



Transport drogowy w Polsce 2021+

Raport został opracowany przez SPOTDATA na zlecenie i przy merytorycznej współpracy ze Związkiem Pracodawców Transport i Logistyka Polska

Analizę przygotował zespół: Ignacy Morawski, Alicja Defratyka, Jakub Łaskowski (SpotData), Artur Kalisiak (TLP)

SŁOWO WSTĘPU



Maciej Wroński,

prezes związku pracodawców Transport i Logistyka Polska

Podstawą każdego działania powinna być wiedza oparta na obiektywnych faktach. Dotyczy to każdej dziedziny życia społeczno-gospodarczego. To na niej opiera się planowanie inwestycji, wdrażanie zmian w strukturze i organizacji przedsiębiorstw, planowanie i prowadzenie działalności operacyjnej, negocjacje kontraktów i szereg innych działań po stronie biznesu. Wiedza powinna też służyć politykom i urzędnikom, aby podejmowane przez nich decyzje optymalnie i efektywnie służyły społeczeństwu i gospodarce. Wiedza powinna pomagać zarówno przy tworzeniu norm prawnych wyznaczających warunki i zasady prowadzenia działalności gospodarczej, jak też dawać rzeczowe argumenty podczas rozmów i negocjacji prowadzonych przez polityków w Brukseli oraz w dwustronnych relacjach roboczych w sprawach transportu drogowego z innymi państwami.

Dlatego związek pracodawców Transport i Logistyka Polska (TLP) od początku swojego istnienia postawił na wiedzę pozyskiwaną we współpracy z wiodącymi firmami z branży konsultingowo-badawczej oraz ze środowiskiem naukowym. Dzięki temu prawie każdy kolejny rok przynosił nam opracowania, analizy i obszernie raporty na bieżące tematy. Powstały one na nasze zlecenie i we współpracy z ekspertami z naszego związku. Przez 7 lat naszej historii zajmowaliśmy się w naszych opracowaniach m.in. ryczałtami za nocleg, wpływem zagranicznych przepisów krajowych o płacy minimalnej na jednolity rynek, rynkiem pracy kierowców, wpływem Pakietu mobilności na europejską gospodarkę, przyszłością transportu drogowego i brakiem dostatecznej podaży pojazdów na unijnym rynku przewozowym.

Tym razem zadecydowaliśmy, że nadszedł wreszcie czas, aby podjąć się zadania ambitniejszego, jakim jest próba całościowego opisanie polskiego rynku transportu drogowego. Pokazania jaki jest on naprawdę, kogo obsługuje, kto z nim współpracuje i co wnosi dla całej polskiej gospodarki narodowej, dla społeczeństwa oraz dla Polski i Europy. Mam nadzieję, że raport, który trzymacie w swoich rękach spełnia cele jakie przed nim postawiliśmy. Mam też nadzieję, że okaże się on pomocny nie tylko dla przedsiębiorców z branży TSL, ale także dla naszych klientów i partnerów biznesowych, dla potencjalnych inwestorów oraz dla polityków i administracji publicznej, od których w dużej mierze zależą warunki działania transportu drogowego.

Trzeba bardzo mocno podkreślić, że ten raport nie mógłby powstać, gdyby nie wsparcie i zaangażowanie wszystkich członków TLP, a w szczególności wsparcie Partnerów raportu: Inelo Polska Sp. z o.o. i Wielton S.A. Bardzo Wam wszystkim dziękuję.



Ignacy Morawski,

dyrektor centrum analiz SpotData

Istnieje wiele danych na temat transportu drogowego w Polsce i Europie, ale mało jest opracowań, które łączą różne źródła w sposób przejrzysty i zrozumiały dla branży, ustawodawców i mediów. W danych oficjalnych są luki, nie wszystkie terminy statystyczne pasują do terminów wykorzystywanych w praktyce biznesowej, nie wszystkie istotne dane są dostępne. Na przykład jedną z podstawowych kategorii na rynku jest rozróżnienie transportu na usługi całopojazdowe i drobnicowe. Nie ma jednak żadnych statystyk, które pozwalają na określenie wielkości przewozów realizowanych w ramach tych usług. Niniejszy raport jest jedną z pierwszych prób szerokiego opisanie sytuacji w branży transportu drogowego – zebrania różnych źródeł, usystematyzowania dostępnych informacji, wskazania luk. Jest to pierwsze podejście do problemu, które w kolejnych latach będzie rozwijane. Mam nadzieję, że będzie to publikacja, która pozwoli wszystkim interesariuszom rynku transportu drogowego towarów w Polsce na podejmowanie bardziej efektywnych decyzji biznesowych.

PODSUMOWANIE ZARZĄDCZE

- Rynek transportu drogowego w Polsce w 2020 r. był wart ok. 190 mld zł. W minionej dekadzie średnioroczne tempo jego wzrostu wynosiło 10 proc. Usługi transportowe stanowią krytyczny element łańcucha produkcji i dostaw dla wielu branż przemysłowych i handlowych. Można szacować, że transport ma krytyczne znaczenie przy wytwarzaniu 50 proc. polskiego PKB.
- Ponad 60 proc. towarów według masy jest transportowanych na odległość do 149 kilometrów, ale ich udział w pracy przewozowej wynosi zaledwie 10 proc. Najszybciej rosną przewozy na odległość 500–999 km. Największą pod względem masy przewożonych towarów kategorią są surowce kopalne i niemetaliczne oraz żywność, ale najszybciej rośnie przewóz towarów drobnicowych, paczek, mebli oraz sprzętu motoryzacyjnego.
- Istnieje dziewięć kluczowych rodzajów usług logistycznych, które zamawiają klienci produkcyjni i handlowi, w ramach których mogą być realizowane usługi transportu drogowego. W Polsce dominują tzw. usługi transportu całopojazdowego, które polegają na dostarczeniu jednej partii towaru z punktu A do punktu B. Pod tym względem polski rynek różni się od europejskiego, na którym dominują usługi logistyki kontraktowej.
- W Polsce jest ok. 125 tys. firm, które zajmują się transportem drogowym towarów, czyli 6,6 proc. w relacji do liczby wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych w kraju. Zdecydowana większość to indywidualne działalności gospodarcze, ale najszybciej rośnie liczba firm średnich i dużych.
- Istnieją cztery najważniejsze rodzaje modeli biznesowych na rynku transportu drogowego – operatorzy logistyczni, firmy transportowo-spedycyjne o ogólnym profilu, firmy transportowo-spedycyjne wyspecjalizowane w niszach oraz firmy kurierskie. W ramach każdego modelu istnieją też różne typy firm.
- Polska branża transportowa przechodzi okres intensywnych inwestycji, który może trwać jeszcze wiele lat z powodu dużego zapotrzebowania na nowe technologie. Dlatego flota pojazdów ciężarowych jest coraz młodsza. W ostatnich latach znacznie wzrosła liczba ładunków przewożonych pojazdami w wieku do pięciu lat. W 2019 r. te najnowsze pojazdy przewiozły 177 590 mln tonokilometrów ładunków, co stanowiło ponad połowę (51 proc.) pracy przewozowej. Jeszcze w 2010 r. udział pojazdów relatywnie nowych w przewozach wynosił 48 proc.
- W Polsce najwięcej jest samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 tony, ale najszybciej rośnie liczba pojazdów o dmc powyżej 16 ton, zwłaszcza ciągników siodłowych.
- W całym sektorze logistycznym pracuje w Polsce niemal milion osób, a w transporcie drogowym ok. 750 tys. Popyt na pracę rośnie szybciej niż podaż pracowników, co sprawia, że warunki do rozwoju stają się coraz trudniejsze. Spośród wszystkich pracowników branży ok. pół miliona stanowią kierowcy. Jedna trzecia z nich zbliża się do wieku emerytalnego, więcej niż przeciętnie w innych branżach. Pozyskanie nowych pracowników do zawodu jest jednym z największych wyzwań branży.
- Najważniejszym klientem branży transportu towarów jest handel hurtowy i detaliczny. Bardzo ważne są również sektory przemysłowe, zwłaszcza spożywczy, motoryzacyjny i elektroniczny, oraz sektory produkujące materiały do dalszego przetwórstwa. Można wymienić też sześć branż, dla których transport drogowy jest bardzo istotnym klientem generującym popyt na nowe usługi – produkcja energii, produkcja sprzętu transportowego, finanse, technologie ICT, logistyka i zarządzanie nieruchomościami.

SŁOWNIK NAJWAŻNIEJSZYCH POJĘĆ

bilans płatniczy – zestawienie wszystkich transakcji między danym krajem a innymi krajami z tytułu handlu, dochodów, transferów bieżących i kapitałowych oraz inwestycji bezpośrednich i portfelowych

branża – dziedzina obejmująca działalność gospodarczą jednego rodzaju w ramach produkcji, handlu lub usług; w obrębie branży firmy konkurują ze sobą o pozyskanie klientów; branża odróżnia się od sektora stopniem agregacji – sektor skupia różne branże w ramach podobnego typu wytwarzanych produktów

Centralna Ewidencja Pojazdów i Kierowców – system informatyczny, który obejmuje centralną ewidencję kierowców (CEK) oraz centralną ewidencję pojazdów (CEP). W systemie gromadzone są m.in. dane o pojazdach i ich właścicielach oraz o kierowcach

ciągnik – pojazd z własnym napędem przeznaczony do ciągnięcia pojazdów nieposiadających własnego napędu. Typem ciągnika jest ciągnik siodłowy przeznaczony do ciągnięcia naczep

cross-trade – przewóz towarów między dwoma krajami świadczony przez firmę zarejestrowaną w kraju trzecim

dmc (dopuszczalna masa całkowita) – łączna masa pojazdu (lub zespołu pojazdów) na postoju, gotowego do drogi wraz z masą ładunku deklarowaną jako dopuszczalna przez właściwe władze państwa rejestracji pojazdu

dopuszczalna ładowność – największa masa ładunku i osób, jaką może przewozić pojazd. Stanowi ona różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu

dyspozytor – osoba koordynująca pracę kierowców samochodów ciężarowych w firmie

Eurostat (ang. European Statistical Office) – instytucja statystyczna Unii Europejskiej zbierająca dane z krajowych urzędów statystycznych

flota – ogół pojazdów danego rodzaju

FTL – przewóz całopojazdowy (ang. FTL – full truck load) – dostarczenie ładunku prosto od zakładu wysyłającego do wyznaczonego miejsca odbiorcy, bez udziału złożonej sieci magazynowej lub dystrybucyjnej, bez agregowania ładunków pochodzących od różnych nadawców

furgon – zamknięte nadwozie pojazdów dostawczych i ciężarowych, posiadające sztywny dach i ściany, odchylane drzwi tylne i często odchylane lub przesuwane drzwi boczne

Główny Inspektorat Transportu Drogowego – urząd centralny administracji rządowej powołany do kontroli przestrzegania przepisów oraz wydawania stosownych dokumentów obowiązujących w zakresie wykonywania transportu drogowego i niezarobkowego przewozu osób i rzeczy

Główny Urząd Statystyczny – urząd centralny administracji rządowej zajmujący się zbieraniem i udostępnianiem informacji statystycznych na temat większości dziedzin życia publicznego i niektórych stron życia prywatnego

ICT – technologie informacyjne i telekomunikacyjne (ang. information and communication technologies) – rodzina technologii przetwarzających, gromadzących i przesyłających informacje w formie elektronicznej; przy wykorzystaniu tych technologii pracują m.in. firmy informatyczne, medialne, telekomunikacyjne, hostingowe itp.

inloader – naczepa do przewozu szkła, nieposiadająca podłogi

kabotaż – przewóz towarów wyłącznie na terenie jednego kraju realizowany przez przewoźnika zarejestrowanego w innym kraju

KEP – segment przesyłek kurierskich, paczek i przesyłek ekspresowych

kierowca – pracownik, który prowadzi samochód ciężarowy lub inny pojazd o dmc powyżej 3,5 tony na ustalonej trasie w celu dostarczenia i sprzedaży produktów klientom oraz wykonuje różne inne czynności towarzyszące

LHV (ang. longer, heavier vehicles) – dłuższy i cięższy pojazd samochodowy niż ten dopuszczony na podstawie przepisów określających warunki techniczne pojazdów. Niektóre kraje europejskie dopuszczają, po spełnieniu określonych warunków, poruszanie się po drogach takich pojazdów, mimo że przekraczają one obowiązujące parametry

licencja wspólnotowa – decyzja administracyjna wydana przez Głównego Inspektora Transportu Drogowego, uprawniająca do podejmowania i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie zarobkowego transportu drogowego

logistyka – transfer towarów w przestrzeni (transport) i w czasie (magazynowanie) za pomocą sieci infrastruktury fizycznej i organizacyjnej

logistyka kontraktowa – usługa polegająca na realizacji w imieniu klienta wszystkich funkcji logistycznych przedsiębiorstwa produkcyjnego lub handlowego

LTL – transport drobnicowy (ang. less than truck load) stanowiący złożoną usługę logistyczną polegającą na kompletowaniu wielu przesyłek od różnych klientów, łączeniu ich i przewożeniu między centrami logistycznymi, czasami w łańcuchach bardziej złożonych niż tylko przewóz z punktu A do punktu B

łańcuch dostaw – proces prowadzony od momentu złożenia zamówienia przez klienta do dostarczenia produktu lub usługi i rozliczenia transakcji

magazynowanie – ułożony w logiczną całość zbiór zadań realizowanych w łańcuchu dostaw – proces przyjmowania, składowania, przygotowania zamówień oraz wysyłki materiałów

naczepa – typ przyczepy, czyli pojazdu ciężarowego bez własnego napędu, nieposiadający osi przedniej i przeznaczony do ciągnięcia przez ciągnik siodłowy

norma emisyjna Euro – wyznaczany przez Unię Europejską limit emisji gazów i cząstek stałych, który musi spełniać samochód ciężarowy

operator logistyczny – firma, która w swojej ofercie posiada usługę logistyki kontraktowej, czyli najbardziej rozbudowaną i złożoną usługę, obejmującą planowanie i wykonanie przewozów na różnych etapach łańcucha dostaw oraz wykonanie wszystkich usług towarzyszących

Pakiet Mobilności – zbiór zmienionych przepisów prawnych w zakresie transportu drogowego w Unii Europejskiej w trzech ważnych dla firm transportowych obszarach: a) czas jazdy, wymagane przerwy i okresy odpoczynku oraz tachografy; b) delegowanie kierowców; c) dostęp do zawodu przewoźnika drogowego i do międzynarodowego rynku przewozów rzeczy

PKB – produkt krajowy brutto – miara wartości wytworzonych dóbr i usług w kraju, będąca jednocześnie najszerzą miarą aktywności gospodarczej; PKB mierzy się jako wartość sprzedaży wszystkich towarów i usług, pomniejszoną o wartość towarów i usług wykorzystanych do ich zużycia; jest to zatem miara wartości dodanej w gospodarce

PKD – polska klasyfikacja działalności – system kodów i nazw służący do określania sektora i branży działania firmy

pojazd – środek transportu służący do przewozu towarów; może być to samochód ciężarowy, ciągnik samochodowy, przyczepa lub naczepa

pojazdy autonomiczne – pojazdy zdolne do poruszania się po drogach bez kierowcy lub z ograniczonym jego udziałem

praca przewozowa – iloczyn drogi i liczby ton przewiezionego towaru, wyrażany w tonokilometrach

przewóz – usługa polegająca na zmianie miejsca ładunku poprzez dostarczenie ładunku z jednego miejsca (miejsca A) do innego miejsca (miejsca B) wraz z jego załadunkiem i rozładunkiem

przyczepa – pojazd ciężarowy nieposiadający własnego napędu i przeznaczony do ciągnięcia przez samochód ciężarowy

samochód ciężarowy – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu rzeczy

sektor – dziedzina obejmująca działalność gospodarczą kilku branż

skrzynia – uniwersalny rodzaj zabudowy pojazdu ciężarowego, składający się z powierzchni ograniczonej z każdej strony demontowanymi lub uchylnymi ściankami, wspornikami i słupkami

spedycja – usługa polegająca na organizowaniu dla klienta przewozu ładunku wraz ze wszystkimi formalnościami, ale bez fizycznego przewozu

spedytor – osoba wykonująca usługę spedycji, odpowiadająca za pozyskiwanie zleceń, utrzymywanie relacji, negocjacje z klientami, ceny, planowanie przewozu, obsługę dokumentacji

transport – przewóz ładunków wraz z usługami towarzyszącymi niezbędnymi do wykonania usługi przewozu

transport drogowy – gałąź transportu, w której każda usługa zawiera przewóz towarów transportem lądowym z wykorzystaniem samochodu ciężarowego lub ciągnika samochodowego

truck platooning – kolumna pojazdów wyposażonych w zaawansowane systemy wspierające kierowcę, które poruszają się w niewielkich odległościach od siebie

TSL – skrót oznaczający branżę Transport – Spedycja – Logistyka

wartość dodana – przychody firmy, branży, sektora lub całej gospodarki pomniejszone o koszty zużycia pośredniego

wywrotka – pojazd z zabudową skrzyniową umożliwiającą samodzielny rozładunek towaru, przeznaczony najczęściej do przewozów ładunków sypkich

SPIS TREŚCI

Słowo wstępu	3
Podsumowanie zarządcze.....	4
Słownik najważniejszych pojęć.....	5
Definicja transportu drogowego oraz znaczenie sektora dla polskiej i europejskiej gospodarki	11
Transport drogowy – definicja i podstawowe funkcje.....	12
Wartość rynku transportu drogowego na tle sektora logistyki w Polsce	14
Wielkość przewozów towarowych realizowanych przez polskie firmy.....	16
Znaczenie transportu drogowego dla polskiego PKB	17
Znaczenie transportu drogowego dla polskiego eksportu	18
Znaczenie polskich firm transportowych dla całego europejskiego handlu.....	19
Znaczenie transportu dla rynku pracy.....	21
Znaczenie transportu dla finansów publicznych	22
Znaczenie transportu dla inwestycji w gospodarce	23
Znaczenie transportu dla bilansu płatniczego.....	24
Opinia – dr Paweł Trębicki, współzałożyciel i wieloletni przewodniczący Rady TLP	25
Struktura rynku transportu drogowego.....	27
Podział na transport własny i transport zlecony	28
Podział według ładowności pojazdu	29
Podział według dystansu przewozu.....	30
Podział według rodzaju przewożonego towaru.....	31
Podział na przewóz towaru i usługi towarzyszące.....	33
Podział według rodzajów realizowanych usług logistycznych	34
Usługi przewozu towarów masowych.....	37
Usługi transportu całopojazdowego	38
Usługi transportu drobnicowego	39
Usługi transportu specjalnego	40
Usługi logistyki kontraktowej	41
Usługi kurierskie, ekspresowe i paczkowe (KEP).....	42
Opinia – Ireneusz Frankowski, wiceprezes Miratrans Transport Sp. z o.o.....	43
Firmy transportowe działające na rynku	44
Cały rynek transportowy – ponad 100 tys. firm.....	45
Firmy wykonujące przewozy międzynarodowe.....	46
Podział rynku według form prawnych działalności	52
Struktura rynku według modeli biznesowych przedsiębiorstw.....	54
Operatorzy logistyczni.....	56
Firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym.....	58
Firmy transportowo-spedycyjne wyspecjalizowane	60

Firmy kurierskie.....	62
Najważniejsze trendy w wynikach finansowych przedsiębiorstw	63
Przychody.....	64
Marże.....	65
Zadłużenie.....	66
Inwestycje	67
Koszty pracy	68
Opinia – Piotr Rutkowski, prezes zarządu Targor-Truck Sp. z o.o.	69
Infrastruktura transportowa – flota	70
Etap intensywnych inwestycji	71
Struktura floty samochodów ciężarowych	72
Struktura floty przyczep ciężarowych	74
Struktura floty przyczep (naczep)	76
Struktura floty pojazdów według przeznaczenia	78
Zmiana norm ekologicznych dla pojazdów	80
Nowe trendy	81
Opinia – Mariusz Golec, CEO Grupy Wielton	83
Rynek pracy.....	84
Udział transportu drogowego w rynku pracy.....	85
Zawody krytyczne dla transportu drogowego.....	86
Zatrudnienie i struktura wiekowa kierowców	87
Rola imigrantów na rynku pracy kierowców	88
Opinia – Gerard Reijers, dyrektor DFDS Logistics Polska.....	89
Wynagrodzenia w transporcie	90
Wyzwania związane z systemem edukacji	91
Jak firmy odpowiadają na niewystarczającą liczbę kierowców	92
Opinia – Andrzej Szymański, dyrektor zarządzający Dartom Sp. z o.o.	93
Najważniejsze sektory współpracujące z transportem w łańcuchu dostaw	94
Branże najważniejsze dla transportu	95
Beneficjenci popytu generowanego przez transport drogowy	101
Najważniejsze trendy i wyzwania oczami przedsiębiorców	105
Słowo wstępne na temat badania.....	106
Spadek podaży pracowników i reakcje przedsiębiorstw	107
Nowe regulacje i Pakiet Mobilności	111
Zmiany środowiskowe i pakiet Fit for 55.....	113
Technologie przyszłości	115
Platformizacja usług	116

Telematyka jako odpowiedź na nieuczciwą konkurencję	117
Opinia – Łukasz Włoch, główny ekspert ds. analiz i rozliczeń Inelo Polska Sp. z o.o.	118
Digitalizacja i przejście na elektroniczny obieg dokumentów	119
Najbardziej perspektywiczne kierunki geograficzne	120
Prognoza przychodów	121
Najbardziej dynamiczne segmenty	122
Specyfika firm biorących udział w badaniu TLP i SpotData	123
Opinia – Maciej Zwyrtek, dyrektor generalny ds. sprzedaży Kuźnia Trans Sp. z o.o.	126
Podsumowanie - Maciej Wroński, prezes związku pracodawców Transport i Logistyka Polska.....	127



DEFINICJA TRANSPORTU DROGOWEGO ORAZ
ZNACZENIE SEKTORA DLA POLSKIEJ I EUROPEJSKIEJ
GOSPODARKI

TRANSPORT DROGOWY – DEFINICJA I PODSTAWOWE FUNKCJE

Transport drogowy rzeczy jest świadczeniem usług polegających na przemieszczaniu ładunków pojazdami samochodowymi lub zespołami składającymi się z pojazdu samochodowego i przyczepy (naczepy) bądź świadczeniu usług dodatkowych bezpośrednio z tym związanych. Nie polega zatem wyłącznie na przewozie, lecz również na organizacji procesu związanego z przewozem. Zrozumienie znaczenia transportu wymaga spojrzenia na te usługi łącznie, co też jest przedmiotem niniejszego raportu.

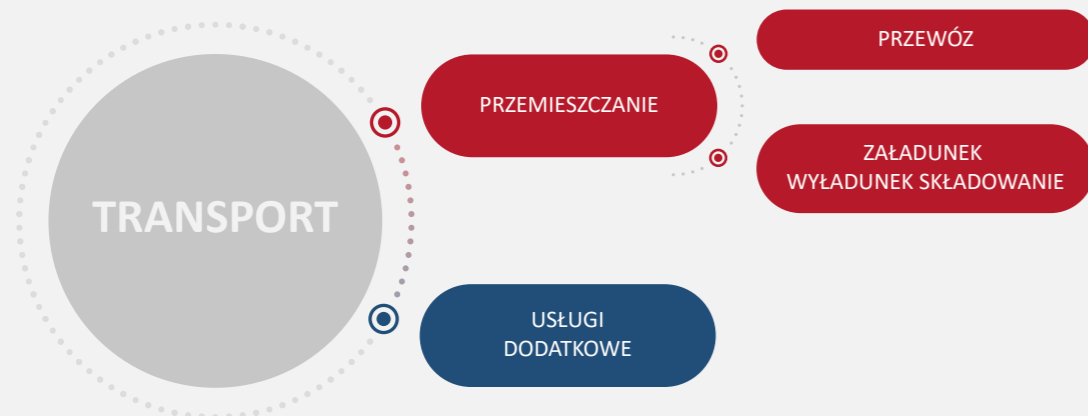
Transport jest kluczowym elementem usług logistycznych. Polegają one na planowaniu, realizowaniu oraz kontrolowaniu sprawnego i efektywnego ekonomicznie przepływu surowców, materiałów, wyrobów gotowych oraz odpowiedniej informacji z punktu pochodzenia do punktu konsumpcji, w celu zaspokojenia wymagań klienta (Coyle, Bardi, Langrey, 2002). Logistyka polega zatem na transferze towarów w przestrzeni (transport) i czasie (magazynowanie) za pomocą sieci infrastruktury fizycznej i organizacyjnej.

Bariera wydzielająca usługę transportową z szerszej palety usług logistycznych jest bardzo nieostra. Ale można powiedzieć, że do transportu zalicza się każda usługa logistyczna, która w trakcie swojej realizacji zawiera przewóz towarów transportem drogowym. Może być to więc typowa usługa transportu towaru z punktu A do punktu B samochodem ciężarowym, ale może być to również usługa transportu intermodalnego, która w jednym swoim elemencie zawiera transport drogowy, a w innym morski, śródlądowy lub kolejowy, albo też kompleksowa usługa logistyczna złożona z wielu zleceń związanych z analizą, dokumentacją, egzekucją procesu transferu w czasie i przestrzeni, w trakcie realizacji której występuje transport drogami lądowymi.

W ujęciu podmiotowym transport jest usługą realizowaną przez firmy, które w swojej podstawowej działalności mają zapisany transport drogowy towarów (kod PKD 4941) lub jedną z usług towarzyszących transportowi drogowemu zawartych w kodach PKD 52 i 53.

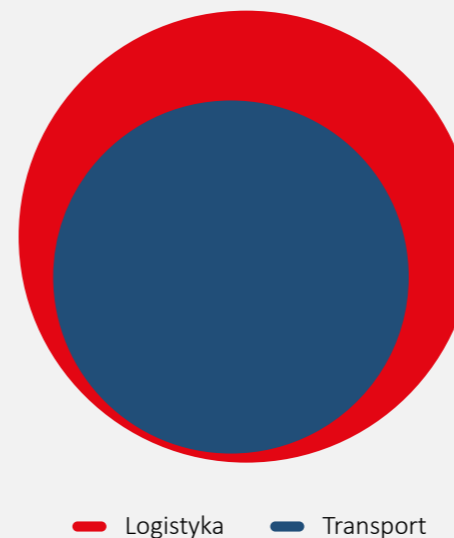
W ujęciu infrastrukturalnym transport drogowy jest usługą realizowaną przez pojazdy posiadające status pojazdów ciężarowych. Przy czym należy podkreślić, że transport pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony

Wykres 1. Czym jest transport drogowy



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie Neider (2008)

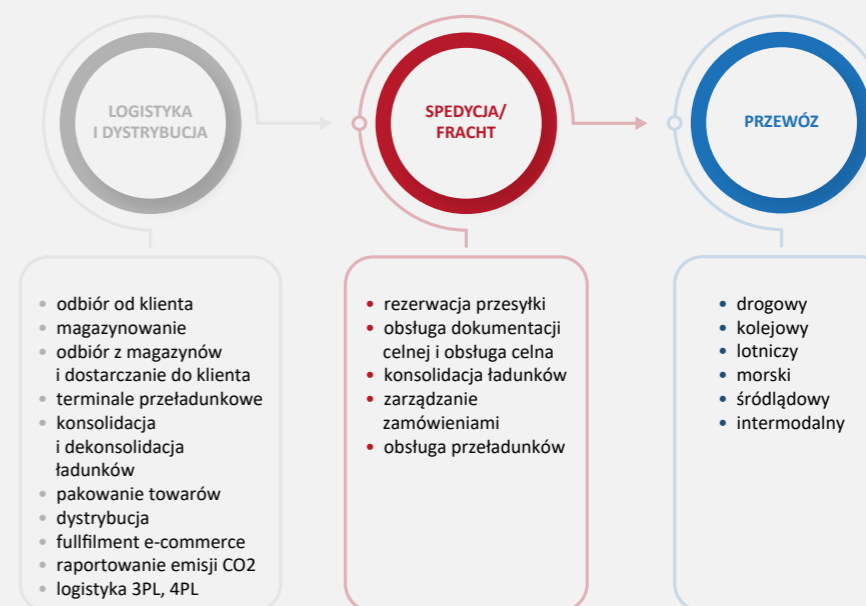
Wykres 2. Transport drogowy a logistyka



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie Neider (2008)

w większości umyka jakimkolwiek statystykom, ponieważ nie wymaga dotąd zezwoleń ani licencji i najczęściej nie jest rejestrowany w żaden formalny sposób. Niniejszy raport skupia się zatem głównie na transporcie pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony – wszystkie dane dotyczące wielkości przewozów i pracy przewozowej dotyczą przewozów realizowanych pojazdami powyżej tego limitu. Od tej zasady istnieją jednak wyjątki. W ogólnym podsumowaniu przychodów w tabeli numer 1. pokazany jest cały sektor, a w rozdziale dotyczącym floty transportowej pokazywane są również samochody ciężarowe znajdujące się poniżej bariery 3,5 tony dmc, w celu pełniejszego przedstawienia obrazu rynku. Trzeba też podkreślić, że od 2022 r. statystyki będą mogły opisywać większą część rynku. Od maja 2022 r. w przewozach międzynarodowych wykonywanych pojazdami o dmc od 2,5 do 3,5 tony wymagane będą m.in. licencje i gwarancje finansowe, a od 2026 r. kierowcy tych pojazdów będą musieli mieć zamontowane tachografy i stosować przepisy dotyczące czasu jazdy i odpoczynku kierowców.

Wykres 3. Łańcuch usług logistycznych



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie Neider (2008)

WARTOŚĆ RYNKU TRANSPORTU DROGOWEGO NA TLE SEKTORA LOGISTYKI W POLSCE

Rynek transportu drogowego w Polsce w 2020 r. był wart ok. 190 mld zł. W minionej dekadzie średnioroczne tempo jego wzrostu wynosiło 10 proc.

Nie ma oficjalnych danych statystycznych na temat wielkości rynku transportu drogowego w Polsce, dlatego musimy się odwołać do szacunków wykorzystujących różne źródła.

Najczęściej używaną kategorią do opisu szeroko pojętego sektora jest transport i magazynowanie, czyli kategoria oznaczona literą H w kodach PKD. Łączne przychody firm w tej kategorii w 2019 r. (ostatnie dostępne dane uwzględniające mikroprzedsiębiorstwa) wynosiły 270 mld zł. Jednak ta kwota uwzględnia przewozy zarówno pasażerskie, jak i towarowe. A wśród przewozów towarowych uwzględnia nie tylko drogowe, lecz również kolejowe, lotnicze, morskie i śródlądowe. Co więcej, suma przychodów przedsiębiorstw nie może określać wielkości rynku, ponieważ część przychodów jest realizowana w ramach sektora – gdy jedna firma

mld zł. Na podstawie struktury rynku można szacować, że w roku 2019 wartość ta sięgnęła 245 mld zł, a na podstawie wielkości przewozów szacujemy – z dużą dozą ostrożności – że w 2020 r. było to 260 mld zł. Jednocześnie ok. 20 proc. przychodów w sektorze pochodzi z tego samego sektora (dane na podstawie tzw. tablic zużycia z rachunków narodowych), więc wartość przychodów z usług realizowanych dla klientów w innych sektorach gospodarki wynosiła 210 mld zł. To jest kwota, którą można określić jako wielkość rynku usług logistycznych w Polsce.

Transport drogowy towarów, czyli wszystkie usługi logistyczne, które zawierają przewóz drogowy towarów, stanowi ok. 90 proc. wartości usług logistycznych w Polsce. Wartość rynku transportu drogowego szacujemy zatem na ok. 190 mld zł.

Najbardziej precyzyjny szacunek wielkości rynku transportu drogowego powinien uwzględniać to, że część transportu jest realizowana przez firmy inne niż transportowe. Przed-

Transport drogowy towarów, czyli wszystkie usługi logistyczne, które zawierają przewóz drogowy towarów, stanowi ok. 90 proc. wartości usług logistycznych w Polsce. Wartość rynku transportu drogowego szacujemy zatem na ok. 190 mld zł.



siębiorstwa produkcyjne, budowlane i handlowe czasami realizują przewozy towarów przy wykorzystaniu własnej infrastruktury. Transport własny pod względem pracy przewozowej, czyli liczby pokonanych tonokilometrów, stanowi ok. 10 proc. pracy przewozowej transportu drogowego towarów w Polsce. Jednak równocześnie trzeba pamiętać, że niektóre firmy transportowe realizują usługi inne niż transport. Zwłaszcza mniejsze przedsiębiorstwa mają często zróżnicowany profil branżowy – są np. firmy, które zajmują się transportem materiałów budowlanych, a jednocześnie handlem tymi materiałami. Przyjmujemy założenie, że te efekty – realizacja usług transportowych przez przedsiębiorstwa spoza sektora transportowego, a jednocześnie realizacja usług innych niż transportowe przez przedsiębiorstwa z sektora transportowego – są równoważne i szacunek 190 mld zł nie podlega dalszym korektom.

Dokładniejszy szacunek wielkości rynku transportu drogowego można wykonać za pomocą danych upublicznianych przez Eurostat (choć ich źródłem jest Główny Urząd Statystyczny), które rozbijają sektor transportu i magazynowania na szczegółowe czterocyfrowe kody PKD, co zostało pokazane w tabeli 1. Wprawdzie są to dane za rok 2018, jednak można wykorzystać je do oszacowania wielkości sektora transportu drogowego w roku 2019 i następnie ekstrapolować tę wartość na rok 2020 przy wykorzystaniu dostępnych już danych na temat wielkości przewozów towarowych.

Łączne przychody przedsiębiorstw w całym sektorze transportu i usług logistycznych (z wyłączeniem usług pasażerskich) wynosiły w Polsce w 2018 r. 49 mld euro, czyli ok. 230

Tabela 1. Wielkość i dynamika branży transportu drogowego na tle sektora transportu i magazynowania oraz szerokiej branży logistyki – dane za 2018 rok oraz ekstrapolacja do 2020 roku

	POLSKA	UE		
TRANSPORT I MAGAZYNOWANIE – PRZYCHODY W 2018 R.	64 MLD EURO	1400 MLD EURO		
Rozbicie branżowe według dominującego kodu NACE/PKD firmy	Udział w sektorze, według przychodów		Długookresowa dynamika przychodów	
	Polska	UE	Polska	UE
Transport pasażerski	11%	23%	2%	2%
Miejski	4%	6%	6%	3%
Drogowy	3%	3%	-1%	4%
Kolejowy	1%	4%	-6%	3%
Lotniczy	3%	8%	6%	1%
Wodny (śródlądowy i morski)	0%	1%	3%	1%
Przewóz towarów	61%	33%	8%	2%
Drogowy	57%	24%	10%	2%
Kolejowy	3%	1%	-1%	1%
Lotniczy	0%	b.d.	21%	b.d.
Wodny (śródlądowy i morski)	1%	7%	0%	1%
Usługi związane z transportem, logistyką i magazynowaniem	20%	34%	8%	2%
Usługi związane z działaniem terminali i dworców*	5%	10%	9%	3%
Przeładunek towarów	1%	2%	1%	0%
Usługi logistyczne	11%	19%	7%	2%
Usługi magazynowe	3%	3%	14%	3%
Usługi pocztowe (poza operatorem publicznym)	2%	6%	16%	6%
Przesył rurociągowy	2%	1%	4%	2%
Usługi przeprowadzek	0%	0%	26%	1%
	POLSKA	UE		
LOGISTYKA* (TRANSPORT I MAGAZYNOWANIE BEZ PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH, PRZESYŁU RUROCIĄGOWEGO I USŁUG	43 MLD EURO	800 MLD EURO		
TRANSPORT DROGOWY	39 MLD EURO	580 MLD EURO		
TRANSPORT DROGOWY – EKSTRAPOLACJA NA 2020 R.	190 MLD ZŁ			

* Przychody logistyczne są szacowane jako suma przychodów w segmentach niepasażerskich, po uwzględnieniu dwóch korekt. Po pierwsze, jest to korekta o udział zużycia własnego, czyli przychodów generowanych od firm z tej samej branży. Ta część oszacowana została za pomocą tzw. tablic zużycia z rachunków narodowych. Po drugiej, z działalności dworców i terminali odjęto część przychodów proporcjonalną do udziału transportu pasażerskiego w transporcie ogółem.

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

WIELKOŚĆ PRZEWOZÓW TOWAROWYCH REALIZOWANYCH PRZEZ POLSKIE FIRMY

355 mld. tonokilometrów
przewóz towarowy realizowany przez polskie firmy w 2020 r.

6% tempo wzrostu w ciągu ostatniej dekady

21% udział pracy przewozowej polskich firm wśród krajów UE

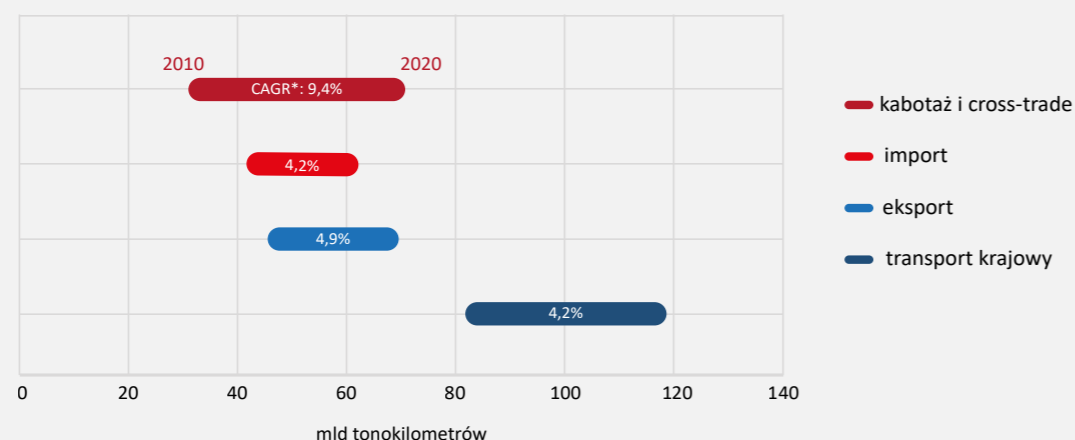
Praca przewozowa wykonana w transporcie drogowym przez firmy zarejestrowane w Polsce w 2020 r. wyniosła 355 mld tonokilometrów, a w ciągu dekady zanotowała średnioroczne tempo wzrostu na poziomie 6 proc. Głównym źródłem wzrostu przewozów jest transport realizowany całkowicie poza granicami Polski – w przewozach kabotażowych i cross-trade.

Wśród krajów Unii Europejskiej Polska jest zdecydowanym liderem rynku przewozów drogowych (pod względem pracy przewozowej). Aż 21 proc. przewozów jest realizowanych przez polskie firmy, a Niemcy – drugie pod względem pracy przewozowej – Polska wyprzedza aż o 20 proc. Dotyczy to wszystkich przewozów – krajowych i międzynarodowych (jeszcze do 2018 r. liderem były Niemcy). W ciągu ostatniej dekady Polska zanotowała trzeci najwyższy wzrost wykonanej pracy przewozowej, choć znajdujące się na pierwszym i drugim miejscach pod względem dynamiki Litwa i Rumunia są dużo mniejszymi krajami, których łączne przewozy nie

przekraczają jednej piątej w relacji do przewozów realizowanych przez podmioty z Polski (wszystkie dane na temat pracy przewozowej i wielkości przewozów dotyczą pracy realizowanej przez pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony).

Najważniejszym procesem decydującym o bardzo szybkim rozwoju branży transportowej w ostatnich 10–20 latach był wzrost jej udziału w przewozach międzynarodowych innych krajów – kabotaż (przewozy wyłącznie na terenie innego kraju), w którym Polska miała w 2020 r. 40 proc. udziału, oraz cross-trade (przewozy między innymi krajami), w którym udział Polski wyniósł 37 proc. Tym samym Polski transport odpowiadał aż za 11 proc. wszystkich drogowych przewozów towarowych między krajami UE (realizowanych w cross-trade i przez przewoźników z handlujących krajów), a na najważniejszych kierunkach między Francją, Niemcami i krajami Beneluksu często za ponad 20 proc. przewozów.

Wykres 4. Jak rosła praca przewozowa w kraju i za granicą w latach 2010-2020



*CAGR - compound annual growth rate, czyli wskaźnik średniej rocznej stopy wzrostu

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych Eurostat

ZNACZENIE TRANSPORTU DROGOWEGO DLA POLSKIEGO PKB

Usługi transportowe są jednym z najważniejszych elementów łańcucha produkcji i dostaw dla wielu branż przemysłowych i handlowych. Można szacować, że transport ma znaczący udział w wytwarzaniu blisko 50 proc. polskiego PKB.

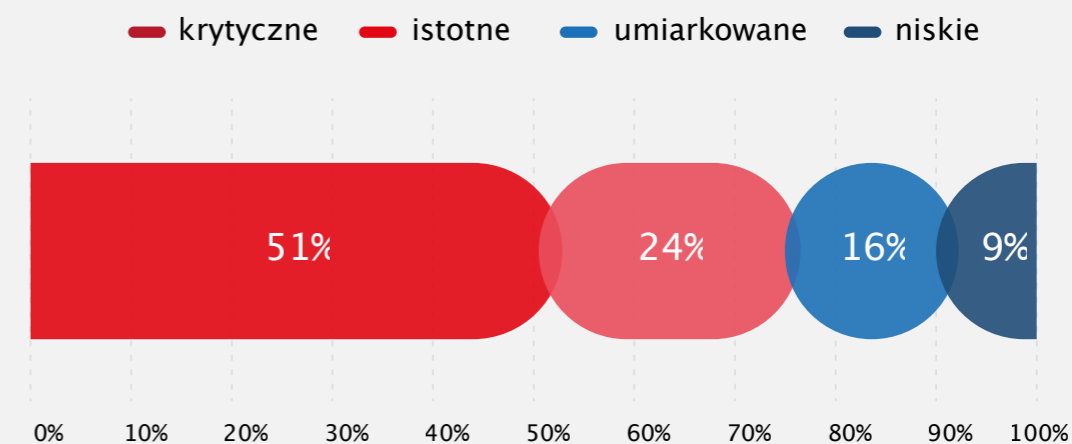
Znaczenie transportu drogowego towarów dla gospodarki jest wielokrotnie większe niż bezpośredni udział tej branży w przychodach przedsiębiorstw. Usługi te pozwalają na organizację systemu dostaw towarów, czyniąc efektywną ich produkcję i dystrybucję. To dzięki firmom transportowym może funkcjonować rozbudowany łańcuch dostaw przemysłowych, w ramach którego polskie firmy są włączane na szeroką skalę do międzynarodowego systemu produkcji. Przy udziale transportu drogowego rozwijają się firmy handlowe, które osiągają efekt skali i mogą prowadzić ekspansję w całym kraju i za granicą. Dzięki transportowi również zachodnie firmy mogą optymalizować koszty logistyki.

Szacujemy, że transport ma znaczący udział w wytwarzaniu blisko 50 proc. polskiego PKB. Szacunek ten jest oparty na kalkulacji udziału 80 pozycji towarowych i usługowych w zapłaconych kosztach 75 branż, wykonanej na podstawie

tablic zużycia z rachunków narodowych. Transport drogowy towarów został wyróżniony z branży transportu lądowego i rurociągowego, opierając się na szczegółowych danych dotyczących wykorzystania usług transportowych przez poszczególne branże oraz na danych dotyczących kosztów podróży służbowych (ta ostatnia pozycja pozwoliła oddzielić transport pasażerski i towarowy w strukturze zużycia pośredniego). Branże, dla których transport drogowy stanowi jedną z 10 najważniejszych pozycji kosztowych, odpowiadają za 50 proc. polskiego PKB.

Wśród branż najmocniej zależnych od transportu drogowego towarów znajdują się m.in. handel hurtowy i detaliczny, przetwórstwo papieru, przetwórstwo chemiczne, produkcja materiałów budowlanych, sektor rolno-spożywczy. Wśród branż przemysłowych, dla których ważniejszy niż transport drogowy jest transport kolejowy, są jedynie wydobywanie węgla oraz przetwórstwo ropy naftowej. Jednocześnie transport ma istotne znaczenie również dla większości innych branż – bez dostaw towarów samochodami ciężarowymi nie mogłyby funkcjonować restauracje, hotele, firmy budowlane i deweloperskie, wydawnictwa, firmy telekomunikacyjne, informatyczne i pozostałe usługi biznesowe (dzięki dostawom sprzętu). Transport stanowi krwiobieg gospodarki, nawet jeżeli niektóre branże zależą od niego bardziej, a inne nieco mniej.

Wykres 5. Część PKB generowana przy krytycznym, istotnym, umiarkowanym lub niskim udziale transportu drogowego towarów*



*Znaczenie transportu jest mierzone jako pozycja na liście kosztów zużycia pośredniego. Łącznie jest 80 pozycji kosztowych. Znaczenie krytyczne transport ma dla tych branż, w których usługi transportu drogowego towarów należą do pierwszej 10 na liście kosztów; znaczenie istotne – miejsca od 11 do 20; znaczenie umiarkowane – od 21 do 40; znaczenie niskie – miejsca od 41 do 80.

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych GUS oraz własnych obliczeń

ZNACZENIE TRANSPORTU DROGOWEGO DLA POLSKIEGO EKSPORTU

Transport drogowy przewozi 64 proc. eksportu z Polski pod względem tonażu oraz 82 proc. pod względem wartości.

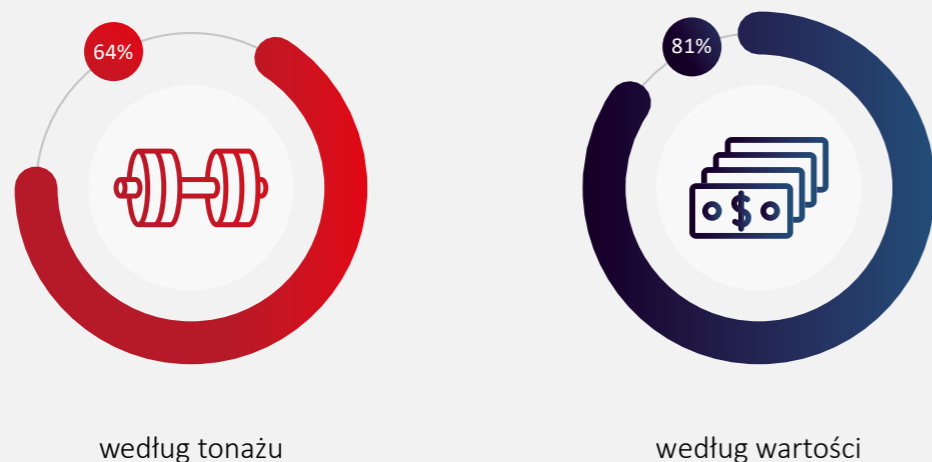
Różnica między tonażem a wartością wynika z tego, że innymi najważniejszymi środkami transportu – koleją i statkami – wyjeżdżają z kraju głównie surowce, takie jak węgiel, które mają niską cenę jednostkową. O ile kilogram towaru przewożonego transportem drogowym jest średnio wart 2,9 euro (według cen producenta), o tyle cena towaru przewożonego statkami wynosi średnio 1,5 euro, a kolejną 0,6 euro. Znacznie droższe towary przewożone są samolotami (średnia cena 88 euro za kilogram), ale tonaż w przypadku tego środka transportu jest minimalny i nie przekracza promila całego eksportu.

Krytyczna rola transportu drogowego dla polskiego eksportu oznacza, że transport jest kluczową bramą otwierającą polską gospodarkę na świat i tym kanałem w bardzo istotny sposób przyczynia się do rozwoju ekonomicznego kraju.

Integracja z globalnym systemem handlowym jest bowiem najważniejszym czynnikiem decydującym o wysokim wzroście gospodarczym Polski. Według wyliczeń firmy doradczej EY w dekadzie po 2010 r. ponad połowa wzrostu polskiego PKB pochodziła ze strony popytu zagranicznego – albo bezpośrednio, przez zakupy towarów i usług produkowanych w Polsce, albo pośrednio, przez powiązania eksporterów ze swoimi dostawcami w kraju. Nie byłoby tego sukcesu, gdyby nie prężny sektor transportu, zwłaszcza drogowego.

Podobnie ważną rolę odgrywa transport drogowy w przypadku zaopatrywania kraju w towary pochodzące z importu. Przy czym struktura przewozów wygląda nieco inaczej niż w eksporcie. Drogami trafia do Polski 43 proc. towarów pod względem tonażu, czyli mniej niż w przypadku eksportu. Różnica między importem a eksportem wynika z dwóch czynników. Przede wszystkim istotną funkcję w imporcie pełnią surowce, takie jak ropa i gaz, które trafiają do Polski drogą morską albo rurociągową. Ponadto spory udział w imporcie mają Chiny, skąd towary w dużej mierze też są przesyłane drogą morską.

Wykres 6. Udział transportu drogowego towarów w polskich przewozach eksportowych



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych GUS oraz własnych obliczeń

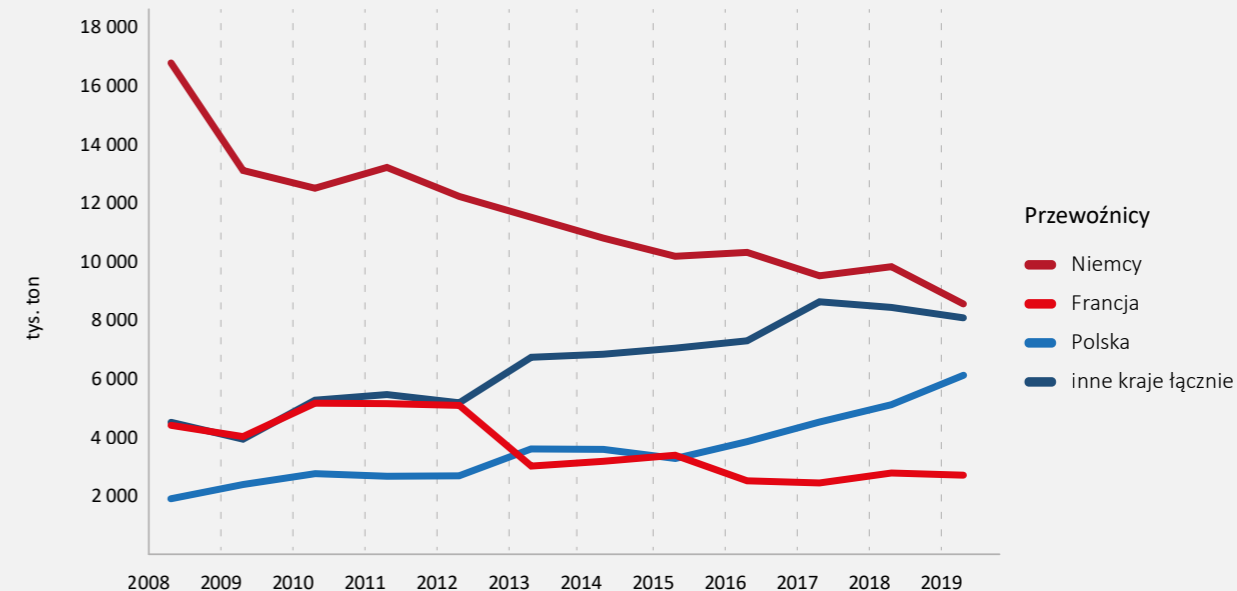
ZNACZENIE POLSKICH FIRM TRANSPORTOWYCH DLA CAŁEGO EUROPEJSKIEGO HANDLU

Polskie firmy realizują ponad 20 proc. przewozów między Niemcami a Francją, a ich udział jest równie wysoki na wielu innych istotnych europejskich szlakach handlowych. Rósł on systematycznie w minionej dekadzie.

Na kierunku Niemcy – Francja przewoźnicy z Polski realizowali w 2019 r. 24 proc. przewozów, biorąc pod uwagę ogólną masę wszystkich przewiezionych ładunków (dotyczy przewozu transportem drogowym). Dziesięć lat wcześniej było to ok. 10 proc. Większość przewozów na tym kierunku realizują przewoźnicy z Polski i innych krajów Europy Środkowej. W tabeli 2 przedstawiono, jak duże jest znaczenie polskich firm na najważniejszych europejskich szlakach drogowych, między Niemcami, Francją a krajami Beneluksu.

Polski transport drogowy odegrał bardzo istotną rolę w europejskiej gospodarce w trudnym okresie po kryzysie finansowym z 2009 r. Wiele firm zaczęło notować niskie zyski lub straty finansowe, marże się kurczyły, ciężar długów finansowych rósł. Była to typowa reakcja na kryzys finansowy. W tych warunkach europejskie firmy szukały na szeroką skalę dostawców komponentów i usług, którzy mogli dostarczyć wysoką jakość za niższe ceny. Ratunkiem okazało się zacieśnienie relacji z firmami z Europy Środkowej. Ponieważ transport drogowy stanowi ok. 1,5–2 proc. pozapłacowych kosztów przedsiębiorstw produkcyjnych, każde 10–20 proc. na oszczędnościach w transporcie pozwala poprawić marżę o 0,1–0,2 pkt proc. W dobie kryzysu i presji na marżę to bardzo dużo. Dlatego można postawić tezę, że firmy transportowe z Polski stały się dla wielu zachodnioeuropejskich przedsiębiorstw kołem ratunkowym.

Wykres 7. Roczny przewóz towarów z Niemiec do Francji, wg pochodzenia przewoźnika (w tys. ton)



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych Eurostat

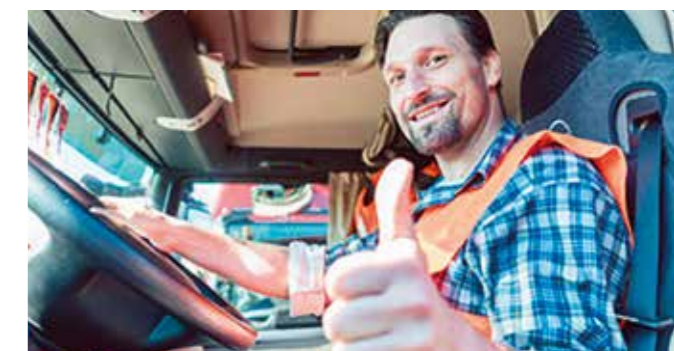
Tabela 2. Najważniejsze kierunki handlowe podtrzymywane przez polskie firmy

KRAJ ZAŁADUNKU	KRAJ ROZŁADUNKU	PRZEWÓZ OGÓŁEM, (TYS. TON)	PRZEWÓZ PRZEZ FIRMY Z POLSKI, (TYS. TON)	UDZIAŁ FIRMY Z POLSKI, (PROC.)
Niemcy	Francja	25 454	6 112	24%
Holandia	Niemcy	42 151		14%
Niemcy	Holandia	45 595	4 959	11%
Belgia	Niemcy	22 500	4 936	22%
Francja	Niemcy	21 417	4 444	21%
Niemcy	Belgia	20 173	3 915	19%
Włochy	Niemcy	11 414	2 661	23%
Niemcy	Włochy	10 274	2 300	22%
Czechy	Niemcy	11 547	2 127	18%
Niemcy	Czechy	8 620	2 118	25%
Francja	Belgia	23 084	2 107	9%
Austria	Niemcy	16 512	2 055	12%
Niemcy	Austria	21 420	2 006	9%
Niemcy	Szwajcaria	11 795	1 433	12%
Belgia	Francja	29 746	1 337	4%
Holandia	Belgia	28 631	1 280	4%
Hiszpania	Niemcy	7 491	1 216	16%
Niemcy	Wielka Brytania	3 289	1 198	36%
Wielka Brytania	Niemcy	2 628	1 163	44%
Austria	Włochy	7 593	1 124	15%

Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych Eurostatu

ZNACZENIE TRANSPORTU DLA RYNKU PRACY

Przeciętne wynagrodzenie w transporcie drogowym rośnie wyraźnie szybciej niż w gospodarce ogółem.



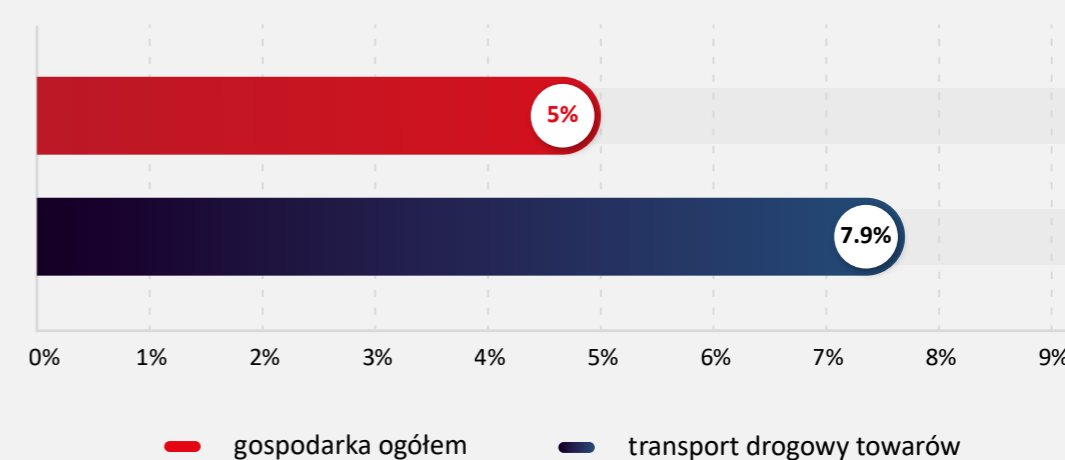
Generowanie dobrze płatnych miejsc pracy to jeden z najważniejszych celów rozwojowych polityki gospodarczej w Polsce. W transporcie drogowym wynagrodzenia rosną szybciej niż przeciętnie w gospodarce z powodu wysokiego popytu na wykwalifikowanych pracowników.

Wzrost wynagrodzeń odbywa się naturalnie jako konsekwencja zwiększającej się wydajności, jednak niektóre branże odgrywają w tym procesie większą, a inne mniejszą rolę. Transport drogowy towarów jest istotnym generatorem dobrze płatnych miejsc pracy i popytu na wykwalifikowaną siłę roboczą.

W minionej dekadzie średni wzrost wynagrodzeń w transporcie drogowym towarów był o niemal 3 pkt proc. wyższy niż w gospodarce ogółem. W transporcie średnioroczny wzrost wynagrodzeń wyniósł 7,9 proc. wobec 5 proc. dla całej gospodarki.

Wynika to z kilku czynników. Przede wszystkim wzrost znaczenia przewozów kabotażowych i cross-trade generuje popyt na kierowców pracujących na trasach międzynarodowych, którzy zarabiają dwukrotność przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce. Ponadto podaż tego typu pracowników się kurczy z powodu zmian kulturowych i ekonomicznych, które wskazane zostały w dalszych częściach raportu. Trzeba również zwrócić uwagę na to, że wzrost znaczenia przewozów realizowanych między innymi niż Polska krajami UE wymaga zatrudniania spedytorów zdolnych do obsługi klientów z różnych krajów i w różnych językach. Cały łańcuch logistyczny szybko się rozwija i jednocześnie podlega specjalizacji, co sprawia, że kwalifikacje wymagane od pracowników są coraz wyższe.

Wykres 8. Wzrost przeciętnego wynagrodzenia w latach 2010-2020 (w proc.)



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych Eurostat oraz własnych obliczeń

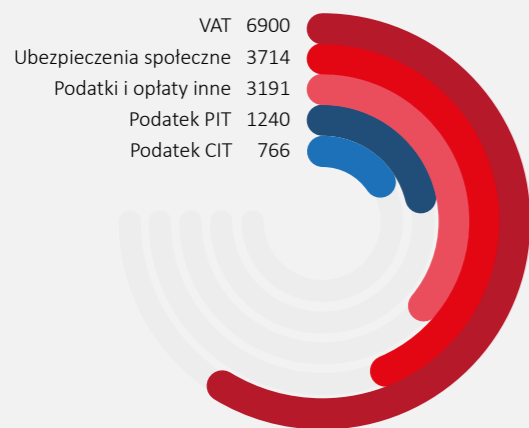
ZNACZENIE TRANSPORTU DLA FINANSÓW PUBLICZNYCH

Podatki płacone przez firmy transportowe złożyły się w 2019 roku na niemal

16 miliardów

Transport drogowy towarów jest jedną z trzech największych branż w kraju i tym samym jednym z największych płatników podatków – pośrednich i bezpośrednich, składek na ubezpieczenia społeczne oraz innych danin. Firmy transportowe odprowadzają rocznie do budżetu państwa, samorządu terytorialnego oraz pozabudżetowych funduszy publicznych 16 mld zł podatków, składek i innych danin. Na tę kwotę składają się podatki CIT (podatek dochodowy firm), PIT (podatek dochodowy pracowników), VAT (podatek od wartości dodanej), składki na ubezpieczenia pracowników, opłaty drogowe, akcyza i inne podatki sektorowe.

Wykres 9. Podatki i inne daniny zapłacone przez firmy transportu drogowego w 2019 r. (w mln zł)



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych GUS oraz własnych obliczeń



ZNACZENIE TRANSPORTU DLA INWESTYCJI W GOSPODARCE

Znaczenie transportu drogowego towarów dla krajowych inwestycji jest wysokie i stale rośnie.



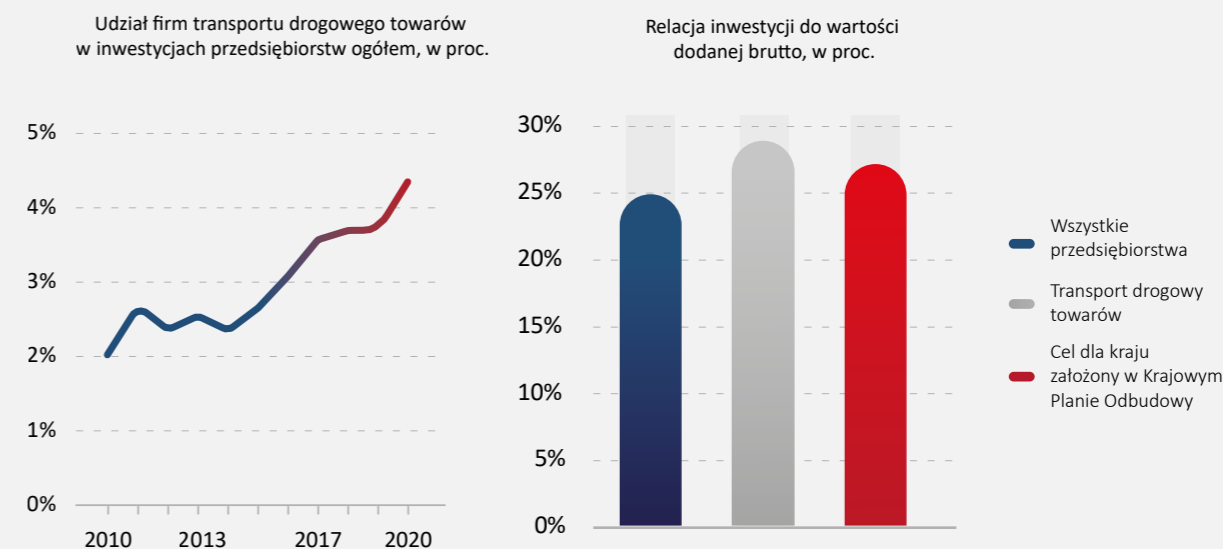
Udział transportu drogowego w inwestycjach w polskiej gospodarce w ciągu dekady wzrósł z 2 do ponad 4 proc., a wielkość inwestycji sektora w relacji do wartości dodanej jest wyższa niż średnia dla gospodarki i wyższa niż cele makroekonomiczne wyznaczone przez rząd dla kraju.

Obecnie nakłady transportu drogowego na środki trwałe przekraczają 4 proc. wszystkich inwestycji w gospodarce. Jest to wartość szacunkowa oparta na danych oficjalnych do 2018 r. oraz ekstrapolacji opartej m.in. na danych bieżących dotyczących nakładów ogólnych na środki transportu.

Warto odnotować wzrost znaczenia inwestycji branży transportowej, ponieważ stopa inwestycji – czyli udział inwestycji w PKB – jest jednym z najważniejszych celów polityki gospodarczej, zawartym na pierwszym miejscu w tzw. Planie Odpowiedzialnego Rozwoju z 2017 r. oraz w Krajowym Planie Odbudowy z 2021 r. Firmy transportu drogowego ponadproporcjonalnie przykładają się do realizacji tego celu. Ich stopa inwestycji, liczona jako relacja nakładów na środki trwałe do wartości dodanej, jest wyższa niż średnia dla gospodarki i wyższa niż cele zdefiniowane w strategiach rządu.

Generowanie przez firmy transportowe istotnego popytu inwestycyjnego ma też wpływ na rozwój krajowej branży produkcji sprzętu transportowego i części do niego. Polska jest ósmym w Europie eksporterem samochodów ciężarowych i piątym w Europie eksporterem części dla motoryzacji (w tej branży produkuje się również części dla sprzętu transportowego). Jedną z najbardziej dynamicznych firm przemysłowych w kraju – Wielton – zajmuje się wytwarzaniem przyczep i naczep dla transportu drogowego. Rozwój tej firmy jest doskonałym przykładem pozytywnego wpływu rozwoju jednej branży (transport) na rozkwit innej (przemysł maszynowy). Wielton jest obecnie jednym z największych na świecie przedsiębiorstw w swojej branży.

Wykres 10. Znaczenie transportu drogowego towarów dla krajowych inwestycji jest duże i stale rośnie



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych GUS oraz własnych obliczeń

ZNACZENIE TRANSPORTU DLA BILANSU PŁATNICZEGO

16,3 mld

eksport usług transportowych z Polski w 2020 r.

8,7 mld euro

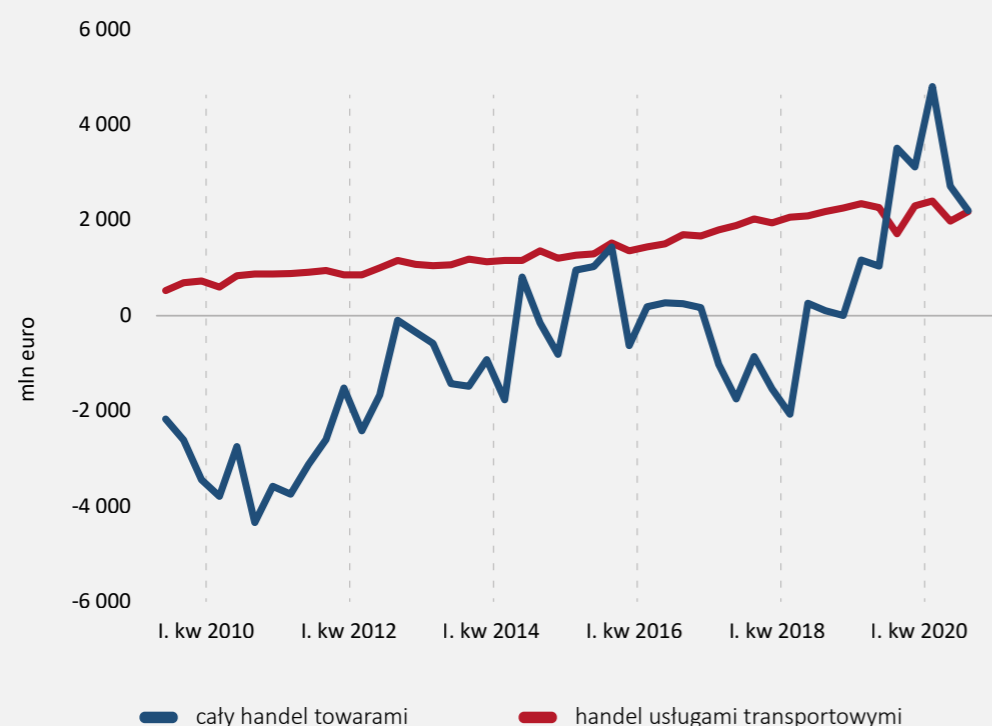
nadwyżka w polskim handlu usługami transportowymi w 2020 r.

Eksport usług transportowych z Polski wyniósł w 2020 r. 16,3 mld euro, co stanowiło 28 proc. eksportu usług oraz ok. 6 proc. całkowitego eksportu towarów i usług. Jednocześnie Polska notuje w handlu usługami transportowymi potężną nadwyżkę, sięgającą 8,7 mld euro. Dla porównania, w 2020 r. cała nadwyżka w handlu towarami wynosiła 12,4 mld euro. Co więcej, w czasie gdy nadwyżka w handlu towarami stopniowo topnieje i w drugim kwartale 2021 r. była niemal o połowę niższa niż rok wcześniej, nadwyżka w handlu usługami transportowymi systematycznie rośnie i w drugim kwartale 2021 r. była wyższa niż rok wcześniej. Wkrótce saldo w handlu usługami transportowymi będzie wyższe niż saldo w całym handlu towarami, podobnie jak było przed 2020 r.

Tym samym sektor usług transportowych w istotny sposób przyczynia się do stabilności makroekonomicznej kraju. Pozytywny wpływ na saldo obrotów bieżących przekłada się na niższe zapotrzebowanie dotyczące zadłużenia zagranicznego, większą wiarygodność finansową kraju, wyższy rating i niższe koszty obsługi długu.

Nadwyżka w bilansie płatniczym Polski generowana przez usługi transportu jest niemal tak duża jak cała nadwyżka generowana przez handel towarami.

Wykres 11. Saldo handlu zagranicznego Polski w mln euro, dane kwartalne



Źródło: Narodowy Bank Polski

OPINIA – DR PAWEŁ TRĘBICKI, WSPÓŁZAŁOŻYCIEL I WIELOLETNI PRZEWODNICZĄCY RADY TLP

Świat wokół nas zmienia się w zawrotnym tempie. Staje się coraz bardziej cyfrowy, coraz szybszy i coraz bardziej transparentny. Oczywiście nie wszystko działa jeszcze w pełni tak, jak byśmy tego oczekiwali, ale kierunek zmian dla wszystkich uczestników rynku wydaje się jednoznaczny. Transformacja dotyczy również przewozów drogowych. Lubimy myśleć o sobie, że dominacja przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej wynika głównie z naszej wrodzonej przedsiębiorczości, ale tak nie jest. To w przeważającej mierze efekt dostępu do dużej puli kierowców oraz relatywnie niskich kosztów pracy. Kiedy koszty pracy gwałtownie rosną, a zasoby personalne topnieją, pojawia się realne ryzyko utraty pozycji rynkowej.

Tymczasem po przekształceniu branż zorientowanych na indywidualnego konsumenta (B2C) cyfrowe start-upy zaczynają szukać swojego miejsca w branżach komercyjnych (B2B). Współczesne technologie gospodarki 4.0 oferują wiele dotychczas niedostępnych możliwości. Blockchain ma zapewnić przejrzystość w całym łańcuchu dostaw, zredukować złożoność transakcyjną oraz wyeliminować część dotychczasowych pośredników. Technologia maszynowego uczenia się, która może być wdrażana jedynie przy zapewnieniu dostępu do dużych baz danych, ma się przyczynić do podniesienia jakości planowania procesów transportowych, zmieniając ich charakter ze statycznego na dynamiczny. Internet rzeczy, z wykorzystaniem inteligentnej infrastruktury transportowej oraz zestawu sensorów zamontowanych w pojeździe i ładunku, powinien umożliwić nadzór nad realizacją zlecenia w trybie online, podejmowanie optymalnych decyzji dotyczących zmiany trasy czy przeplanowania dostaw. Dzięki tej technologii realny stanie się również proaktywny nadzór techniczny, umożliwiający wykrywanie i usuwanie potencjalnych usterek z wyprzedzeniem.

Pod względem największego wpływu na produktywność w branży przełomową innowacją (disruptive innovation) może się stać wdrożenie pojazdów autonomicznych. W modelu tradycyjnym dzienna liczba godzin, przez którą kierowca może prowadzić samochód ciężarowy, jest ograniczona zarówno możliwościami fizjologicznymi, jak i przepisami prawa. Zwłaszcza w przypadku transportu międzynarodowego, gdzie odległości między punktami załadunku i rozładunku wymagają realizacji przewozu przez więcej niż 10 godzin jazdy, formalne ograniczenia czasu pracy kierowcy w ciągu doby skutkują spędzaniem przez ludzi i tabor większości czasu podczas postoju na parkingach. Wprowadzenie pojazdów autonomicznych usunęłoby to poważne zakłócenie przebiegu procesu przewozowego i umożliwiłoby o wiele intensywniejsze wykorzystanie floty. Wydłużenie możliwego



dr Paweł Trębicki

współzałożyciel i wieloletni przewodniczący Rady TLP

czasu eksploatacji pojazdów w ciągu doby przełożyłoby się na znaczne oszczędności, ponieważ istniejące zlecenia można by zrealizować przy użyciu mniejszej liczby pojazdów. Zakres redukcji zależałby od kontekstu, ale w przypadku tras długodystansowych prawdopodobne jest ograniczenie potencjału taboru nawet do 50 proc.

Przedsiębiorstwa na europejskim rynku transportów drogowych stoją dzisiaj przed wyjątkowym wyzwaniem. Z jednej strony dzięki sprzyjającej koniunkturze przewoźnicy doświadczają zwiększonego zapotrzebowania na tradycyjnie świadczone usługi, a brak wykwalifikowanych kierowców stanowi jeden z najbardziej dotkliwych problemów branży. Z drugiej strony organizacje zauważają, że w branży coraz liczniej zaczynają się pojawiać nowi gracze i nowe modele biznesowe. Obawy budzi ryzyko upowszechnienia się w branży modelu biznesowego Uber, który radykalnie zmienił rynek usług taksówkarskich, ograniczając zyski dotychczasowych graczy, a część z nich wręcz doprowadzając do wstrzymania działalności. Przedsiębiorcy obawiają się również, że wprowadzenie do eksploatacji autonomicznych ciężarówek może zmienić układ sił na rynku i pozostawić bez pracy nie tylko kierowców, lecz również znaczną część dotychczasowych graczy. W najbardziej optymistycznym technologicznym sce-

nariuszu do 2030 r. koszty transportu drogowego spadłyby o 47 proc., głównie dzięki redukcji zatrudnienia. Czas realizacji zleceń skróciłby się aż o 40 proc. Samochody ciężarowe byłyby użytkowane przez 78 proc. dostępnego czasu w ciągu doby, podczas gdy obecna średnia dla branży w Europie wynosi 29 proc.

Opisane zmiany nie zachodzą oczywiście w próżni. W przedsiębiorstwach przewozowych podejmowane są starania, aby zrozumieć istotę nowych technologii i znaleźć dla nich efektywne zastosowanie. Jednocześnie usługodawcy są konfrontowani z innymi wyzwaniami. Zastanawiają się, jak prowadzone przez państwa wojny handlowe przełożą się na koniunkturę gospodarczą? Na ile zakłócone zostanie funkcjonowanie łańcuchów dostaw przez czynniki zewnętrzne, np. epidemię koronawirusa? Jaki kształt przyjmie ostatecznie unijny pakiet mobilności? Jak inicjatywy ekologiczne ograniczą ruch w miastach i przełożą się na dodatkowe nakłady inwestycyjne oraz koszty eksploatacyjne w transporcie międzyregionalnym i międzynarodowym? Czy model Uber przyjmie się na rynku B2B? Czy wykorzystanie już dostępnego i coraz powszechniej stosowanego monitoringu pracy i zachowania się kierowców, poza niezaprzeczalnymi korzyściami dla organizatorów procesów logistycznych, nie

doprowadzi do demotywacji pracowników, a nawet ich odchodzenia od zawodu kierowcy? I wreszcie, jak zrekrutować wystarczającą liczbę kierowców niezbędnych w istniejących warunkach, mając świadomość, że być może w niedalekiej przyszłości dojdzie do popularyzacji ciężarówek autonomicznych i ci wykwalifikowani oraz niezbędni obecnie pracownicy staną się w większości niepotrzebni w całej branży transportowej?

Finalny obraz branży może jeszcze przez lata podlegać dużym zmianom, z uwzględnieniem czynników politycznych, ekonomicznych, społecznych, technologicznych, ekologicznych czy legislacyjnych. Niewykluczone jest również, iż docelowym modelem funkcjonowania drogowego transportu towarowego nie okaże się żaden z obecnie rozważanych wariantów, lecz jakaś forma hybrydowa, będąca najbardziej realnym i efektywnym kompromisem. Niezależnie od zakładanego horyzontu czasowego w kolejnych dekadach europejski transport drogowy z pewnością zmieni swoje oblicze. Niektóre przedsiębiorstwa będą beneficjentami tych zmian, istotnie zwiększając produktywność, inne zostaną zmuszone do zakończenia działalności, tracąc konkurencyjność na bardzo wymagającym rynku.



02

STRUKTURA RYNKU
TRANSPORTU DROGOWEGO

PODZIAŁ NA TRANSPORT WŁASNY I TRANSPORT ZLECONY

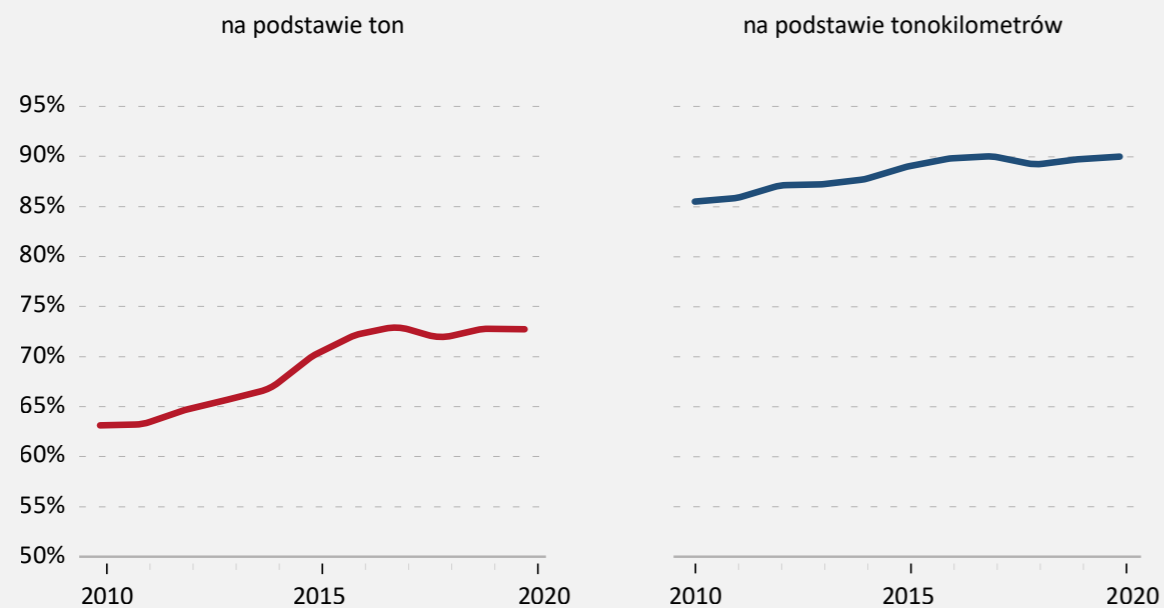
Usługi transportowe mogą być realizowane w ramach firm produkcyjnych lub handlowych albo zlecane na zewnątrz wyspecjalizowanym przedsiębiorstwom transportowym, spedycyjnym i logistycznym. W ostatniej dekadzie udział transportu zleconego systematycznie rósł – do 73 proc. na podstawie tonażu przewiezionego ładunku.

W Polsce udział transportu zleconego w 2020 r. – ostatnim, za który dostępne są twarde dane – wyniósł 90 proc., przyjmując jako miernik pracę przewozową wyrażoną za pomocą tonokilometrów, oraz 73 proc., mierząc na podstawie ton. Udział mierzony na podstawie tonokilometrów jest większy, ponieważ przewozy na dłuższe dystanse są częściej zlecane firmom zewnętrznym niż przewozy krótkodystansowe. War-

to jednak zauważyć, że udział przewozów zleconych rośnie szybciej w przypadku ton niż tonokilometrów, co sugeruje, że to w przewozach krótkodystansowych następuje najszybsze przechodzenie od przewozów własnych do zleconych. Widać to też w danych w podziale na ładowność pojazdów – transport zlecony rośnie najszybciej w relacji do transportu własnego w przypadku pojazdów o ładowności do 9,5 tony oraz pojazdów o ładowności powyżej 20,5 tony.

Wzrost udziału transportu zleconego może mieć dwie przyczyny: rosnącą rolę outsourcingu usług transportowych przez firmy produkcyjne i handlowe oraz szybki rozwój tych segmentów gospodarki, w których udział usług zleconych jest najwyższy. Na przykład transport międzynarodowy (eksport, import, cross-trade i kabotaż) rośnie szybciej niż transport krajowy (jak opisano w poprzednim rozdziale), a w tej pierwszej grupie udział transportu zleconego jest wyższy.

Wykres 12. Udział przewozów zleconych w realizacji transportu drogowego towarów



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie na podstawie danych GUS oraz własnych obliczeń

PODZIAŁ WEDŁUG ŁADOWNOŚCI POJAZDU

Liczba przewozów pojazdami o ładowności do 9,5 tony utrzymuje się na stabilnym poziomie, pojazdami 9,5–20,5 tony spada, a pojazdami o ładowności powyżej 20,5 tony szybko rośnie.

Przewozy towarowe rejestrowane są tylko w przypadku pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej pojazdu przekraczającej 3,5 tony (dopuszczalna masa całkowita jest sumą dopuszczalnej ładowności oraz masy własnej pojazdu), ponieważ na tego typu przewozy wymagane jest posiadanie odpowiedniego zezwolenia lub licencji (więcej o zezwoleniach piszemy w kolejnym rozdziale). Podział rynku pod względem ładowności pojazdu pokazujemy poprzez liczbę realizowanych kursów, ponieważ w ten sposób można ukazać zmieniającą się rolę poszczególnych rodzajów pojazdów w gospodarce. Wykorzystanie jako miary pracy przewo-

wej (tonokilometrów) mówiłoby więcej o intensywności wykorzystania dużych pojazdów niż o całej strukturze rynku.

Jeszcze do 2016 r. najwięcej kursów realizowały pojazdy o ładowności do 9,5 tony. Jednak od 2017 r. największy segment pod względem liczby kursów to pojazdy o ładowności 20,6–25,5 tony. O ile w pierwszym z wymienionych segmentów średnia dynamika liczby kursów w ostatniej dekadzie wyniosła 0 proc., o tyle w drugim sięgała niemal 9 proc. Co ważne, w obu segmentach dużo szybciej rosną przewozy zlecane niż własne. W przewozach pojazdami mniejszymi przewozy zlecane rosły w minionej dekadzie w średnim tempie 2 proc., a w przewozach pojazdami dużymi niemal 10 proc.

Najmniejszą dynamiką cechują się przewozy pojazdami o ładowności 9,6–20,5 tony. W tym segmencie liczba realizowanych kursów spadała w minionej dekadzie w średnim tempie ok. 4–5 proc. rocznie.

Tabela 3. Liczba zrealizowanych w 2020 roku kursów w podziale na dopuszczalną ładowność pojazdu oraz transport własny i transport zlecony

	ogółem		do 9,5 tony		9,6-15,5 tony	
	tys. kursów	CAGR* 10 lat	tys. kursów	CAGR 10 lat	tys. kursów	CAGR 10 lat
ogółem	114531	1,1	33431	0,0	15140	-4,9
transport własny	42323	-1,1	19457	-1,2	8957	-3,1
transport zlecony	72208	2,7	13974	2,0	6183	-7,0
		15,6-20,5 tony		20,6-25,5 ton		
		tys. kursów	CAGR 10 lat	tys. kursów	CAGR 10 lat	
ogółem		10317	-4,2	40737	8,7	
transport własny		4258	-3,7	6710	4,8	
transport zlecony		6059	-4,5	34028	9,7	
		25,6-30,5 ton		powyżej 30,5 ton		
		tys. kursów	CAGR 10 lat	tys. kursów	CAGR 10 lat	
ogółem		14879	3,4	27	4,7	
transport własny		2935	0,4	6	-1,5	
transport zlecony		11944	4,2	20	7,2	

*compound annual growth rate - średnioroczna stopa wzrostu w ciągu 10 lat do 2020 roku

Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych Eurostatu

PODZIAŁ WEDŁUG DYSTANSU PRZEWOZU

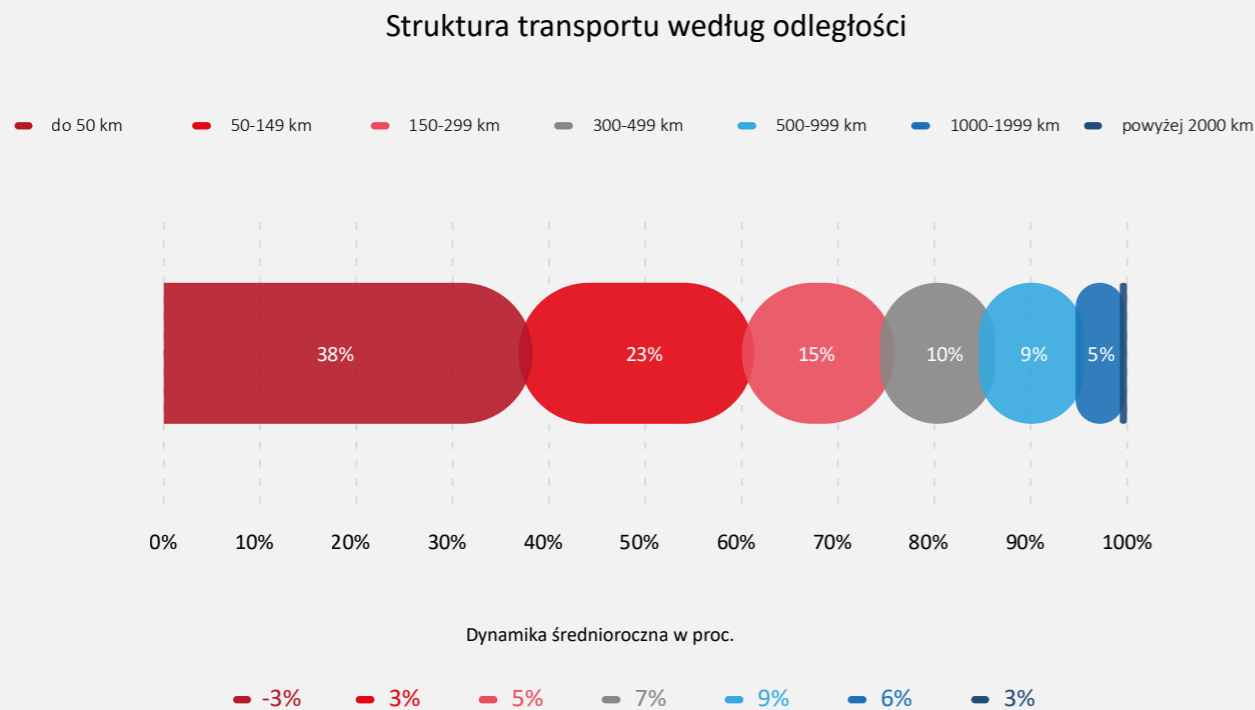
Ponad 60 proc. towarów według wagi jest transportowanych na odległość do 149 km, ale ich udział w pracy przewozowej wynosi zaledwie 10 proc. Najszybciej rosną przewozy na odległość 500–999 km.

Zdecydowana większość transportowanych towarów przewożona jest wyłącznie w skali regionalnej, na odległość mniejszą niż 150 km. Pokazana w kolejnym podrozdziale struktura towarowa wskazuje, że ten profil dystansu przewozów wynika w dużej mierze z istotnej roli przewozów surowców dla budownictwa, które są największą pojedynczą grupą przewożonych towarów pod względem tonażu. Natomiast pod względem pracy przewozowej, czyli liczby tonokilometrów, przewozy na odległość poniżej 150 km stanowią zaledwie 10 proc. rynku.

Przewozy na skalę regionalną notują najniższą dynamikę masy przewiezionych towarów. Może to być zaskakujące, biorąc pod uwagę strukturalne zmiany zachodzące w handlu, rosnącą rolę e-commerce i rozwój sektora magazynowania. Jednak wgląd w strukturę towarową wyjaśnia źródła tego zjawiska. Maleje dynamika przewozów surowców kopalnych (w tym głównie żwiru, piachu itd.) na krótkie odległości, ale szybko rośnie dynamika przewozu innych rodzajów towarów, w tym przede wszystkim przewozów drobnicowych, skupionych w klasie nazwanej „różne towary pakowane razem”.

Najszybciej rosną natomiast przewozy towarów na dalekie dystanse, w relacjach dwustronnych (przewóz z Polski i do Polski), kabotażowych oraz cross-trade.

Wykres 13. Struktura przewozów według odległości oraz dynamika przewiezionej masy towarów na poszczególnych odległościach



Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych Eurostatu

PODZIAŁ WEDŁUG RODZAJU PRZEWOŻONEGO TOWARU

Największą pod względem masy przewożonych towarów kategorią są surowce kopalne i niemetaliczne oraz żywność, ale najszybciej rośnie przewóz towarów drobnicowych, paczek, mebli oraz sprzętu motoryzacyjnego.

Struktura towarowa przewozów drogowych bardzo się różni w zależności od odległości przewozu. Na dystansach krótkich, do 149 km, dominują surowce kopalne i niemetaliczne, wśród których znajdują się piach i żwir, gips czy cement. W miarę wzrostu dystansu przewozu udział w strukturze towarowej zyskują przetworzone wyroby przemysłowe – na dystansie 150–499 km zdecydowanie dominującą kategorią jest żywność, a na dłuższych udział w przewozach zyskują wyroby metalowe, chemiczne, z tworzyw sztucznych, meble, maszyny oraz towary drobnicowe, czyli różne towary transportowane razem.

Najszybciej rosnącą kategorią na wszystkich dystansach są towary drobnicowe, listy i paczki, meble i sprzęt motoryzacyjny. W tej strukturze są widoczne istotne trendy dotyczące polskiej i europejskiej gospodarki. Przede wszystkim wzrost znaczenia e-commerce zwiększa popyt na usługi przewozu drobnicowego oraz usługi kurierskie przewozu paczek. Z kolei silna specjalizacja Polski w produkcji części do motoryzacji, mebli oraz materiałów średnioprzetworzonych (elementy z tworzyw czy metali dla branży motoryzacyjnej i AGD) zwiększa zapotrzebowanie na przewozy eksportowe.

Trzeba przy tym pamiętać, że duża część towarów przewożonych przez polskie firmy nie jest związana z polską gospodarką. Są to przewozy prowadzone w ramach usług kabotażowych i cross-trade, o których pisaliśmy w pierwszym rozdziale. Łącząc strukturę towarową przewozów ze zmianami gospodarczymi, trzeba spoglądać nie tylko na polską, lecz również na całą europejską gospodarkę.



Tabela 4. Struktura przewozów według odległości oraz rodzajów przewożonych towarów. Na pomarańczowo i niebiesko zaznaczono pojęcie o najwyższej i najniższej średniorocznej dynamice (CAGR) w ciągu 10 lat do 2020 roku.

	Ogółem		do 50 km		50-149 km		150-299 km	
	mln ton 2020	CAGR 10-lat	mln ton 2020	CAGR 10-lat	mln ton 2020	CAGR 10-lat	mln ton 2020	CAGR 10-lat
Ogółem	1500,1	2,1	562,6	-1,6	346,7	3,9	219,6	5,4
Towary rolne	106,5	3,3	29,4	0,5	33,2	3,9	20,9	4,6
Węgiel, ropa i gaz	23,5	-1,9	6,2	-8,1	7,0	2,5	6,9	3,2
Pozostałe towary kopalne	354,9	-1,6	239,3	-3,4	84,0	3,3	19,9	5,3
Produkty spożywcze	178,5	4,7	33,9	4,0	43,1	2,9	41,0	4,1
Wyroby włókiennicze	4,3	0,3	0,6	1,8	0,5	-3,0	0,5	-3,0
Wyroby z drewna i papieru	92,6	4,7	17,0	3,0	20,1	3,6	17,5	4,6
Koks i produkty rafineryjne	47,5	3,2	18,7	5,6	17,6	2,9	7,3	0,5
Wyroby chemiczne i z tworzyw	76,9	5,8	12,9	3,8	11,8	5,8	15,1	6,0
Pozostałe surowce niemetaliczne	178,6	1,2	75,7	-2,0	46,7	3,2	27,7	5,8
Metale i wyroby z metali	74,9	5,0	12,4	3,0	13,1	3,3	12,3	6,5
Maszyny, urządzenia i elektronika	24,3	3,4	5,9	2,7	3,8	5,7	3,6	5,6
Sprzęt transportowy	36,9	8,2	9,6	7,9	4,7	12,6	4,3	8,8
Meble i inne wyroby	33,2	10,4	5,9	12,8	4,5	9,3	5,0	8,0
Odpady i surowce wtórne	115,1	0,1	73,4	-2,5	25,8	6,1	8,8	9,3
Listy i paczki	25,5	9,5	1,3	-3,3	7,8	11,3	9,1	13,9
Puste kontenery i opakowania	25,9	5,8	5,3	3,7	6,0	3,7	3,7	3,2
Przewodniki	0,6	2,5	0,8	7,8	0,2	1,0	0,0	0,0
Różne towary transportowane razem	49,4	26,6	4,8	30,1	7,4	21,4	7,9	28,0

	300-499 km		500-999 km		1000-1999 km		2000-5999 km	
	mln ton 2020	CAGR 10-lat	mln ton 2020	CAGR 10-lat	mln ton 2020	CAGR 10-lat	mln ton 2020	CAGR 10-lat
Ogółem	152,0	7,3	139,9	7,9	72,3	5,6	6,9	1,2
Towary rolne	10,0	5,4	7,5	7,6	4,5	5,2	1,0	0,8
Węgiel, ropa i gaz	2,3	-0,3	0,9	-2,3	0,0	0,0	0,0	0,0
Pozostałe towary kopalne	8,1	10,1	2,9	4,2	0,7	4,8	0,0	0,0
Produkty spożywcze	27,0	6,3	20,8	9,1	11,4	7,4	1,3	3,9
Wyroby włókiennicze	0,7	1,3	1,1	2,0	0,8	1,8	0,0	0,0
Wyroby z drewna i papieru	16,3	9,5	14,6	5,4	6,5	3,2	0,6	4,1
Koks i produkty rafineryjne	2,1	-0,4	1,1	-1,6	0,6	11,9	0,0	0,0
Wyroby chemiczne i z tworzyw	12,3	7,2	14,6	6,9	9,6	5,9	0,6	-2,5
Pozostałe surowce niemetaliczne	15,4	6,8	9,5	7,0	3,1	3,6	0,3	-2,7
Metale i wyroby z metali	12,8	6,8	15,5	7,3	8,3	3,5	0,6	2,4
Maszyny, urządzenia i elektronika	3,1	3,6	4,4	4,2	2,9	0,1	0,5	-0,7
Sprzęt transportowy	5,1	9,7	7,4	7,8	5,4	5,2	0,4	3,1
Meble i inne wyroby	5,7	10,1	7,8	12,3	3,9	9,1	0,4	8,6
Odpady i surowce wtórne	4,0	14,4	2,3	9,3	0,9	18,8	0,0	0,0
Listy i paczki	4,8	6,2	1,8	12,4	0,6	26,2	0,0	0,0
Puste kontenery i opakowania	4,8	11,2	4,3	10,4	1,7	7,0	0,0	0,0
Przewodniki	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Różne towary transportowane razem	9,1	25,9	13,7	30,5	6,1	24,9	0,4	0,0

Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych Eurostatu

PODZIAŁ NA PRZEWÓZ TOWARU I USŁUGI TOWARZYSZĄCE

Usługi transportu zawierają w sobie przewóz towarów oraz towarzyszące przewozowi usługi logistyczne, m.in. spedycyjne, magazynowe i podobne. Wartość dodana realizowana dla klientów przez polskie firmy w 2/3 skupia się na realizacji przewozów, a w 1/3 na usługach towarzyszących.

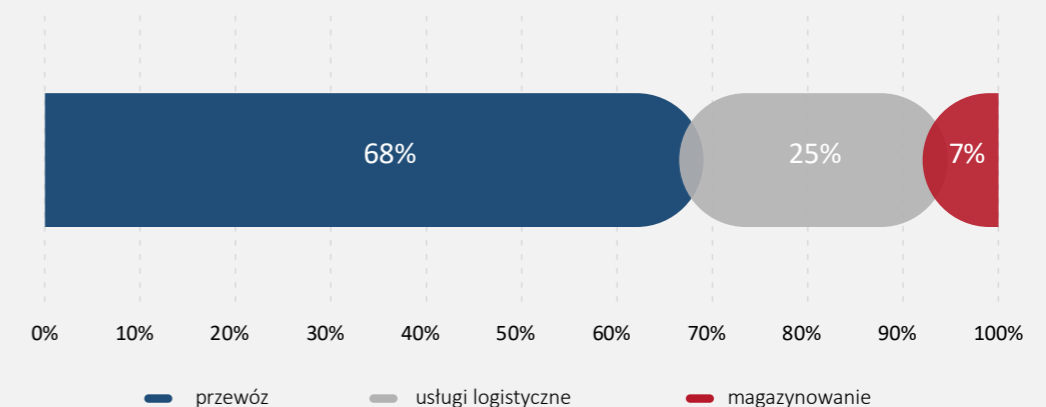
Rozdzielenie wartości usług przewozowych od towarzyszących im usług logistycznych jest bardzo trudne, dlatego opisane wartości prezentują szacunki. Oprócz usług przewozu, czyli przemieszczenia towaru w przestrzeni oraz załadunku i rozładunku, firmy transportowe realizują szeroką paletę usług związanych z przewozem, wśród nich: rezerwację przesyłki, odbiór towaru od klienta, magazynowanie, obsługę dokumentacji celnej i odprawę celną, konsolidację i dekonsolidację ładunków, zarządzanie zamówieniami zakupowymi, pracę przeładunkową w terminalach przeładunkowych, ubezpieczenia handlu, dystrybucję itd. Wartości realizowanych poszczególnych usług nigdy nie są szczegółowo rozbijane w sprawozdaniach finansowych, nie są więc możliwe do bezpośredniego wydzielenia.

Natomiast rozróżnienie usług przewozowych i logistycznych ma istotne znaczenie z biznesowego punktu widzenia, ponieważ pozwala wyodrębnić odmienne modele biznesowe, określić przewagi konkurencyjne i analizować najważniejsze trendy na rynku.

Poniżej prezentujemy szacunek wartości dodanej realizowanej w łańcuchu logistycznym przez polskie firmy. Wartość dodana określa wartość przychodów po odjęciu kosztów zużycia zewnętrznego, czyli zawiera głównie płace pracowników przedsiębiorstwa, zysk przedsiębiorstwa oraz amortyzację. Szacunek został wykonany na podstawie dwóch źródeł. Po pierwsze, były to dane Eurostatu dotyczące wartości dodanej realizowanej przez firmy strictly przewozowe (kody PKD 4941) oraz usługowe (kody PKD 5210, 5221, 5224, 5229, 5320). Po drugie, były to dane ze sprawozdań finansowych przedsiębiorstw, które pozwoliły określić, jaka jest wartość dodana realizowana przez firmy czysto usługowe – posiadające niski udział środków trwałych (m.in. środków transportu, czy magazynów) w aktywach ogółem – funkcjonujące pod kodem PKD 4941.

Na tej podstawie szacujemy, że wartość dodana realizowana przez przewozy wynosi 68 proc. całej wartości dodanej realizowanej przez transport drogowy. Natomiast usługi towarzyszące standardowe wynoszą 25 proc., a usługi wysokiej wartości dodanej 7 proc. Jako usługi wysokiej wartości dodanej rozumiemy te, które wykraczają poza spedycję towarów, czyli organizację przewozu oraz standardowe usługi magazynowe. Są to usługi organizacyjne polegające na realizacji zleceń w całym łańcuchu logistycznym przez dużych operatorów logistyki, których działalność opisujemy bardziej szczegółowo w kolejnym rozdziale.

Wykres 14. Struktura wartości dodanej realizowanej w łańcuchu logistycznym wykorzystującym transport drogowy, w proc. (szacunki na podstawie danych za rok 2018)



Źródło: TLP, SpotData, szacunki własne

PODZIAŁ WEDŁUG RODZAJÓW REALIZOWANYCH USŁUG LOGISTYCZNYCH

Istnieje dziewięć kluczowych rodzajów usług logistycznych, które zamawiają klienci produkcyjni i handlowi i w ramach których mogą być realizowane usługi transportu drogowego. W Polsce dominują tzw. usługi transportu całopojazdowego, które polegają na dostarczeniu jednej partii uniwersalnego towaru z punktu A do punktu B. Pod tym względem polski rynek różni się od europejskiego, gdzie dominują usługi logistyki kontraktowej.

Na rynku funkcjonuje wiele typologii usług logistycznych. Opieramy się na tej zaproponowanej przez Fraunhofer Center for Applied Research on Supply Chain Services SCS, autora raportu „Top 100 in European Transport and Logistics Services” (dalej raport „Top 100”), jednej z najbardziej szczegółowych analiz europejskiego sektora logistycznego.

W raporcie usługi logistyczne dzielone są na:

- usługi transportu ładunków masowych, polegające na przewozie surowców sypkich lub płynnych,
- usługi transportu całopojazdowego, polegające na dostarczeniu jednej partii towaru, najczęściej bez specjalistycznych wymogów dotyczących warunku transportu, z punktu A do punktu B,
- usługi transportu drobnicowego, polegające na zebraniu przesyłek od różnych nadawców i przewiezieniu ich między centrami logistycznymi, z których są następnie dystrybuowane do odbiorców pośrednich lub końcowych,
- usługi transportu specjalnego, polegające na spedycji i przewozie towarów wymagających specjalnych, niestandardowych warunków przewozu,
- usługi przewozu morskiego,
- usługi transportu lotniczego,
- usługi magazynowe,
- usługi logistyki kontraktowej, polegające na organizacji w imieniu klienta całego procesu logistycznego związanego z produkcją i handlem,
- usługi KEP, czyli przesyłek kurierskich, paczkowych

i ekspresowych, polegające na kolekcjonowaniu, przewozie i dystrybucji małych przesyłek, o wadze do 50 kg, w relacjach między firmami, między firmami a konsumentami lub między konsumentami.

Z szacunków niemieckiej instytucji wynika, że na całym rynku europejskim aż 40 proc. usług logistycznych jest realizowanych w ramach logistyki kontraktowej. Udziały pozostałych rodzajów usług w rynku europejskim są dużo niższe i wahają się w granicach 2-11 proc.

Polski rynek niewątpliwie jednak różni się od europejskiego. Jak opisaliśmy w pierwszym rozdziale oraz w poprzednim podrozdziale, europejski rynek podlega specjalizacji – kraje Europy Zachodniej sprawdzają się w usługach okołotransportowych, a kraje peryferyjne oraz Europy Środkowo-Wschodniej, w tym m.in. Polska, w przewozach towarów. Niestety brakuje szczegółowych danych, które pozwoliłyby na wykonanie dla polskiego rynku tak wiarygodnego oszacowania jak w cytowanym raporcie „Top 100”. Nawet autorzy niemieckiego raportu podkreślają, że ich szacunki są dość ogólne, oparte na łączeniu niepełnych i zróżnicowanych źródeł informacji i powinny być traktowane z ostrożnością. A w Polsce źródła są jeszcze bardziej szczątkowe. Raporty finansowe firm są bardzo oszczędne w informacji dotyczące segmentów ich działalności. Prawie żadna z istotnych spółek transportowych nie jest notowana na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, co pozwalałoby na szczegółową analizę jej profilu. Rynek jest zdominowany przez małe i średnie przedsiębiorstwa, których sprawozdawczość jest mniej pełna niż w przypadku dużych firm, które odgrywają większą rolę w Europie Zachodniej.

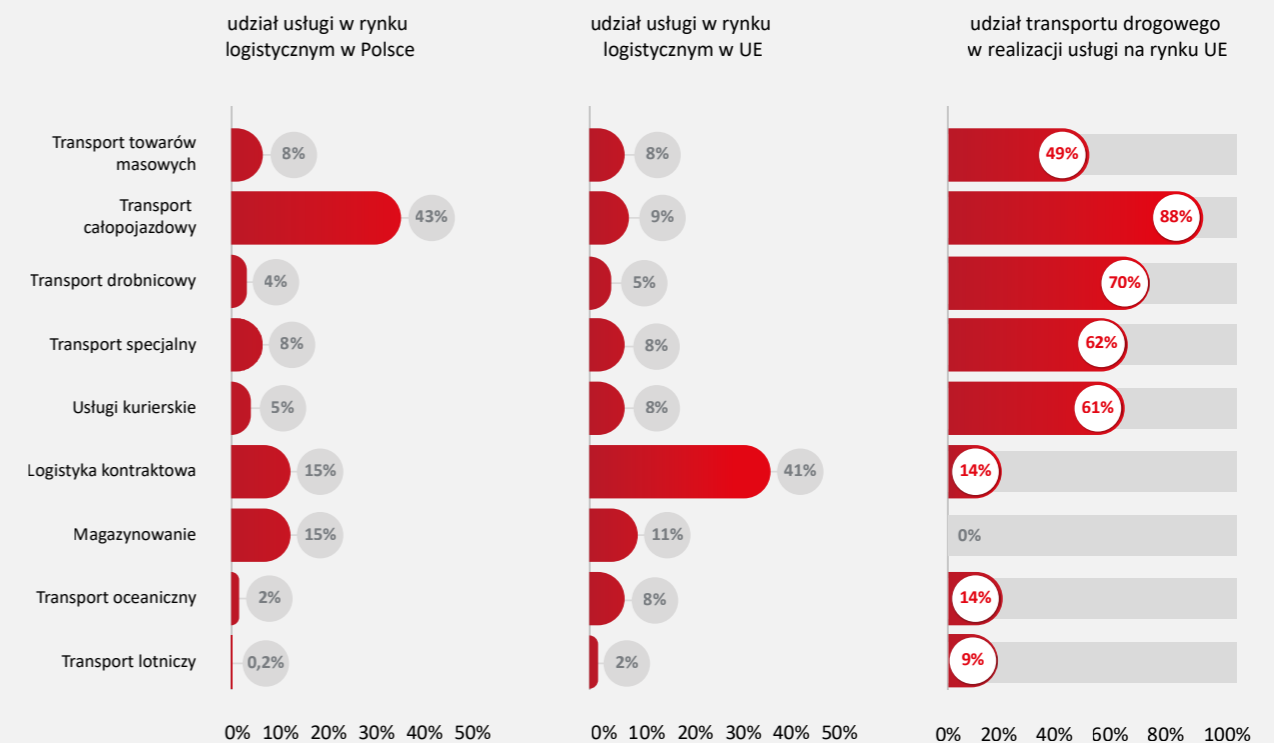
Podjęliśmy jednak próbę porównania struktury rynku polskiego do rynku ogólnoeuropejskiego. Metodologia tego porównania została opisana w załączonej tabeli.

Podstawowy wniosek z porównania jest taki, że w Polsce znacznie mniejszą rolę odgrywają usługi logistyki kontraktowej, a znacznie większą – transportu całopojazdowego. Nieznacznie mniejszy niż na całym europejskim rynku jest również w Polsce udział usług drobnicowych i KEP, co wynika z tego, że do ich realizacji potrzebna jest rozwinięta infrastruktura, która w Polsce jest w naturalny sposób mniej rozbudowana niż w Europie Zachodniej. Natomiast nieznacznie wyższy jest w Polsce udział usług magazynowych ze wzglę-

du na to, że Polska stała się w minionej dekadzie istotnym centrum dystrybucyjnym dla zachodnich producentów oraz dla firm spoza UE prowadzących sprzedaż na europejskim rynku.

Na kolejnych stronach przedstawione zostaną najważniejsze cechy tych rodzajów usług, w których wykonaniu transport drogowy odgrywa bardzo ważną rolę, czyli transportu towarów masowych, transportu całopojazdowego, drobnicowego, specjalnego, usług kurierskich i logistyki kontraktowej.

Wykres 15. Struktura rynku logistycznego według rodzaju realizowanych usług oraz udział przewozów drogowych w realizacji poszczególnych rodzajów usług



Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych Fraunhofer Center for Applied Research on Supply Chain Services SCS i szacunków własnych

Tabela 5. Metodologia porównania struktury rynku UE i rynku polskiego pod względem rodzaju realizowanych usług

Z powodu ograniczeń w dostępie do danych wszelkie szacunki dotyczące struktury całego rynku logistycznego pod względem rodzaju świadczonych usług muszą być oparte na ogólnych założeniach i przybliżonych wartościach. Jako punkt wyjścia traktujemy dane z raportu „Top 100” dla całego rynku europejskiego (UE + Szwajcaria i Norwegia). Dla każdej pozycji dotyczącej udziału danego rodzaju usługi w rynku europejskim przyjmujemy mnożnik, który określa analogiczny udział w rynku polskim. Wartość mnożnika ustalamy ekspercko na podstawie różnych źródeł danych. Wyjaśnienie dla założeń przyjętych dla każdej pozycji zostało zamieszczone poniżej.

Rodzaj usługi	Mnożnik dla udziału w polskim sektorze transportu i logistyki w porównaniu do udziału w sektorze europejskim	Wyjaśnienie	Źródła
Transport lotniczy	0,1x	Udział transportu lotniczego w transporcie ogółem według wagi w Polsce jest na poziomie 0,1 UE. Ponadto udział dalekich kierunków w polskim eksporcie jest dużo niższy niż średnia UE (dane Eurostat)	Eurostat, statystyki transportu
Transport oceaniczny	0,25x	Udział przeladunków morskich w transporcie ogółem według wagi w Polsce jest na poziomie 0,25 UE. Ponadto udział dalekich kierunków w polskim eksporcie jest dużo niższy niż średnia UE (dane Eurostat)	Eurostat, statystyki transportu
Magazynowanie	1,1x	Udział w przychodach sektora transportu i logistyki jest w Polsce na poziomie 1,1x w relacji do UE	Eurostat, strukturalne statystyki biznesowe
Logistyka kontraktowa	0,4x	Różne źródła przynoszą odmienne szacunki, a podaną liczbę należy traktować z największą ostrożnością. Udział usług w sektorze transportu i logistyki w Polsce jest na poziomie 0,5 średniej UE, a dodatkowo udział usług bardziej rozbudowanych niż spedycja jest prawdopodobnie jeszcze niższy. Małgorzata Zysińska z SGH (2017) szacuje, że udział logistyki kontraktowej wynosi zaledwie ok. 7 proc. Z kolei SpotData na podstawie wyników firm szacuje, że udział spółek oferujących wysoką wartość dodaną w przychodach sektora sięga 20 proc. Średnia z trzech szacunków (20 proc., 20 proc., 7 proc.) daje ostateczny szacunek udziału logistyki kontraktowej w sektorze.	Eurostat, badania SGH, szacunki własne oparte na analizie wyników 900 firm
Usługi kurierskie	0,6x	Przewóz paczek według pracy przewozowej jest w Polsce pod względem udziału w całej pracy przewozowej na poziomie 0,6 UE (dane Eurostat)	Eurostat, statystyki transportu
Transport specjalny	1x	Udział firm zajmujących się głównie transportem specjalnym w przychodach 900 analizowanych firm wynosi niecałe 5 proc. Ale część przewozów realizują firmy niespecjalizujące się w transporcie specjalnym (na przykład, wiele firm posiada chłodnie). Udział pojazdów do transportu specjalnego we flocie pojazdów ciężarowych wynosi 11 proc. Generalnie nie widać powodu, by szacunek udziału dla Polski miał się różnić od szacunku dla UE.	Szacunki własne oparte o analizę wyników 900 firm oraz dane CEPIK dotyczące rejestracji pojazdów
Transport drobnicowy	0,7x	Różne źródła przynoszą odmienne szacunki, a podaną liczbę należy traktować z najwyższą ostrożnością. Udział towarów zgrupowanych bez jednoznacznego przyporządkowania jest w Polsce na poziomie 0,6 UE. Z kolei według obliczeń Małgorzaty Zysińskiej udział drobnicy w sektorze może sięgać 12-13 proc. Wydaje się jednak, że część z tego wysokiego szacunku wynika z przypisania do segmentu drobnicowego przychodów dużych operatorów logistycznych (np. DB Schenker), którzy realizują również usługi kontraktowe.	
Transport całopojazdowy	reszta z pozostałych obliczeń	Jest to reszta z pozostałych pozycji.	Szacunki własne
Transport towarów masowych	1x	Udział towarów masowych w transporcie morskim jest podobny w Polsce i UE, w transporcie samochodowym nieznacznie wyższy w UE, a w kolejowym dużo wyższy w Polsce (przy czym udział kolejowego w całości jest podobny). Polska powinna mieć podobny udział usług transportu masowego co cała UE.	Eurostat

USŁUGI PRZEWOZU TOWARÓW MASOWYCH

20 mld zł

Szacowana wielkość segmentu wśród polskich firm

7%

Przeciętna dynamika przychodów w ostatnich 10 latach

Główne branże obsługiwane przy wykorzystaniu transportu drogowego: budowlana, rolna, chemiczna

Towar masowy jest to sypki lub ciekły surowiec, przewożony najczęściej w skrzyniach, silosach, pojemnikach lub cysternach. Do przewożenia tego towaru potrzebna jest specjalistyczna flota pojazdów. Jest to jedyna szeroka kategoria towarów, w której przewozy innym środkiem transportu niż samochód ciężarowy są dominującą formą – w tym przypadku chodzi o kolej, która ma istotne znaczenie dla przewozu węgla. Transportem drogowym przewozi się głównie towary dla budownictwa, rolnictwa, sektora chemicznego czy paliwowego.

Pod względem pracy przewozowej (tonokilometrów) towary masowe odpowiadają za ok. 20 proc. przewozów drogowych wykonywanych przez polskie firmy, jednak wartość jednostkowa zleceń jest niższa niż w przypadku towarów innego rodzaju. Dlatego udział w całym rynku pod względem wartości jest niższy i wynosi ok. 8 proc.

Wśród przewożonych towarów masowych 3/4 to towary sypkie, głównie surowce kopalne inne niż energetyczne, typu piach. Za 1/4 przewożonych towarów masowych odpowiadają towary płynne, wśród których dominują gaz i paliwa.

Struktura sieci logistycznej w przypadku towarów masowych polega zwykle na przewozie towaru z punktu A do punktu B, podobnie jak w przypadku przewozów całopojazdowych. Zdarza się, że towary są przewożone w modelu drobnicowym, z łączeniem różnych ładunków, jednak dzieje się to częściej w transporcie kolejowym i morskim niż drogowym.

Długookresowy wzrost rynku w tym segmencie jest niższy od średniej ze względu na to, że przewozy masowe obsługują tradycyjne sektory, których udział w gospodarce się nie zwiększa. W Polsce budownictwo jest sektorem bardzo cyklicznym, mocno związanym z finansowaniem gospodarki z funduszy europejskich, które przechodzi 3–4-letnie fale wzrostów i spadków. Wahania popytu w tym sektorze mogą być bardzo duże. Najszybciej rosnącym źródłem popytu jest sektor rolny, który jest mocno powiązany z dynamicznym sektorem przetwórstwa żywności, prowadzącym szybką ekspansję eksportową.

USŁUGI TRANSPORTU CAŁOPOJAZDOWEGO

105 mld zł

Szacowana wielkość segmentu wśród polskich firm

12%

Przeciętna dynamika przychodów w ostatnich 10 latach

Główne branże obsługiwane przy wykorzystaniu transportu drogowego: metalowa, drzewna, papiernicza, meblarska, motoryzacyjna

Transport całopojazdowy (ang. FTL – full truck load) oznacza dostarczenie towaru prosto od zakładu wysyłającego do wyznaczonego miejsca odbiorcy, bez udziału złożonej sieci magazynowej czy dystrybucyjnej. Towary przewożone są najczęściej pojazdami o uniwersalnym przeznaczeniu, bez szczególnych wymogów dotyczących warunków przewozu. Masa przewożonego towaru to najczęściej 3–25 ton, choć zdarzają się też ładunki cięższe.

Cechą odróżniającą przewóz całopojazdowy od drobnicowego jest nie tyle rodzaj przewożonych towarów i sposób ich łączenia, ile ekonomiczna wartość usługi realizowanej dla klienta. Z punktu widzenia przewoźnika przewozem ca-

łopojazdowym może być usługa przewozu zróżnicowanych towarów drobnicowych z jednego centrum logistycznego do drugiego – firma logistyczna realizująca usługę drobnicową zleca podwykonawcy wykonanie konkretnego przejazdu z punktu A do punktu B i dla podwykonawcy jest to usługa bardziej przypominająca transport całopojazdowy niż drobnicowy. Przewoźnik nie realizuje bowiem wtedy złożonej usługi związanej z kompletowaniem towaru, magazynowaniem, łączeniem, organizowaniem przewozu itd., a jedynie wykonuje usługę przemieszczenia. Nawet jeżeli przewoźnik informuje w swoim profilu, że realizuje przewozy drobnicowe, to specyfika ekonomiczna jego działania – czyli brak rozwiniętej sieci magazynowej, realizacje głównie dla operatorów logistycznych – wskazują, że zajmuje się głównie przewozem całopojazdowym.

Do przewozów FTL nadawane są najczęściej te towary, które mogą być łączone i grupowane, nie wymagają kontrolowanej temperatury, specjalnych środków bezpieczeństwa ani zezwoleń. Przewóz jest realizowany głównie tzw. pojazdami skrzyniowymi lub z naczepą/przyczepą skrzyniową.

Długookresowy wzrost rynku w tym segmencie jest dwucyfrowy, ponieważ jest to obszar specjalizacji polskich przewoźników, realizujących głównie konkretne zlecenia przewozu z punktu A do punktu B, bez złożonej usługi logistycznej lub spedycyjnej. Najważniejszym źródłem wzrostu popytu są zlecenia od klientów zagranicznych w transporcie kabotażowym i cross-trade, a w ujęciu sektorowym te sektory, które najszybciej rozwijają szerokie łańcuchy dostaw, czyli m.in. branże motoryzacyjna, drzewna i papiernicza, meblarska czy spożywcza.

USŁUGI TRANSPORTU DROBNICOWEGO

7 mld zł

Szacowana wielkość segmentu wśród polskich firm

12%

Przeciętna dynamika przychodów w ostatnich 10 latach

Główne branże obsługiwane przy wykorzystaniu transportu drogowego: spożywcza, metalowa, budowlana, handel

Transport drobnicowy (ang. LTL – less than truck load) oznacza dość złożoną usługę logistyczną polegającą na kompletowaniu wielu przesyłek od różnych klientów, łączeniu ich i przewożeniu między centrami logistycznymi, czasami w łańcuchach bardziej złożonych niż tylko przewóz z punktu A do punktu B. Przesyłki ważą zwykle od 50 kg do 2–3 ton. Przewozy są realizowane pojazdami uniwersalnymi o różnej wielkości. Są to duże pojazdy w segmencie między centrami logistycznymi oraz mniejsze pojazdy przy kompletowaniu przesyłek lub ich dystrybucji. Świadczenie usług LTL wymaga posiadania rozbudowanej infrastruktury organizacyjnej transportowej i magazynowej lub sieci wykonawców/podwykonawców zdolnych realizować usługi na zlecenie. Dlatego przyjmowaniem usług transportu drobnicowego od klientów zajmują się głównie firmy duże, natomiast średnie

i małe przedsiębiorstwa często odgrywają rolę podwykonawców. W takim układzie trudno jednak powiedzieć, że podwykonawca wykonuje usługę transportu drobnicowego. Jego praca z ekonomicznego punktu widzenia nie różni się od transportu całopojazdowego.

Transport drobnicowy posiada bardziej rozbudowaną sieć logistyczną niż transport masowy, całopojazdowy i specjalny, choć mniej rozbudowaną niż w przypadku segmentu KEP (przesyłek kurierskich, ekspresowych i paczkowych). Przewóz jest realizowany z punktu A do punktu B, ale wcześniej i później potrzebny jest transport przesyłek od nadawców i do odbiorców. Co więcej, centra logistyczne są często ułożone w rozbudowaną strukturę – np. z centrów regionalnych towar przewożony jest do głównych centrów dystrybucyjnych, następnie ponownie rozwożony do centrów regionalnych i dopiero później do klientów końcowych (np. towar z Polski do Niemiec może najpierw trafić do centrum w Holandii, a dopiero później do centrum regionalnego w Niemczech i następnie do klienta końcowego).

Ważnym źródłem popytu na usługi transportu drobnicowego jest sektor przetwórstwa żywności, dla którego tego typu usługa stanowi istotny element procesu dostarczenia towaru do sieci detalicznej. W tego typu formule przewożone są też często materiały budowlane, elektronika, artykuły metalowe czy wyroby chemiczne. Usługi drobnicowe mogą być też realizowane dla klientów detalicznych – sieci handlowych lub restauracyjnych.

Długookresowy wzrost usług drobnicowych realizowanych przez polskie firmy wynosi 12 proc. Jest to segment rynku znajdujący się nadal w stadium dojrzewania, wymagający istotnych inwestycji infrastrukturalnych i organizacyjnych.

USŁUGI TRANSPORTU SPECJALNEGO

20 mld zł

Szacowana wielkość segmentu wśród polskich firm

10%

Przeciętna dynamika przychodów w ostatnich 10 latach

Główne branże obsługiwane przy wykorzystaniu transportu drogowego: spożywcza, rolna, metalowa, chemiczna, motoryzacyjna

Transport specjalny oznacza przewóz i usługi okołotransportowe (towarzyszące) dla towarów wymagających specjalnych warunków. Do specjalnych warunków można zaliczyć m.in. (choć nie jest to lista kompletna):

- kontrolowaną temperaturę,
- specjalne warunki bezpieczeństwa,
- specjalne warunki załadunku i rozładunku,
- specjalne rodzaje pojazdów (np. silosy, pojazdy do przewozu zwierząt, pojazdy do przewozu szkła itp.),
- dostosowanie do ponadnormatywnych wymiarów.

Masa przewożonego towaru może nie mieć istotnego górnego ograniczenia, jako że w transporcie specjalnym mogą być przewożone nawet duże i ciężkie elementy konstrukcji budowlanych.

Architektura sieci logistycznej bywa bardzo zróżnicowana – może być to transport z punktu A do punktu B, ale też transport przypominający swoją architekturą organizacyjną usługę przewozów drobnicowych. Zwłaszcza w sektorze produkcji żywności lub motoryzacyjnym mogą się zdarzać rozbudowane sieci transportu towarów konsumpcyjnych. Linie demarkacyjne między rodzajami usług nie są więc ostre.

Ważnym źródłem popytu na przewozy specjalne jest sektor produkcji żywności, w którym istotne znaczenie odgrywa transport w temperaturze kontrolowanej. Bardzo ważnym dla branży transportowej rodzajem towaru wymagającego kontrolowanej temperatury przewozu jest mięso, które należy do dziesięciu najważniejszych polskich towarów eksportowych (dotyczy to mięsa drobiowego, którego Polska jest największym eksporterem w Europie). Istotny jest również rozwój sieci transportu i dystrybucji świeżych warzyw i owoców. Innym ważnym źródłem popytu na przewozy specjalne jest motoryzacja, a szczególnie przewóz samochodów, które należą do pięciu najważniejszych towarów eksportowych Polski. W warunkach polskiej gospodarki, która intensywnie rozwija infrastrukturę publiczną, krytyczne znaczenie odgrywa transport wielkogabarytowych elementów konstrukcyjnych.

Długookresowe tempo wzrostu rynku transportu specjalnego wynosi w Polsce ok. 10 proc. Pozytywnie na tę dynamikę oddziałują m.in. opisane wyżej dynamiczne sektory eksportowe, ale trzeba pamiętać, że niektóre segmenty transportu specjalnego nie mogą się wykazać wysoką dynamiką, ponieważ obsługują tradycyjne i stabilne pod względem aktywności działy gospodarki, takie jak sektor chemiczny.

USŁUGI LOGISTYKI KONTRAKTOWEJ

37 mld zł

Szacowana wielkość segmentu wśród polskich firm

10%

Przeciętna dynamika przychodów w ostatnich 10 latach

Główne branże obsługiwane przy wykorzystaniu transportu drogowego: handel detaliczny, gastronomia (sieci), przemysł (duże firmy)

Logistyka kontraktowa jest złożoną usługą polegającą na realizacji w imieniu klienta wszystkich funkcji logistycznych przedsiębiorstwa produkcyjnego lub handlowego. Często wykracza ona nawet poza funkcje czysto logistyczne i obejmuje częściowo również proces produkcyjny, ponieważ firmy logistyczne mogą wykonywać np. usługi pakowania, znakowania (co-packaging) czy nawet wytwarzania niektórych elementów produktu. Usługa jest realizowana najczęściej na podstawie długoterminowych kontraktów outsourcingowych i jest dostosowywana do precyzyjnych wymogów klienta. Nie jest to zatem usługa wystandaryzowana.

Usługi logistyki kontraktowej mogą być realizowane w formule 3PL (ang. third party logistics – dostawca wykonuje usługę z wykorzystaniem swojej infrastruktury transportowej i magazynowej) lub 4PL (ang. fourth party logistics

– dostawca wykonuje usługę z wykorzystaniem podwykonawców, samemu zapewniając jedynie wiedzę dotyczącą organizacji procesu). Bez względu na formułę realizacji kluczowymi zasobami decydującymi o konkurencyjności dostawców usług są wiedza i kompetencje menedżerskie dotyczące procesów logistycznych, a dopiero na dalszym miejscu infrastruktura. Istotne znaczenie odgrywa też infrastruktura informatyczna, pozwalająca na realizację kompleksowych usług planowania procesów logistycznych w dużych sieciach produkcyjno-dystrybucyjnych.

Logistyka kontraktowa w polskiej gospodarce odgrywa relatywnie znacznie mniejszą rolę niż w krajach rozwiniętych z dwóch powodów. Po pierwsze, usługa jest najczęściej zlecana na poziomie centrów decyzyjnych korporacji, które rzadko są ulokowane w Polsce. Po drugie, w ramach specjalizacji w Unii Europejskiej kraje peryferyjne oraz Europy Środkowo-Wschodniej, takie jak Polska, koncentrują się na dostarczaniu usług przewozowych, a kraje rozwinięte usług okołotransportowych, w tym usług logistyki kontraktowej. Nie znaczy to jednak, że segment nie rozwija się w Polsce bardzo dynamicznie. Jego wielkość jest zbliżona do 30–40 mld zł i rośnie w tempie ok. 10 proc. rocznie.

Bardzo ważnym źródłem popytu na usługi logistyki kontraktowej są duże sieci handlowe czy gastronomiczne, które posiadają rozbudowane sieci dystrybucyjne i dla których sprawna logistyka jest istotnym elementem budującym konkurencyjność. W ostatnich latach w Polsce postępowała koncentracja branży handlowej i gastronomicznej, niosąca ze sobą wzrost znaczenia dużych sieci. Jako przykład można przytoczyć to, że udział dużych sklepów w handlu detalicznym w ciągu ostatnich 10 lat wzrósł z ok. 33 proc. do ok. 50 proc. Ten proces niesie za sobą wzrost popytu na rozbudowane usługi logistyczne.

USŁUGI KURIERSKIE, EKSPRESOWE I PACZKOWE (KEP)

12 mld zł

Szacowana wielkość segmentu wśród polskich firm

20%

Przeciętna dynamika przychodów w ostatnich 10 latach

Główne branże obsługiwane przy wykorzystaniu transportu drogowego: handel detaliczny

Usługi KEP to najbardziej dynamiczny segment całego rynku logistycznego, który wywiera również duży wpływ na zmiany modeli biznesowych w całej branży transportowej. Szybkość dostaw, rozwinięte sieci transportu i dystrybucji, automatyzacja procesów, innowacyjność – to są wszystkie istotne cechy firm z segmentu KEP, na które muszą reagować również przedsiębiorstwa z innych segmentów, by utrzymać konkurencyjność. Firmy działające w usługach KEP często prowadzą też działalność w innych segmentach rynku i obsługują nie tylko konsumentów i sklepy detaliczne, lecz również producentów, stanowiąc coraz większą konkurencję dla tradycyjnych modeli firm logistycznych.

Usługi KEP polegają na transporcie i dostarczaniu małych przesyłek o wadze do 50 kg (choć to umowny limit, który jest często przekraczany). Mogą być to paczki dostarczane do detalicznych punktów odbioru lub coraz częściej do drzwi klienta (subsegment paczkowy), małe przesyłki kurierskie dostarczane specjalnie do drzwi odbiorcy (subsegment kurierski) lub przesyłki ekspresowe z gwarantowanym czasem dostawy (subsegment ekspresowy).

Architektura logistyczna jest podobna do tej występującej w przypadku usług drobnicowych, choć bardziej rozbudowana i zautomatyzowana. Towary są odbierane od klienta biznesowego lub z punktów detalicznych, przewożone do regionalnych centrów logistycznych, skąd trafiają do centralnej sortowni, w której procesy są najczęściej zautomatyzowane. Następnie towar wędruje z powrotem do centrów regionalnych i odbiorcy końcowego lub punktu detalicznego. W porównaniu do architektury występującej w usługach drobnicowych segment KEP posiada bardziej rozbudowaną sieć odbioru i dystrybucji przesyłek, które muszą być poszerzone o punkty detaliczne, a także polegają w większym stopniu na automatyzacji procesów, ze względu na większą standaryzację rozmiarów przesyłek.

O przewadze konkurencyjnej w segmencie KEP decydują podobne elementy, co w segmentach usług drobnicowych oraz logistyki kontraktowej – wiedza, rozwinięte sieci infrastrukturalne lub relacje z podwykonawcami, systemy IT, systemy automatyzacji magazynowej. Współcześnie walka konkurencyjna toczy się głównie na dwóch polach – szybkości dostawy oraz jakości obsługi zwrotów, do czego wymagana jest bardzo rozwinięta infrastruktura technologiczna, zarówno w sprzęcie, jak i oprogramowaniu.

Popyt na usługi KEP pochodzi głównie z sektora handlu detalicznego, a szczególnie handlu e-commerce, którego wartość rośnie w Polsce w tempie ok. 20 proc. rocznie (jak wynika z szacunków SpotData i firmy Mazars). Ale firmy z tego segmentu budują kompetencje, które są wykorzystywane do realizacji transportu drobnicowego również poza sieciami detalicznymi. Najwięksi gracze pracują dla klientów zarówno detalicznych, jak i przemysłowych.

OPINIA – IRENEUSZ FRANKOWSKI, WICEPREZES MIRATRANS TRANSPORT SP. Z O.O.

Przyszłość będzie sprzyjała rozwojowi transportu intermodalnego. Długo nic nie zastąpi transportu drogowego, ale kolej i transport intermodalny będą powiększały swój udział w transporcie w najbliższych latach.

Jednym z głównych powodów są zmiany zachodzące na rynku pracy. W Polsce już zaczynamy obserwować to, co nastąpiło kilka lat temu w Europie Zachodniej, a mianowicie, że kierowcy nie chcą pracować w trasie po dwa-trzy tygodnie jak dawniej, tylko chcieliby wyjeżdżać w trasę rano i wracać do domu wieczorem, ewentualnie pracować od poniedziałku maksymalnie do piątku. Mimo że kierowcy są dobrze opłacani, a młodzi pracownicy mogą często zarobić więcej niż rówieśnicy pracujący w innych dziedzinach, to zajęcie jest ciężkie, wymaga częstego bycia poza domem i nie każdy ma tyle determinacji, ile kiedyś, by pracować w ten sposób. Transport intermodalny jest jednym z rozwiązań tego problemu, ponieważ dzięki niemu pracownicy nie muszą wyjeżdżać w trasę na wiele dni, tylko pracują na krótszych odcinkach, dowożąc towar na naczepach do pociągów w terminalach przeładunkowych.

Kolejnym powodem, który będzie sprzyjał rozwojowi transportu intermodalnego, jest konieczność redukcji emisji spalin i walka o klimat, a wykorzystanie pociągów na większą skalę w transporcie ewidentnie temu sprzyja. Rozwój transportu intermodalnego będzie możliwy tylko dzięki wsparciu rządu i samorządów. Konieczne są bowiem duże inwestycje w infrastrukturę kolejową i terminale przeładunkowe.

Uważam, że polityka klimatyczna i regulacje, które dotkną branżę transportową, to nie jest problem, tylko wyzwanie technologiczne. Odpowiedzią będą pojazdy autonomiczne oraz samochody ciężarowe z napędem wodorowym.



Ireneusz Frankowski

wiceprezes Miratrans Transport Sp. z o.o.

CAŁY RYNEK TRANSPORTOWY – PONAD 100 TYS. FIRM

W Polsce jest ok. 125 tys. firm, które zajmują się transportem drogowym towarów, czyli 6,6 proc. w relacji do liczby wszystkich przedsiębiorstw zarejestrowanych w kraju. Zdecydowana większość z nich to indywidualne działalności gospodarcze, ale najszybciej rośnie liczba firm średnich i dużych.

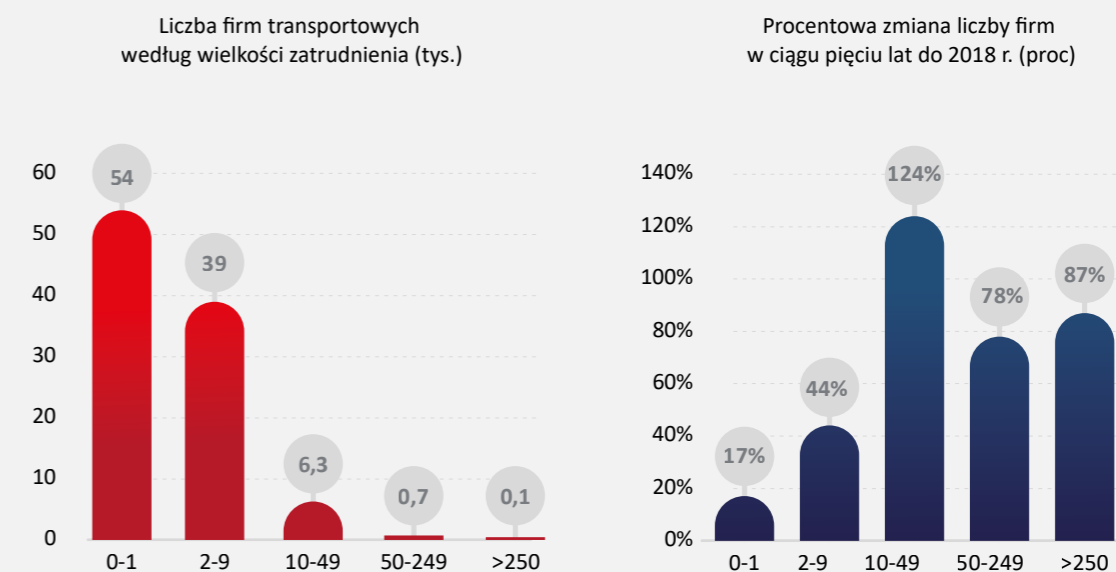
Do działu transportu można zaliczyć wszystkie firmy, które zajmują się przewozem lub usługami związanymi z przewozem. Są to przedsiębiorstwa o dominującym kodzie PKD zaczynającym się od cyfr 4941 (przewóz), 5210 (magazynowanie), 5221, 5224, 5229 (usługi wspierające transport) oraz 5320 (usługi kurierskie). Według ostatnich publicznie dostępnych danych w 2018 r. było takich firm 118 tys., a średnie tempo przyrostu tej liczby wskazuje, że w 2020 r. mogło ich być ok. 125 tys. Zdecydowanie dominują mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające maksymalnie jedną osobę – jest ich ponad 50 proc. Są to głównie indywidualne działalności gospodarcze. Trzeba pamiętać, że nie wszystkie firmy z wpisanym kodem PKD sugerującym działalność transportową rze-

czywiście prowadzą taką działalność. Dlatego do oficjalnych danych należy podchodzić z rezerwą.

Struktura polskiego rynku różni się od innych krajów Unii Europejskiej głównie udziałem mikroprzedsiębiorstw. W Polsce działalności gospodarcze i firmy mikro zatrudniające do dziewięciu osób odpowiadają za 37 proc. przychodów, podczas gdy średnia dla UE wynosi 25 proc. Z kolei firmy duże, zatrudniające 250 osób i więcej, odpowiadają za 16 proc. przychodów w Polsce i 21 proc. w UE. Polski rynek jest zatem znacznie bardziej rozdrobniony niż w innych krajach. Jest to zresztą cecha nie tylko branży transportu drogowego towarów, lecz całej gospodarki, która jest przede wszystkim oparta na mikroprzedsiębiorstwach.

Jednocześnie struktura rynku powoli ewoluuje w stronę średniej europejskiej. Firm mikro przybywa znacznie wolniej niż firm średnich i dużych. Wolniej rosną też ich przychody. Można uznać to za pozytywne zjawisko, będące przejawem dojrzewania rynku. Firmy się profesjonalizują, rozwijają organizacyjnie, rosną pod względem przeciętnego zatrudnienia, a dzięki temu są też w stanie zaoferować klientom usługi bardziej kompleksowe i wyższej jakości.

Wykres 16. Struktura rynku przewozu drogowego towarów (PKD 4941) w 2018 r. i jej zmiana w latach 2013-2018



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

FIRMY TRANSPORTOWE
DZIAŁAJĄCE NA RYNKU

FIRMY WYKONUJĄCE PRZEWOZY MIĘDZYNARODOWE

Rynek firm posiadających licencję wspólnotową sięga 38 tys. Podobnie jak w całej populacji przedsiębiorstw, również w tej grupie dominują firmy małe, ale najszybciej rośnie liczba tych średnich i dużych.

Do wykonywania przewozu towarów w Polsce trzeba posiadać stosowne zezwolenie. Z tego obowiązku wyłączone są firmy wykonujące przewozy towarów pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony, przy czym od maja 2022 r. limit ten zostanie obniżony do 2,5 tony dmc w ruchu międzynarodowym. Pod względem liczby podmiotów zdecydowana większość korzysta z tego wyłączenia. Natomiast firmy wykorzystujące pojazdy o dmc powyżej 3,5 tony co do zasady muszą posiadać zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego. A firmy chcące wykonywać przewozy drogowe nie tylko w Polsce, lecz również do innych krajów UE lub EOG, muszą posiadać licencję wspólnotową. Przedsiębiorstwa posiadające takie licencje stanowią najważniejszą część rynku, ponieważ wykonują większość pra-

cy przewozowej, obsługują relacje eksportowe, importowe, kabotażowe i cross-trade.

Obecnie w Polsce jest prawie 38 tys. firm posiadających licencję wspólnotową na międzynarodowy transport drogowy rzeczy. Wydawaniem licencji i ewidencją firm je posiadających zajmuje się Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Dane GITD stanowią bardzo ważne źródło wiedzy na temat struktury rynku transportowego.

Wśród firm posiadających licencję ponad 63 proc. stanowią te, które posiadają nie więcej niż cztery samochody (struktura dotyczy roku 2020, ponieważ to jest ostatni rok, za które dostępne były tego rodzaju dane). A niemal 25 proc. stanowią firmy z zaledwie jednym pojazdem, czyli charakterystyczne dla wielu jednoosobowych działalności gospodarczych. Potwierdza to, że polski rynek jest oparty na mikroprzedsiębiorstwach i bardzo rozdrobniony. Zaledwie 0,5 proc. firm posiada więcej niż 100 pojazdów.

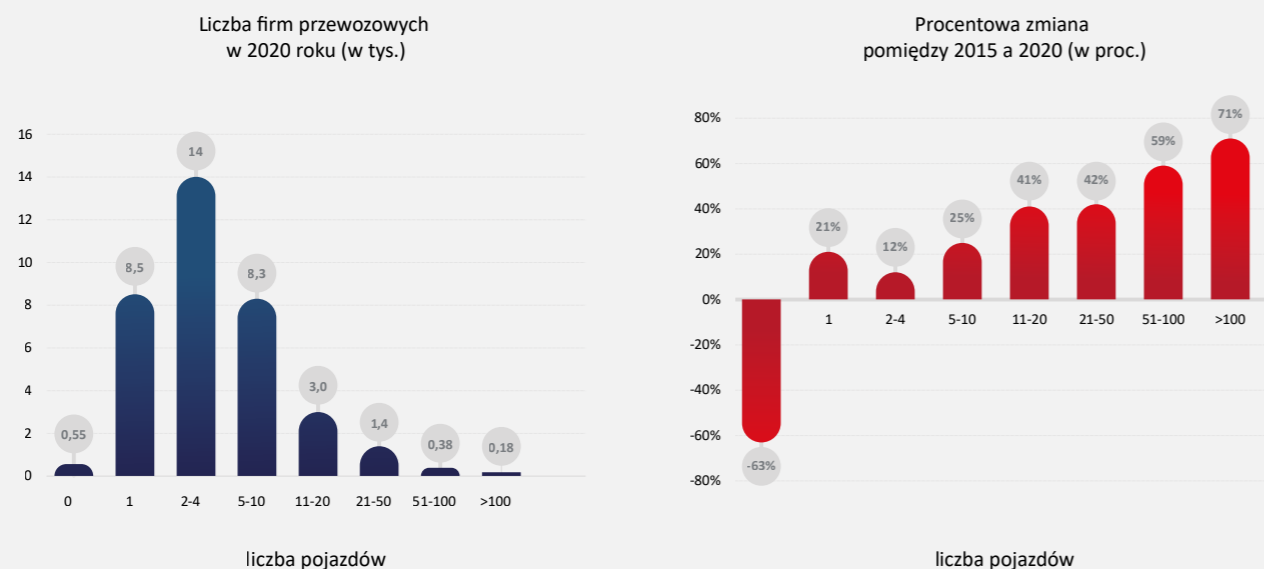
Jednocześnie w tej grupie przedsiębiorstw również widać konsolidację i wzrost udziałów w rynku największych firm.

W ciągu ostatnich pięciu lat zdecydowanie najszybciej zwiększała się liczba firm posiadających co najmniej 100 pojazdów. Ten proces ma kilka przyczyn. Przede wszystkim rosnące koszty pracy i zwiększające się wymagania klientów dotyczące jakości taboru (m.in. emisji CO2) sprawiają, że optymalizacja kosztowa i efektywność stają się istotnym warunkiem utrzymania konkurencyjności, a zarządzać kosztami łatwiej jest w firmach większych. Po drugie, rosnące wymagania pracowników dotyczące warunków zatrudnienia są łatwiejsze do spełnienia w firmach większych, realizujących bardziej złożone zlecenia i dzięki temu wypłacających wyższe wynagrodzenia. Po trzecie, wzrost znaczenia kabotażu i cross-trade sprawia, że przewagę zyskują firmy zdolne do obsługi dużych międzynarodowych zleceń, najczęściej w wielu językach obcych. Po czwarte, zmiana pokoleniowa w polskich przedsiębiorstwach 30 lat po transformacji ustrojowej sprzyja konsolidacji przedsiębiorstw i przejmowaniu udziałów w rynku przez te firmy, które zmianą pokoleniową umieją lepiej zarządzać.

W najbliższych latach do wymienionych czynników sprzyjających konsolidacji dojdą kolejne. Firmy czekają duże inwestycje związane z rozbudową taboru bardziej wydajnego pod względem ekologicznym, a w przyszłości również zeroemisyjnego. Pakiet mobilności podniesie koszty pracy i utrudni realizację zleceń kabotażowych oraz cross-trade, z czym łatwiej będzie poradzić sobie firmom dużym. A trudność w dostępie do siły roboczej będzie premiowała te firmy, które posiadają wyższą wydajność, wynagrodzenia, premie i lepiej optymalizują czas pracy kierowców.

Jednocześnie trzeba pamiętać, że istnieją ważne powody ekonomiczne utrudniające konsolidację. Przede wszystkim w firmach transportowych zachowanie dobrych relacji z pracownikami jest trudniejsze niż w innych branżach ze względu na brak bezpośredniego kontaktu. W takich warunkach utrzymanie kilkusetosobowego zespołu jest dla wielu przedsiębiorców niemożliwe, wymaga bowiem zdolności organizacyjnych, które buduje się latami. Nie można więc oczekiwać, że konsolidacja nastąpi bardzo szybko. Będzie to proces rozłożony na kilkadziesiąt lat.

Wykres 17. Struktura rynku firm z licencją wspólnotową w 2020 r. i jej zmiana w okresie 2015-2020



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GITD



Tabela 6. Lista wymaganych zezwoleń i licencji w transporcie drogowym

ZEZWOLENIE	KTO POTRZEBUJE
Wszyscy	
Zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego	Każdy przewoźnik wykonujący transport pojazdami powyżej 3,5 t (od maja 2022 r. wymagane również w przypadku wykorzystywania pojazdów o dmc powyżej 2,5 t w ruchu międzynarodowym)
Zaświadczenie na przewozy drogowe na potrzeby własne	Przedsiębiorstwa wykonujące przewozy towarów na potrzeby własne (niezarobkowe przewozy drogowe)
Kierowcy	
Uprawnienia	Kierowcy
Świadectwo kierowcy	Kierowcy spoza UE
Transport międzynarodowy	
Licencja wspólnotowa dotycząca międzynarodowego zarobkowego przewozu drogowego rzeczy	Potrzebna dla przedsiębiorstw, które chcą przewozić towary na terenie całej Unii Europejskiej (dodatkowo na mocy stosownych porozumień również do UK, CH i krajów EOG)
Zezwolenia dwustronne (loco)	Wymagane do transportu towarów z Polski do kraju trzeciego i z powrotem
Zezwolenia tranzytowe	Wymagane przy przejeżdżaniu tranzytem przez kraj trzeci
Zezwolenia ogólne	Połączenie zezwolenia dwustronnego i tranzytowego
Zezwolenia kraje trzecie (kr-3)	Wymagane przy wykonywaniu przewozów pomiędzy krajami trzecimi
Zezwolenie EKMT - Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu	Firmy, które chcą transportować towary pomiędzy krajami należącymi do EKMT. Do EKMT należą zarówno kraje UE, jak i wybrane kraje spoza UE.
CMR – Międzynarodowy List Przewozowy	Firmy wykonujące transport międzynarodowy (nieobligatoryjnie)

WYMAGANIA	WYJĄTKI
Przewoźnik: Ma faktyczną działalność; ma dobrą reputację; ma zdolności finansowe; ma kierowców z uprawnieniami Firma ma co najmniej jeden pojazd Musi być to spółka handlowa	
Przedsiębiorca legitymuje się tytułem prawnym do dysponowania pojazdami (własność, dzierżawa, leasing) Pojazdami kieruje przedsiębiorca lub jego pracownicy Przevożone rzeczy muszą być własnością firmy lub przez firmę zakupione, sprzedane, wyprodukowane, wynajęte, wydobyte, przetworzone lub naprawione	
Ukończenie 21 lat Prawo jazdy kategorii B Do egzaminu na prawo jazdy kategorii C+E można przystąpić po zdanym egzaminie na prawo jazdy kategorii C Uczestnictwo w kursie zawodowym Zdanie egzaminu i uzyskanie świadectwa kwalifikacji zawodowej. Badania lekarskie i psychologiczne	Ukończenie 18 lat i uzyskanie świadectwa kwalifikacji zawodowej po kwalifikacji wstępnej 280h. Można się wtedy starać o prawo jazdy kategorii C, po ukończeniu 18 lat
Kierowca zatrudniony w firmie na terenie UE Świadectwo wydawane jest na maks. 5 lat Kierowca musi mieć oryginał świadectwa kierowcy zawsze w pojeździe	
Potrzeba wypisu z licencji dla każdego pojazdu	
Możliwy transport międzynarodowy pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi EKMT Możliwa nieograniczona liczba przejazdów, ale jednocześnie może z niego korzystać tylko jeden pojazd Nie upoważnia do kabotażu Potrzebny jest formularz jazdy, należy go okazać podczas kontroli Istnieje rozróżnienie na klasy ekologiczne pojazdów Wymagane certyfikaty dla każdego pojazdu potwierdzające spełnienie wymogów bezpieczeństwa lub dopuszczenia do ruchu (tzw. certyfikaty "S")	
CMR jest źródłem informacji dla stron przewozu oraz służb kontrolnych	

Tabela 6. Lista wymaganych zezwoleń i licencji w transporcie drogowym

ZEZWOLENIE	KTO POTRZEBUJE
ADR	
Kierowca – zaświadczenie ADR do kierowania pojazdami przewożącymi towary niebezpieczne	Kierowcy przewożący towary niebezpieczne
Świadectwo dopuszczenia pojazdu ADR do przewozu towarów niebezpiecznych	Użytkownik pojazdu, którym mają być przewożone towary niebezpieczne
Żywność, zwierzęta, rośliny	
Certyfikat ATP	Pojazdy przewożące towary szybko psujące się
Świadectwo fitosanitarne	Międzynarodowy transport roślin i produktów roślinnych
Zezwolenie na transport zwierząt	Przewoźnik i pojazdy do transportu zwierząt
Licencja dla kierowców na transport zwierząt (uprawnienia konwojenta zwierząt)	Kierowca pojazdu przewożącego zwierzęta
Transport ponadnormatywny	
Kategoria I do III zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego	Pojazd nienormatywny o naciskach osi i rzeczywistej masie całkowitej nie większych od dopuszczalnych
Kategoria IV zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego	Pojazd nienormatywny o naciskach osi nie większych od dopuszczalnych i rzeczywistej masie całkowitej nieprzekraczającej 60 ton
Kategoria V zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego	Pojazd nienormatywny o rzeczywistej masie całkowitej większej od wymienionej w kategoriach I–IV, o nacisku osi przekraczającym wielkości dopuszczalne

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GITD

WYMAGANIA	WYJĄTKI
ADR	
Skończenie 21 lat Posiadanie prawa jazdy odpowiedniej kategorii Skończenie kursu ADR Zdanie egzaminu z wynikiem pozytywnym Niektóre rodzaje materiałów niebezpiecznych wymagają dodatkowych zezwoleń	
Pojazd musi spełnić dodatkowe wymogi techniczne, które sprawdzane są podczas badania technicznego oraz kontroli drogowej	
Żywność, zwierzęta, rośliny	
Pojazd musi spełniać dodatkowe wymogi techniczne (termoizolacji, stanu agregatu)	
Stosowany jest do roślin eksportowanych i reeksportowanych Konkretne wymagania ustala państwo importu	
Zezwolenie wydawane jest na okres 5 lat. Trzeba wykazać, że spełnia się wymogi transportu (cały szereg przepisów i konieczności, głównie technicznych i proceduralnych)	Przewóz niehandlowy Przewóz na zlecenie lekarza Przewóz na odległość maks. 65km Przewóz wykonywany w ramach działalności rolniczej
Ukończenie szkolenia specjalistycznego	
Transport ponadnormatywny	
Spełnienie wymogów technicznych	
Spełnienie wymogów technicznych	
Spełnienie wymogów technicznych; stworzenie trasy która będzie uwzględniać bezpieczeństwo ruchu drogowego, uzyskanie zgody zarządcy drogi. Dotyczy wyznaczonej trasy wskazanej w zezwoleniu	

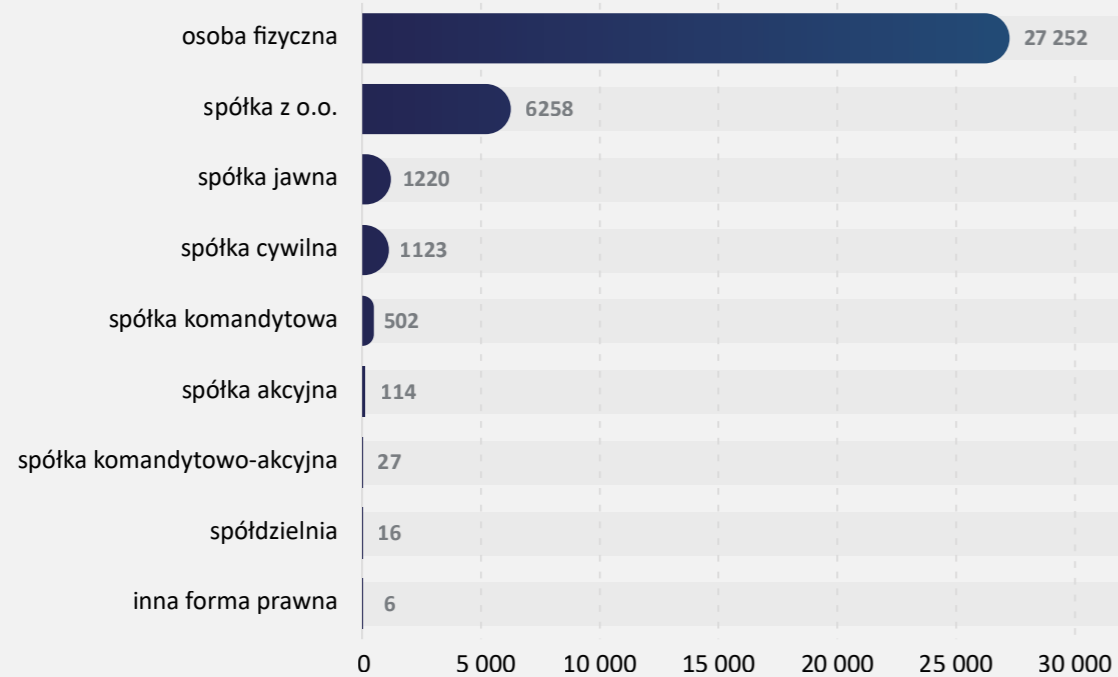
PODZIAŁ RYNKU WEDŁUG FORM PRAWNYCH DZIAŁALNOŚCI

Wśród firm posiadających licencję wspólnotową (wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe) zdecydowanie najwięcej, bo ok. 76 proc., stanowią te prowadzone w formie jednoosobowej działalności gospodarczej. Pozostałe to spółki prawa handlowego, wśród których większość stanowią spółki z ograniczoną odpowiedzialnością.

Prowadzenie firmy w formie jednoosobowej działalności gospodarczej jest opcją pierwszego wyboru dla najmniej-

szych jednostek z powodu bardzo prostej formy prawnej i niewielkich wymagań sprawozdawczych. Jednocześnie w takiej formule przedsiębiorca odpowiada za swoje działania całym majątkiem, co sprawia, że w miarę wzrostu wielkości przedsiębiorstwa wybierane są formy prawne, które zdejmują z właścicieli coraz większą część odpowiedzialności majątkowej. W poniższej tabeli, pod wykresem, przedstawione zostały zalety i wady różnych form prowadzenia działalności.

Wykres 18. Struktura rynku firm z licencją wspólnotową pod względem formy prawnej



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GITD

Tabela 7. Wady i zalety form prawnych działania spółek

SPÓŁKA	ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA ZOBOWIĄZANIA	PODATKI	WYMOGI Z ZAKRESU KSIĘGOWOŚCI	DLA KOGO?
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością	Inwestorzy ponoszą ryzyko jedynie do wysokości udziałów. Za zobowiązania całym majątkiem odpowiadają członkowie zarządu spółki	Przedsiębiorstwo jest płatnikiem CIT oraz udziałowcy muszą płacić PIT	Pełna księgowość Rachunek zysków i strat Bilans Informacje dodatkowe	Działalność gospodarcza o średniej i dużej skali. W teorii istnieje możliwość "przegapienia" niewypłacalność spółki. Wtedy zarząd odpowiada za zobowiązania całym majątkiem
Spółka komandytowa	Komandytariusze (inwestorzy pasywni) ponoszą ryzyko jedynie w wysokości zainwestowanej w przedsiębiorstwo kwoty. Za zobowiązania całym majątkiem odpowiada komplementariusz (wspólnicy aktywni)	Spółka jest płatnikiem CIT. Zyski wypłacone komplementariuszom opodatkowane są tylko podatkiem PIT, ponieważ można dywidendę odliczyć od podstawy opodatkowania. W przypadku komandytariuszy płacony jest PIT	Pełna księgowość Rachunek zysków i strat Bilans Informacje dodatkowe	Działalność gospodarcza, w której występują wspólnicy aktywnie prowadzący działalność przedsiębiorstwa oraz pasywni inwestorzy
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością spółka komandytowa	Pełną odpowiedzialność za zobowiązania spółki komandytowej ponosi komplementariusz czyli spółka z o.o. W przypadku niewypłacalności spółki komandytowej, zobowiązania przechodzą na spółkę z o.o.	Zyski wypłacone komandytariuszom są opodatkowane tak samo jak w przypadku spółki komandytowej. Dywidendę dla komplementariusza można odliczyć od podstawy opodatkowania w spółce komandytowej, ale jest to opodatkowane jako zysk w spółce z o.o.	Pełna księgowość musi być prowadzona dla obu spółek	Inwestorzy ponoszą ryzyko jedynie do wysokości udziałów. Za zobowiązania całym majątkiem odpowiadają członkowie zarządu spółki.
Spółka jawna	Ma swój majątek. W efekcie egzekucja zobowiązań następuje najpierw z majątku spółki, a dopiero potem z majątku wspólników	Istnieje obowiązek płacenia CIT, w sytuacji gdy wspólnikami nie są wyłącznie osoby fizyczne	Jeżeli roczne przychody są mniejsze niż równowartość 2 mln EUR możliwe jest stosowanie uproszczonej księgowości	Działalność gospodarcza o małej i średniej skali prowadzona ze wspólnikiem
Spółka cywilna	Spółka nie ma majątku. W efekcie egzekucja zobowiązań może nastąpić od razu z majątku wspólników	Spółka nie płaci podatku CIT, wspólnicy mają pewien wybór w formach opodatkowania	Jeżeli roczne przychody są mniejsze niż równowartość 2 mln EUR możliwe jest stosowanie uproszczonej księgowości	Działalność gospodarcza o małej i średniej skali prowadzona ze wspólnikiem
Jednoosobowa działalność gospodarcza	Przedsiębiorca odpowiada za zobowiązania całym majątkiem	Przedsiębiorca wybiera formę opodatkowania	Księgowość uproszczona w wybranej formie	Działalność gospodarcza prowadzona jednoosobowo

Źródło: TLP, SpotData

STRUKTURA RYNKU WEDŁUG MODELI BIZNESOWYCH PRZEDSIĘBIORSTW



Istnieją cztery najważniejsze rodzaje modeli biznesowych na rynku transportu drogowego – operatorzy logistyczni, firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym, firmy transportowo-spedycyjne wyspecjalizowane w niszach oraz firmy kurierskie. W ramach każdego rodzaju istnieją też różne typy firm.

Modele biznesowe są determinowane przez cztery cechy firm: a) rodzaj oferowanej usługi, b) zasoby przedsiębiorstwa, c) elementy łańcucha dostaw obsługiwane przez firmę, d) rodzaj obsługiwanych klientów.

Operatorzy logistyczni to firmy, które oferują klientom końcowym szerokie usługi logistyczne związane z podstawową usługą przewozu towaru.

W najszerszym modelu, tzw. logistyki kontraktowej, wykonują na rzecz klienta wszystkie usługi logistyczne w formule outsourcingu – zaczynając od planowania, po wykonanie usług na wszystkich etapach łańcucha logistycznego, po wsparcie w procesie produkcji (np. w usłudze co-packaging, czyli pakowania towaru dla konsumenta) i dystrybucji do klienta końcowego. Mogą się zajmować zarówno dostarczaniem usług opartych na wiedzy, związanych z organizacją

i realizacją procesu logistycznego, jak i usług opartych na aktywach trwałych, takich jak transport, magazynowanie, przeładunek.

W modelach węższej współpracy operatorzy logistyczni wykonują złożone usługi na wybranych etapach łańcucha logistycznego. Mogą działać jako operatorzy transportu kombinowanego, oferując łączenie różnych rodzajów przewozu ładunku: drogowego, kolejowego, morskiego, lotniczego. Mogą oferować usługi transportu drobnicowego, które wymagają rozwiniętej sieci magazynów, centrów dystrybucyjnych, utrzymywania stałych połączeń przewozowych.

Operatorzy logistyczni różnią się między sobą pod względem posiadanych zasobów, które decydują o ich konkurencyjności. Dla niektórych podstawowym zasobem są: wiedza, zdolności analityczne i menedżerskie oraz rozbudowana sieć relacji. Tego typu firmy działają jako operatorzy wirtualni, korzystając ze środków transportowych lub magazynowych swoich podwykonawców. Dla innych firm kluczowym zasobem są sieci magazynów i środków transportu, które pozwalają na osiągnięcie efektów skali i oferowanie złożonych usług po konkurencyjnych cenach.

Operatorzy logistyczni mają również zróżnicowany profil obsługiwanych branż. Największe oferują usługi dla wielu branż, zwłaszcza dla sieci handlowych czy restauracyjnych, które posiadają złożone sieci dystrybucyjne. Ale są też operatorzy koncentrujący się na wybranych branżach, np. pracują dla producentów mięsa lub dla producentów samochodów.

Firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym to model biznesowy charakteryzujący większość przedsiębiorstw działających na polskim rynku.

Podstawową usługą tego rodzaju przedsiębiorstw jest przewóz towaru oraz spedycja, czyli bezpośrednia organizacja przewozu – dobór środków transportu, kompletowanie dokumentów, wyznaczanie trasy, nadzór nad przewozem i odbiorem, ubezpieczenie przewozu itd.

W najszerszym modelu firma jest w stanie oferować wszystkie usługi transportowe i spedycyjne, zbliżając się czasem pod względem modelu działania do małego operatora logistycznego. Większość małych i średnich firm zajmuje się natomiast głównie usługą przewozu, działając często jako podwykonawca większych operatorów logistycznych lub spedytorów.

Podobnie jak operatorzy logistyczni firmy transportowo-spedycyjne mogą się dzielić na takie, które zajmują się obsługą klienta od strony spedycyjnej i konkurują wiedzą swoich pracowników oraz takie, które konkurują z wykorzystaniem posiadanych środków trwałych – głównie pojazdów. Na rynku działają więc firmy czysto spedycyjne, nieposiadające własnych środków transportu, jak i firmy posiadające środki transportu i kierowców, ale niezajmujące się spedycją. Między tymi dwiema skrajnościami możliwa jest różna kombinacja zakresu i jakości usług spedycji oraz przewozu.

Firmy transportowo-spedycyjne o profilu wyspecjalizowanym są podobne do przedsiębiorstw transportowo-spedycyjnych o profilu ogólnym pod względem rodzaju usług, obsługiwanych elementów łańcucha dostaw czy posiadanych zasobów oraz pod względem segmentacji modelu biznesowego, ale koncentrujące się na obsłudze jednej branży lub jednego rodzaju przewozów. Znajomość branży, jej specyfiki i wymogów, a także posiadanie zasobów niezbędnych do jej obsługi stanowią kluczowy element konkurencyjności tych

przedsiębiorstw. Są też typy przedsiębiorstw, które cechują się wiedzą i zasobami niezbędnymi do obsługi jednego rodzaju przewozów, np. towarów wielkogabarytowych lub niebezpiecznych.

Duże znaczenie dla określenia profilu przedsiębiorstwa ma rodzaj branży lub przewozu, w którym dana firma się specjalizuje. Wiele przedsiębiorstw obsługuje przewozy kruszywu dla budownictwa lub gazów i paliw dla branży paliwowej, co wymaga posiadania odpowiedniej floty. Ale są też firmy zajmujące się bardziej niszowymi przewozami, np. dużych pojazdów lub elementów budowlanych w konwojach, do czego wymagana jest bardziej zaawansowana wiedza technologiczna.

Firmy z segmentu KEP – przesyłek kurierskich, ekspresowych i paczkowych – zajmują się realizacją przesyłek o wadze do 50 kg (w niektórych publikacjach jako limit podaje się 30 kg). Są to usługi bardzo podobne do przewozów drobnicowych, ale cechują się bardziej rozbudowaną siecią dystrybucji do klienta końcowego oraz inną specyfiką klienta (może nim być zarówno firma, jak i osoba prywatna). W tym segmencie występują największe efekty skali (czyli spadek kosztów jednostkowych wraz ze wzrostem liczby klientów) oraz największe efekty sieciowe (wzrost przychodów od jednego klienta wraz ze wzrostem liczby klientów).

Firmy działające w tym modelu biznesowym mogą się odróżniać od siebie kilkoma cechami. Na rynku działają firmy o zasięgu międzynarodowym oraz krajowym. Są przedsiębiorstwa oferujące usługi w relacji B2B (między klientami biznesowymi), B2C (od klienta biznesowego do konsumenta) oraz C2X (od konsumenta do konsumenta lub od konsumenta do firmy), a także firmy koncentrujące się na tylko wybranym rodzaju relacji (np. głównie w relacji B2C lub C2X). Są przedsiębiorstwa obsługujące logistycznie większe przesyłki, a także te koncentrujące się głównie na przewozie najmniejszych paczek.

Natomiast podobnie jak w innych rodzajach modeli biznesowych firmy kurierskie również można podzielić na te, które mają w swojej dyspozycji rozbudowaną infrastrukturę, jak i takie, które działają w formie asset-light, czyli bez dużych środków trwałych i poprzez zlecenia dla podwykonawców (zwykle na długoterminowych kontraktach, działających pod marką zleciennodawcy).

OPERATORZY LOGISTYCZNI

Rynek transportu realizowanego przez operatorów logistycznych jest mocno skoncentrowany w grupie największych przedsiębiorstw. Cechuje się on wysokim udziałem aktywów innych niż środki trwałe, wysokim zwrotem z kapitału i wyższą od przeciętnej dynamiką rozwoju.

Do grupy operatorów logistycznych zaliczyliśmy wszystkie firmy, które w swojej ofercie posiadają usługę logistyki kontraktowej, czyli najbardziej rozbudowaną i złożoną usługę, obejmującą planowanie i wykonanie przewozów na różnych etapach łańcucha dostaw oraz wykonanie wszystkich usług towarzyszących. Trzeba jednocześnie podkreślić, że nie wszystkie firmy specjalizują się w tego typu usługach. Dla niektórych jest to dodatek do podstawowej działalności przewozowej, dla innych – główne źródło przychodów. Niestety odróżnienie obu grup jest niemożliwe na podstawie powszechnie dostępnych informacji.

Przeciętne przychody operatora logistycznego z pierwszej dziesiątki listy to niemal 1 mld zł (dane za 2019 r.), a największy osiąga ok. 2,5 mld zł. Na tym rynku występuje relatywnie wysoka koncentracja w porównaniu z innymi rodzajami usług i modeli biznesowych. Pierwsze pięć firm odpowiada za 65 proc. przychodów generowanych przez 30 największych podmiotów, podczas gdy w przypadku firm transportowo-spedycyjnych jest to 50 proc.

Istotną cechą największych operatorów jest niski udział środków trwałych w aktywach – wśród firm z top 10 nie przekracza on 10 proc. Są to firmy usługowe opierające wartość swoich usług na wiedzy dotyczącej organizacji łańcucha logistycznego oraz sieci relacji międzynarodowych, a w mniejszym stopniu na posiadanych magazynach czy środkach transportu. Ze względu na niską kapitałochłonność zwrot z kapitału osiągany przez największych operatorów przekracza 30 proc., mimo że rentowność ze sprzedaży (ROS) nie różni się od tej osiągniętej w innych modelach biznesowych.

Tabela 8. Najwięksi operatorzy logistyczni w Polsce

	PRZYCHODY 2020	PRZYCHODY 2019	ROS* 2019	ROE** 2019	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2019	UDZIAŁ AKTYWÓW INNYCH NIŻ ŚRODKI TRWAŁE	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW
	tys.zł.	tys.zł.	proc.	proc.	proc.	proc.	proc.
Mediana	155 912	143 290	2,3	15,7	8,6	57,7	13,7
Mediana Top-10	1 100 944	990 225	2,5	29,4	10,1	81,2	15,2
1. Havi Logistics	2 347 708	2 482 394	0,2	42,2	17,1	94,6	1,9
2. Amazon Fulfillment		2 234 414	2,7	2,6	29,4	39,4	50,4
3. Raben Logistics	1 956 242	1 909 238	10,7	47,7	6,6	92,4	23,4
4. Schenker	1 776 997	1 752 785	2,2	12,6		70,0	13,5
5. FM Polska	1 100 944	1 106 185	2,1	15,0	7,3	69,5	21,2
6. GEFCO		874 265	2,3	38,8		97,3	8,3
7. JAS-FBG	637 753	628 137	2,9	21,7	8,7	60,0	15,8
8. Raben Transport		510 840	3,7	37,0	12,8	27,6	14,5
9. Hellmann Worldwide Logistics	466 243	455 796	1,5	14,3		93,3	10,6
10. Fresh Logistics	427 214	416 014	13,3	46,1	10,1	97,4	24,0
11. OMEGA PILZNO	417 830	408 189	3,4	11,4		35,0	13,1
12. Cat Lc Polska	333 860	370 859	1,4	48,9	0,0	98,1	8,1
13. DHL Global	561 937	369 849	6,3	51,8	-4,0	98,8	14,9
14. Regesta	270 570	282 600	1,4	15,0	7,7	18,4	9,1
15. Eurogate Logistics		232 021	2,4	35,3	10,5	97,0	7,8
16. DSV Air & Sea		225 424	6,3	33,1		99,9	12,8
17. Zet Transport	205 854	213 515	0,5	3,3	8,0	33,2	18,6
18. Targor-Truck	224 065	211 945	1,9	13,1	10,2	47,3	13,3
19. Maszoński Logistic	239 832	211 108	7,4	42,6	4,1	52,8	8,7
20. Boekestijn Transport	244 526	192 929	1,7	28,7	27,0	34,9	19,9
21. HSF Logistics	190 532	180 371	0,5	15,2	3,3	99,5	43,1
22. Duvenbeck	134 379	174 071	-2,2	-108,5	0,7	8,7	11,6
23. H.Z. Transport	155 912	146 241	2,5	13,0	15,5	49,6	22,9
24. Pago		140 340	15,8	15,2	12,4	16,5	50,8
25. Euro-Trans	137 203	139 537	8,5	25,2	9,9	51,1	25,7
26. Trans EU Group	126 785	127 065	11,4	19,5		19,2	54,5
27. Chomar	133 065	121 740	1,6	14,5	6,0	17,1	13,9
28. Tirsped	122 636	121 388	0,9	5,4	0,6	40,3	14,3
29. Euro-Pegaz		120 451	3,8	90,2	12,5	98,8	7,5
30. Asstra Polska	110 317	120 222	0,3	5,0	6,9	96,7	10,2
31. Delta Trans	94 424	118 298	6,2	14,2	-1,7	50,2	36,8
32. Vesta		110 889	6,4	35,3	18,9	41,9	14,7

*ROS - return on sales, relacja zysku do przychodów

** ROE - return on equity, relacja zysku do kapitału

Źródło: TLP, SpotData

FIRMY TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNE O PROFILU OGÓLNYM

Rynek firm transportowo-spedycyjnych jest zdominowany przez małe i średnie podmioty. Tylko jedna firma na liście posiada przychody przekraczające 1 mld zł. Ale pod względem tempa rozwoju firmy działające w tym modelu nie odbiegają istotnie od operatorów logistycznych.

Do grupy transportowo-spedycyjnej zaliczyliśmy wszystkie firmy, które oferują spedycję i przewóz towarów, ale nie zajmują się bardziej rozbudowanymi usługami logistycznymi,

a zwłaszcza nie oferują usług logistyki kontraktowej. Kryterium oddzielające te firmy od operatorów logistycznych nie zawsze jest bardzo ostre – niektórzy operatorzy mogliby być nazwani spedytoraми, a niektórzy spedytory posiadają zdolności oferowania złożonych usług zbliżających ich do modeli operatora.

Przeciętne przychody firmy transportowo-spedycyjnej wynoszą 75 mln zł, a firm z pierwszej dziesiątki – 150 mln zł.

Warto dostrzec, że rozkład przychodów firm w tym modelu biznesowym jest znacznie bardziej płaski niż wśród operatorów logistycznych – przeciętne przychody w grupie top 10 są dwukrotnie wyższe niż w grupie top 30, podczas gdy wśród operatorów analogiczna relacja wynosi 8 do 1. Płaski rozkład przychodów jest związany z tym, że efekty skali w tym modelu biznesowym są mniej istotne niż w przypadku operatorów.

Firmy w tym modelu cechują się podobną rentownością sprzedaży, co operatorzy logistyczni, ale posiadają znacznie niższy zwrot z kapitału.

Tabela 9. Największe firmy transportowo-spedycyjne o profilu ogólnym

	PRZYCHODY 2020 (TYS. ZŁ)	PRZYCHODY 2019 (TYS. ZŁ)	ROS* 2019 (PROC.)
Mediana	75 573	65 198	2,2
Mediana Top-10	154 670	154 335	1,2
1. Hegelmann Transporte	1 218 419	1 095 721	4,2
2. Stalko	295 569	318 069	0,6
3. XPO	289 969	317 182	-2,0
4. Dartom	204 466	258 286	0,6
5. Epo-Trans Logistic	168 060	160 982	1,1
6. Natanek Nova		147 689	2,4
7. Sachs Trans International	141 279	146 141	1,4
8. Visline	127 084	130 682	2,6
9. Sped Partner	134 269	127 607	0,9
10. Acropol	98 528	111 058	3,5
11. Magtrans	133 037	109 879	0,6
12. Charter		108 309	-0,1
13. Heisterkamp	63 471	99 810	1,1
14. Drozda	103 144	98 486	57,5
15. Kuźnia-Trans	93 038	96 857	0,8
16. Janas Logistics	107 083	96 600	2,8
17. Marathon	126 230	96 311	11,5
18. Huber	79 436	79 001	1,4
19. F-L Polska	68 008	74 113	2,2
20. Anwil Transport	75 044	73 418	13,2
21. Verocargo		72 941	2,3
22. Sped Trans	63 056	68 276	1,8
23. Niekotrans - Nova	76 103	65 324	5,1
24. MIK Piosik	90 313	65 198	15,3
25. Agromex	66 367	64 982	6,4
26. Retrans		64 786	0,5
27. Miratrans	71 483	64 216	2,0
28. Legarto	77 915	63 760	3,2
29. Smart Trans		62 799	4,7
30. Caveral		62 689	3,3
31. Omega Transport	71 062	61 358	4,8
32. Rubitrans	64 804	59 564	6,4

*ROS - return on sales, relacja zysku do przychodów

ROE** 2019 (PROC.)	DYNAMIKA PRZYCHODÓW PRZED COVID (PROC.)	UDZIAŁ AKTYWÓW INNYCH NIŻ ŚRODKI TRWAŁE (PROC.)	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW (PROC.)
16,8	11,7	64,3	18,7
11,4	12,0	65,1	12,7
36,2	97,6	40,0	18,5
8,7	18,3	65,5	9,7
-13,0		79,6	-13,8
7,0	6,8	64,7	12,3
9,7	11,7	21,2	18,7
16,6	34,0	46,3	15,6
12,8		32,4	24,3
28,7	12,0	97,7	9,3
9,9		92,7	8,0
17,6	2,8	97,9	13,2
8,5	28,3	71,7	12,5
-0,4	0,7	38,8	19,2
6,7	-0,7	97,4	22,8
636,1	365,8	74,2	
8,7	10,8	47,9	21,9
8,4	23,5	36,6	27,9
28,1	22,4	23,3	29,0
17,9	12,0	25,4	18,3
72,7	-0,1		28,8
16,8	0,9	45,7	34,1
73,0	16,0	85,3	6,5
13,6	3,9	99,2	5,8
31,4	0,5	13,1	27,1
46,5	39,1	55,0	28,4
39,9	1,3	48,2	19,2
6,4	-7,0	40,0	22,6
24,8	-2,3	98,3	6,0
42,9	21,3	22,3	23,7
	3,9	99,0	0,0
		96,8	0,0
27,6	29,5	36,8	19,4
83,0	19,1	99,7	11,9

**ROE - return on equity, relacja zysku do kapitału

Źródło: TLP, SpotData

FIRMY TRANSPORTOWO-SPEDYCYJNE WYSPECJALIZOWANE

Rynek firm transportowo-spedycyjnych wyspecjalizowanych jest najmniejszym z opisywanych rodzajów modeli biznesowych pod względem łącznych przychodów.

Do grupy firm transportowo-spedycyjnych wyspecjalizowanych zaliczyliśmy wszystkie firmy, które oferują spedycję i przewóz towarów dla jednej konkretnej branży lub jednego

konkretnego rodzaju. Są więc na liście firmy zajmujące się głównie przewozem samochodów, towarów niebezpiecznych, mleka, lekarstw, kruszyw, maszyn, towarów wielkogabarytowych, paliw.

Przeciętne przychody firmy transportowo-spedycyjnej wyspecjalizowanej wynoszą niecałe 60 mln zł. Mniejsza jest

rentowność ze sprzedaży oraz zwrot z kapitału, co wynika m.in. z tego, że duża część firm zajmuje się relatywnie mało złożoną organizacyjnie usługą przewozu kruszyw na rynku krajowym. Ale przedsiębiorstwa zajmujące się bardziej wyspecjalizowanymi usługami potrafią osiągać zwrot z kapitału zbliżony do operatorów logistycznych – w granicach 30–50 proc.

Przeciętne zaangażowanie środków trwałych jest w firmach wyspecjalizowanych nieco mniejsze niż w firmach o profilu ogólnym. Relacja aktywów innych niż środki trwałe do aktywów ogółem przekracza 65 proc.

Tabela 10. Największe firmy transportowo-spedycyjne o profilu specjalistycznym

	PRZYCHODY 2020 (TYS. ZŁ)	PRZYCHODY 2019 (TYS. ZŁ)	ROS* 2019 (PROC.)
Mediana	53 847	57 942	0,9
Mediana Top-10	197 592	264 435	1,5
1. Silva	645 725	755 649	0,1
2. BURY	389 799	639 198	0,4
3. De Rooy	217 348	311 279	1,8
4. STS Logistic		280 566	-0,5
5. Solidaris		264 435	1,5
6. Mostva	162 967	257 385	2,2
7. Cemet	177 836	175 814	10,0
8. Intra		162 986	1,3
9. Krotrans Logistic	171 443	159 303	2,2
10. Mega Sierpc	114 933	132 687	0,6
11. Farmada Transport	128 592	124 108	0,0
12. Pharmalink	114 933	112 443	3,8
13. Botrans	87 178	87 479	2,4
14. Transannaberg		71 880	5,4
15. Man-Trans		68 486	2,0
16. Convoy Logistic	48 215	61 859	4,3
17. P.P.H.U. Zadroga	56 630	58 140	11,2
18. Wega-A	42 644	57 744	-5,2
19. Hoffmann Transport		55 836	0,1
20. Foltrans-Center	51 065	55 733	0,2
21. Thermo-Transit	61 231	53 685	0,4
22. Euro-Transchem	44 635	51 107	-2,5
23. Dasko Logistic	46 818	50 012	0,1
24. Trans-Krusz		40 988	10,0
25. Mazury	37 755	38 213	0,0
26. Transhut	28 076	26 901	-1,7
27. LNG Best Partner	22 761	24 994	4,8
28. EU-Trans	21 046	20 439	1,4
29. Spółdzielnia Transportu Wiejskiego		18 283	0,0
30. Autozak		18 145	-1,1
31. Amro	4 733	6 593	-2,1

*ROS - return on sales, relacja zysku do przychodów

ROE** 2019 (PROC.)	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2019 (PROC.)	UDZIAŁ AKTYWÓW INNYCH NIŻ ŚRODKI TRWAŁE (PROC.)	WARTOŚĆ DODANA W PRZYCHODACH (PROC.)
5,2	6,3	68,6	13,9
7,0	10,5	58,2	14,9
4,4	10,5	63,5	10,8
4,4	29,5	41,2	11,1
38,0		99,5	16,3
-5,9		82,8	21,9
8,9	6,4	48,4	13,6
7,0	6,3	48,9	17,3
20,4	8,4	46,1	28,5
6,8	21,9	63,8	14,9
52,9	24,9	58,2	8,6
2,3	35,8	65,4	
-0,5		80,4	5,8
30,0	35,8	92,7	14,3
26,0	23,1	68,7	9,4
15,2	0,3	55,6	28,0
3,2	10,7	77,6	14,2
50,3	0,0	79,3	10,9
25,0	22,4	42,1	35,0
-100,5	-5,5	96,5	10,4
0,2	1,5	58,2	18,3
3,7	-1,2	30,9	21,3
36,9	3,5	96,4	43,3
-19,2	-0,6	52,0	
0,8	9,3	35,2	11,6
36,6	17,3	77,5	25,0
0,1		90,6	
-8,9	5,3	56,9	12,9
49,5	215,3	68,6	13,3
6,0	-4,3	88,5	
0,3	3,8	90,0	10,3
-1,2	-8,6	70,9	17,2
-14,3	-4,9	96,1	5,1

** ROE - return on equity, relacja zysku do kapitału

Źródło: TLP, SpotData

FIRMY KURIERSKIE

W segmencie KEP działają głównie firmy duże, ponieważ efekt skali na tym rynku jest najmocniejszy. Jednocześnie tempo wzrostu, rentowność i zwrot z kapitału są największe.

Do grupy firm kurierskich zaliczyliśmy przedsiębiorstwa zajmujące się obsługą przewozu i dostarczenia paczek o wadze do 50 kg. Na liście znalazła się również Poczta Polska, chociaż jako krajowy operator pocztowy realizuje ona głównie inne funkcje niż usługi KEP. Nie uwzględniliśmy Poczty Polskiej w kalkulacji zagregowanych statystyk dla segmentu, ale umieściliśmy tę firmę na liście, ponieważ odgrywa ona coraz większą rolę na rynku KEP i będzie się ona prawdopodobnie jeszcze zwiększała.

Z siedmiu największych firm kurierskich pięć ma przychody przekraczające 1 mld zł. Przeciętne tempo wzrostu przed pandemią COVID-19 wynosiło 20 proc., a w czasie pandemii rozwój przyspieszył i przekroczył 25 proc. Rentowność sprzedaży w segmencie KEP sięga 5 proc., a zwrot na kapita-

le przekracza 20 proc. Jest to zatem najbardziej dynamiczny i jednocześnie rentowny model biznesowy, ale charakteryzuje się on wysokimi barierami wejścia. Realizacja usług kurierskich wymaga posiadania szerokiej sieci – najczęściej międzynarodowej, choć w przypadku niektórych modeli (jak InPost) wystarczy sieć krajowa – infrastruktury lub relacji z dostawcami infrastruktury i usług.

Podobnie jak w innych rodzajach modeli biznesowych firmy KEP różnią się pod względem zaangażowania środków trwałych. Niektóre działają w tzw. formule asset-light, z niskim wykorzystaniem własnych środków transportu i magazynów, z kolei inne opierają swoje przewagi na własnej infrastrukturze.

W całym zestawieniu, we wszystkich segmentach, zaprezentowane zostały wyniki 101 firm. W dalszej części raportu będziemy się do nich odnosić łącznie jako do listy „top-100”.

Tabela 11. Największe firmy kurierskie

	PRZYCHODY 2020	PRZYCHODY 2019	ROS* 2019	ROE ** 2019	DYNAMIKA PRZYCHODÓW 2017-2019	UDZIAŁ AKTYWÓW INNYCH NIŻ ŚRODKI TRWAŁE	RELACJA WARTOŚCI DODANEJ DO PRZYCHODÓW
	tys. zł	tys. zł	proc.	proc.	proc.	proc.	proc.
mediana***	1 575 208	1 230 006	5,3%	22,2%	18,3%	62,7%	22,1%
mediana top-3***	2 532 100	1 624 266	4,1%	14,1%	18,3%	36,4%	28,5%
1. Poczta Polska	6 382 590	6 700 365	0,0%	0,2%	6,8%	79,4%	61,1%
2. DPD Polska	2 667 761	2 117 077	8,5%	51,6%	18,3%	80,2%	28,5%
3. InPost	2 532 100	1 242 600	4,1%	13,0%	37,1%	36,4%	34,8%
4. DHL Parcel	1 739 958	1 624 266	1,3%	14,1%	11,5%	29,7%	17,3%
5. UPS	1 410 458	1 217 412	6,6%	30,4%	1,6%	86,2%	15,0%
6. GLS	1 031 106	810 292	12,5%	36,1%		45,1%	26,8%
7. FedEx	737 758	767 798	-1,2%	-6,9%	43,5%	80,2%	8,9%

*ROS - return on sales, relacja zysku do przychodów

** ROE - return on equity, relacja zysku do kapitału

*** Mediany liczone bez Poczty Polskiej ze względu na fakt, że spółka jest krajowym operatorem pocztowym realizującym usługi pocztowe z mocy ustawy, więc jej wyniki są nieporównywalne z innymi firmami z segmentu KEP

Źródło: TLP, SpotData

NAJWAŻNIEJSZE TRENDY W WYNIKACH
FINANSOWYCH PRZEDSIĘBIORSTW

W poniższym zestawieniu prezentujemy najważniejsze trendy widoczne w wynikach finansowych przedsiębiorstw ogółem oraz w trzech przekrojach – w podziale na rodzaje modeli biznesowych, w podziale na wielkość firmy oraz w podziale na modele skoncentrowane na dostarczaniu usług lub dostarczaniu infrastruktury.

Wśród modeli biznesowych koncentrujemy się na trzech pierwszych segmentach opisanych powyżej, czyli operatorach logistycznych, firmach transportowo-spedycyjnych o profilu ogólnym oraz firmach o profilu specjalistycznym. Wyłączamy z analizy danych zagregowanych segment KEP, ponieważ cechy firm z tego segmentu znacząco odróżniają go od typowych usług logistycznych i przewozowych.

Wielkość firm ujmujemy poprzez podział grupy 100 przedsiębiorstw na trzy tercyle, według wielkości przychodów. W pierwszym tercylu znajdują się firmy z przychodami powyżej 130 mln zł, w drugim – 50–130 mln zł, a w trzecim – poniżej 50 mln zł. Z kolei podział według zasobów ujęty został przy wykorzystaniu relacji środków trwałych do aktywów ogółem. W pierwszej grupie znajdują się firmy typowo usługowe, działające w tzw. formule asset-light, w których środki trwałe stanowią nie więcej niż 10 proc. aktywów. W drugiej grupie znajdują się firmy łączące kompetencje usługowe z zasobami infrastrukturalnymi, w których środki trwałe stanowią 10–50 proc. aktywów. W trzeciej grupie zaś znajdują się firmy, w których środki trwałe stanowią powyżej 50 proc. aktywów.

Dane zagregowane pokazujemy dla lat 2017–2020, natomiast dane dla segmentów dla lat 2017–2019. Różnica ta wynika z dwóch przyczyn. Po pierwsze, dane dla lat 2017–2019 są pełniejsze i z tego powodu łatwiej jest analizować je w szczegółowych przekrojach. Po drugie, pandemia mogła doprowadzić do zaburzeń rynkowych, które wypaczają obraz długoterminowych trendów.

Oto najważniejsze zjawiska:

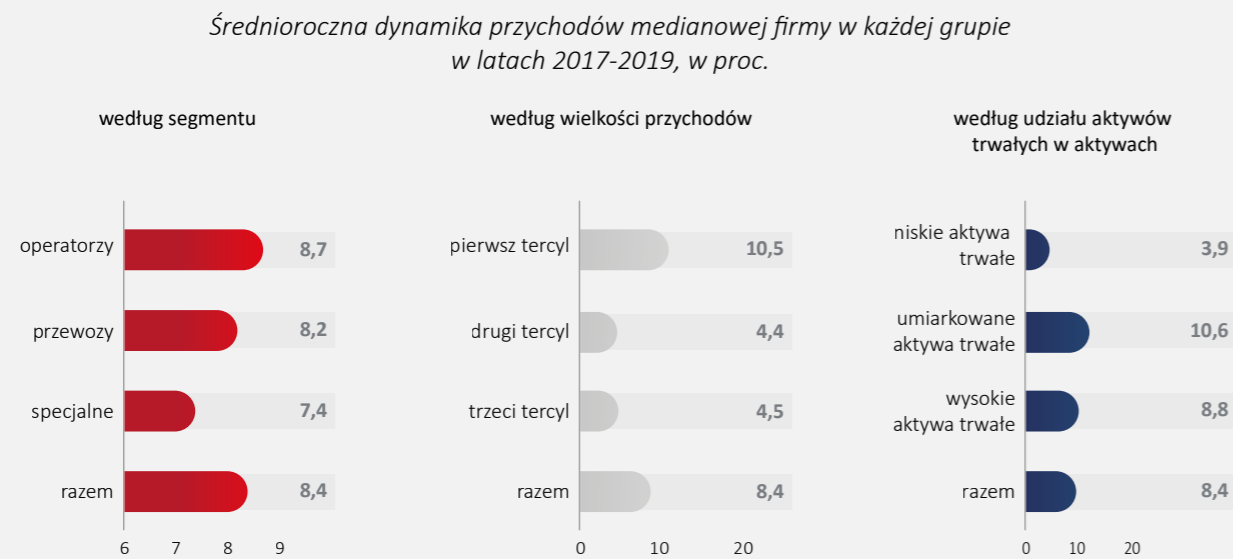
- Przychody przedsiębiorstw rosły w minionych latach w dwucyfrowym tempie. Rynek największych firm notował przed pandemią tempo wzrostu w okolicach 10 proc., ale recesja wywołana pandemią spowodowała wzrost popytu na przewozy, wynikający ze zmiany struktury konsumpcji w gospodarce – realokacji wydatków konsumpcyjnych z usług w kierunku towarów. W czasie COVID-19 przychody firm transportowych się zwiększyły.
- W minionych latach ujawniała się na rynku istotna presja na marże, która uległa złagodzeniu w 2020 r. Niskie ceny paliw oraz możliwość redukcji wynagrodzeń spowodowały, że rentowność ze sprzedaży przekroczyła istotnie poziomy sprzed kryzysu. Możliwe jednak, że jest to zjawisko przejściowe.
- Stabilność wskaźników zadłużenia. Relacja finansowania zewnętrznego do kapitałów własnych nie zmieniała się w trzech latach przed pandemią, a w 2020 r. wręcz się obniżyła. Najwyraźniej firmy przykładają dużą wagę do stabilności finansowej, nawet w warunkach szybkiego rozwoju i wysokich potrzeb inwestycyjnych.
- Systematyczny wzrost relacji płac do przychodów. Jest to jeden z najważniejszych megatrendów strukturalnych na rynku transportu, podobnie zresztą jak na wielu innych rynkach w gospodarce. Niskie bezrobocie, spadek podaży krajowej siły roboczej, zmiany kulturowe (więcej piszemy w rozdziale o największych wyzwaniach) sprawiają, że dostępność pracowników jest niska, a ich wynagrodzenia coraz wyższe.
- Przewaga dużych firm pod względem tempa rozwoju i tym samym rosnąca koncentracja rynku. Jest to trend opisany już wcześniej w podrozdziale dotyczącym zmiany liczby przedsiębiorstw, ale widać go również w danych finansowych. Firmy największe, w tym głównie duzi operatorzy logistyczni, rozwijają się najszybciej.

PRZYCHODY

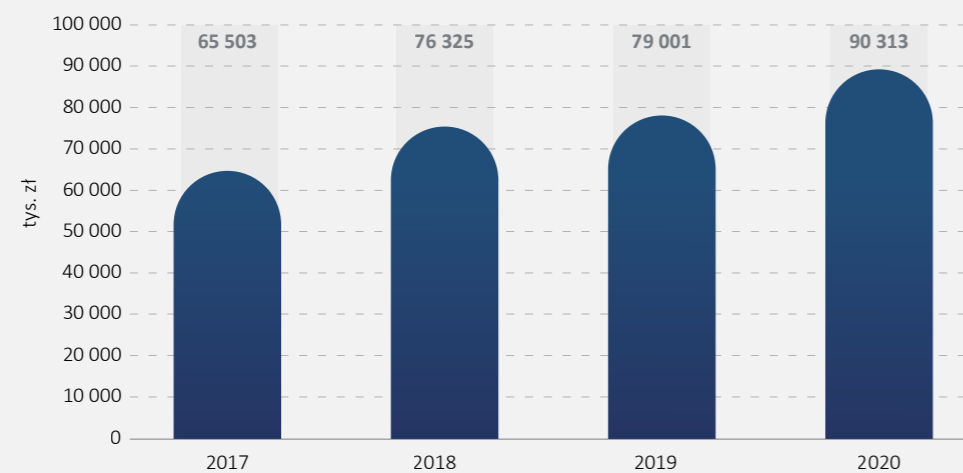
W latach 2017–2019 przychody przeciętnej firmy transportowej z listy 100 największych przedsiębiorstw, opisanych w poprzednich podrozdziałach, rosły w średniorocznym tempie 10 proc., a w 2020 r. zwiększyły się o 14 proc. Patrząc na trendy sprzed pandemii, najszybciej rosły przychody firm największych, w tym głównie dużych operatorów logistycznych.

Co ciekawe, firmy z niskim udziałem środków trwałych w aktywach, czyli teoretycznie te, które koncentrują się na usługach – w tym usługach wysokiej wartości dodanej – osiągały niższe tempo rozwoju niż firmy z umiarkowanym udziałem środków trwałych.

Wykres 19. Przychody medianowej firmy ogółem oraz w poszczególnych grupach, w podziale na modele biznesowe, wielkość firmy* oraz udział środków trwałych w aktywach



Przychody medianowej firmy z listy top 100 w kolejnych latach, w tys. zł



*firmy uszeregowane od największej, pierwszy tercyl oznacza firmy o największych przychodach

Źródło: TLP, SpotData

MARŻE

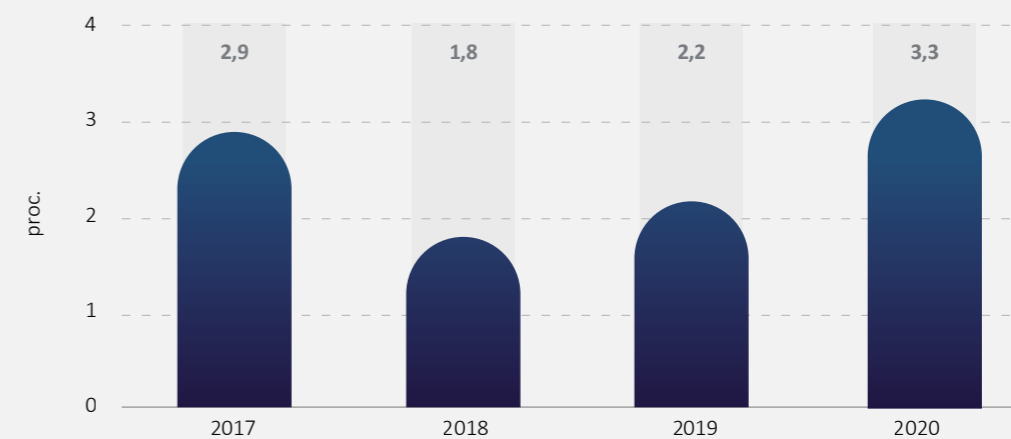
Tuż przed pandemią, w roku 2019, przeciętna rentowność obrotu netto wynosiła 2,2 proc. i znajdowała się w trendzie spadkowym. Między poszczególnymi grupami – czy to w przekroju modeli biznesowych, czy wielkości, czy udziału środków trwałych – nie było widać istotnych różnic poza tym, że niższą od przeciętnej rentowność notowały firmy mniejsze oraz zajmujące się przewozami specjalnymi.

To ostatnie zjawisko jest związane m.in. z opisaną wyżej wysoką liczbą przewoźników kruszyw na liście przewoźników wyspecjalizowanych. Warto jednocześnie zauważyć, że w okresie pandemii rentowność firm znacząco wzrosła. Stało się tak wskutek m.in. obniżenia cen paliw, osłabienia kursu złotego oraz obniżenia płac w niektórych firmach.

Wykres 20. Rentowność obrotu netto (ang. ROS – return on sales) medianowej firmy ogółem oraz w poszczególnych grupach, w podziale na modele biznesowe, wielkość firmy* oraz udział środków trwałych w aktywach



Rentowność obrotu netto medianowej firmy z listy top 100 w kolejnych latach, w proc.



*firmy uszeregowane od największej, pierwszy tercyl oznacza firmy o największych przychodach

Źródło: TLP, SpotData

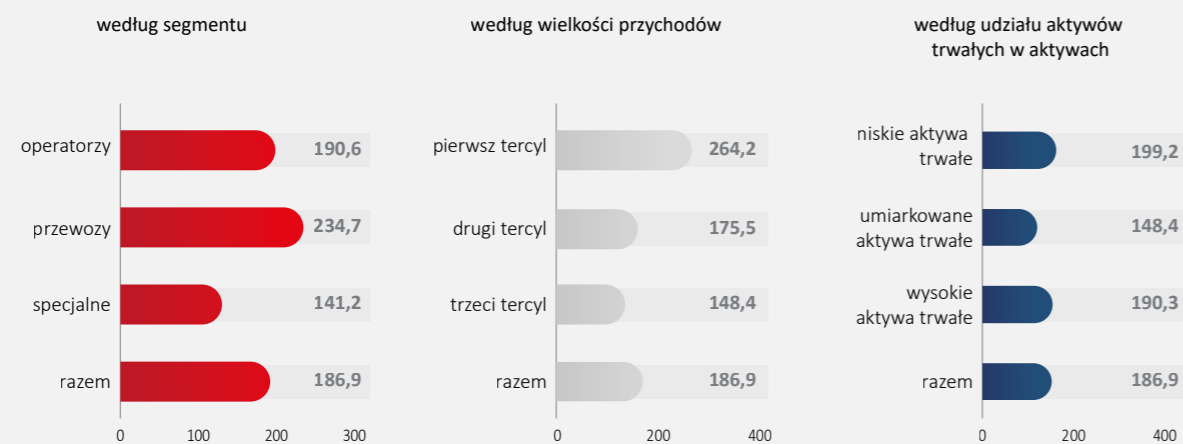
ZADŁUŻENIE

W 2019 r. przeciętna relacja zadłużenia (liczonego jako całkowite finansowanie zewnętrzne, czyli zobowiązania poza kapitałem własnym) do kapitału własnego wynosiła 187 proc. i znajdowała się w stabilnym trendzie, nawet z lekką tendencją spadkową. Największe wskaźniki zadłużenia po-

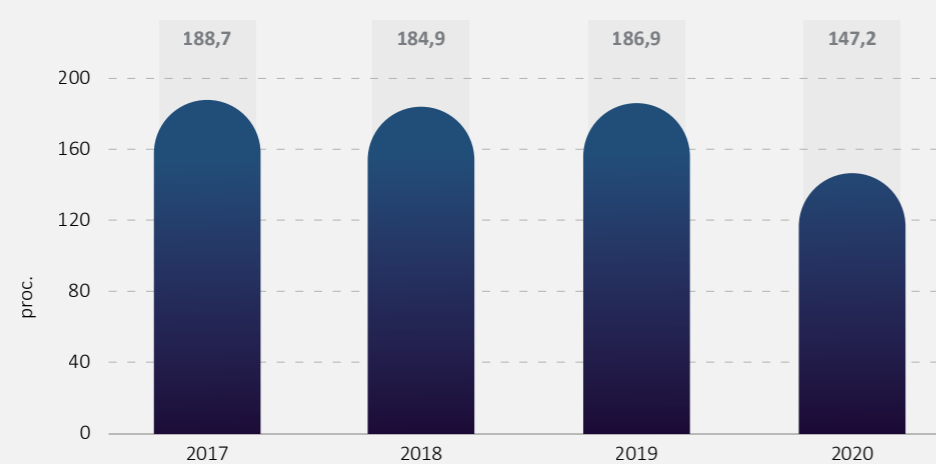
siadają firmy duże, co jest naturalną konsekwencją ich większej dywersyfikacji i tym samym długookresowej stabilności. W czasie pandemii wskaźniki zadłużenia się obniżyły, co było wynikiem budowania zasobów płynnościowych przez przedsiębiorstwa i redukcji krótkookresowych zobowiązań.

Wykres 21. Relacja zadłużenia do kapitału medianowej firmy ogółem oraz w poszczególnych grupach, w podziale na modele biznesowe, wielkość* firmy oraz udział środków trwałych w aktywach

Relacja zadłużenia do kapitału medianowej firmy w każdej grupie w latach 2017–2019, w proc.



Relacja zadłużenia do kapitału medianowej firmy z listy top 100 w kolejnych latach, w proc.



*firmy uszeregowane od największej, pierwszy tercyl oznacza firmy o największych przychodach

Źródło: TLP, SpotData

INWESTYCJE

Nakłady na środki trwałe oraz wartości niematerialne i prawne, liczone z rachunku przepływów pieniężnych, tuż przed kryzysem wynosiły 1 proc. w relacji do przychodów, a w czasie pandemii obniżyły się minimalnie do 0,9 proc. przychodów. Biorąc jednak pod uwagę to, że przychody w 2020 r. rosły, inwestycje nominalne również się zwiększały. Jest to

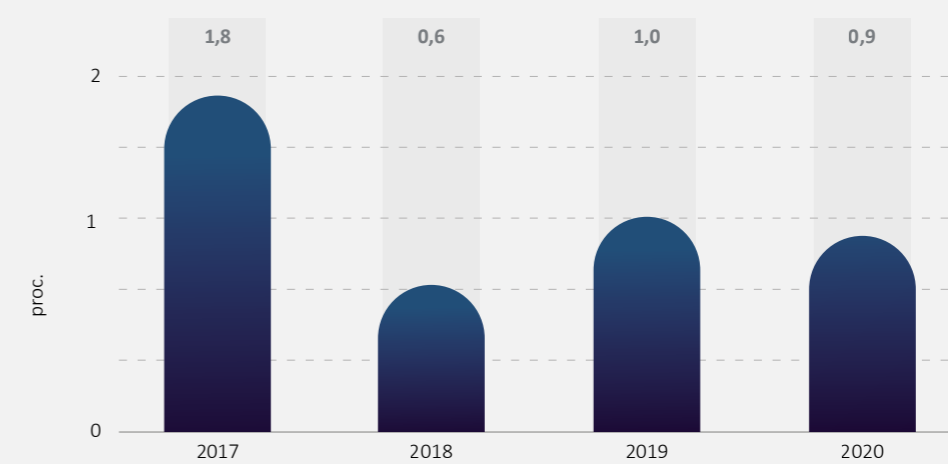
wyjątkowe zjawisko na tle całej gospodarki, ponieważ większość sektorów redukowała nakłady rozwojowe. Transport towarów notował jednak wzrost popytu i od połowy 2020 r. – po krótkiej przerwie – nastąpiło wznowienie aktywności inwestycyjnej.

Wykres 22. Relacja inwestycji do przychodów medianowej firmy ogółem oraz w poszczególnych grupach, w podziale na modele biznesowe, wielkość* firmy oraz udział środków trwałych w aktywach

Relacja inwestycji do przychodów medianowej firmy w każdej grupie w latach 2017-2019, w proc.



Relacja inwestycji do przychodów medianowej firmy z listy top-100 w kolejnych latach, w proc.



*firmy uszeregowane od największej, pierwszy tercyl oznacza firmy o największych przychodach

Źródło: TLP, SpotData

KOSZTY PRACY

Między rokiem 2017 a 2019 relacja płac do przychodów w medianowej firmie transportowej zwiększyła się z 7,2 do 8,2 proc. To bardzo dużo, biorąc pod uwagę, że rentowność obrotu netto ledwo przekracza 2 proc. Co ciekawe i nieintuicyjne, najwyższą relacją płac do przychodów cechują się

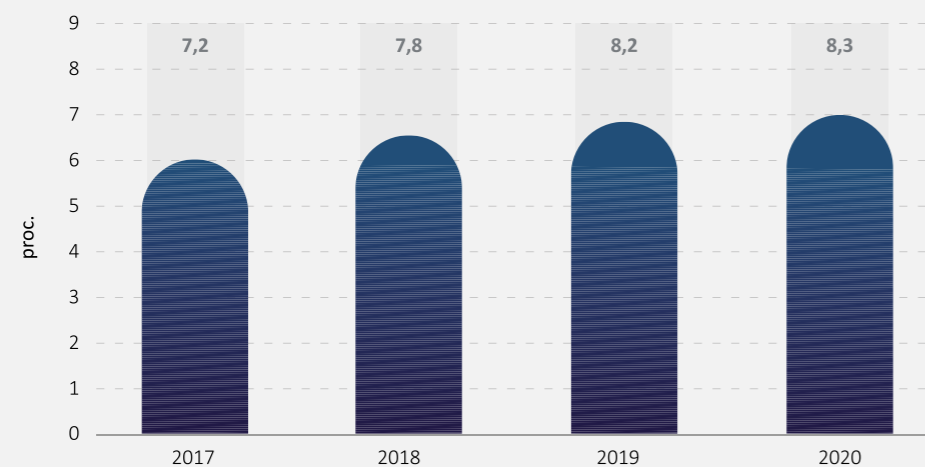
firmy o dużym udziale środków trwałych w aktywach. Może to być skutkiem bardzo wysokich i rosnących kosztów zatrudnienia kierowców na trasach międzynarodowych, którzy zarabiają dwukrotność średniej krajowej – często więcej niż specjaliści pracujący w biurach.

Wykres 23. Relacja płac do przychodów medianowej firmy ogółem oraz w poszczególnych grupach, w podziale na modele biznesowe, wielkość firmy* oraz udział środków trwałych w aktywach

Relacja płac do przychodów medianowej firmy w każdej grupie w latach 2017–2019, w proc.



Relacja płac do przychodów medianowej firmy z listy top 100 w kolejnych latach, w proc.



*firmy uszeregowane od największej, pierwszy tercyl oznacza firmy o największych przychodach Źródło: TLP, SpotData

OPINIA – PIOTR RUTKOWSKI, PREZES ZARZĄDU TARGOR-TRUCK SP. Z O.O.

Po pierwszym lockdownie transport towarów mocno przyspieszył. Do tego stopnia, że branża zaczyna już brakować zarówno pracowników, jak i pojazdów, aby móc sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na usługi transportowe. Z jednej strony rysują się dobre perspektywy dla branży, ale z drugiej są liczne utrudnienia. Można to nazwać ruchami tektonicznymi. Pytanie, komu lepiej uda się odczytać kierunki zmian i w porę zadziałać. Przykładem są np. ustawy w ramach Pakietu Mobilności, które w znaczący sposób podniosą koszty działania firm transportowych z Europy Wschodniej działających na rynkach zachodnich, i jednocześnie ograniczą ich działalność w tym rejonie, ale mogą się przyczynić do rozwoju nowych kierunków. Biorąc pod uwagę olbrzymie środki, które są wykładane na rozwój infrastruktury związanej z jedwabnym szlakiem czy Via Carpatia, pojawiają się nowe możliwości dla polskich firm. Jest to jednak związane z geopolityką i ważne będzie podejście polskich władz do tego tematu.

Wraz z digitalizacją, platformizacją i rosnącymi wymogami środowiskowymi na rynku będzie następowała konsolidacja, ponieważ mali przewoźnicy nie będą w stanie spełnić tych nowych warunków gry rynkowej. Mniejsze firmy albo przestaną istnieć, albo zaczną się rozwijać. Będzie to też wynikało z braku pracowników, ponieważ większe firmy, oferujące lepsze warunki pracy, będą niejako wysysać kierowców z mniejszych firm.

Konsekwencją Pakietu Mobilności i trudności w zatrudnieniu kierowców, którzy nie chcą już pracować w trasie przez wiele dni, może być budowa wielkich centrów logistycznych i baz przeładunkowych na granicach państw. Można to już zaobserwować w postaci rosnącego zainteresowania firm zakupem działek na terenach przygranicznych.



Piotr Rutkowski

prezes zarządu Targor-Truck Sp. z o.o.

ETAP INTENSYWNYCH INWESTYCJI

Polska branża transportowa przechodzi okres intensywnych inwestycji, który może trwać jeszcze wiele lat z powodu dużego zapotrzebowania na nowe technologie. Dlatego flota pojazdów ciężarowych jest coraz młodsza.

W ostatnich latach znacznie wzrosły ładunki przewożone pojazdami w wieku do pięciu lat. W 2019 r. te najnowsze pojazdy przewiozły 177 590 mln tonokilometrów, co stanowiło ponad połowę (51 proc.) wykonanej pracy przewozowej. Jeszcze w 2010 r. udział pojazdów relatywnie nowych w przewozach wynosił 48 proc. Przy czym udział pojazdów nowych jest znacznie wyższy w przewozach międzynarodowych niż lokalnych. Brakuje wprawdzie danych z rozbiciem na przewozy międzynarodowe i lokalne, ale różnicę widać w udziałach liczonych na podstawie masy towaru (w tonach – udział pojazdów do pięciu lat na poziomie 29 proc.) i pracy przewozowej (w tonokilometrach – wspomniany udział 51 proc.). Oznacza to, że im dalszy dystans – i tym samym większa praca przewozowa – tym przeciętnie nowszy pojazd.

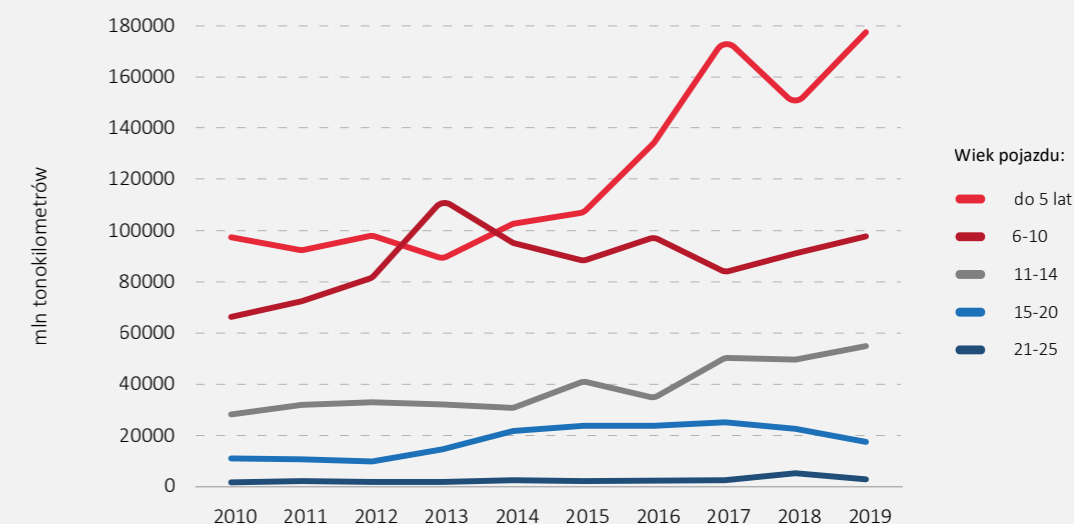
Jest kilka powodów stopniowego „odmładzania” floty pojazdów. Po pierwsze, lata 2016–2019 to okres intensywnych inwestycji związanych z szybkim wzrostem rynku przewozów, szczególnie na trasach zagranicznych. Firmy z Polski przejmowały zlecenia na licznych trasach między krajami UE, co generowało popyt na nowe pojazdy.

Po drugie, zmieniające się technologie pozwalają na zmniejszenie kosztów zużycia paliwa, więc inwestycje w nowych sprzęcie mają istotny walor oszczędnościowy.

Po trzecie, rośnie presja klientów na spełnianie norm ekologicznych przez dostawców usług transportowych.

Po czwarte, i może najważniejsze, flota pojazdów ciężarowych w Polsce jest w większości stara na tle innych krajów UE. Na przykład ciągniki do pięciu lat stanowią w Polsce 29 proc. floty, operując liczbą pojazdów, podczas gdy w przeciętnym kraju UE jest to niemal 40 proc., a na Litwie aż 63 proc. (choć trzeba podkreślić, że w Polsce jest 11 razy więcej ciągników niż na Litwie). Jest zatem wielce prawdopodobne, że potrzeby inwestycyjne firm w Polsce będą w najbliższych latach bardzo duże. Tym bardziej, że presja regulacyjna oraz ze strony klientów będzie wymuszać na przedsiębiorstwach wykorzystywanie coraz nowszych technologii zmniejszających emisje.

Wykres 24. Coraz więcej przewozów realizowanych jest nowymi pojazdami – ten trend utrzyma się w najbliższych latach



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GUS

STRUKTURA FLOTY SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

W Polsce najwięcej jest samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 tony, ale najszybciej rośnie liczba pojazdów o dmc powyżej 16 ton, zwłaszcza ciągników siodłowych.

Według danych Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (ostatnie dane dostępne na stronie internetowej ewidencji, wygenerowane w dniu 2.05.2021) w Polsce jest zarejestrowanych niemal 3 mln ciężarowych samochodów (nie licząc aut ciężarowo-osobowych oraz pojazdów rolniczych). Zdecydowana większość, bo aż 70 proc., to samochody o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 tony. Za 11 proc. całej floty odpowiadają pojazdy o dmc 3,5–16 ton, za 13 proc. zaś pojazdy z dmc powyżej 16 ton. Pozostałe samochody posiadają niezidentyfikowany parametr dmc.

Jak wskazano na początku raportu, niniejsza analiza oraz większość statystyk rynkowych dostępnych dzięki obowiązkowi sprawozdawczym wynikającym z przepisów ustawowych dotyczą rynku przewozów realizowanych pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony. Jednak w tym rozdziale uzupełniamy ten obraz o segmenty pojazdów mniejszych, ponieważ dane CEPIK to jedyne statystyki, które pozwalają zobrazować ten segment rynku.

Pod względem rodzaju największą kategorią pojazdów są pojazdy skrzyniowe, czyli takie, których zabudowy mają postać „powierzchni ograniczonej z każdej strony demontowanymi lub uchylnymi ściankami, wspornikami i słupkami” (definicja regulacyjna na potrzeby statystyczne). Pojazd skrzyniowy jest często uzupełniany o konstrukcję umożliwiającą stworzenie przestrzeni zamkniętej, ograniczonej planką, dlatego na rynku pojazdy te (podobnie jak naczepy) są często nazywane plandekowymi. Służą one najczęściej do przewozu uniwersalnych ładunków, nieposiadających specjalnych wymogów związanych z warunkami przewozu.

Kolejną pozycję na liście pod względem liczby pojazdów stanowią furgony, czyli takie, które posiadają zabudowy „w postaci zamkniętych przestrzeni skrzyniowych (rama, ściany, podłoga, dach)”. Ten rodzaj zabudowy umożliwia zamknięcie ładunku, a także przewożenie go w regulowanych temperaturach.

Wśród pojazdów o dmc do 3,5 tony liczną kategorią są vany, czyli pojazdy ciężarowe ogólnego przeznaczenia o kabine kierowcy zawartej w bryle nadwozia.

Z kolei wśród pojazdów o dmc powyżej 16 ton zdecydowanie dominującą kategorią są ciągniki siodłowe, czyli pojazdy ciężarowe posiadające siodło przeznaczone do sprzęgania z naczepą.

Patrząc na dynamikę wielkości floty i jej struktury, kilka zjawisk wysuwa się na pierwszy plan.

Zdecydowanie najszybciej rosnącą kategorią według dmc są samochody ciężarowe zdolne do przewożenia najcięższych ładunków, czyli o dmc powyżej 16 ton. W ciągu pięciu lat ich liczba zwiększyła się niemal o jedną trzecią. Inne kategorie rosną wolniej, choć w dwucyfrowym tempie rośnie liczba pojazdów o dmc do 3,5 tony.

Pod względem rodzaju pojazdu najszybciej rośnie liczba ciągników siodłowych, których w latach 2015-2020 przybyło 40 proc. Warto zwrócić uwagę, że wśród pojazdów o dmc powyżej 16 ton, których przyrost jest generalnie najwyższy, najszybciej (nie licząc małych kategorii, w których liczebność floty jest niska) oprócz ciągników rośnie liczba cystern oraz pojazdów o nieokreślonym rodzaju, wśród których znajdują się różne specjalistyczne pojazdy, m.in. do przewozu zwierząt, materiałów sypkich, samochodów itd. Wskazuje to na trend specjalizacji pojazdów ciężarowych (więcej piszemy w czwartym podrozdziale tego rozdziału). Wśród pojazdów o dmc do 3,5 tony najszybciej rośnie zaś liczba vanów, co może być związane z rozwojem e-commerce i usług ostatniej mili.

Tabela 12. Flota samochodów ciężarowych w Polsce w podziale na dopuszczalną masę całkowitą (dmc) oraz rodzaj zabudowy wg klasyfikacji CEPIK (dane wygenerowane przez CEPIK w dniu 2.05.2021, ostatnie pełne dane dotyczą roku 2020)

	DMC DO 3,5 TONY	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	DMC 3,5-16 TON	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	DMC POWYŻEJ 16 TON	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	ŁĄCZNIE	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)
	LICZBA		LICZBA		LICZBA		LICZBA	
Ogółem	2 080 257	2,2%	315 212	0,5%	410 117	5,3%	2 805 586	2,4%
Skrzynia	555 161	1,6%	153 774	0,5%	39 672	3,1%	748 607	1,4%
Furgon	552 906	0,6%	50 909	1,1%	12 666	1,9%	616 481	0,7%
Van	528 697	6,4%	664	4,9%	77	0,8%	529 438	6,4%
Wielozadaniowy	229 301	0,4%	9 232	0,1%	1 522	0,3%	240 055	0,4%
Ciężarowo-osobowy	82 862	0,7%	611	0,1%	147	0,1%	83 620	0,6%
Inny	78 792	0,7%	22 285	0,5%	21 948	3,5%	123 025	1,1%
Wywrotka	26 749	1,5%	21 537	0,2%	35 834	1,1%	84 120	1,0%
Terenowy	11 660	0,4%	102	2,5%	23	0,9%	11 785	0,4%
Skrzynia/żuraw	2 662	0,7%	2 895	1,5%	7 714	3,6%	13 271	2,5%
Pojemnik	648	1,8%	2 477	1,5%	8 825	1,7%	11 950	1,7%
Platforma	627	0,2%	96	2,2%	215	4,7%	938	1,4%
Kłonicowy	302	0,0%	57	0,0%	1 159	4,4%	1 518	3,3%
Cysterna	173	1,2%	2 162	0,4%	4 107	3,2%	6 442	2,1%
Kontener	14	0,0%	3	0,0%	4	0,0%	21	5,5%
Ciągnik	9 703	0,2%	48 408	0,0%	276 204	6,9%	334 315	5,5%

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych CEPIK

STRUKTURA FLOTY PRZYCZEP CIĘŻAROWYCH

W Polsce jest zarejestrowanych ponad 400 tys. przyczep ciężarowych, z których ponad 90 proc. stanowią te o dopuszczalnej masie całkowitej do 16 ton. Za ponad połowę przyczep odpowiadają skrzynie służące do uniwersalnych przewozów.

Przyczepa jest to pojazd nieposiadający własnego napędu, przeznaczony do ciągnięcia przez inny pojazd. Specjalnym typem przyczepy jest naczepa, o której piszemy w następnym podrozdziale – naczepy nie wchodzi do statystyk przy-

czep. Główne elementy konstrukcyjne przyczepy to: rama nośna, hol z zaczepem do łączenia z pojazdem ciągnącym, wózek skrętny (przy liczbie osi powyżej jednej), osie kół jezdnych wraz z ich zawieszeniem, instalacja oświetleniowa i hamulcowa wraz z przyłączami.

Według systemu CEPiK w Polsce w 2020 r. zarejestrowanych było 416,6 tys. przyczep. Przyrost ich liczby jest niemal identyczny jak przyrost liczby samochodów ciężarowych i wynosi ok. 2,4 proc. rocznie (licząc ostatnie pięć lat).

Tabela 13. Flota przyczep ciężarowych w Polsce w podziale na dopuszczalną masę całkowitą (dmc) oraz rodzaj zabudowy wg klasyfikacji CEPiK (dane wygenerowane przez CEPiK w dniu 2.05.2021, ostatnie pełne dane dotyczą roku 2020)

	DMC DO 3,5 TONY	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	DMC 3,5-16 TON	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	DMC POWYŻEJ 16 TON	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	ŁĄCZNIE	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)
	LICZBA		LICZBA		LICZBA		LICZBA	
Ogółem	213 353	4,1%	163 270	0,3%	39 971	4,4%	416 593	2,5%
Skrzynia	107 519	1,6%	103 906	0,4%	16 427	4,9%	227 852	1,3%
Inna	84 575	7,5%	19 268	0,4%	11 581	4,6%	115 424	5,8%
Platforma	8 219	10,9%	741	5,5%	2 445	5,2%	11 405	9,1%
Furgon	5 918	3,8%	4 618	0,1%	1 763	3,0%	12 299	2,2%
Wywrotka	3 321	2,0%	31 420	0,0%	3 278	1,1%	38 019	0,3%
Niskopodwoziowa	2 519	0,6%	1 071	0,2%	1 827	1,6%	5 417	0,8%
Dłużycowa	901	1,2%	1 129	1,3%	731	1,8%	2 761	1,4%
Cysterna	218	2,2%	698	0,8%	835	8,0%	1 751	4,1%
Pojemnik	126	0,6%	251	0,2%	110	0,4%	487	0,3%
Kłonicowa	36	0,0%	168	0,0%	974	14,3%	1 178	10,8%

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych CEPiK

Za 51 proc. floty przyczep odpowiadają te o dmc do 3,5 tony, za 40 proc. o dmc 3,5–16 ton, a za 9 proc. o dmc powyżej 16 ton. Zatem struktura przyczep pod względem dmc jest nieco inna niż samochodów ciężarowych, wśród których te o najwyższej dopuszczalnej masie całkowitej stanowią większy odsetek (15 proc.). Wynika to z tego, że najcięższe ładunki są częściej przewożone naczepami, których liczba w kategorii dmc powyżej 16 ton jest dziewięciokrotnie większa niż przyczep. Warto dodać, że najpopularniejsze przyczepy mają zazwyczaj dwie osie, przez co są mniejsze i posiadają niższą dmc od najczęściej wykorzystywanych naczep (które posiadają zazwyczaj trzy osie). Zaletą przyczep jest możliwość transportu większej liczby palet (w zespole pojazdów składającym się z samochodu ciężarowego i przyczepy może zmieścić się łącznie do 38 europalet). Co prawda naczepy ciężarowe mogą pomieścić „tylko” 33 europalety, ale ze względów praktycznych są częściej wykorzystywane do przewożenia dużych ładunków.

Patrząc na rodzaj przyczep, ponad połowę (55 proc.) stanowią skrzyniowe, a ok. 1/4 (27 proc.) z kategorii „inne”, czyli najczęściej służące do przewozów wymagających specjalistycznych warunków (więcej piszemy w czwartym podrozdziale tego rozdziału). Liczną kategorią przyczep (9 proc. udziału) są też wywrotki, czyli posiadające skrzynię umożliwiającą samoczynny rozładunek.

Patrząc na dynamikę floty przyczep, widać, że zdecydowanie najszybciej rośnie liczba platform, czyli przyczep bez ścianek zabezpieczających, służących do przewozu dużych ładunków lub pojazdów, oraz pojazdów z kategorii „inne”. Zmiana struktury pod względem dmc przebiega podobnie jak w przypadku samochodów ciężarowych – najszybciej rośnie liczba przyczep o dmc powyżej 16 ton oraz poniżej 3,5 tony, a bardzo wolno liczba tych z pośrednią wielkością dmc (od 3,5 do 16 ton).



STRUKTURA FLOTY PRZYCZEP (NACZEP)

W Polsce jest niemal 360 tys. naczep ciężarowych, z czego 97 proc. posiada dopuszczalną masę całkowitą przekraczającą 16 ton.

Naczepa to typ przyczepy nieposiadającej osi przedniej i przeznaczonej do ciągnięcia przez ciągnik siodłowy. Różnica między przyczepą a naczepą, oprócz konstrukcji, polega w dużej mierze na sposobie połączenia z pojazdem samochodowym.

W Polsce według systemu CEPiK zarejestrowanych jest 357 tys. naczep, z czego 347 tys. to naczepy o dmc przekraczającej 16 ton. Różnice w dmc pomiędzy przyczepami a naczepami wynikają przede wszystkim z konstrukcji. Najczęściej stosowane przyczepy mają zazwyczaj dwie osie, naczepy – 3. Zespół pojazdów składający się z samochodu ciężarowego połączonego z przyczepą ma zazwyczaj podobną dmc jak zestaw złożony z ciągnika siodłowego wraz z naczepą (40 ton, przy tej samej liczbie osi - 5), jednak ze względów praktycznych ten drugi sposób transportu jest popularniejszy. Można przyjąć, że załadunek i rozładunek jednej naczepy zajmuje co do zasady mniej czasu niż samochodu ciężarowego

z przyczepą. Naczepę można także stosunkowo łatwo „przejąć” do innego ciągnika.

Ponad 40 proc. naczep stanowią naczepy skrzyniowe, nazywane częściej na rynku plandekowymi. Ponad 17 proc. stanowią wywrotki, a ponad 14 proc. furgony. Te trzy rodzaje zabudowy odpowiadają zatem za 70 proc. floty naczep. Wśród pozostałych rodzajów zabudowy dominują platformy, cysterny, naczepy niskopodwoziowe oraz kategoria „inne”, w której mieszczą się różne naczepy o specjalistycznej konstrukcji umożliwiające przewóz towarów wymagających specjalnych warunków.

Najszybciej rosnącą kategorią są platformy, wywrotki i furgony. Warto zwrócić szczególną uwagę na to, że liczba zarejestrowanych furgonów rośnie szybciej niż liczba naczep skrzyniowych, co potwierdza opisywany już wcześniej trend rosnącej specjalizacji. Furgon służy bowiem do przewozu ładunków wymagających lepszego zabezpieczenia niż w przypadku zwykłej plandeki i często regulowanej temperatury. W furgonach również łatwiej jest wprowadzać wielopoziomowe powierzchnie wykorzystywane często w przypadku przewozów drobnicowych dla handlu (e-commerce).

Tabela 14. Flota naczep ciężarowych w Polsce w podziale na dopuszczalną masę całkowitą (dmc) oraz rodzaj zabudowy wg klasyfikacji CEPiK (dane wygenerowane przez CEPiK w dniu 2.05.2021, ostatnie pełne dane dotyczą roku 2020)

	DMC DO 3,5 TONY	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	DMC 3,5-16 TON	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	DMC POWYŻEJ 16 TON	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)	ŁĄCZNIE	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)
	LICZBA		LICZBA		LICZBA		LICZBA	
Ogółem	5 905	0,8%	4 382	0,9%	347 128	6,7%	357 415	6,5%
Skrzynia	4 291	0,3%	2 366	0,3%	146 897	4,6%	153 554	4,4%
Wywrotka	127	0,3%	137	0,7%	62 327	8,8%	62 591	8,7%
Furgon	314	1,3%	463	5,3%	50 866	6,1%	51 643	6,1%
Platforma	30	4,6%	33	5,7%	34 285	18,8%	34 348	18,8%
Inna	861	3,2%	1 043	0,9%	26 062	5,8%	27 966	5,5%
Cysterna	168	0,5%	146	0,0%	12 081	5,5%	12 395	5,4%
Pojemnik	59	0,3%	116	0,0%	7 487	5,5%	7 662	5,3%
Niskopodwoziowa	40	2,7%	61	0,7%	5 458	5,3%	5 559	5,2%
Kłonicowa	2	0,0%	1	0,0%	979	19,2%	982	19,1%
Dłużycowa	13	3,4%	16	0,0%	686	5,7%	715	5,5%

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych CEPiK



STRUKTURA FLOTY POJAZDÓW WEDŁUG PRZEZNACZENIA

Najszybciej rośnie liczba pojazdów przeznaczonych do przewozu płynów, gazów, materiałów sypkich i niebezpiecznych oraz w temperaturach kontrolowanych.

Dane CEPIK pozwalają na szczegółowy opis floty pojazdów, czyli samochodów ciężarowych, przyczep i naczep, w podziale na dopuszczalną masę całkowitą i rodzaj zabudowy. Rzadziej w ewidencji pojawia się opis przeznaczenia pojazdu, czyli rodzaju towarów, do których przewozu pojazd jest przystosowany, lub warunków, w jakich towary są przewożone. Pojazdy bez określonego przeznaczenia są wykorzystywane do przewozu różnych ładunków – są to pojazdy uniwersalne.

Wśród pojazdów o określonym przeznaczeniu największą grupę stanowią chłodnie i pojazdy izotermiczne. Różnica między tymi rodzajami przeznaczenia polega w dużej mierze na tym, że chłodnie umożliwiają regulowanie temperatury i obniżanie jej nawet do -20 stopni Celsjusza, natomiast izotermie głównie izolują wewnątrz od wpływu warunków termicznych panujących na zewnątrz pojazdu.

Kolejną dużą grupę pojazdów stanowią te do przewozu innych pojazdów – głównie samochodów osobowych, ale nie tylko. Jest to związane z dużą rolą motoryzacji w europejskim przemyśle oraz handlu pojazdami w strukturze handlu hurtowego.

Inną dużą grupą pojazdów o sprecyzowanym przeznaczeniu są te do przewozu kontenerów, co z kolei jest związane z rosnącą rolą przewozów intermodalnych, czyli łączących przewóz drogowy z przewozem morskim, śródlądowym lub kolejowym.

Pod względem dynamiki floty na najwyższym miejscu są pojazdy do przewozu płynów, płynnych środków spożywczych, gazów, materiałów sypkich oraz materiałów niebezpiecznych. Na rynku jest też coraz więcej niszowych kategorii, takich jak tzw. inloadery służące do przewozu szkła.

Popyt na infrastrukturę wyspecjalizowaną rośnie szybciej niż na uniwersalną, co jest objawem specjalizacji w łańcuchach dostaw przemysłowych. Im bardziej zróżnicowany i „rozciągnięty” jest łańcuch dostaw w przemyśle, tym więcej transportuje się towarów pośrednich, używanych na różnych etapach produkcji. To zwiększa zapotrzebowanie na specjalistyczne przewozy.



Tabela 15. Flota pojazdów ciężarowych w Polsce według przeznaczenia, zgodnie z klasyfikacją CEPIK (dane wygenerowane przez CEPIK w dniu 2.05.2021, ostatnie pełne dane dotyczą roku 2020)

L.P.	PRZEZNACZENIE	LICZBA	DYNAMIKA ŚREDNIOROCZNA (5 LAT)
1.	Uniwersalne (lub brak specyfikacji)	2 872 292	2,4%
2.	Inne	94 875	0,5%
3.	Chłodnia	66 721	5,1%
4.	Pojazdy	66 359	8,9%
5.	Izotermiczne	41 403	3,3%
6.	Kontenery	29 200	3,4%
7.	Zwierzęta żywe	18 635	2,1%
8.	Towary wartościowe	11 276	0,0%
9.	Odpady	6 960	3,5%
10.	Paliwa	6 564	3,1%
11.	Beton	6 378	1,8%
12.	Materiały sypkie	4 740	9,3%
13.	Mleko	2 558	3,2%
14.	Materiały niebezpieczne	1 767	8,3%
15.	Cement	1 633	0,1%
16.	Płynne środki spożywcze	1 485	11,1%
17.	Gaz	1 417	9,2%
18.	Płyny	1 243	12,0%
19.	Lodownia	1 093	3,1%
20.	Kable	689	12,0%
21.	Sypkie materiały spożywcze	587	0,4%
22.	Meble	534	0,2%
23.	Elementy budowlane	533	0,1%
24.	Woda	479	2,7%
25.	Szkło	365	15,6%
26.	Pieczyno	219	0,1%
27.	Napoje	191	0,9%
28.	Materiały ropopochodne	178	0,7%
29.	Bitum	160	0,9%
30.	Walce metalowe	119	0,0%

ZMIANA NORM EKOLOGICZNYCH DLA POJAZDÓW

W ostatnich latach widać wyraźny wzrost udziału najwyższych kategorii norm spalania Euro. Flota samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych w Polsce jest coraz bardziej nowoczesna pod względem wymogów środowiskowych.

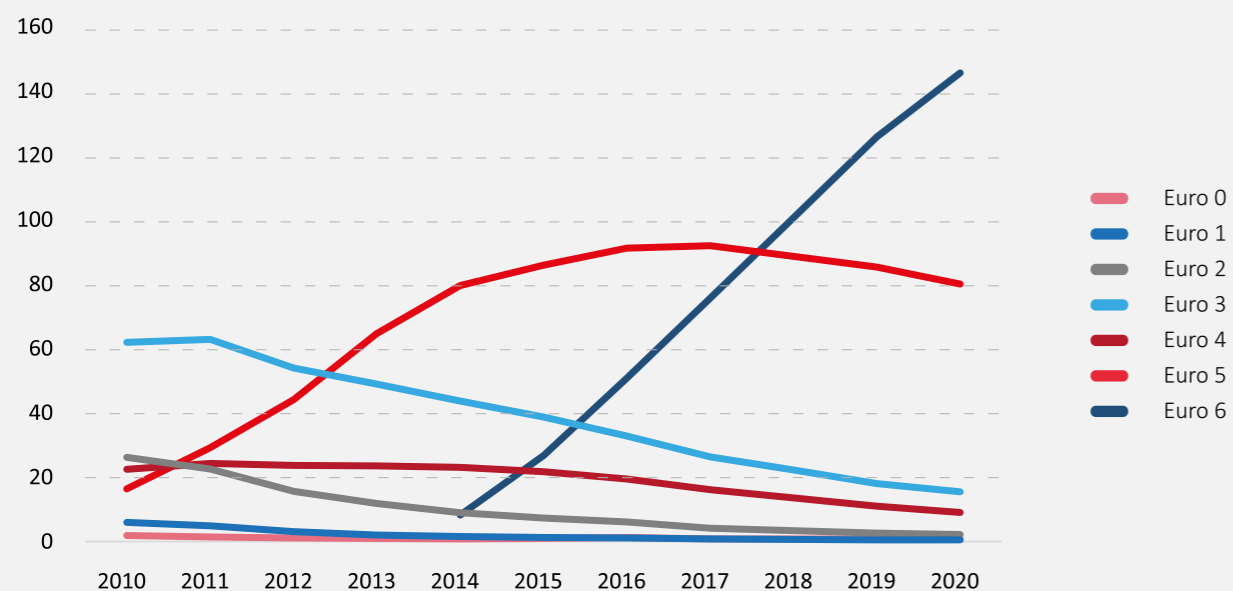
Europejskie standardy emisji spalin określają, ile dwutlenku węgla, innych gazów i cząstek stałych może dany pojazd emitować w przeliczeniu na kilometr jazdy. Normy te są systematycznie zaostrzane. Statystyki na temat pojazdów spełniających określone normy pochodzą z zestawienia Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD) i dotyczą pojazdów firm posiadających licencje na przewozy międzynarodowe.

Komisja Europejska określa, jakie normy muszą spełniać pojazdy rejestrowane od danego roku. Dlatego od 2009 r. wzrost liczby pojazdów rejestrowały tylko te z normą emisji spalin Euro 5 – obowiązywała ona pojazdy rejestrowane od tego roku i napędzane olejem napędowym. W 2014 r. wyha-

mował wzrost liczby pojazdów z normą Euro 5, ponieważ od 2014 obowiązuje norma Euro 6. Obecnie trwają prace nad normą Euro 7.

Wymogi regulacyjne określają, jakie normy muszą spełniać pojazdy rejestrowane po określonej dacie. Ale są też inne bodźce regulacyjne wpływające na wzrost standardów emisyjnych floty – poprzez szybszą jej wymianę. Czynnikiem skłaniającym firmy do zakupu nowszych pojazdów mogą być opłaty drogowe. W polskim systemie eTOLL opłata zależy od klasy drogi, dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu oraz jego klasy Euro – niższe stawki za przejechany kilometr mają pojazdy emitujące mniej spalin (niestety nie ma różnicy w opłatach pomiędzy normą Euro 5 i Euro 6, co zmniejsza pozytywne bodźce do inwestowania w nową flotę). Podobne opłaty występują w innych krajach Unii Europejskiej, choć ich wysokość i warunki mogą się różnić. Na przykład w Niemczech wpływ na wysokość opłat ma także liczba osi pojazdu.

Wykres 25. Liczba pojazdów ciężarowych według norm emisji spalin (w tys.), w firmach posiadających licencję wspólnotową



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GITD

NOWE TRENDY

W najbliższej dekadzie zmiany technologiczne istotnie wpłyną na flotę transportu drogowego. Największe nadzieje wiąże się z rozwojem technologii pojazdów autonomicznych oraz nowymi paliwami do samochodów. Ale to niejedyne możliwe zmiany.

Pojazdy autonomiczne

Pojazdy autonomiczne mogą się pojawić w dwóch wersjach. W bliższej perspektywie – do 10 lat – mogą to być pojazdy wspierane autonomicznie, czyli m.in. systemy istotnie wspomagające pracę kierowcy, lub – w bardziej zaawansowanej formie – konwoje pojazdów, w których część będzie prowadzona w sposób całkowicie zautomatyzowany, a część przez człowieka. W dłuższej perspektywie – zdecydowanie powyżej 10 lat – mogą się pojawić pojazdy całkowicie autonomiczne. Do tej zmiany potrzebna byłaby jednak również zmiana w infrastrukturze drogowej i przede wszystkim w przepisach.

Nowe paliwa

Również dwie ścieżki zmian technologicznych są rozpatrywane w zakresie nowych paliw. Z jednej strony istnieją próby rozwoju elektrycznych pojazdów ciężarowych. Są firmy, które takie pojazdy produkują i testują. Chociaż poważnym wyzwaniem jest waga baterii do samochodów ciężarowych oraz konieczność ich częstego ładowania. Z tych powodów masowe upowszechnienie pojazdów elektrycznych nie jest uznawane za najbardziej prawdopodobny scenariusz. Z drugiej strony rozwijane są technologie wodorowe oparte na wykorzystaniu ogniw wodorowych. Zaletą wodoru jest znacznie większa efektywność kosztowa po stronie samego pojazdu. Jednocześnie przy produkcji wodoru w procesie elektrolizy dochodzi do istotnych strat energii, dlatego ta technologia też ma swoje wady. Uznaje się jednak często, że pojazdy wodorowe są bardziej perspektywiczne niż elektryczne.

Megaciężarówki

Longer heavier vehicles (LHV), zwane także potocznie megaciężarówkami, to pojazdy ciężarowe, które są większe niż standardowe. Dokładne wymiary oraz masa zależą od specyfikacji konkretnego modelu, jednak najczęściej jako LHV określa się zespoły pojazdów o długości powyżej 18,75 m i dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 40 ton.

Poza Europą pojazdy te spotykane są najczęściej w Australii oraz USA. Wynika to z tego, że taki rodzaj transportu sprawdza się lepiej na długich dystansach, których jest więcej w słabo zaludnionych rejonach. Przejawia się to także w Europie, gdzie LHV są od lat stosowane w krajach skandynawskich.

Podstawową korzyścią stosowania megaciężarówek jest oszczędność siły roboczej. Jeden kierowca może prowadzić pojazd, który zabiera połowę więcej towaru niż standardowy. Pozwala to na redukcję kosztów oraz odpowiada na problem rosnących niedoborów siły roboczej.

Część badań wskazuje jako inną korzyść oszczędność paliwa. Pojazd spala więcej paliwa ze względu na większą masę, ale dzieląc zużycie przez ciężar transportowanego towaru, można uzyskać lepsze wyniki niż w tradycyjnym transporcie. Przykładowe analizy wskazywały na oszczędność rzędu 35 proc. w warunkach amerykańskich oraz 15–25 proc. w Niemczech.

Jednak wprowadzenie na szeroką skalę pojazdów LHV wymaga modernizacji infrastruktury i dużych nakładów finansowych. Wymóg modernizacji dróg jest jednym z kluczowych zarzutów przeciwko LHV. Dla przykładu w Danii koszt zmodyfikowania 1,5 tys. km dróg w celu umożliwienia przejazdu pojazdów o dmc do 60 ton wyniósł ok. 17 mld EUR. Jest to kluczowa przeszkoda w implementacji LHV w Polsce, ponieważ brakuje woli politycznej. Dowodem tego jest brak aktywności w zakresie realizacji dyrektyw unijnych, dotyczących dostosowania dróg do pojazdów z naciskiem 11,5 ton na oś.

Truck platooning

Truck platooning to grupa rozwiązań, które po polsku można by nazwać „konwojem ciężarówek”. Pojazdy poruszają się po drodze w kolumnie, w odległościach między sobą mniejszych niż w standardowych sytuacjach. Rozwiązanie to może być stosowane na autostradach i drogach ekspresowych.

Zredukowanie odległości pomiędzy pojazdami jest możliwe dzięki wykorzystaniu nowoczesnych technologii. Zastosowanie komunikacji między pojazdami wystarczy, żeby aktywny był tylko kierowca pierwszego pojazdu, co pozwoli na zmniejszenie zapotrzebowania na pracę kierowców i na obniżenie jej kosztów.

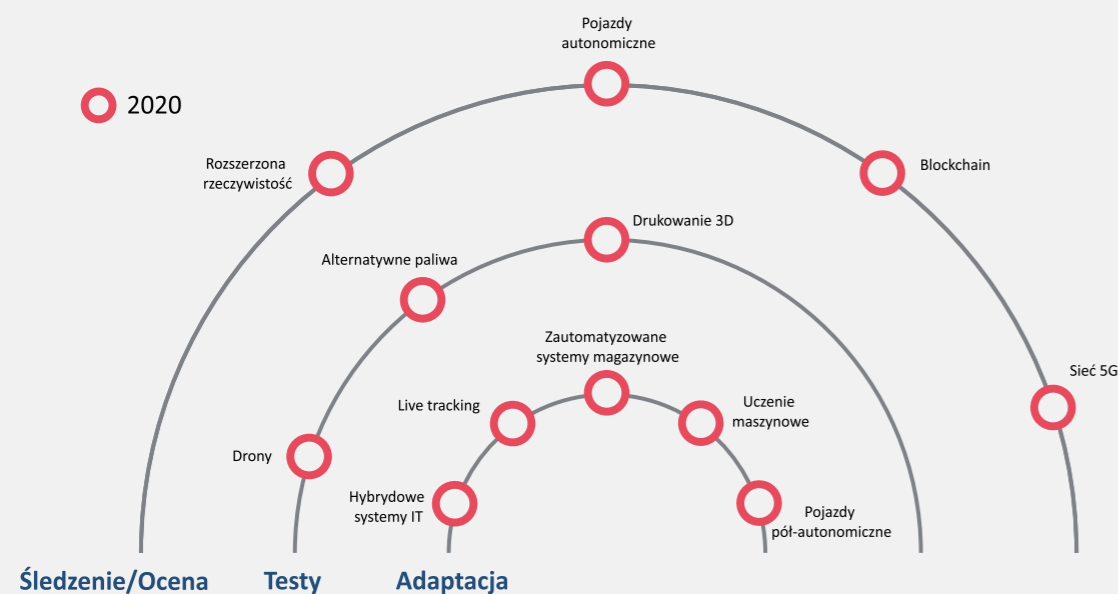
Mniejsze odległości pomiędzy jadącymi w konwoju pojazdami przekładają się także na ograniczenie oporów aerodynamicznych. W połączeniu ze stałą prędkością konwoju przyczyniają się do ograniczenia zużycia paliwa i emisji CO₂. Redukcja zużycia paliwa może sięgnąć do 7 proc.

Odległości między pojazdami są jednak również źródłem ryzyka. Człowiek w przypadku awarii systemu nie będzie w stanie odpowiednio szybko zareagować. Podobnie źródłem zawodności systemu może być ingerencja z zewnątrz, np. w postaci ataku hakerskiego. Dodatkowo kilka pojazdów

ustawionych w kolumnie osiągnie długość, która może być zagrożeniem dla innych uczestników ruchu drogowego, np. podczas manewru wyprzedzania.

Największym problemem w implementacji truck platooningu są jednak regulacje. W UE każde państwo mogłoby przyjąć inny zestaw przepisów, co utrudniłoby transgraniczne wykorzystanie tego rozwiązania. Niewątpliwie jedną z trudności w przyjęciu tej grupy rozwiązań jest przede wszystkim obserwowany brak zainteresowania zagadnieniem ze strony decydentów zarówno w Polsce, jak i innych krajach UE.

Wykres 26. Perspektywy technologiczne według firmy DSV Global Transport & Logistics



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych DSV

OPINIA – MARIUSZ GOLEC, CEO GRUPY WIELTON

Przyszłość rynku transportowego stoi dzisiaj pod znakiem licznych zmian. Wiele z nich w znaczący sposób przyspieszyła pandemia koronawirusa. Digitalizacja, automatyzacja, pojazdy autonomiczne, zrównoważony transport to zdecydowanie aspekty, które będą miały duży wpływ na branżę.

Obserwujemy wyraźne ożywienie w sektorze transportowym, jednocześnie coraz poważniejszym problemem jest bardzo wyraźny deficyt kierowców zawodowych. Konieczne jest zwrócenie szczególnej uwagi na poprawę komfortu i bezpieczeństwa ich pracy, na co odpowiedzią jest m.in. digitalizacja i automatyzacja procesów. Wraz z rozwojem zautomatyzowanych centrów logistycznych standardem w naczepach stają się takie rozwiązania, jak elektrycznie zsuwany dach czy boki naczepy, które pozwalają na bezobsługowy załadunek i wyładunek. Ma on znaczenie w transporcie hurtowym towarów, jak również w przypadku pojazdów ostatniej mili, ułatwiając i usprawniając pracę kurierów.

Coraz szersze zastosowanie znajdują także rozwiązania tematyczne, które pozwalają na zbieranie, przetwarzanie i dystrybuowanie danych do właściwych ogniw w całym łańcuchu dostaw. Już dziś możemy nie tylko lokalizować naczepy czy zdalnie rozpoznawać przewożony towar, lecz również dokładnie śledzić parametry techniczne, co pomaga w efektywnym zarządzaniu flotą oraz serwisowaniem pojazdu i bezpieczeństwem przewożonych towarów. Rozwiązania te są doskonałe, a przy upowszechnieniu technologii 5G mogą pozwolić na realne zastosowanie pojazdów autonomicznych i wykorzystanie efektywności przewozów w formacjach, czyli truck platooning. Technologie te nie zastąpią w pełni kierowców, ale pozwolą na jeszcze większą optymalizację przewozów.

Ogromnym wyzwaniem nie tylko dla branży transportowej jest konieczność ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Fit for 55 to jeszcze bardziej ambitne cele. Kluczowe dla Grupy Wielton jest tworzenie naczep, które będą pomagały naszym klientom ograniczać emisyjność. W redukcji śladu



Mariusz Golec

CEO Grupy Wielton

węglowego pomagają rozwiązania z zakresu e-mobility, np. elektryczne osie pośrednio zasilające agregaty. Duże znaczenie mają również działania na rzecz zrównoważonego rozwoju prowadzone w całej Grupie, takie jak: skracanie łańcucha dostaw, produkcja in-house, redukcja masy własnej naczepy i zastosowanie alternatywnych materiałów. Skupiamy się także na produkcji czystej energii na własne potrzeby, robotyzacji i automatyzacji procesów oraz ograniczeniu odpadów czy zużycia wody. Dla nas zrównoważona produkcja to zrównoważony rozwój całej Grupy.

Oferowanie najlepszych rozwiązań transportowych dla biznesu, zgodnie z naszą misją, mobilizuje nas do możliwie najlepszego zarządzania współczesnymi wyzwaniami dla branży. Tak aby nasi klienci rozwijali się wspólnie z nami.

UDZIAŁ TRANSPORTU DROGOWEGO W RYNKU PRACY

W całym sektorze logistycznym w Polsce pracuje niemal milion osób, a w transporcie drogowym ok. 750 tys. Popyt na pracę rośnie szybciej niż podaż pracowników, co sprawia, że warunki do rozwoju stają się coraz trudniejsze.

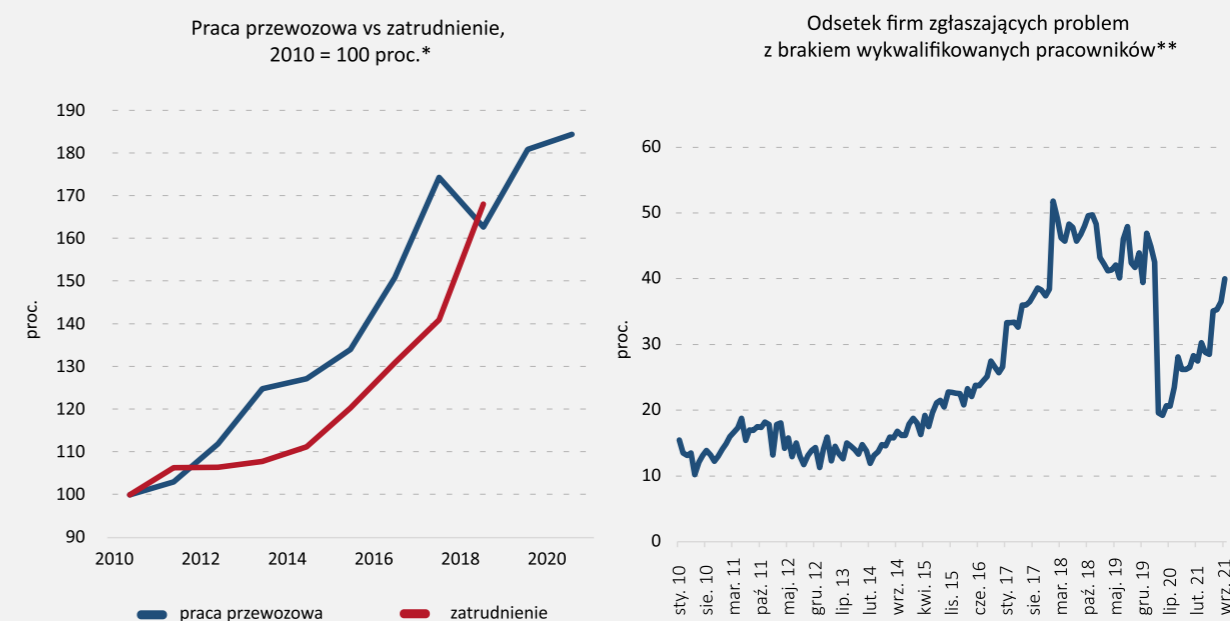
Cały sektor transportu i magazynowania uwzględnia transport zarówno pasażerów, jak i towarów, wszystkie rodzaje transportu oraz wszystkie usługi związane z transportem. Jest to sektor opisany bardziej szczegółowo w rozdziale pierwszym. W tym sektorze pracuje łącznie 950 tys. osób, z uwzględnieniem zatrudnienia w mikroprzedsiębiorstwach. Są to dane za rok 2019, czyli ostatnie dostępne dane statystyczne na temat sektora. Biorąc pod uwagę dane dla firm zatrudniających co najmniej 10 osób, można szacować, że ta liczba w 2020 r. zwiększyła się do 980 tys.

Nie ma precyzyjnych danych dotyczących zatrudnienia w samym transporcie drogowym towarów, ponieważ nie jest on odrębną kategorią statystyczną – łączy różne rodzaje aktywności gospodarczej, kryjące się pod wieloma kodami PKD, o czym pisaliśmy w rozdziałach 1 i 3. Jednak opierając się na strukturze wartości dodanej generowanej w całym sektorze

transportu i magazynowania oraz szacunkach dotyczących poszczególnych segmentów tego sektora, można wnioskować, że w transporcie drogowym pracuje ok. 750 tys. osób.

W ostatniej dekadzie przeciętny przyrost zatrudnienia w transporcie drogowym wynosił 4,6 proc. rocznie, podczas gdy praca przewozowa rosła w tempie ok. 6 proc. rocznie. Dysproporcja między przyrostem zatrudnienia a realnym – mierzonym pracą przewozową – przyrostem ilości wykonywanej pracy może być częściowo niwelowana dzięki zwiększaniu wydajności pracy, ale ten czynnik nie wystarcza, by dostępna siła robocza mogła bez problemu zaspokoić rosnący popyt. Dlatego rośnie odsetek przedsiębiorstw, dla których brak dostępu do wykwalifikowanej siły roboczej stanowi barierę rozwojową. Jeszcze w roku 2011 w całym sektorze transportu i magazynowania takich przedsiębiorstw było ok. 10–15 proc., a w 2019 r. już ok. 45–50 proc. Podczas pandemii COVID-19 ten odsetek wyraźnie spadł, ale później zaczął szybko wracać do przedkryzysowych poziomów.

Wykres 27. Zatrudnienie i problemy z kadrą w transporcie



Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych GUS i Eurostat;

* Dotyczy tylko sektora transportu drogowego; ** dotyczy całego sektora transportu i magazynowania

ZAWODY KRYTYCZNE DLA TRANSPORTU DROGOWEGO

Jest pięć grup specjalistów specyficznych dla branży, którzy decydują o konkurencyjności firm transportowych i jakości ich usług: kierowcy, dyspozytorzy, spedytorzy, specjaliści ds. logistyki oraz mechanicy. We wszystkich tych grupach podaż pracowników jest mniejsza niż popyt na nich.

Kierowca (zatrudnienie w Polsce: ok. 500 tys. osób) – jego głównym zadaniem jest dostarczanie ładunków do wyznaczonych lokalizacji, zgodnie z ustaloną trasą i terminarzem, przy wykorzystaniu pojazdu ciężarowego, często z przyczepą lub naczepą. Do jego obowiązków należy także prowadzenie stosownej dokumentacji, dbanie o stan pojazdu i przewożonego ładunku. Przy czym w transporcie międzynarodowym kierowcy wykonują pracę znacząco odmienną od tej wykonywanej przez kierowców operujących na krótkich trasach krajowych. Często przebywają poza domem przez kilkanaście dni z rzędu, odpowiadają za towar bardzo wysokiej wartości, muszą znać regulacje wielu krajów. Wymagania i warunki pracy, z jakimi mierzą się kierowcy międzynarodowi sprawiają, że coraz trudniej jest rekrutować nowych, odpowiednio wykwalifikowanych pracowników – w ostatnich latach stało się to problemem numer jeden w branży.

Zmiany kulturowe sprawiają, że wysłanie pracownika na kilka tygodni poza dom staje się niemal niemożliwe. Dlatego system pracy kierowców powoli ulega zmianie. Na początku lat 2000. powszechny był system pracy 4+1 (cztery tygodnie w trasie, tydzień w domu). Po wejściu Polski do Unii Europejskiej powoli zaczął się upowszechniać system 3+1, czyli trzy tygodnie w trasie i jeden w domu. W ostatniej dekadzie przechodziło się na system 2+1. A teraz coraz więcej kierowców chce pracować w systemie 2+2. Wiele wskazuje, że w przyszłości czas przebywania kierowców poza domem będzie się dalej skracał, co będzie wywierało presję na zmiany modeli biznesowych przedsiębiorstw. Więcej piszemy o tym w części dotyczącej megatrendów.

Dyspozytor (zatrudnienie w Polsce: ok. 25 tys. osób) – zajmuje się koordynacją pracy kierowców. Specyfika firm transportu międzynarodowego jest taka, że kontakt z pracownikami jest niemal wyłącznie zdalny. W dużej mierze odbywa się on za pośrednictwem dyspozytorów, którzy wydają

kierowcom zlecenia transportu, monitorują realizację zamówień, optymalizują wykorzystanie floty, kontrolują stan techniczny pojazdów, zarządzają obiegiem dokumentów, organizują naprawy pojazdów ulegających awariom w trakcie wykonywania przewozów. Bardzo często dyspozytor jest pierwszą i jedyną linią kontaktu między kierowcą a firmą przewoźną. Kierowca nierzadko zwraca się do niego również w przypadku prywatnych problemów i pomocy w ich rozwiązaniu.

Spedytor (zatrudnienie w Polsce: ok. 10 tys. osób) – zajmuje się dbaniem o realizację zamówienia od strony relacji z klientem. Odpowiada za pozyskiwanie zleceń, utrzymywanie relacji i negocjacje z klientami, ceny, planowanie przewozu, obsługę dokumentacji. Swoje obowiązki spedytor może wykonywać na poziomie zarówno krajowym (spedytor krajowy), jak i międzynarodowym (spedytor międzynarodowy). W przypadku spedycji międzynarodowej zakres obowiązków spedytora jest nieco szerszy i może obejmować dodatkowo załatwianie formalności celnych (choć często sprawami celnymi zajmują się wyspecjalizowane agencje celne). Od spedytorów międzynarodowych wymaga się również znajomości języków obcych.

Specjalista ds. logistyki (zatrudnienie w Polsce: ok. 5 tys. osób) – zajmuje się złożonymi zadaniami związanymi z organizacją łańcucha dostaw na różnych jego etapach. Praca może przypominać pracę spedytora, ale jest bardziej rozbudowana w zadania i wymaga szerszej wiedzy dotyczącej zarządzania przepływem towarów w dużych organizacjach produkcyjnych i handlowych. Zajmuje się m.in. nadzorowaniem przepływu towarów, wydatkami związanymi z eksportem oraz negocjowaniem warunków współpracy z klientami.

Mechanik (zatrudnienie w Polsce: ok. 15 tys. osób) – dba o stan techniczny pojazdów. Posiada wiedzę na temat budowy oraz zasad działania zespołów i podzespołów mechanicznych, elektrycznych i elektronicznych pojazdów. Ocenia stan techniczny pojazdów, lokalizuje uszkodzenia, dobiera metody napraw, części oraz przyrządy kontrolne, wykonuje prace konserwacyjne, zajmuje się dokumentacją techniczno-eksploatacyjną, kalkuluje koszty związane z konserwacją i naprawami.

ZATRUDNIENIE I STRUKTURA WIEKOWA KIEROWCÓW

W Polsce pracuje ok. pół miliona kierowców. Jedna trzecia zbliża się do wieku emerytalnego, więcej niż przeciętnie w innych branżach. Pozyskanie nowych pracowników do zawodu jest jednym z największych wyzwań branży.

Nie ma oficjalnych informacji na temat zatrudnienia kierowców transportu drogowego towarów w Polsce, więc liczbę tę trzeba szacować na podstawie różnych danych. Łącząc zróżnicowane źródła informacji, można wnioskować, że w transporcie drogowym pracuje ok. 500 tys. kierowców.

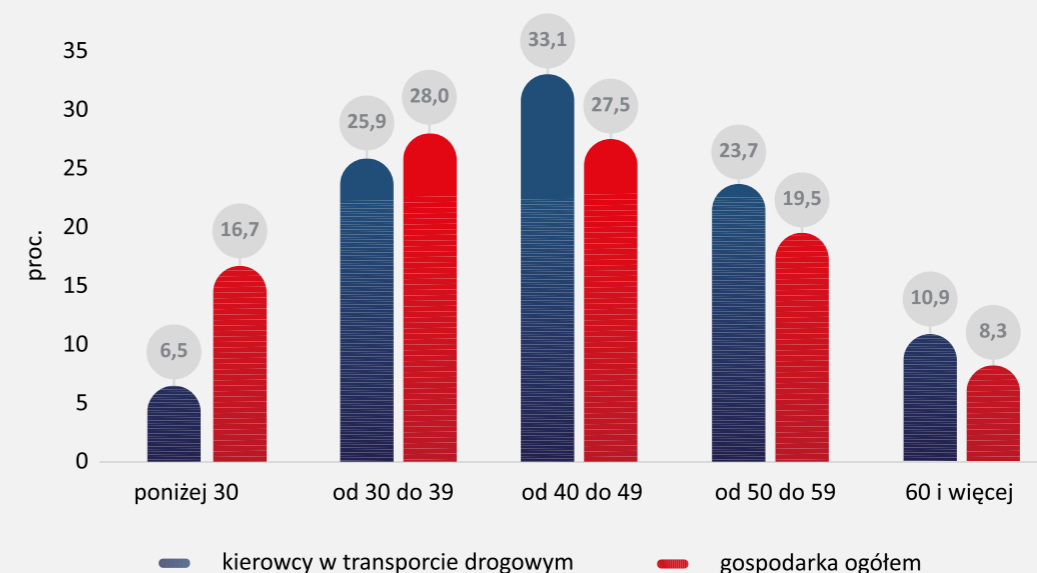
Pierwszym punktem wyjścia do tych szacunków są dane GUS za 2018 r., które wskazują, że pracę kierowcy pojazdu ciężarowego, osobowego lub autobusu wykonywało w Polsce 327 tys. osób. Biorąc pod uwagę strukturę przewozów całego sektora, można szacować, że w transporcie drogowym towarów pracuje ok. 220 tys. kierowców. Jednak dane te dotyczą wyłącznie firm zatrudniających co najmniej 10 osób, podczas gdy 1/3 całej siły roboczej w sektorze pracuje w firmach zatrudniających mniej niż 10 osób. Co więcej, dane te nie obejmują osób samozatrudnionych, czyli kierowców prowadzących działalność gospodarczą. Szacujemy, że w firmach zatrudniających poniżej 10 osób pracuje ok. 100 tys. kierowców, a na działalności gospodarczej jest dodatkowo 100 tys. osób. Dlatego w 2018 r. w Polsce mogło być ok. 420 tys. kierowców transportu drogowego. Do 2020 r. ta liczba mogła wzrosnąć, biorąc pod uwagę tempo rozwoju rynku,

do ok. 500 tys., z czego za połowę przyrostu odpowiadały osoby spoza Unii Europejskiej.

Drugim punktem wyjścia do szacunków liczby kierowców jest struktura zatrudnienia w wybranych firmach transportowych, które podają szczegółowe dane o swoich kadrach. Dla zobrazowania można przytoczyć dane, według których w firmie Kuźnia-Trans w 2020 r. pracowały 292 osoby, z czego 75 proc. to kierowcy. Jeżeli podobna struktura zatrudnienia obowiązywałaby na całym rynku, wówczas z 750 tys. osób zatrudnionych w transporcie 550 tys. stanowiliby kierowcy. Jak widać, różne szacunki prowadzą do podobnych wyników pod względem rzędu wielkości.

Według danych firmy Inelo, która zajmuje się m.in. dostarczaniem cyfrowych rozwiązań dla branży TSL z zakresu systemów satelitarnej lokalizacji pojazdów oraz oprogramowania do rozliczania pracy kierowców w transporcie międzynarodowym i mieszanym (uwzględniającym transport krajowy i międzynarodowy) 34,6 proc. kierowców ma co najmniej 50 lat, a tylko 6,5 proc. kierowców poniżej 30 lat. Dla porównania, w całej gospodarce pracownicy w wieku powyżej 50 lat stanowią ok. 27 proc. pracowników, a ci poniżej 30 lat – 17 proc. To pokazuje, że napływ nowych młodych pracowników do zawodu kierowcy jest bardzo słaby mimo ogromnego popytu na ich pracę.

Wykres 28. Struktura wiekowa zatrudnienia w transporcie drogowym i gospodarce ogółem



Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych Inelo i Eurostat

ROLA IMIGRANTÓW NA RYNKU PRACY KIEROWCÓW

W ciągu pięciu lat na polskim rynku pojawiło się ponad 100 tys. kierowców spoza UE, dzięki czemu transport drogowy mógł utrzymać szybkie tempo rozwoju. Przyrost liczby imigrantów maleje, choć wciąż jest wysoki.

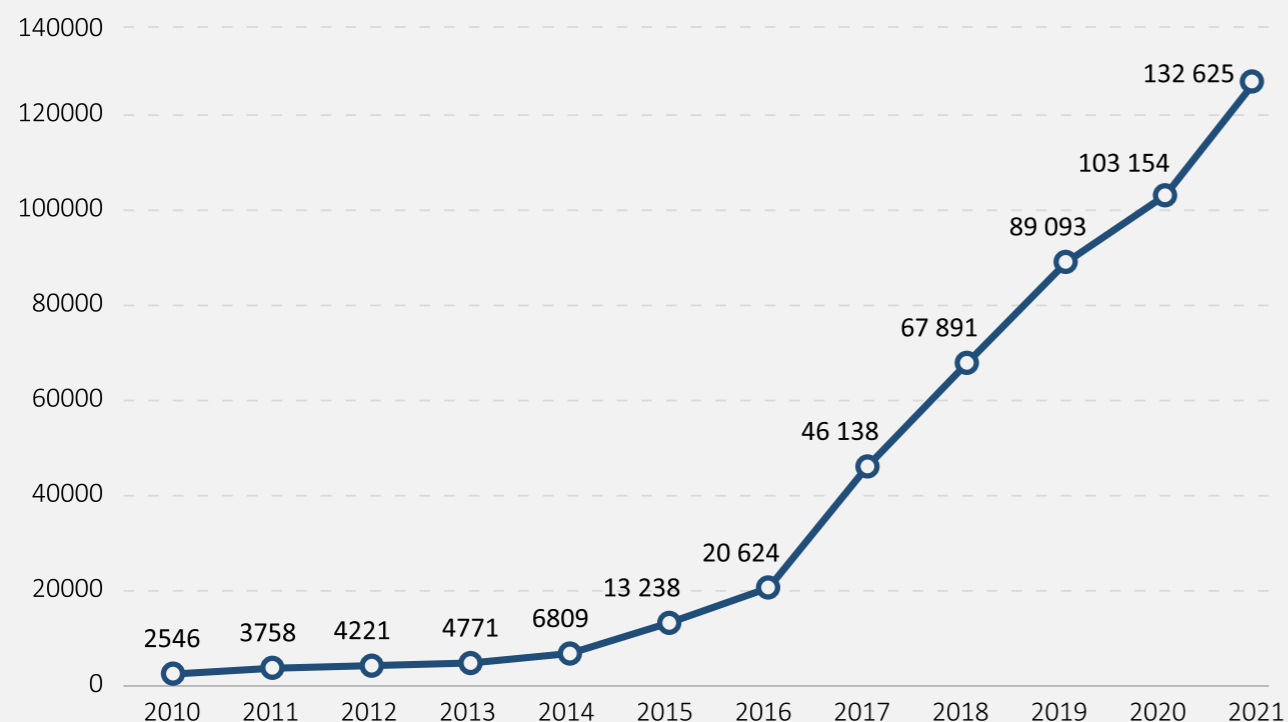
Świadectwa kierowców dla osób spoza UE, uprawniające do wykonywania zawodu kierowcy w polskich firmach, wydaje Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Na koniec 2021 r. ważnych w obrocie prawnym było 133 tys. takich świadectw, czyli 120 tys. więcej niż na koniec 2015 r.

Jednocześnie tempo przyrostu świadectw kierowców jest wciąż bardzo wysokie, nawet jeżeli dynamiki są niższe niż sześć lat temu. W 2016 roku przyrost wynosił 53 proc. rok

do roku, a w 2021 roku 30 proc. Częściowo związane jest to z efektem bazy – trudno utrzymać wysoki przyrost w warunkach, gdy liczba świadectw kierowców jest już wysoka. Do 2021 roku pewne znaczenie mógł też mieć fakt, że sytuacja gospodarcza w Ukrainie stopniowo się poprawiała (raport był pisany przed rozpoczęciem inwazji Rosji na Ukrainę). Trzeba też pamiętać, że nie wszyscy kierowcy posiadający wydane świadectwa są aktywni zawodowo w Polsce.

Najwięcej kierowców zagranicznych pochodzi właśnie z Ukrainy – aż 75 proc., na drugim miejscu znajdują się obywatele Białorusi – 20 proc., na trzecim Mołdawii – 1,5 proc.

Wykres 29. Skumulowana liczba świadectw kierowców wydanych przez GITD, ważnych na koniec roku



Źródło: TLP, SpotData, na podstawie danych GITD

OPINIA – GERARD REIJERS, DYREKTOR DFDS LOGISTICS POLSKA

Najważniejsze wyzwania jakie stoją przed branżą transportową to Pakiet Mobilności, brak pracowników oraz wymogi związane z redukcją emisji spalin.

Propozycje zawarte w Pakiecie Mobilności powstały wiele lat temu, kiedy rynek wyglądał zupełnie inaczej. W międzyczasie liczne kwestie związane z pracą i wynagrodzeniem kierowców zostały już uregulowane przez firmy i sam rynek. Efekt jest taki, że przepisy, które mają wejść życie nie są dostosowane do nowych realiów.

Podchodząc do kwestii redukcji spalin, trzeba brać pod uwagę różne czynniki i patrzeć na konsekwencje wiele lat do przodu. Przykładem może być ciężar baterii w samochodzie, który ogranicza masę ładunkową przewożonego towaru, a także koszty dla środowiska utylizacji takiej baterii za kilka lat. Między innymi dlatego branża pokłada większe nadzieje w paliwie wodorowym.

Transport intermodalny oraz samochody autonomiczne będą usprawnieniem w przyszłości, jednak nie zapełnią całkowicie luki związanej z brakiem pracowników. Obecnie pomocnym rozwiązaniem byłoby stosowanie długich 25-metrowych pojazdów dwu-naczepowych. Takie rozwiązania są już wprowadzane np. w Holandii, Niemczech, Szwecji i pozwalają zwiększyć objętość przewożonego towaru o 30 - 50 proc.

Wiedząc jak ważni są pracownicy, w naszej firmie stawiamy na ich rozwój. Każdy przechodzi obowiązkowe szkolenia psychologiczno-rozwojowe z trenerem. Uczymy komunikacji między sobą, podejścia do klienta czy zachowania się w przypadku różnych scenariuszy.



Gerard Reijers

dyrektor DFDS Logistics Polska Sp. z o.o.

Firmy transportowe muszą brać pod uwagę zmieniający się styl życia i oczekiwania kierowców i się do nich dostosowywać. Dawniej normą była praca 4 tygodnie w trasie i 1 tydzień w domu, później 3 tygodnie w trasie i 1 w domu. Teraz powszechniejszy jest system 2 na 1, ale coraz częściej kierowcy oczekują pracy w systemie np. 2 na 2.

WYNAGRODZENIA W TRANSPORCIE

Transport drogowy to branża bardzo zróżnicowana pod względem wysokości zarobków. Przeciętne wynagrodzenie znajduje się poniżej średniej krajowej, ale w transporcie międzynarodowym zarabia się znacznie powyżej średniej. Kierowcy w transporcie międzynarodowym zarabiają nawet dwukrotność średniej krajowej.

Przeciętne wynagrodzenie w sektorze transportu i logistyki wynosi 5 tys. zł i jest niższe od średniej dla całego sektora przedsiębiorstw (5,9 tys. zł). Dane te dotyczą firm zatrudniających co najmniej 10 osób i pochodzą z września 2021 r. Z kolei w całym sektorze, łącznie z mikroprzedsiębiorstwami, koszty pracy brutto wynoszą 41 zł za godzinę, w porównaniu do 48 zł dla całej gospodarki. Te dane dotyczą roku 2020. Jednak dynamika wynagrodzenia w samym transporcie drogowym, czyli branży oznaczonej kodem PKD 4941, jest wyższa niż średnio dla gospodarki – do 2018 r. (ostatnie dostępne dane) wynosiła średniorocznie 7 proc. wobec 5 proc. dla całej gospodarki, o czym pisaliśmy w rozdziale 1.

Rozpiętość płac w transporcie jest bardzo duża i najlepiej widać to w grupie kierowców, krytycznej dla funkcjonowania całej branży. Przeciętne wynagrodzenie kierowcy według GUS w branży transportu (licząc transport zarówno osób, jak i towarów) wynosiło w 2018 r. 4 tys. zł brutto (ostatnie dostępne dane), czyli ok. 2,8 tys. zł netto. Tymczasem według danych firmy Inelo w transporcie międzynarodowym i mieszanym przeciętna wypłata netto kierowcy wynosiła w 2021 r. 7,2 tys. zł. Oczywiście nie są to dane idealnie porównywalne z danymi GUS, ponieważ inna jest próba ba-

dawcza, inny okres, a także same dane. Ale nie zmienia to tego, że różnice w wynagrodzeniach kierowców mogą być bardzo duże. Znacząco odmiennie, w zależności od wielkości firmy, są też wymagania w stosunku do spedytorów, dyspozytorów i innych specjalistów. W transporcie międzynarodowym pracują osoby władające wieloma językami, znające regulacje różnych krajów, komunikujące się w zróżnicowanym środowisku. Wynagrodzenie specjalistów od spedykcji czy dyspozytorów w takich warunkach może być znacząco wyższe niż w firmach zajmujących się transportem wyłącznie krajowym.

Bardzo ważnym elementem struktury wypłat dla kierowców do 02.02.2022 r. były diety i ryczałty za nocleg. W przewozach na duże odległości stanowiły one nawet 60–70 proc. wypłaty netto. Zgodnie z regulacjami zawartymi w pakiecie mobilności zryczałtowane dodatki za zwrot kosztów podróży (diety i ryczałty za nocleg) nie mogą się zaliczać do wymaganego za granicą wynagrodzenia kierowcy wykonującego pracę podlegającą przepisom o delegowaniu. Odpowiedzią na to była nowelizacja polskiej ustawy o czasie pracy kierowców, która zlikwidowała zagraniczne podróże służbowe. To sprawia, że od lutego 2022 r. przewoźnicy zobowiązani są do podniesienia wynagrodzenia brutto kierowców wykonujących międzynarodowe przewozy drogowe. Ostateczne koszty pracy zależą również od pozostałych polskich regulacji krajowych określających zasady naliczania składek na ubezpieczenia społeczne i podstawę opodatkowania wynagrodzenia (m.in. Polski Ład, ustawa z 26 stycznia 2022 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym, ustawy o czasie pracy kierowców oraz niektórych innych ustaw).

WYZWANIA ZWIĄZANE Z SYSTEMEM EDUKACJI

Duże zapotrzebowanie na pracowników transportu powinno się spotkać z szerszą ofertą szkolnictwa i nauki w tym zakresie. Niestety liczba kształconych profesjonalistów jest zbyt niska w stosunku do potrzeb rynku.

Pracodawcy z sektora logistyki w długim terminie mogliby poszukiwać nowych pracowników wśród absolwentów uczelni wyższych. Niestety to źródło wykwalifikowanej siły roboczej kurczy się z przyczyn demograficznych. W roku akademickim 2020/2021 na polskich uczelniach wyższych kształciło się 42 tys. studentów na kierunkach związanych z sektorem TSL, co stanowi liczbę o 13 proc. mniejszą względem liczby studentów tych kierunków w roku 2013.

Nadzieją nie może być także ponadpodstawowe szkolnictwo zawodowe. W roku szkolnym 2020/2021 w zawodach związanych z sektorem TSL uczyło się 71 tys. uczniów, głównie w technikach. Biorąc poprawkę na reformę edukacji wprowadzoną w 2019 r., liczba ta utrzymuje się na stałym poziomie od trzech lat. Z kolei zapotrzebowanie na spedytorów, magazynierów i logistyków z roku na rok rośnie.

Niewielkie jest także grono uczniów uczących się w zawodzie kierowcy mechanika. Wprowadzony w 2016 r. zawód miał być odpowiedzią na zgłaszane przez branżę logistyczną braki w liczbie wykwalifikowanych kierowców. Pomimo dużego zapotrzebowania na pracowników oraz dobrych perspektyw zarobków do klas tych uczęszczało w roku szkolnym 2020/2021 jedynie 4835 uczniów.



JAK FIRMY ODPOWIADAJĄ NA NIEWYSTARCZAJĄCĄ LICZBĘ KIEROWCÓW

Niedobór kierowców jest jednym z największych problemów branży transportowej, a firmy próbują różnych rozwiązań – od podwyżek płac po unowocześnienie floty i zmiany organizacyjne.

W teorii niedobory siły roboczej można zastąpić pracą maszyn. Cały czas rozwijają się technologie autonomicznych ciężarówek, ale ich implementacja rynkowa nie nastąpi w przewidywalnej przyszłości. Dlatego przedsiębiorstwa muszą wkładać coraz więcej wysiłku w poszukiwanie nowych pracowników, stosując różne strategie.

Podstawową reakcją na niewystarczającą liczbę pracowników jest podnoszenie wynagrodzeń. Z danych Inelo wynika, że w 2021 r. wypłata netto kierowcy w przewozach międzynarodowych i mieszanych jest aż o 11 proc. wyższa niż rok wcześniej. Dla porównania wzrost płac w całej gospodarce wynosi średnio ok. 9 proc. (wzrost dla całej gospodarki jest podawany na podstawie płac brutto, ale brak istotnych zmian podatkowych sprawia, że zmiany brutto i netto są porównywalne). Czyli tempo wzrostu wynagrodzenia i innych świadczeń dla kierowców jest istotnie wyższe niż średnio w całej gospodarce. Choć w poprawie finansowych warunków pracy istotna jest nie tylko sama wysokość wynagrodzenia, lecz również oferowanie godnych warunków pracy oraz przejrzystość relacji z pracodawcą. Standardy zatrudnienia nie tylko pod względem finansowym, lecz również kontraktowym i kulturowym muszą się stale poprawiać.

Ale czynniki płacowe relatywnie tracą na znaczeniu w warunkach, w których płace już są dość wysokie. Według badania „Młodzi kierowcy na rynku pracy” z 2018 r. kluczowymi czynnikami skłaniającymi młodych do pracy w zawodzie jest poczucie niezależności oraz chęć zwiedzania świata. Dopiero na trzecim miejscu znajdują się zarobki. W przypadku czynników wpływających na jakość pracy młodzi kierowcy

wskazują najpierw stan techniczny pojazdu i dróg oraz czas pracy, a potem zarobki.

Nowa flota pojazdów może być przewagą konkurencyjną nie tylko w walce o zamówienia, ale także w utrzymaniu i pozyskiwaniu kierowców. Nowoczesne samochody ciężarowe są bardziej komfortowe podczas jazdy i odpoczynku. Jest to szczególnie istotne dla kierowców przy dłuższych trasach, kiedy czas spędzony w kabinie liczy się w tygodniach.

Dłuższe trasy stają się coraz mniej popularne wśród kierowców. Pracownicy preferują wyjazdy na krótsze trasy, które pozwalają być im częściej w domu. Są oni nawet skłonni zgodzić się na niższe wynagrodzenie, o ile pozwoli to na skrócenie czasu pracy. Przeprojektowanie tras w celu ich skrócenia może być zatem sposobem na zachęcenie do pracy większej liczby kierowców.

Przyciąganie pracowników to także budowa komunikacji z otoczeniem. Według raportu opracowanego przez TLP i firmę doradczą PwC „Rynek pracy kierowców w Polsce” (2016) 71 proc. kierowców przy poszukiwaniu pracodawcy kieruje się rekomendacjami innych kierowców. Wynika to z obecności aktywnej społeczności kierowców np. na forach internetowych. Dlatego istotne jest dla firm transportowych, by budować markę dobrego pracodawcy. Employer branding jest praktyką obecną w innych branżach i coraz częściej po ten sposób uatrakcyjnienia miejsca pracy sięgają też firmy transportowe.

Sposobem na zmniejszenie liczby wakatów może być wdrożenie na większą skalę znanych już rozwiązań, takich jak kursy doszkolające, opieka psychologiczna, pakiety prywatnej opieki medycznej, rozwijanie umiejętności, a także indywidualne podejście do kierowców – zrozumienie ich potrzeb, dostosowywanie się do nich, większa wrażliwość na oczekiwania. Największe przedsiębiorstwa na rynku regularnie oferują kierowcom tego typu wsparcie, mniejsze zaś muszą się dopiero tego uczyć.

OPINIA – ANDRZEJ SZYMAŃSKI, DYREKTOR ZARZĄDZAJĄCY DARTOM SP. Z O.O.

Wielkim wyzwaniem dla całej branży jest brak kadr. Trudności w zatrudnianiu nowych pracowników pogłębiają się z każdym miesiącem. Mimo że praca kierowcy jest dobrze płatna, to wiąże się z rozłąką, a młodzi ludzie już tego nie akceptują. Wolą czasami zarobić mniej, ale wracać wieczorem do swojego domu.

Jednym z rozwiązań może być transport intermodalny, jednak on ma swoje ograniczenia. Kolej nie jest w stanie całkowicie zastąpić transportu drogowego i jest opłacalna tylko w wąskim zakresie. Innym rozwiązaniem mogą być samochody autonomiczne. One również mają swoje ograniczenia, ale już ich wykorzystanie do transportu towarów między magazynami czy hubami przeladunkowymi będzie dużym ułatwieniem dla branży. W Europie sieć dróg jest dużo bardziej skomplikowana i zagęszczona niż na rynku amerykańskim, dlatego w pierwszej kolejności, również ze względów proceduralnych, może zostać wprowadzony transport autonomiczny w konwojach. Samochody pierwszy i ostatni konwoju byłyby prowadzone przez kierowców, natomiast środkowe cztery lub pięć pojazdów byłyby autonomiczne.

Z punktu widzenia firm zajmujących się transportem międzynarodowym najważniejszym wyzwaniem będzie wejście w życie Pakietu Mobilności w pełnym wymiarze. Konieczne jest dostosowanie polskich przepisów do prawa unijnego. Jeśli przepisy w obecnym kształcie zostaną wdrożone, to koszty zatrudnienia w Polsce mogą być nawet wyższe niż w Niemczech. To może spowodować, że część firm, zwłaszcza tych największych, przeniesie swoją działalność za granicę. Straci na tym budżet państwa, ponieważ te firmy podatki zapłacą już w innych krajach. Z kolei część mniejszych firm może nie przetrwać tych zmian, inne natomiast mogą się wycofać z transportu międzynarodowego i skupić tylko na przewozach krajowych.



Andrzej Szymański

dyrektor Zarządzający Dartom Sp. z o.o.

BRANŻE NAJWAŻNIEJSZE DLA TRANSPORTU

Najważniejszym klientem transportu towarów są logistyka oraz handel hurtowy i detaliczny. Bardzo ważne są również sektory przemysłowe, szczególnie spożywczy, motoryzacyjny, elektroniczny, czy sektory produkujące materiały do dalszego przetwórstwa.

Logistyka oraz handel generują łącznie ok. 40 proc. popytu na usługi transportowe. Pozostałe 60 proc. pochodzi głównie z sektora przemysłowego i budownictwa. Wśród branż przemysłowych największe znaczenie ma przetwórstwo żywności, produkcja metali i wyrobów z metali, chemiczna oraz papieru i wyrobów z papieru.

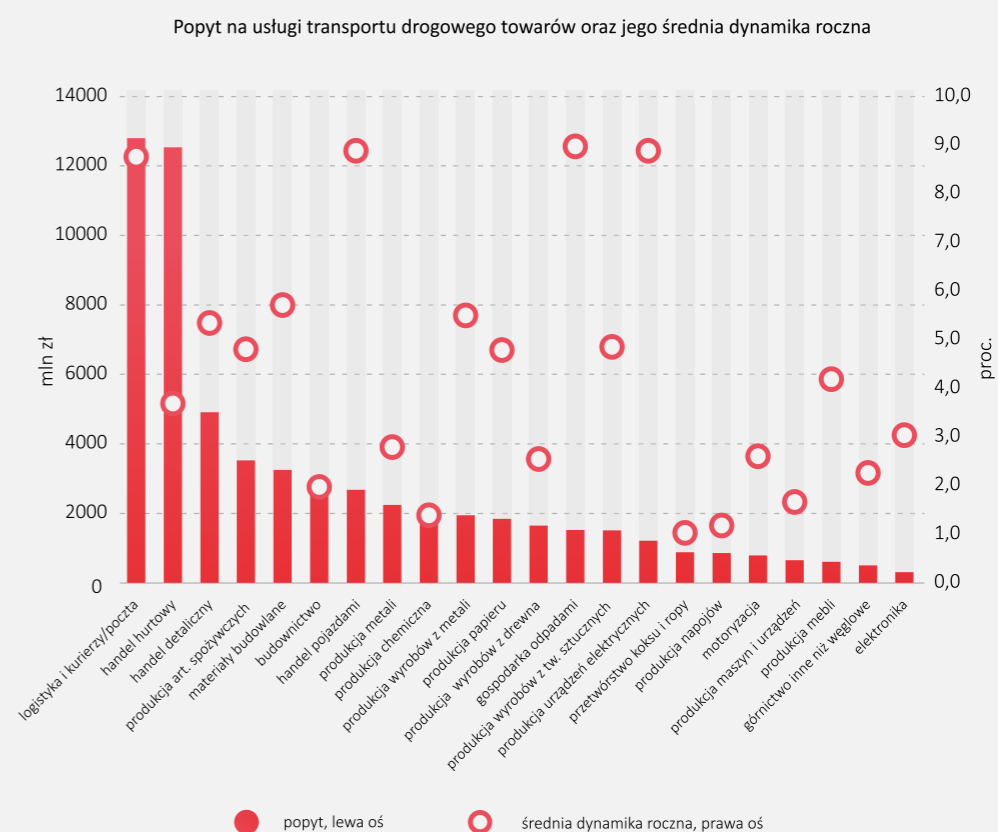
Analiza rozwoju branż istotnych dla transportu ujawnia wiele ważnych trendów. Najszybciej wśród dużych klientów transportu rośnie popyt w segmencie usług logistycznych, co wynika m.in. z szybkiego rozwoju e-commerce. Szczególnie dynamicznie rozwijają się usługi ostatniej mili, gdzie trwa wyścig technologiczny o zdolność dostawy pierwszego

dnia od złożenia zamówienia. Pandemia jeszcze wzmocniła ten trend, przyspieszając rozwój handlu internetowego o ok. dwa lata.

Wśród branż przemysłowych na uwagę zasługują producenci wyrobów elektrycznych, do których należą m.in. AGD czy producenci baterii elektrycznych do samochodów. Innym obszarem szybkiego wzrostu popytu jest przetwarzanie surowców wtórnych i gospodarka odpadami, co wynika z presji regulacyjnej i wprowadzania zasad gospodarki obiegu zamkniętego. Szybki wzrost popytu widać również w branży materiałów budowlanych, metali czy papieru.

Poniżej przedstawiamy krótką charakterystykę 20 sektorów generujących największy popyt na usługi transportu drogowego wraz z listą największych firm działających w tych sektorach.

Wykres 30. Popyt na usługi transportu drogowego towarów oraz jego średnia dynamika roczna w latach 2015-2020



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GUS i własnej metodologii

NAJWAŻNIEJSZE SEKTORY WSPÓŁPRACUJĄCE
Z TRANSPORTEM W ŁAŃCUCHU DOSTAW

Tabela 16. Najważniejsze cechy sektorów istotnych dla transportu drogowego towarów

	Liczba firm (zatrudniających co najmniej 10 osób)	Przychody w 2020 r. (tys. zł)	Średnioroczna dynamika przychodów w okresie 5 lat (proc.)	Średnioroczna dynamika eksportu w okresie 5 lat (proc.)	Największe przedsiębiorstwa na rynku
Handel hurtowy	7204	747721	3,6	7,2	AB (elektronika i zabawki), Samsung Electronics (elektronika), Grupa Also (elektronika), Makro Cash and Carry (wielobranżowa), Transgourmet Polska (artykuły spożywcze), Action (elektronika), Unilever (artykuły spożywcze), Specjal (FMCG), Brenntag Polska (surowce chemiczne), Tech Data (elektronika), Ferrero Polska Commercial (artykuły spożywcze), Hoogwegt Poland (artykuły spożywcze)
Handel detaliczny	4502	378776	5,3	14,2	Jeronimo Martins (Biedronka - sieć sklepów), Eurocash (sieć sklepów), Lidl Polska (sieć sklepów), Lewiatan (sieć sklepów), Auchan (sieć sklepów), Kaufland (sieć sklepów), Żabka (sieć sklepów), Dino (sieć sklepów), Rossmann (sieć sklepów drogowych), Carrefour (sieć sklepów), Castorama (sieć sklepów specjalistycznych), Tesco (sieć sklepów)
Produkcja artykułów spożywczych	1958	235445	4,8	7,6	Animex (produkcja mięsa), Mlekovita (produkcja wyrobów mleczarskich), Polmlek (produkcja wyrobów mleczarskich), Sokołów (produkcja mięsa), SM Mleko (produkcja wyrobów mleczarskich), Mowi Poland (hodowla i sprzedaż łososia), ZT Kruszwica (produkcja olejów i tłuszczów), Krajowa Spółka Cukrowa (produkcja cukru), Grupa Mondelez (produkcja słodyczy), Gobarto (produkcja mięsa), SuperDrob (produkcja drobiu), Ferma Drobiu Woźniak (produkcja drobiu), Drosed (produkcja drobiu), OSM w Pińtocy (produkcja wyrobów mleczarskich), OSM w Łowiczu (produkcja wyrobów mleczarskich), Tarczyński (produkcja mięsa)
Transport i gospodarka magazynowa	2962	180619	6,8	10,6	Grupa PKP (transport), Poczta Polska (poczta), PKP CARGO (transport kolejowy), PLL LOT (transport lotniczy), Raben (transport, logistyka), DPD (transport, logistyka), Ingeger.pl (usługi kurierskie), Havi Logistics (transport, logistyka), OGP Gaz System (transport paliwa), Schenker (transport, logistyka), DHL Parcel (transport, usługi kurierskie), DSV (transport i logistyka), POLREGIO (transport kolejowy), Hegelmann Transporte (transport)
Budownictwo	4634	164151	1,9	4,4	Budimex, Strabag, PORR, Erbud, Dom Development, Unibep, Polimex Mostostal, Mostostal Warszawa, Trakcja, Torpol, Mirbud, Rafako, Echo Investment
Handel hurtowy i detaliczny pojazdami samochodowymi	1218	157402	8,9	16,8	Grupa Cichy-Zasada, Grupa PGD-IP, Grupa Plichta, Emil Frey Polska, Emil Frey Polska, Grupa Bemo, Grupa PTH, Grupa Krotoski, Auto Leliek Group, Grupa Carservis, Grupa Cygan
Motoryzacja	447	152964	2,6	3,6	Volkswagen Motor Polska, Mercedes-Benz, FCA Poland, Intercars (części samochodowe), Renault, Toyota PPL, Volvo Polska, Opel Manufacturing Polska, Ford Polska, Michelin (opony), Valeo (części samochodowe), ZF Automotive Systems (części do pojazdów)
Produkcja koksu i produktów rafinacji ropy naftowej	32	119746	1,0	-6,9	PKN Orlen, Lotos, BP Europe, Circle K Polska, Shell Polska, Anwim, ISW Koks, Unimot, PGNiG
Produkcja wyrobów z metali	2339	98035	5,5	7,3	KGHM (miedź), ArcelorMittal (stal), StalProdukt (wyroby ze stali), CMC Poland (huta żelaza, wyroby ze stali), Bowim (wyroby hutnicze), ImpoMetal (metale kolorowe), Alumetal (wyroby z aluminium), Marcegaglia (stal), Nova Trading (stal i aluminium), HCM - Huta Cynku Miasteczko Śląskie (cynk), HSW - Huta Stalowa Wola (wyroby ze stali), Grupa Kety (aluminium), Alchemia (wyroby ze stali), Ferrum (żelazo, wyroby z żelaza), Celsa Huta Ostrowiec (wyroby ze stali), Boryszew (wyroby ze stali)
Produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych	1272	94893	4,9	6,0	Bekuplast (dawniej ERG System, pojemniki i palety), Peksan (pojemniki), PEK Polska (pojemniki), Basell Orlen Polyoilfins (produkcja polipropylenu i polietylenu), Purinova (produkcja polioli poliestrowych i systemów poliuretanowych), Sirmax Polska (granulat plastikowy), Kaczmarek-Malewo (systemy instalacyjne), Grupa Gruba (folie spożywcze), Cichy Piani (pianki PUR), Veka Polska (profile okienne)
Produkcja urządzeń elektrycznych	490	91892	8,9	10,9	Grupa Bosch (sprzęt AGD), LG Electronics Mława (elektronika), Electrolux (sprzęt AGD), Amica (sprzęt AGD), Jabil (podzespoły elektroniczne), Philips Polska (sprzęt AGD i RTV), Tyco Electronics (komponenty elektroniczne), Grupa Apatar (wodomierze, gazomierze, liczniki elektroniczne), Lacroix Electronics (komponenty elektroniczne), Husvarna (koszarki, pilarki), ZPUJ (rozdzelnice, transformatory), TPI Displays Polska (telewizory), Scanfil Poland (części elektroniczne), UMC Poland (telewizory), Bitron Poland (elektronika), Famur (maszyn i urządzeń dla przemysłu wydobywczego), Metaltech (maszyny rolnicze), Ponar Luban (silniki hydrauliczne), Bolarus (urządzenia chłodnicze)
Produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych	491	68179	1,4	1,5	Grupa Azoty (nawozy, chemia), Boryszew (chemia, płyny do chłodnic, włókna), Synthos (kauczuki syntetyczne, środki ochrony roślin), BASF Polska (chemia przemysłowa, kosmetyczna, tworzywa sztuczne), Cielch (toda kalcyonowana, środki ochrony roślin), PCC Exol (chemia specjalistyczna), Anwil (nawozy, chemikalia)
Produkcja wyrobów z pozostałych mineralnych surowców niemetalicznych	702	62077	5,7	7,5	Saint-Gobain (materiały budowlane), Cersanit (ceramika sanitarna), Eko-okna (okna, drzwi, rolety), Górażdże Cement (cement), Lafarge (materiały budowlane), Lotos Asphalt (asfalt), Aluprof (systemy aluminiowe dla budownictwa), Cemex (materiały budowlane, beton), Selenia (chemia budowlana), Press Glass (szkło zespolone do budownictwa)
Produkcja maszyn i urządzeń	906	45003	1,7	3,7	Lista łączna z sektorami: produkcja urządzeń elektrycznych oraz produkcja elektroniki
Produkcja papieru i wyrobów z papieru	404	43633	4,8	4,6	Arctic Paper Kostrzyn (papier), Mondi (papier, opakowania), International Paper Kwidzyn (papier), Stora Enso (opakowania), Werner Kenkel (tekstura falista, opakowania), DS Smith Polska (opakowania), Aquila (tekstura falista), ICT Poland (marka Foxy), Corrugated Board (tekstura falista, opakowania), Warter Spółka Jawna Oddział Tarnówka (tekstura, papier)
Produkcja komputerów, wyrobów elektronicznych i optycznych	310	43382	3,0	1,2	
Produkcja mebli	630	42275	4,2	4,4	Black Red White, FORTE, Grupa VOX, Nowy Styl Group, Meble Bodzio, Meble Szywna, Com40, Ikea Industry Poland, KLER, Meble Wójcik, Agata Meble
Produkcja napojów	119	34906	1,2	4,0	Nestle (marka Należczowianka), Danone (marka Żywiec Źródło), Muszynianka, Maspex (marki Tymbark, Kubuś, Caprio i Tarczyn), Hortex, Grupa Polmlek (marka Fortuna), Coca-Cola, Pepsi, Colian (marka Hellen), Krynica Vitamin (napoje energetyczne i gazowane)
Produkcja wyrobów z drewna, korka, słomy i wikliny	634	31058	2,6	5,7	Barlinek (podłogi drewniane), Swiss Krono (panele podłogowe i płyty drewniane), Danwood (domy prefabrykowane z drewna), Lasy Państwowe (drewno), Tarkett Polska (podłogi drewniane), Kronospan (panele podłogowe), Paged Sklejka (sklejki), Pfeleiderer Group (płyty pilśniowe, blaty), Homanit Polska (płyty drewnopochodne), Fibris (płyty pilśniowe), Polikat (drewniane stelaże łózkowe)
Gospodarka odpadami; odzysk surowców	610	25019	9,0	-3,3	Remondis, Alba, Był, PreZero, FBSerwis, Eneris, MPO, Lekaro, Ekoland, Novogoa
Pozostałe górnictwo i wydobywanie	182	6856	2,3	-3,1	Sektor złożony z małych przedsiębiorstw

Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych GUS i własnej metodologii

Handel hurtowy

Największy sektor polskiej gospodarki. Łączne obroty sięgają w nim 750 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego 26 proc. przypada na firmy małe, 30 proc. na średnie, a 44 proc. na duże. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 3,6 proc., czyli mniej niż średnia dla gospodarki. Na koniec 2020 r. w tym sektorze pracowało 408 tys. osób. Jest to sektor bardzo zróżnicowany pod względem branżowym. Znajdują się w nim zarówno specjalistyczne hurtownie branżowe, np. spożywcze, elektroniczne, metalowe, budowlane itd., jak i przedsiębiorstwa zajmujące się handlem niewyspecjalizowanym. Wśród największych firm znajdują się oddziały handlowe dużych producentów elektroniki czy żywności, jak Samsung, Ferrero, Unilever, lecz również firmy typowo dystrybucyjne, jak AB (elektronika i zabawki).

Handel detaliczny

Drugi największy sektor polskiej gospodarki (po handlu hurtowym). W 2020 r. łączne przychody tego sektora wyniosły prawie 379 mld zł (nie licząc firm mikro do 9 pracowników), z czego większość, bo 72 proc., przypadło na firmy duże (powyżej 250 pracowników), a na firmy małe i średnie po 14 proc. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 5,3 proc., czyli powyżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Handel detaliczny daje zatrudnienie największej liczbie pracowników ze wszystkich sektorów. Pracuje w nim 583 tys. osób, zatrudnionych w 4,5 tys. podmiotów (nie licząc firm mikro). W ramach tego sektora działają firmy zajmujące się sprzedażą detaliczną (w sklepach specjalistycznych i niespecjalistycznych), żywności, paliw, artykułów użytku domowego czy sprzętu RTV i AGD, lecz również paliw na stacjach benzynowych czy sprzedają prowadzoną na targach, straganach, a także w internecie. Do największych firm zajmujących się handlem detalicznym w Polsce należą: Jeronimo Martins, Lidl Polska, Eurocash, Lewiatan, Dino, Żabka, Castorama czy Rossmann.

Produkcja artykułów spożywczych

Trzeci największy sektor polskiej gospodarki (po handlu hurtowym i handlu detalicznym). W 2020 r. łączne przychody tego sektora wyniosły 235 mld zł (nie licząc firm mikro do 9 pracowników), z czego większość, bo aż 68 proc., przypadła na firmy duże (powyżej 250 pracowników). Firmy średnie generowały 24 proc. obrotu, małe – 8 proc. Między 2015 a 2020 r. średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła

4,8 proc., czyli więcej niż średnia dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w tym sektorze pracowało niemal 314 tys. osób, w prawie 2 tys. firm (nie licząc mikro). Sektor obejmuje m.in. produkcję, przetwarzanie, konserwowanie mięsa, wyrobów z mięsa, ryb, owoców, warzyw, produkcję olejów i tłuszczów, wytwarzanie wyrobów mleczarskich, produktów przemiału zbóż, skrobi i wyrobów skrobiowych, produkcję wyrobów piekarskich i mącznych, produkcję gotowych paszy i karmy dla zwierząt czy produkcję pozostałych artykułów spożywczych, jak cukier, kawa, herbata, przyprawy czy dania gotowe. Wśród największych firm z tego sektora znajdują się najwięksi producenci mięsa w Polsce: Animex, Sokołów, Gobarto czy Drosed, producenci wyrobów mleczarskich: Mlekovita, Polmlek, producent olejów i tłuszczów Kruszwica oraz cukru – Krajowa Spółka Cukrowa.

Budownictwo

To sektor, który w 2020 r. wygenerował obrót na poziomie 164 mld zł, w tym 25 proc. przypadło na małe firmy, 39 proc. na średnie, a 36 proc. na duże. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 1,9 proc. i była znacznie poniżej średniej dla gospodarki. Budownictwo jest drugim sektorem po handlu hurtowym, w którym na koniec 2020 r. działało najwięcej podmiotów – 4634. Zatrudnienie w nim znalazło 254 tys. osób. W sektorze tym działają firmy ogólnobudowlane i specjalistyczne w zakresie budownictwa oraz prac inżynierii lądowej i wodnej, które polegają na budowie obiektów budowlanych, a także na przebudowie, remoncie, rozbiórce lub montażu obiektów budowlanych. Do największych firm z tego sektora należą firmy zajmujące się budownictwem mieszkalnym, jak Dom Development i Echo Investment, oraz budownictwem infrastrukturalnym: Strabag, Mostostal, Polimex, Unibep czy Rafako.

Handel pojazdami

Sektor, który w 2020 r. miał ponad 157 mld zł przychodu (nie licząc firm mikro). 16 proc. przychodu wygenerowały małe firmy, 50 proc. – średnie, 34 proc. – duże. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 8,9 proc. i była drugą najwyższą (ex aequo z produkcją urządzeń elektrycznych) i ponad dwa razy wyższą od średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze pracowało prawie 78 tys. osób zatrudnionych w 1218 firmach (nie licząc firm mikro). Handel pojazdami obejmuje firmy zajmujące się sprzedażą hurtową i detaliczną pojazdów samochodowych, a także akcesoriów do pojazdów samochodowych,

z wyłączeniem motocykli. Do największych firm zajmujących się handlem pojazdami należą: Grupa Cichy-Zasada, Grupa PGP-IP, Grupa Plichta, Emil Frey Polska, Grupa Bemo czy Auto Lellek Group.

Motoryzacja

W 2020 r. sektor miał przychody o wartości prawie 154 mld zł, z czego zdecydowaną większość, bo 93 proc., wytworzyły duże firmy, na średnie przypadło 6 proc. przychodu, na małe – zaledwie 1 proc. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 6,4 proc. i była znacznie powyżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze pracowało prawie 196 tys. osób, zatrudnionych w 447 firmach. Sektor tworzą firmy zajmujące się produkcją pojazdów samochodowych, z wyłączeniem motocykli, produkcją nadwozi do pojazdów silnikowych, produkcją przyczep i naczep oraz produkcją części i akcesoriów do pojazdów silnikowych. Wśród największych firm motoryzacyjnych w Polsce są: Volkswagen Motor Polska, Mercedes-Benz, FCA Poland, Renault, Opel Manufacturing Polska, ZF Automotive Systems, Michelin, Wielton, Krone.

Przetwórstwo koksu i ropy

To sektor, który w 2020 r. wygenerował prawie 120 mld zł przychodu (nie licząc firm mikro), z czego 98 proc. przypadło na duże firmy zatrudniające powyżej 250 pracowników. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika jego rozwoju wynosiła 1 proc. i była najniższa wśród wszystkich analizowanych branż. Na koniec 2020 r. prawie 13,9 tys. jego pracowników było zatrudnionych w 32 przedsiębiorstwach. Sektor składa się z firm zajmujących się wytwarzaniem i przetwarzaniem koksu oraz produktów rafinacji ropy naftowej. Największe firmy z tego obszaru to: PKN Orlen, PGNiG, Lotos, BP Europe SE, Unimot, Shell Polska, Anwim i JSW Koks.

Produkcja wyrobów z metali

Łączne obroty w tym sektorze osiągnęły w 2020 r. 98 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego 12 proc. przypadło na firmy małe, 40 proc. na średnie, a 48 proc. na duże. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 5,5 proc. i była powyżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze pracowało prawie 225 tys. osób zatrudnionych w 2339 firmach. Jest to sektor bardzo zróżnicowany pod względem branżowym. Tworzą go firmy produkujące metalowe elementy konstrukcyjne, zbior-

niki, cysterny, pojemniki metalowe, broń i amunicję, a także zajmujące się obróbką metali oraz produkujące różne gotowe elementy metalowe: złącza, śruby, sprężyny, łańcuchy, narzędzia, sztucce. Wśród największych firm z tego sektora są: Stalprodukt, ArcelorMittal, Impexmetal, Bowim, Marcegaglia czy Grupa Kęty.

Produkcja wyrobów z tworzyw sztucznych

Łączne przychody tego sektora w 2020 r. wyniosły 95 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego ponad połowa (59 proc.) przypadła na firmy duże, 34 proc. na średnie, 8 proc. na małe (brak sumowania do 100 proc. może wynikać z zaokrągleń). Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 4,9 proc. i była powyżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w tym sektorze było 185 tys. osób zatrudnionych w 1272 przedsiębiorstwach. Od 2015 r. zatrudnienie wzrosło o prawie 24 tys. osób z analizowanych sektorów. Wśród największych firm zajmujących się produkcją wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych znajdują się m.in. Erg System, Bekuplast, Ciech Pianki, Technicolor Polska, Basell Orlen Polyolefins, Gruplast Gruba.

Produkcja urządzeń elektrycznych

To sektor, którego łączne obroty w 2020 r. wyniosły 92 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego zdecydowana większość (87 proc.) przypadła na duże firmy, na średnie 11 proc., na małe tylko 2 proc. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 8,9 proc. i była to druga najwyższa dynamika (ex aequo z handlem pojazdami) ze wszystkich analizowanych sektorów oraz ponad dwa razy wyższa niż średnia dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w tym sektorze pracowało 112 tys. osób, które były zatrudnione w 490 przedsiębiorstwach. Sektor ten jest bardzo zróżnicowany. Tworzą go firmy zajmujące się produkcją elektrycznych silników, prądnic, transformatorów, aparatury rozdzielczej, produkcją baterii i akumulatorów, produkcją izolowanych przewodów, kabli i sprzętu instalacyjnego, a także firmy zajmujące się produkcją elektrycznego sprzętu oświetleniowego czy sprzętu gospodarstwa domowego. Do największych firm z tego sektora należą m.in. Grupa Bosch, LG Electronics, BSH, Amica, Electrolux, Tokai COBEX, Husqvarna, Bitron Poland.

Produkcja chemiczna

Sektor ten w 2020 r. wygenerował 68 mld zł przychodu (nie licząc firm mikro), z czego większość (63 proc.) przypadło

na duże firmy, 30 proc. na średnie, a 7 proc. na małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wyniosła 1,4 proc. i była znacznie niższa od średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w tym sektorze pracowało 74 tys. osób, które były zatrudnione w 491 przedsiębiorstwach. Sektor jest bardzo zróżnicowany. Tworzą go firmy produkujące chemikalia, nawozy i związki azotowe, kauczuk syntetyczny, pestycydy i pozostałe środki agrochemiczne, a także farby, lakiery, kleje, mydła, detergenty, środki myjące i czyszczące czy wyroby kosmetyczne. Do największych firm z tego sektora należą: Grupa Azoty, Boryszew, Synthos, BASF Polska, Ciech, Bioagra, PCC Exol, Anwil.

Produkcja materiałów budowlanych

W 2020 r. sektor wygenerował łączny przychód w wysokości 62 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego większość (69 proc.) przypadła na duże firmy, 24 proc. na średnie, 7 proc. na małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wyniosła 5,7 proc. i była powyżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w tym sektorze pracowało 107 tys. osób zatrudnionych w 702 przedsiębiorstwach. Sektor tworzą firmy zajmujące się produkcją szkła, wyrobów ogniotrwałych, ceramicznych materiałów budowlanych, wyrobów z porcelany oraz gipsu, cementu, wapna, betonu. Do największych firm należą: Signify Poland, Saint-Gobain Innovative Materials, Press Glass, Lafarge, Cemex, Selena.

Produkcja metali

To sektor, który w 2020 r. miał przychody na poziomie 53 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego zdecydowana większość (82 proc.) przypadła na duże firmy, 15 proc. na średnie, 3 proc. na małe. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 2,8 proc. i była niższa od średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze tym pracowało 59 tys. osób zatrudnionych w 263 przedsiębiorstwach. Sektor tworzą firmy zajmujące się produkcją surowców, żelazostopów, żeliwa, stali, miedzi, wyrobów hutniczych, ale także rur i przewodów oraz produkcją metali szlachetnych i innych metali nieżelaznych. Do największych firm z tego sektora należą: KGHM, ArcelorMittal, Stalprodukt, Grupa Kęty, Ferrum, CMC Poland.

Produkcja maszyn i urządzeń

Sektor ten osiągnął łączny przychód w wysokości 45 mld zł w 2020 r. (nie licząc firm mikro). Ponad połowa przychodów (55 proc.) została wygenerowana przez duże firmy, 35 proc.

przez średnie, a 10 proc. przez małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wyniosła 1,7 proc. i była znacznie poniżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze tym pracowało prawie 107 tys. osób, które były zatrudnione w 906 przedsiębiorstwach. Sektor jest bardzo zróżnicowany. Tworzą go firmy: produkujące silniki i turbiny, z wyłączeniem silników lotniczych, samochodowych i motocyklowych, produkujące sprzęt i wyposażenie do napędu hydraulicznego i pneumatycznego, produkujące urządzenia chłodnicze i wentylacyjne, a także maszyny dla rolnictwa i leśnictwa oraz wszelkie maszyny specjalnego przeznaczenia. Do największych firm należą: Unia Group, Metaltech, Ponar Luban, Bolarus.

Produkcja papieru

Łączne przychody tego sektora osiągnęły prawie 44 mld zł w 2020 r. (nie licząc firm mikro). Podobnie jak w większości analizowanych sektorów, również w tym przypadku większość przychodów została wygenerowana przez duże firmy (68 proc.). Na średnie firmy przypadło 27 proc. przychodu, a na małe 5 proc. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 4,8 proc. i była powyżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze tym pracowało prawie 54 tys. osób, które były zatrudnione w 404 przedsiębiorstwach. Sektor ten tworzą firmy zajmujące się produkcją masy włóknistej, papieru i tektury oraz wyrobów z papieru i tektury. Do największych należą: Arctic Paper Kostrzyn, Mondi, International Paper Kwidzyn, Stora Enso, DS Smith Polska, Werner Kenkel.

Elektronika

Łączne przychody tego sektora osiągnęły 43 mld zł w 2020 r. (nie licząc firm mikro), z czego 81 proc. przypadło na duże firmy, 16 proc. na średnie, a 3 proc. na małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wyniosła 3 proc. i była poniżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze tym pracowało prawie 54 tys. osób, które były zatrudnione w 310 przedsiębiorstwach. Sektor jest bardzo zróżnicowany. Tworzą go producenci: komputerów i urządzeń peryferyjnych, sprzętu (tele) komunikacyjnego, elektronicznego sprzętu powszechnego użytku, lecz również zegarków, przyrządów pomiarowych, sprzętu elektromedycznego oraz instrumentów optycznych i sprzętu fotograficznego. Do największych firm należą: UMC Poland, Bitron Poland, Scanfil, Tyco Electronics, Lacroix Electronics.

Produkcja mebli

Sektor ten wygenerował przychody na poziomie 42 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego 74 proc. przypadło na duże firmy, 22 proc. na średnie, a 4 proc. na małe. W ostatnich pięciu latach średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 4,2 proc. i była zbliżona do średniego poziomu dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze pracowało 132 tys. osób zatrudnionych w 630 firmach. Do największych producentów mebli w Polsce należą: Black Red White, Forte, Grupa VOX, Nowy Styl Group, Meble Bodzio, Ikea Industry Poland.

Produkcja napojów

To jeden z mniejszych sektorów przetwórczych. Łączne obroty sięgają w nim ok. 35 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego zdecydowana większość, bo 84 proc., przypada na duże firmy, 14 proc. na średnie i tylko 2 proc. na małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła 1,2 proc. i była drugą najniższą wśród wszystkich analizowanych sektorów. Na koniec 2020 r. 119 podmiotów z tego sektora zatrudniało ok. 20 tys. pracowników. Wśród największych firm zajmujących się produkcją napojów znajdują się: Nestle (marka Nałęczowianka), Danone (Żywiec Zdrój), Muszynianka, Maspex, Hortex, Coca-Cola, Pepsi czy Krynica Vitamin.

Produkcja wyrobów z drewna

To sektor, który w 2020 r. osiągnął łączne przychody (nie licząc firm mikro) w wysokości 31 mld zł, z czego 62 proc. przypadało na firmy duże, 28 proc. na średnie, a 10 proc. na małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wyniosła 2,6 proc. i była poniżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze pracowało prawie 68 tys. osób zatrudnionych w 634 przedsiębiorstwach. Sektor tworzą firmy produkujące wyroby tartaczne, wyroby z drewna, korka, słomy, gotowe parkiety podłogowe oraz drewniane opakowania. Do największych firm należą: Barlinek, Swiss Krono, Danwood, Kronospan, Pflleiderer Group, Paged Sklejka.

Gospodarka odpadami

W 2020 r. łączny przychód był na poziomie 25 mld zł (nie licząc firm mikro). W przeciwieństwie do pozostałych sektorów największa część przychodu (47 proc.) była wygenerowana przez firmy średnie, nie zaś duże. Na duże firmy przypadło 36 proc. przychodu, a na małe – 17 proc. Choć sektor ten nie osiągnął bardzo wysokiego przychodu na tle innych, to średnioroczna dynamika rozwoju branży wynosiła aż 9 proc. w ciągu ostatnich pięciu lat i była najwyższą spośród wszystkich analizowanych sektorów. Była też ponad dwa razy wyższa niż średnia dla gospodarki (4,3 proc.). Sektor ten tworzą firmy zajmujące się zbieraniem odpadów, ich przetwarzaniem i unieszkodliwianiem oraz odzyskiem surowców. Do największych należą: Remondis, Alba, Suez, Eneris, MPO, Ekoland.

Górnictwo inne niż węglowe

To najmniejszy z analizowanych sektorów. Łączne przychody w 2020 r. wyniosły 6,8 mld zł (nie licząc firm mikro), z czego 37 proc. przypadło na firmy duże, 48 proc. na średnie, a 15 proc. na małe. Między rokiem 2015 a 2020 średnioroczna dynamika rozwoju branży wyniosła 2,3 proc. i była znacznie poniżej średniej dla gospodarki (4,3 proc.). Na koniec 2020 r. w sektorze pracowało 14 tys. osób, które były zatrudnione w 182 przedsiębiorstwach. Sektor ten tworzą firmy zajmujące się wydobywaniem kamienia, piasku i gliny, a także minerałów dla przemysłu chemicznego oraz do produkcji nawozów.

BENEFICJENCI POPYTU GENEROWANEGO PRZEZ TRANSPORT DROGOWY

Można wymienić sześć branż, dla których transport drogowy jest bardzo istotnym klientem, generującym popyt na nowe usługi – produkcja energii, produkcja sprzętu transportowego, finanse, technologie ICT, logistyka i zarządzanie nieruchomościami.

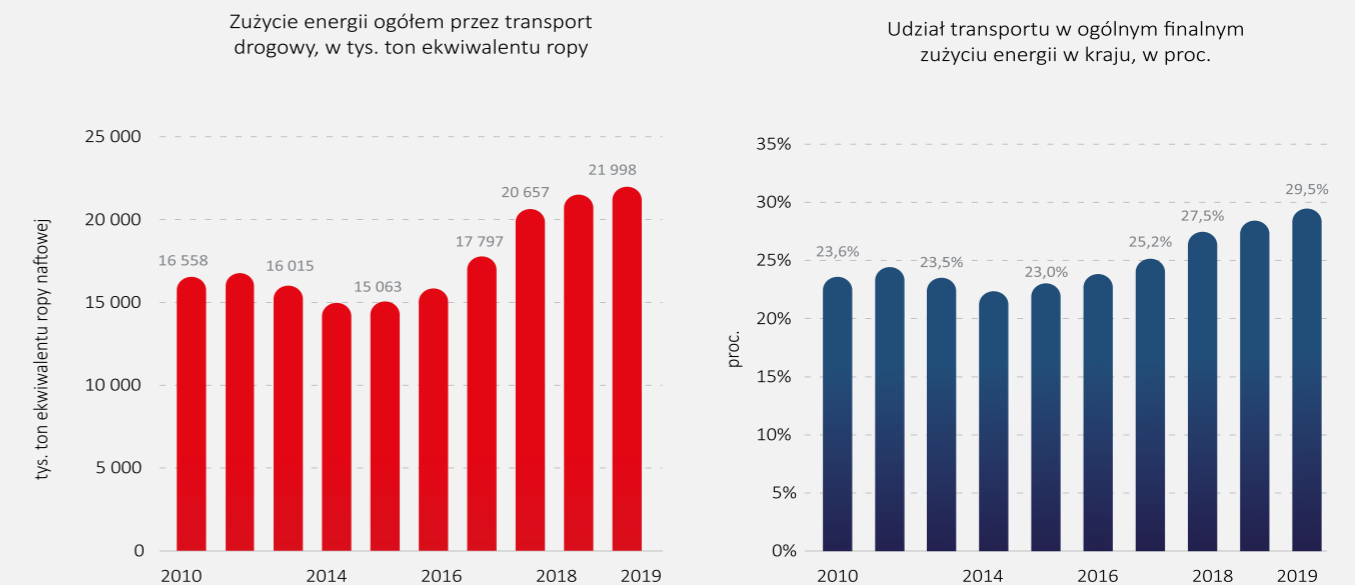
Rynek zamówień na produkty i usługi tych branż generowany przez transport drogowy towarów sięga 50 mld zł rocznie (z uwzględnieniem kosztów leasingu, a nie pełnych kosztów nakładów inwestycyjnych na sprzęt transportowy). Szacunek ten jest oparty na danych zawartych w tablicy wykorzystania dóbr i usług, pokazującej przepływy międzygałęziowe w polskiej gospodarce. Rozwój i transformacja transportu będą tworzyć rynek, który może być istotnym kołem zamachowym dla rozwoju nowoczesnych usług energetycznych, cyfrowych, logistycznych. Ważne jest, by kreatorzy polityki

gospodarczej dostrzegli te możliwości i potrafili wesprzeć działania branż poprzez sprzyjające regulacje, rozwiązania podatkowe, granty na innowacje i koordynację.

Paliwa i energia

Transport drogowy jest największym konsumentem energii, w tym zwłaszcza energii pochodzącej z produktów ropopochodnych. W 2019 r. branża (transport towarów i pasażerów łącznie – tylko takie dane są dostępne; transport drogowy towarów jest jednak branżą trzykrotnie większą pod względem przychodów i podobna różnica występuje w zużyciu energii) zużyła 22 mln ton ekwiwalentu ropy energii (ekwiwalent ropy to miara pozwalająca na porównanie zużycia między różnymi źródłami energii; tona ekwiwalentu ropy oznacza taką ilość energii, jaka możliwa jest do uzyskania

Wykres 31. Zużycie energii przez transport drogowy w Polsce



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

z tony ropy, bez względu na źródło), z czego 21 mln ton przy-
padało na produkty ropopochodne. Zużycie energii przez
transport drogowy stanowiło w 2019 r. 29 proc. krajowego
zużycia finalnego energii, wobec 23 proc. w 2010 r.

W ciągu minionej dekady zużycie energii przez transport
drogowy rośnie w średnim tempie 3,2 proc. rocznie, wobec
2,3 proc. wzrostu dla sektora przemysłowego i -2,3 proc. dla
sektora gospodarstw domowych. Tym samym transport jest
nie tylko największym źródłem popytu, lecz również najważ-
niejszym czynnikiem generującym wzrost popytu na energię.

Jednocześnie zmiany w polityce klimatycznej i preferencjach
klientów sprawiają, że rośnie presja na transformację ener-
getyczną branży transportu drogowego. Zgodnie ze wstęp-
nymi propozycjami z pakietu Fit for 55 transport drogowy

zostanie w tej dekadzie włączony do europejskiego systemu
handlu emisjami ETS.

Przyrost zużycia energii z paliw kopalnych w transporcie bę-
dzie musiał zostać zahamowany, co będzie wymagało nie
tylko wysiłku inwestycyjnego firm transportowych, lecz rów-
nież transformacji po stronie dostawców energii. Odpowie-
dzialność za transformację spoczywa na wszystkich uczest-
nikach łańcucha dostaw. Transport będzie potrzebował
nowych źródeł energii, m.in. elektrycznej i wodorowej, co
stworzy dla producentów paliw i energii zapotrzebowanie
na rozwój oferty związanej z punktami ładowania baterii czy
dostawami wodoru. Zgodnie z przewidywaniami rynkowymi
do skokowego wzrostu zapotrzebowania na tego typu usługi
dojdzie szczególnie w latach 2025–2030.

Produkcja sprzętu i części

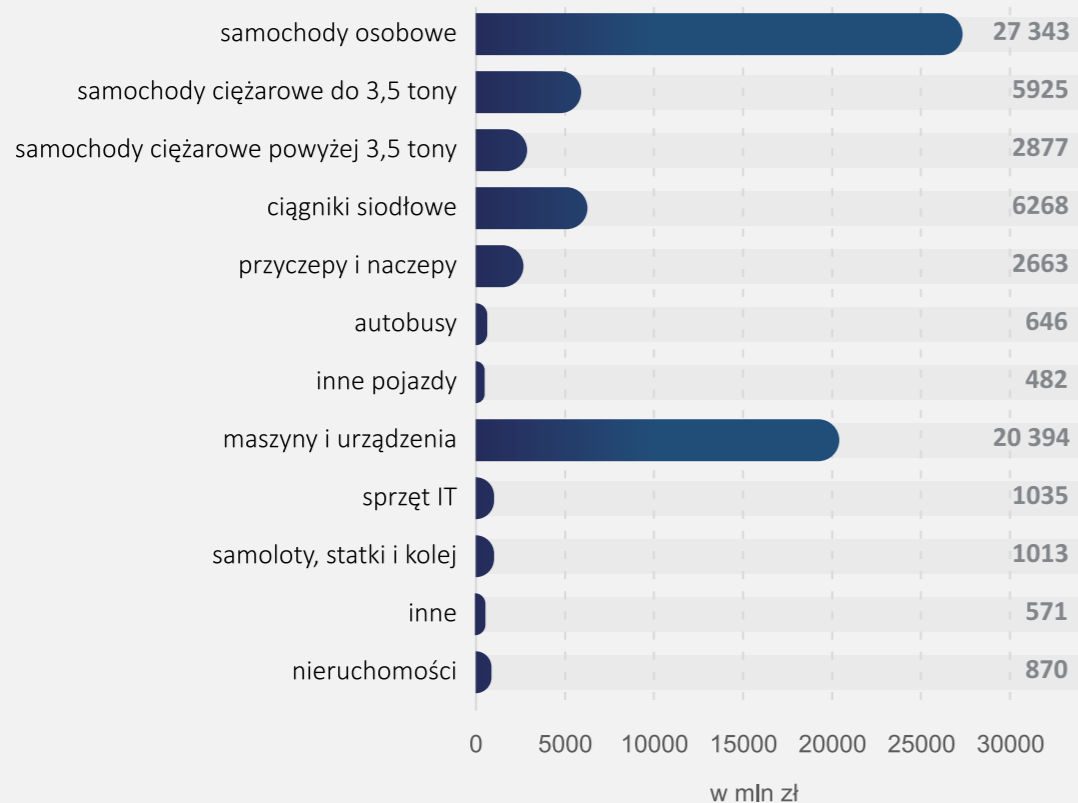
W ciągu pięciu lat do 2019 r. w Polsce rejestrowano średnio-
rocznie ok. 21 tys. nowych samochodów ciężarowych, 29
tys. naczepek i 15 tys. przyczep. Pod względem rejestracji sa-
mochodów Polska zajmowała trzecie miejsce w Unii Euro-
pejskiej (po Niemczech i Bułgarii), a pod względem naczepek
– drugie miejsce (po Niemczech). Szczególnie duży popyt
jest generowany na naczepek, co wynika z rosnącej roli Polski
w europejskich przewozach drogowych cross-trade i kabota-
żowych. Z tego też powodu w Polsce rozwinęła się na dużą
skalę produkcja naczepek i przyczep, której wartość w 2020 r.
sięgnęła 3 mld zł, co odpowiadało za 10 proc. całej unijnej
produkcji w tej branży. Jeszcze większe znaczenie ma polska
branża produkcji części dla motoryzacji (bez rozróżniania na
części dla aut osobowych i ciężarowych), której produkcja
sięgnęła w 2020 r. 25 mld zł, co odpowiadało za 11 proc.
produkcji w całej Unii Europejskiej.

Transformacja transportu stwarza szanse, by jeszcze pod-
nieść pozycję Polski w europejskim systemie produkcyjnym.
To z Polski będzie pochodziła bardzo duża część popytu na
nowe rodzaje pojazdów. Polityka gospodarcza w obszarze
przyciągania inwestycji zagranicznych powinna wykorzysta-
wać ten argument, zachęcając zagranicznych producentów
do budowania fabryk w Polsce.

Finanse

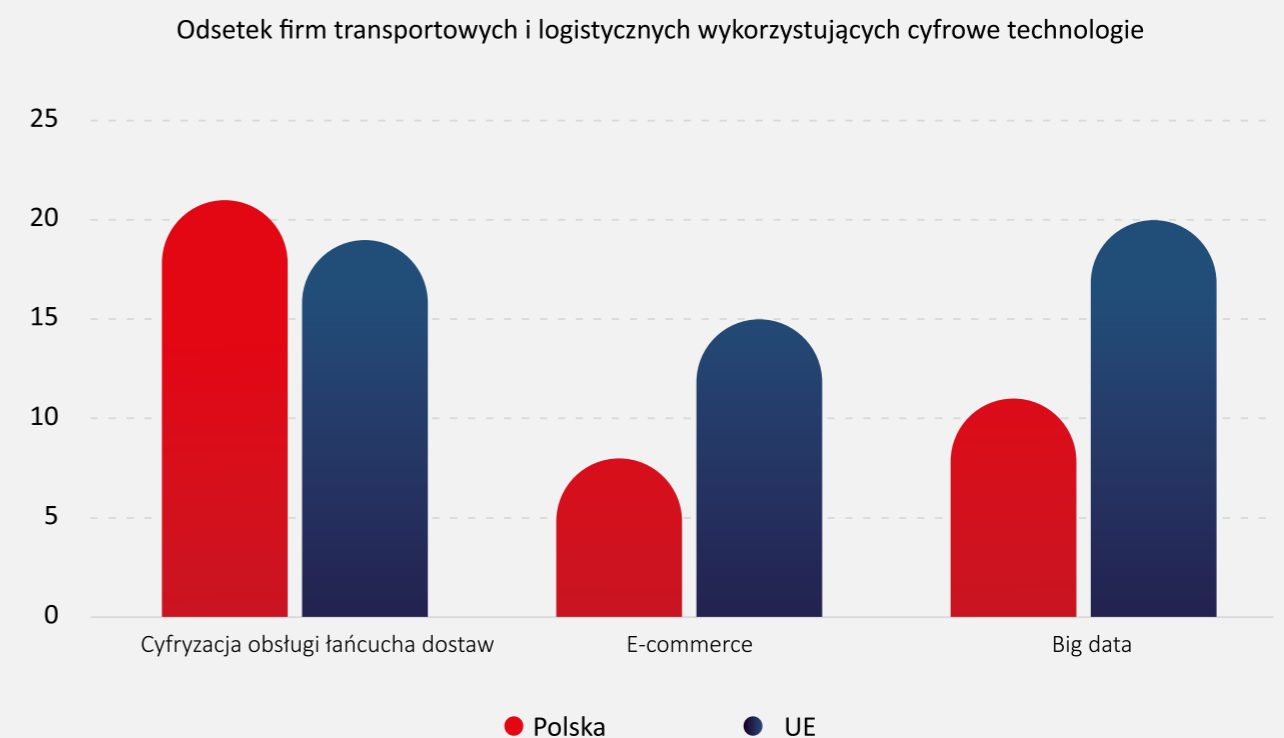
Cały sektor transportu i magazynowania posiada zadłużenie
z tytułu kredytów i pożyczek w wysokości 5,6 mld zł (dane na
koniec 2020 r.), co odpowiada za zaledwie 2,9 proc. zadłuże-
nia przedsiębiorstw w Polsce. To niedużo, biorąc pod uwagę,
że sektor ten odpowiada za ok. 6 proc. polskiego PKB. Jed-
nak największe znaczenie w finansowaniu logistyki, a szcze-
gólnie transportu drogowego, ma nie tyle kredyt, ile leasing.
Finansowanie pojazdów ciężarowych, łącznie z pojazdami

Wykres 32. Struktura finansowania leasingowego w Polsce w 2020 r.



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych Związku Polskiego Leasingu

Wykres 33. Wykorzystanie technologii przez firmy z sektora transportu i magazynowania w 2020 r.



Źródło: TLP, SpotData, opracowanie własne na podstawie danych Eurostat

dostawczymi do 3,5 tony, wyniosło tylko w 2020 r. 18,4 mld zł, co stanowiło 26 proc. całego finansowania leasingowego w kraju. Największy udział w leasingu pojazdów ciężarowych mają ciągniki siodłowe, które odpowiadają za 34 proc. finansowania udzielonego w 2020 r. Pojazdy dostawcze o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony odpowiadają za 33 proc. finansowania, naczepy za 14 proc., samochody ciężarowe o dmc powyżej 3,5 tony za 16 proc. Przyspieszająca wymiana floty i rosnący popyt na usługi transportu po pandemii w naturalny sposób będą generować coraz większe zapotrzebowanie na usługi leasingowe.

Usługi telekomunikacyjne i informatyczne

Inną branżą, która dzięki transportowi drogowemu i całemu sektorowi logistyki zyskuje coraz większe rynki zbytu, są dostawcy usług ICT – internetowych i telekomunikacyjnych (ang. ICT – internet and computer technologies). Wartość usług telekomunikacyjnych i informatycznych dostarczanych sektorowi transportu i magazynowania wynosi 2,9 mld zł, co odpowiada za ok. 4 proc. krajowych przychodów sektora od klientów biznesowych. A możliwości rozwoju współpracy z sektorem transportu są ogromne. Polski transport już na sporą skalę wykorzystuje narzędzia cyfrowe w łańcuchach dostaw (m.in. elektroniczne fakturowanie, zamówienia, rozliczenia, kontrola dostaw itd.), ale nadal ma wiele do nadrobienia w obszarze wykorzystania technologii big data czy przechodzenia na platformy cyfrowe. W najbliższych latach będzie się to zmieniało, ponieważ szybko rośnie zapotrze-

bowanie na cyfrowe narzędzia pomiaru aktywności floty, do których potrzebne będą technologie big data i usługi chmury. A platformy cyfrowe, po słabym starcie, będą powoli zyskiwały na znaczeniu. Jest wiele firm w kraju, które dzięki temu popytowi mogą zbudować swoją pozycję rynkową, dającą im później szansę na ekspansję międzynarodową.

Magazynowanie

W 2020 r. powierzchnia magazynów w Polsce wynosiła 20,5 mln mkw. – wynika z danych Axi Immo. To oznacza, że w ciągu zaledwie pięciu lat wzrosła ponaddwukrotnie (z ok. 9 mln mkw. w 2015 r.), co daje średnioroczną stopę wzrostu na poziomie 18 proc. Tym samym rynek magazynowy jest najbardziej dynamicznym segmentem nieruchomości komercyjnych w Polsce.

Magazynowanie jest częścią szeroko pojętego sektora transportu i magazynowania, ale patrząc z węższej perspektywy, warto dostrzec, jak dynamiczny rozwój branży transportu i branży magazynowania napędzają się nawzajem. Obie branże korzystają na wzroście znaczenia Polski jako hubu produkcyjnego i logistycznego dla Niemiec. Rozwój transportu jest możliwy dzięki rosnącemu zapleczu magazynowemu, a wzrost powierzchni magazynowej następuje dzięki szerokiej dostępności konkurencyjnej oferty usług transportowych.



SŁOWO WSTĘPNE NA TEMAT BADANIA

Najważniejsze trendy i wyzwania zostały zdiagnozowane na podstawie wywiadów z przedstawicielami największych firm na rynku oraz badania ilościowego przeprowadzonego przez TLP i SpotData wśród firm transportowych. Badanie zostało przeprowadzone w dniach 6–21 września 2021 r. metodą CAWI, a w nim udział wzięło 116 osób pracujących w branży TSL. Wyniki badania są przedstawione w kolejnych podrozdziałach.

Największymi wyzwaniami, z którym muszą się zmierzyć firmy transportowe w ciągu najbliższych kilku lat, są brak pracowników oraz Pakiet Mobilności. Odpowiedzią na brak pracowników może być fragmentacja łańcucha dostaw, rozwój transportu intermodalnego czy technologii pojazdów autonomicznych. Pakiet Mobilności spowoduje zaś konieczność funkcjonowania przy znacznie wyższych kosztach i może doprowadzić do większej konsolidacji na rynku.

Z kolei w perspektywie 5–10 lat największym wyzwaniem może się stać przedstawiony przez Komisję Europejską pakiet Fit for 55, który wymusi potężne zmiany technologiczne, wywrze presję na szybki rozwój floty pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Aż trzy czwarte firm transportowych planuje zainwestowanie w nowe pojazdy czy naczepy w ciągu najbliższych pięciu lat. Zmiany środowiskowe na-

stępują również pod wpływem klientów. 62 proc. badanych firm przyznaje, że klienci wymagają od firm transportowych spełnienia przez nie najwyższych norm środowiskowych jako jednego z warunków wyboru w przetargu.

W zakresie dostosowań technologicznych firmy upatrują większą nadzieję w paliwie wodorowym niż w bateriach elektrycznych. Ale zmiany technologiczne to dużo więcej niż nowe źródła energii. Technologia, która według badanych najszybciej znajdzie szerokie zastosowanie rynkowe w ciągu najbliższych pięciu lat, to rozwinięta telematyka i live-tracking, czyli śledzenie pojazdów w czasie rzeczywistym. Tym samym cyfryzacja coraz mocniej zmienia transport.

Nie oznacza to jednak, że nowe modele biznesowe, oparte na technologiach, łatwo i szybko zrewolucjonizują rynek. Badani nie przewidują, by uberyzacja usług szybko i głęboko zmieniła rynek oraz zagraziła firmom transportowym. Choć platformizacja usług będzie istotnym trendem rozwijającym się w dwóch kierunkach – z jednej strony platformy łączące zamawiających i przewoźników będą służyły do zleceń ad hoc dla dużych i małych firm, pozwalając lepiej zarządzać przebiegami floty, z drugiej zaś platformy będą formą organizacji nowoczesnych usług cyfrowych.

SPADEK PODAŻY PRACOWNIKÓW I REAKCJE PRZEDSIĘBIORSTW

Kluczowym wyzwaniem, z którym muszą się zmierzyć firmy transportowe w ciągu najbliższych pięciu lat, jest brak pracowników. W badaniu TLP i SpotData zrealizowanym na potrzeby raportu to właśnie brak pracowników, na równi z Pakietem Mobilności, został uznany za największy problem dla firm.

Problemy związane z niską dostępnością kierowców będą się pogłębiać w najbliższych latach. Wpływ na to mają zmiany demograficzne i społeczno-kulturowe. Społeczeństwo się starzeje. Coraz więcej kierowców odchodzi na emeryturę i nie ma kto ich zastąpić. Na rynek pracy wchodzi coraz mniej młodych osób, a ich styl życia się zmienia. Praca kierowcy, mimo że jest dobrze płatna, jest ciężkim zajęciem, wymagającym częstego przebywania poza domem. Młodzi ludzie nie chcą już pracować w takiej formule i spędzać nawet po kilka tygodni w trasie. Dla pracowników coraz bardziej liczy się czas wolny i utrzymanie równowagi między życiem prywatnym a zawodowym.

Branża transportowa w Polsce odnotowała wyraźne przyspieszenie w drugiej połowie 2020 r. Biorąc pod uwagę ożywienie gospodarcze w Europie po pandemii COVID-19, rosnącą specjalizację w ramach łańcuchów dostaw, umacniającą się rolę Polski jako centrum produkcji i dystrybucji oraz zmiany w specyfice handlu poprzez przesunięcie popytu w stronę e-commerce, można się spodziewać rosnącego zapotrzebowania na usługi polskiej branży transportu drogowego towarów w najbliższych latach. Tym bardziej brak pracowników jest poważnym problemem, ponieważ bez nich branża nie jest w stanie odpowiedzieć na rosnący popyt na jej usługi i na perspektywiczny rozwój.

Według badania TLP i SpotData przeprowadzonego na potrzeby tego raportu to właśnie brak pracowników, na równi z Pakietem Mobilności, jest największym problemem dla firm, z którym będą się musiały zmierzyć w ciągu najbliższych pięciu lat. Odpowiedź ta uzyskała średnią ocenę wynoszącą 8,1 w skali 1–10, gdzie 1 oznaczał bardzo mały problem, a 10 – bardzo duży problem. Na kolejnych miejscach znalazły się regulacje UE dotyczące emisji spalin i pakiet Fit

Wykres 34. Ocena rangi zdarzeń, z którymi będzie się musiała zmierzyć firma, w której Pan/Pani pracuje, w ciągu najbliższych 5 lat



Źródło: TLP, SpotData

for 55 (średnia 6,1) oraz nieuczciwa konkurencja (średnia 6). Najmniejsze wyzwanie firmy upatrują w nowej konkurencji ze strony dużych graczy, takich jak Amazon czy Uber.

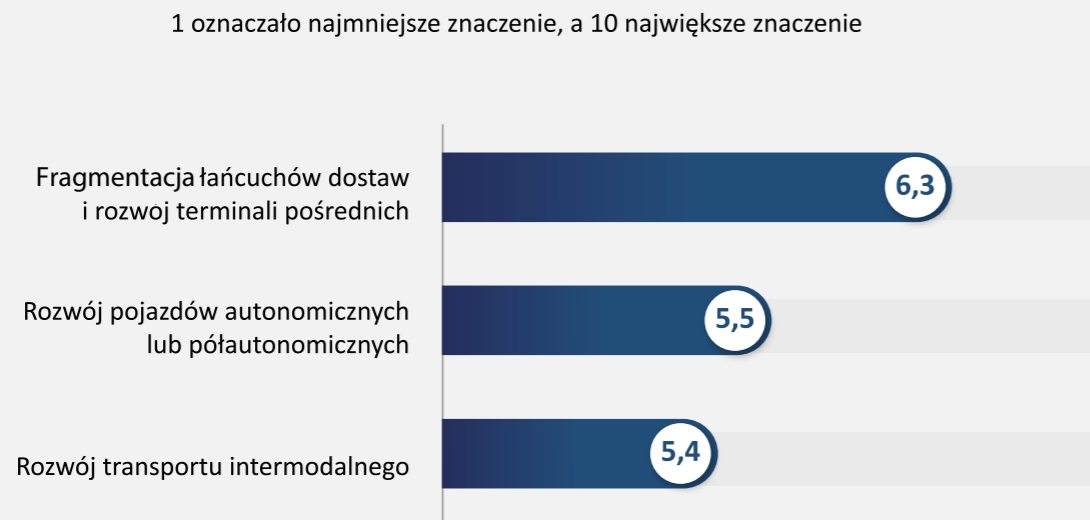
Branża transportowa będzie się musiała dostosować do rosnącego zapotrzebowania na świadczone przez nią usługi przy zmniejszającej się liczbie rąk do pracy. Według przedstawicieli firm transportowych biorących udział w badaniu TLP i SpotData najważniejszym kierunkiem dostosowania rynku do braku pracowników w ciągu najbliższych 5–10 lat będzie fragmentacja łańcucha dostaw i rozwój terminali pośrednich. Średnia ocena tego kierunku w skali 1–10 to 6,3. Kolejne dwie odpowiedzi uzyskały prawie taki sam wynik: rozwój pojazdów autonomicznych i półautonomicznych – średnia 5,5 i rozwój transportu intermodalnego – 5,4.

a) Fragmentacja łańcucha dostaw i rozwój terminali pośrednich, zwiększenie roli transportu intermodalnego

Fragmentacja łańcucha dostaw i rozwój transportu intermodalnego mają wiele zalet. Jedną z ważniejszych, w kontek-

ście trudności z zatrudnianiem pracowników, którzy nie chcą pracować wiele tygodni w trasie, jest możliwość reorganizacji czasu pracy kierowców tak, by mogli pracować na krótszych odcinkach. Przewóz ładunku na całej trasie odbywa się bowiem z wykorzystaniem np. kontenera lub nadwozia wymiennego, który jest przeładowywany z jednego rodzaju transportu na inny, najczęściej z pojazdu ciężarowego na pociąg. Dany kierowca pracuje zatem nie na całej długiej trasie przejazdu ładunku, lecz na konkretnym odcinku do portu przeładunkowego czy terminali pośrednich. Aby transport intermodalny mógł się rozwijać, konieczne są duże inwestycje w budowę linii kolejowych oraz hubów przeładunkowych. Takie inwestycje są jednak rozłożone na wiele lat i mogą mieć miejsce tylko przy wsparciu władz państwowych i samorządowych. Można się spodziewać, że znaczna część środków z nowych funduszy unijnych będzie przeznaczona na ten właśnie cel, tym bardziej że transport intermodalny wpisuje się politykę ograniczenia emisji spalin. Transport intermodalny nie zastąpi transportu drogowego, jednak jego rola będzie się zwiększała w najbliższych latach.

Wykres 35. Średnia ocena najważniejszych kierunków dostosowania rynku do braku pracowników w najbliższych 5-10 latach



Źródło: TLP, SpotData

b) Rozwój pojazdów autonomicznych i półautonomicznych

Z jednej strony od lat słyhać obawy, że samochody autonomiczne pozbawią pracy tysiące osób, lecz z drugiej to właśnie brak pracowników przyspiesza zmiany technologiczne w tym kierunku. Firmy potrzebują pojazdów autonomicznych, by nadal móc dostarczać towary przy mniejszej liczbie osób, która chce wykonywać zawód kierowcy.

Ze względu na ograniczenia prawne i infrastrukturalne oraz kontrowersje społeczne pojazdy w pełni autonomiczne nie pojawią się na europejskich drogach tak szybko jak w Stanach Zjednoczonych Ameryki, gdzie zagęszczenie ruchu jest znacznie mniejsze, a prawo bardziej sprzyja nowinkom technologicznym. W Teksasie już jeżdżą autonomiczne ciężarówki na niektórych odcinkach, a autonomiczne pojazdy dostarczają pizzę zamówioną z popularnej sieci.

Dużym ułatwieniem dla branży mogłoby być już obecnie wykorzystanie pojazdów autonomicznych do transportu między hubami przeładunkowymi i na ostatniej mili. Udałoby się minimalnie wypełnić lukę związaną z brakiem pracowników.

Innym rozwiązaniem mogłoby być wykorzystanie pojazdów autonomicznych w konwojach, w których pierwszy i ostatni pojazd jest prowadzony przez kierowcę, natomiast środkowe kilka pojazdów porusza się autonomicznie. W ten sposób można rozwiązać kwestie prawno-moralne odpowiedzialności za ewentualny wypadek. Do takich konwojów jednak potrzebna byłaby rozbudowana infrastruktura.

Pewnym zaskoczeniem jest zatem to, że co trzeci przedstawiciel branży TSL (37 proc.) uważa, iż samochody w pełni autonomiczne na szeroką skalę upowszechnią się w ciągu najbliższych pięciu lat, natomiast o upowszechnieniu samochodów częściowo autonomicznych w konwojach w tym samym okresie myśli tylko 16 proc. respondentów. Porównując te wyniki, można dojść do wniosku, że myśląc o szerokim

rynkowym zastosowaniu pojazdów autonomicznych, część przedstawicieli branży uwzględniła autonomiczne pojazdy wykonujące przewozy między hubami i przewozy ostatniej mili, a niekoniecznie pojazdy przewożące ładunki na złożonych międzynarodowych trasach. Jednak bez względu na powody udzielanych odpowiedzi wśród respondentów widać dużą dozę technologicznego optymizmu.

Odpowiedzią na brak kierowców może być również:

c) zwiększenie dopuszczalnych wymiarów pojazdów i masy przewożonego towaru

Dopuszczenie długich na 25 m zespołów pojazdów pozwala na przewożenie większej objętości towaru o ok. 30-50 proc. Dzięki temu do przewiezienia takiej samej objętości będzie potrzebna mniej pracowników. Takie długie zestawy są już dopuszczone w kilku krajach europejskich: w Holandii, Szwecji czy Finlandii.

Rozwiązaniem jest też zwiększenie masy przewożonego ładunku. Obecnie w różnych krajach UE te dopuszczalne wielkości są różne. Oba ww. rozwiązania wymagają zmiany prawa na szczeblu krajowym, a docelowo na unijnym.

d) reorganizacja czasu pracy kierowców

Firmy, chcąc zatrudnić nowych kierowców oraz utrzymać obecnych, będą musiały stać się bardziej elastyczne i dostosować się do zmieniających się oczekiwań. Przykładem może być zmiana systemu pracy z modelu 3–4 tygodnie w trasie i tydzień w domu na model naprzemienny typu 2 tygodnie w trasie i 2 tygodnie w domu, czy tydzień w trasie i tydzień w domu.

e) technologia ułatwiająca pracę kierowcy

Praca kierowcy powinna się stać mniej uciążliwa, a oferowane warunki przewozu bardziej bezpieczne i przyjazne, co powinno zachęcić więcej młodych ludzi do tego zawodu. Może się tak stać dzięki technologiom usprawniającym pracę. Mogą to być systemy ułatwiające załadunek i wyładunek. Do całkowitej automatyzacji tych procesów na szeroką skalę branża podchodzi sceptycznie. Zaledwie 9 proc. przedstawicieli sektora TSL biorących udział w badaniu widzi szansę na automatyzację pracę załadunkowej i rozładunkowej w tym najbliższym pięcioletnim okresie, a z kolei 28 proc. nie dostrzega w ogóle szans na jej szerokie upowszechnienie.

Innym rozwiązaniem, które może się pojawiać w przyszłości, a które bardzo usprawniłoby pracę zwłaszcza kierowców kurierów, mógłby być system kodów kreskowych na wzór występującego w pralniach w centrach handlowych, który wydaje odpowiednią paczkę z pojazdu bez konieczności całego jego przeszukiwania.

f) zmiana sposobu zarządzania kadrami w firmach

Serce firmy transportowej stanowią kierowcy. Chcąc ich zatrzymać i zdobyć ich lojalność, firmy powinny większy nacisk położyć na szkolenia, wsparcie psychologiczne oraz kształcenie umiejętności miękkich, w tym komunikacji między sobą, klientami i komunikacji międzykulturowej, a także umiejętności rozwiązywania problemów czy zachowania się w sytuacjach stresowych itd.

Obecnie około połowy firm podejmuje działania w celu podniesienia jakości przyszłej kadry. 47 proc. ma rozwinięty system szkoleń wewnętrznych, 10 proc. współpracuje z uczelniami wyższymi, 8 proc. ze szkołami wyższymi. Połowa firm

Wykres 36. Czy firma, w której Pan/Pani pracuje, podejmuje działania w celu podniesienia jakości przyszłej kadry?



Źródło: TLP, SpotData

NOWE REGULACJE I PAKIET MOBILNOŚCI

Pakiet Mobilności, na równi z brakiem pracowników, będzie największym wyzwaniem dla firm transportowych w ciągu najbliższych pięciu lat. Ze względu na rosnące koszty może on doprowadzić do szybszej konsolidacji rynku.

Przepisy regulujące czas jazdy i odpoczynku kierowców zawarte w Pakiecie Mobilności obowiązują od sierpnia 2020 r. Kolejne zmiany, które bardzo dotkną szczególnie firmy zajmujące się transportem międzynarodowym, obowiązują od 2 lutego 2022 r. Od tego dnia kierowcy, których praca podlegać będzie przepisom o pracownikach delegowanych, powinni otrzymać wynagrodzenie w wysokości równej wynagrodzeniu miejscowych pracowników w państwie

przyjmującym, w którym wykonują pracę. Przepisom o delegowaniu podlega praca wykonywana podczas przewozów cross-trade i w kabotażu, stanowiących ok. 38 proc. międzynarodowej pracy przewozowej polskich przewoźników. Z delegowania wyłączony jest transport dwustronny do i z Polski oraz odcinki tranzytowe innych przewozów.

Zgodnie z nowymi przepisami nie ma możliwości zaliczenia należności z tytułu podróży służbowych (delegacji) składających się z diety i ryczałtu noclegowego na poczet wynagrodzenia za pracę za granicą. Szacuje się, że należności te stanowiły 50–75 proc. miesięcznej wypłaty netto kierowcy. Nowe przepisy mogą zatem spowodować, że koszty zatrudnienia kierowcy w Polsce staną się porównywalne lub nawet wyższe od kosztów zatrudnienia kierowców za granicą, np. w Niemczech.

Wykres 37. Jaki będzie prawdopodobny wpływ Pakietu Mobilności na firmę, w której Pan/Pani pracuje?



Źródło: TLP, SpotData

Dla niektórych firm problemem może się okazać realizacja obowiązku organizowania przewozów w taki sposób, aby pojazdy wykorzystywane w przewozach międzynarodowych wracały do jednej z baz eksploatacyjnych w państwie siedziby danej firmy przynajmniej w ciągu ośmiu tygodni od chwili jego opuszczenia. Obowiązek ten, wynikający z Pakietu Mobilności, jest w kontrze do innych przepisów unijnych, które mają na celu ochronę klimatu, ponieważ częstsze powroty pojazdów do bazy przyczynią się do zwiększenia liczby pustych przebiegów, a tym samym zwiększenia emisji CO₂.

Kolejnym utrudnieniem dla firm mogą się stać wynikające z Pakietu Mobilności wymagania dotyczące kabotażu. Zgodnie z nowymi przepisami firmy będą mogły nadal wykonać maksymalnie trzy kabotaże w ciągu siedmiu dni przy użyciu tego samego pojazdu, ale po zakończeniu ostatniego dozwolonego przewozu kabotażowego kolejny będzie można wykonać dopiero po upływie czterech dni (tzw. cooling off period), tym samym pojazdem i w tym samym państwie członkowskim. Rozwiązania te prawdopodobnie przyczynią się do ograniczenia przychodów firm transportowych specjalizujących się głównie w przewozach kabotażowych.

Przedstawiciele branży TSL, którzy wzięli udział w badaniu na potrzeby raportu, są świadomi problemów wynikających z Pakietu Mobilności. W skali od 1 do 10, gdzie 1 oznacza bardzo mały problem, a 10 bardzo duży problem, Pakiet Mobilności, ex aequo z brakiem kierowców uzyskał najwyższą średnią odpowiedź na poziomie 8,1.

Według zdecydowanej większości badanych (76 proc.) prawdopodobnym skutkiem Pakietu Mobilności będzie dalsze funkcjonowanie firmy, lecz przy zwiększonych kosztach. Prawie co dziesiąta osoba (9 proc.) sądzi, że firma, w której pracuje, zarejestruje swoją działalność poza Polską, a 6 proc. uważa, że firma skupi się głównie na transporcie krajowym.

Według 6 proc. Pakiet Mobilności nie będzie miał istotnego wpływu na funkcjonowanie firmy. Pojawiły się też pojedyncze odpowiedzi (po 1 proc.), że firma zostanie przejęta lub to ona przejmie inną firmę albo zacznie rozwijać nowe kierunki działalności poza UE.

Większe firmy, posiadające duże doświadczenie i stabilną pozycję na rynku usług transportowych już teraz wypłacają wyższe wynagrodzenia swoim kierowcom niż małe firmy. Tym samym wzrost kosztów pracy w dużych firmach może być mniejszy niż u pozostałych przewoźników. Mniejszym firmom trudniej będzie przetrwać wzrost kosztów pracy na klienta, ustalić prawidłowo na podstawie zagranicznych regulacji wysokość wynagrodzenia kierowców, a także zapewnić obsługę administracyjną zadań związanych z delegowaniem. To może doprowadzić do zwiększonej konsolidacji na rynku. Z jednej strony część mniejszych firm może przestać funkcjonować lub zrezygnuje z przewozów cross-trade i kabotażowych, a skupi się głównie na trasach krajowych lub przewozach bilateralnych. Z drugiej zaś strony niektóre firmy mogą zmienić profil swojej działalności lub zająć się przewozami obsługującymi np. kierunki wschodnie czy jedwabny szlak. Możliwości w tym zakresie są jednak ograniczone.

Sposobem na realizację dotychczasowej pracy przewozowej w cross-trade lub kabotażu może być przeniesienie działalności firmy transportowej z Polski do innego kraju, co jest jednak skomplikowane. Aby miało to sens w kontekście nowych regulacji Pakietu Mobilności, musiałyby dotyczyć przeniesienia całej bazy, a nie tylko biura. Firmami, które zdecydują się na ten krok, będą prawdopodobnie głównie największe, w tym te z kapitałem zagranicznym, posiadające już bazy w innych krajach. Jeśli w konsekwencji Pakietu Mobilności faktycznie część firm przeniesie swoją działalność w ww. sposób, to będzie to ze szkodą dla polskiej gospodarki narodowej oraz dla budżetu państwa.

ZMIANY ŚRODOWISKOWE I PAKIET FIT FOR 55

Przedstawiony przez Komisję Europejską pakiet Fit for 55 wywrze presję na szybki rozwój floty pojazdów nisko- i zeroemisyjnych. Aż trzy czwarte firm transportowych planuje zainwestowanie w nowe pojazdy w ciągu najbliższych pięciu lat.

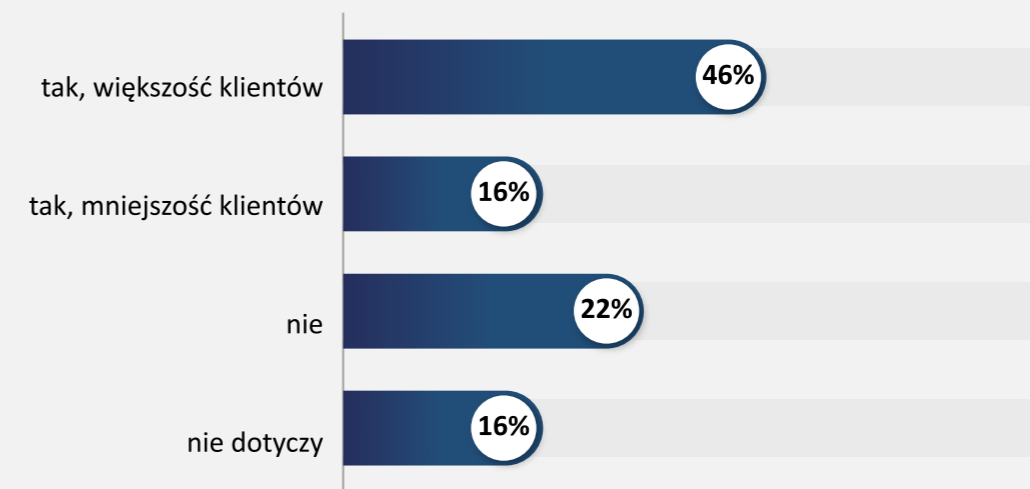
Konieczność ograniczenia emisji spalin zapisana w pakiecie Fit for 55 będzie wymuszała przechodzenie na zieloną energię. Zgodnie z nowym prawodawstwem nastąpi redukcja emisji gazów cieplarnianych o co najmniej 55 proc. do 2030 r. względem poziomu z 1990 r. Ostatecznym celem jest natomiast osiągnięcie neutralności klimatycznej przez Unię Europejską w 2050 r. Zmiany obejmą wiele obszarów, w tym transport. Średnia emisji spalin z nowych samochodów będzie zmniejszona o 55 proc. od 2030 r. i o 100 proc.

od 2035 r. w porównaniu z poziomami z 2021 r. Oznacza to, że wszystkie nowe samochody rejestrowane od 2035 r. mają być bezemisyjne.

Dla firm transportowych przedstawione propozycje będą oznaczać podniesienie nakładów inwestycyjnych związanych ze zmianą floty na nisko- lub zeroemisyjną. Z jednej strony ograniczenia emisji spalin będzie wymagać prawo, lecz z drugiej już teraz oczekują tego więksi klienci, zwłaszcza zachodnie korporacje konsumenckie, które znajdują się pod presją swoich klientów.

Według badania TLP i SpotData, 62 proc. badanych przyznaje, że klienci wymagają od firm transportowych spełnienia przez nie wysokich norm środowiskowych jako jednego

Wykres 38. Czy klienci, z którymi współpracuje firma, wymagają spełnienia od niej norm środowiskowych jako jeden z warunków wyboru w przetargu?



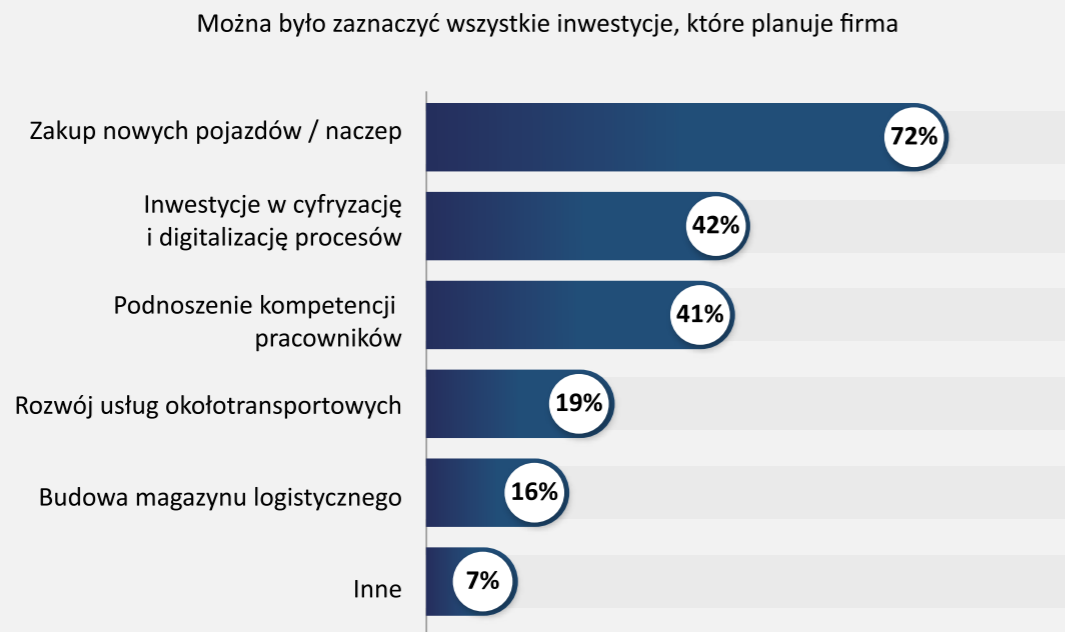
z warunków wyboru w przetargu, w tym 46 proc. przyznaje, że wymaga tego już większość klientów, a 16 proc. – że mniejszość klientów. Jedynie 22 proc. przedstawicieli branży deklaruje, że ich klienci nie wymagają spełnienia norm środowiskowych jako warunku przetargu.

Blisko trzy czwarte przedstawicieli branży TSL (72 proc.) deklaruje, że firma, w której pracują, planuje zainwestowanie w nowe pojazdy w ciągu najbliższych pięciu lat. W najbliższych miesiącach mogą być z tym jednak trudności. Ożywienie gospodarcze i rosnący popyt na urządzenia elektroniczne sprawiają, że obserwowane i odczuwalne są obecnie problemy z produkcją półprzewodników. To prowadzi do ograniczeń w dostawach dla przemysłu motoryzacyjnego, powstawania zatorów w łańcuchach dostaw i przestojów

w produkcji pojazdów. Na nowe samochody trzeba czekać kilka miesięcy, niekiedy pół roku, na niektóre nawet rok. Dla firm transportowych brak możliwości wymiany taboru czy zakupu pojazdów, w sytuacji rosnącego zapotrzebowania na ich usługi, może się okazać dużym utrudnieniem w prowadzeniu biznesu.

Na kolejnych miejscach dotyczących planów firm znalazły się inwestycje w cyfryzację i digitalizację procesów (42 proc.) oraz w podnoszenie kompetencji swoich pracowników (41 proc.). Z kolei inwestycje w rozwój usług okołotransportowych deklaruje 19 proc. firm, a budowę magazynu logistycznego – 16 proc. firm. Wśród innych (7 proc.) znalazły się m.in. inwestycje w fotowoltaikę czy transport intermodalny.

Wykres 39. Jakiego rodzaju inwestycje planuje firma w ciągu najbliższych 5 lat?



Źródło: TLP, SpotData

TECHNOLOGIE PRZYSZŁOŚCI

Firmy upatrują większą nadzieję w paliwie wodorowym niż w bateriach elektrycznych. Technologia, która według badanych najszybciej znajdzie szerokie zastosowanie rynkowe w ciągu najbliższych pięciu lat, to rozwinięta telematyka i live-tracking. Uważa tak aż 70 proc. przedstawicieli branży TSL.

Według badania TLP i SpotData prawie taki sam odsetek badanych uważa, że pojazdy napędzane bateriami elektrycznymi (18 proc.) i pojazdy napędzane paliwem wodorowym (19 proc.) znajdą szerokie zastosowanie rynkowe w ciągu najbliższych pięciu lat. Ale już znacznie więcej badanych, bo 41 proc., uważa, że pojazdy na wodór upowszechnią się w ciągu 5–15 lat. O samochodach elektrycznych sądzi tak mniej osób, bo 34 proc. Co ciekawe 9 proc. badanych uważa, że pojazdy napędzane bateriami elektrycznymi nigdy nie znajdą szerokiego zastosowania rynkowego. Badanie pokazuje, że przedstawiciele branży widzą szybszą możliwość zastosowania na szerszą skalę rynkową pojazdów napędzanych wodorem niż bateriami elektrycznymi. Może to wynikać z tego, że pojazdy elektryczne nie sprawdzą się na długich trasach, a jedynie na krótszych odcinkach. Dodatkowo ciężar baterii powoduje, że zmniejsza się ciężar przewożonego ładunku, co może oznaczać konieczność wypuszczenia w trasę więk-

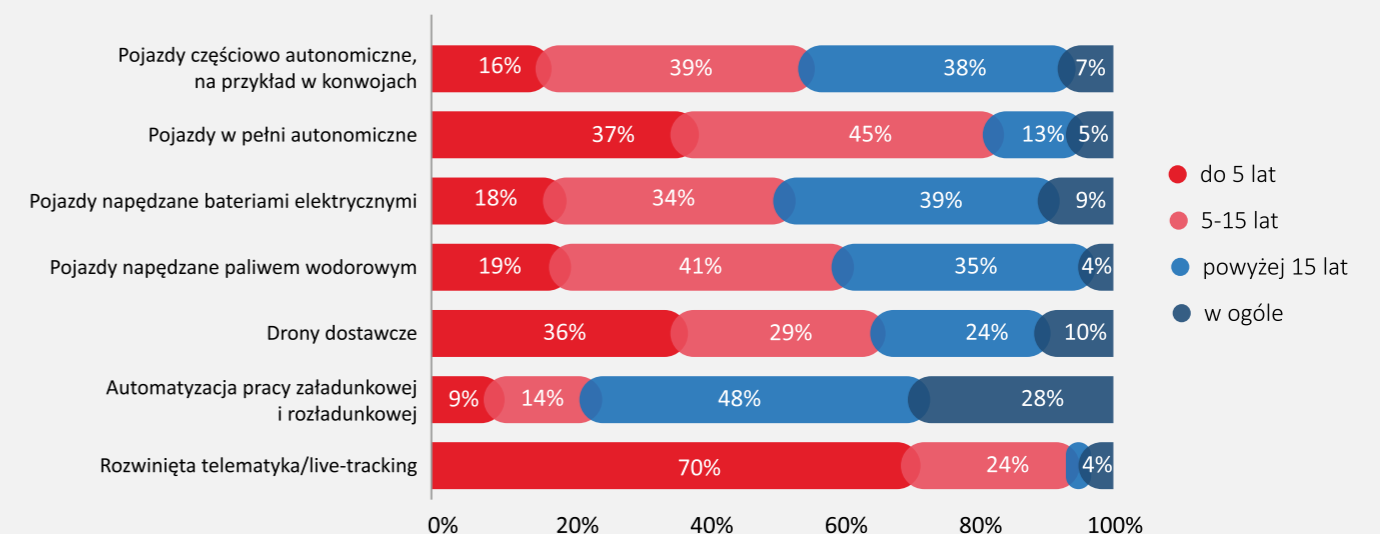
szej liczby samochodów do przewozu takiego samego ciężaru niż przy samochodach np. z napędem na gaz ziemny. Nie są jeszcze znane koszty utylizacji baterii po kilku latach użytkowania. Może się zatem okazać, że koszty finansowe oraz środowiskowe takiej utylizacji znacznie przewyższą koszty użytkowania.

Technologia, która według badanych najszybciej znajdzie szerokie zastosowanie rynkowe, bo w ciągu najbliższych pięciu lat, to rozwinięta telematyka i live-tracking. Uważa tak aż 70 proc. przedstawicieli branży TSL.

Według prawie połowy badanych (45 proc.) pojazdy w pełni autonomiczne znajdą szerokie zastosowanie rynkowe w ciągu 5–15 lat. Co ciekawe, 37 proc. respondentów uważa, że będzie to szybciej, bo w ciągu pięciu lat, podczas gdy szerokie zastosowanie dla pojazdów częściowo autonomicznych, np. w konwojach, też w okresie do pięciu lat, widzi zaledwie 16 proc. badanych.

Ponad jedna trzecia badanych (36 proc.) uważa, że drony dostawcze będą wykorzystywane na szeroką skalę już w ciągu najbliższych pięciu lat. Automatyzację pracy załadunkowej i rozładunkowej w tym najbliższym pięcioletnim okresie widzi zaledwie 9 proc. badanych – najmniej ze wszystkich wymienionych technologii. Z kolei najwięcej, bo 28 proc., nie widzi w ogóle szans na jej szerokie upowszechnienie.

Wykres 40. W jakim okresie wymienione technologie będą znajdowały szerokie zastosowanie rynkowe?



Źródło: TLP, SpotData

PLATFORMIZACJA USŁUG

Uberyzacja usług nie zrewolucjonizuje rynku i nie zagrozi firmom transportowym. Ale platformizacja usług będzie postępować w różnych kierunkach.

Platformy działające na zasadzie Ubera, łączące odbiorców końcowych z firmami transportowymi, będą się rozwijać, ale korzystać z nich będą głównie małe firmy (mniejsi gracze rynkowi), specjalizujące się w obsłudze zleceń ad hoc. Zdecydowana większość dużych i średnich firm oparta jest na pracy w ramach długofalowych kontraktów z klientami, dla których liczą się w pierwszej kolejności wypracowane relacje, jakość świadczonych usług, reputacja oraz zaufanie. Cena usług nie odgrywa już takiej roli jak dawniej, tym bardziej w obliczu braku kierowców. Klienci wolą zapłacić więcej, ale współpracować z firmami, na których mogą polegać. Uberyzacja usług nie zagrozi większym firmom transportowym, dla mniejszych firm zaś będzie udogodnieniem pozwa-

lającym sprawniej pozyskiwać klientów, realizować zlecenia spotowe i ułatwiającym niekiedy rozwiązanie problemu pustych przebiegów.

Kolejnym kierunkiem rozwoju platform będą serwisy agregujące przetargi od większych klientów. Takie platformy już istnieją i mają coraz więcej odbiorców po obu stronach: zarówno firm ogłaszających przetargi na usługi z branży TSL, jak i firm, które w takich przetargach oferują swoje usługi.

Platformy będą się również rozwijać w kierunku systemów połączonych z telematyką, które będą mogły dostarczać kierowcy wszelkich niezbędnych informacji w czasie rzeczywistym. Oprócz standardowych danych odnośnie do tras, prędkości, obostrzeń itd., platformy te będą również informowały o regulacjach prawnych obowiązujących po przekroczeniu granicy danego państwa, a nawet regionu. W tym rozumieniu „platforma” będzie oznaczać swoisty nowoczesny system operacyjny, dopasowany do potrzeb kierowcy i przewoźnika drogowego.

TELEMATYKA JAKO ODPOWIEDŹ NA NIEUCZCIWĄ KONKURENCJĘ

Duże i średnie firmy nie stanowią dla siebie większego zagrożenia. Działają na podobnych, przejrzystych warunkach, są często poddawane kontrolom przez właściwe służby, takie jak Inspekcja Transportu Drogowego, Policja, Straż Graniczna czy Służba Celna, oraz wewnętrznym i zewnętrznym audytem. Firmom tym nie zależy na obniżaniu ceny świadczonych usług, ponieważ prowadzi to do ograniczenia własnych zysków, a i tak przy współpracy z klientami coraz większą rolę odgrywają reputacja, zaufanie i długofalowe relacje. Wolą zdrowo konkurować na innych polach, jednak z poszanowaniem dobrych obyczajów w branży.

W opisanej sytuacji głównym zagrożeniem może być nieuczciwa konkurencja i nieetyczne praktyki, stosowane przez mniejszych przewoźników, wynikające głównie z instrumentalizacji przepisów prawnych oraz wykorzystywania luk w tych przepisach. W przeprowadzonym przez TLP i SpotData badaniu wśród przedstawicieli branży TSL pojawiło się pytanie o największe problemy, z którymi będą się musiały mierzyć firmy w ciągu najbliższych pięciu lat. Nieuczciwa konkurencja uzyskała średnią ocenę wynoszącą 6 w skali 1–10, gdzie 1 oznacza bardzo mały problem, a 10 bardzo duży problem. Znalazła się ona na czwartej pozycji zaraz za regulacjami UE dotyczącymi emisji spalin i pakietem Fit for 55 – średnia 6,1 (ex aequo na dwóch pierwszych

miejscach znalazły się brak kierowców i Pakiet Mobilności ze średnią 8,1).

Upowszechnianie w niedalekiej przyszłości na szerszą skalę nowoczesnych technologii, w tym blockchain, elektronicznych listów przewozowych, a także obowiązkowa wymiana tachografów analogowych, cyfrowych oraz inteligentnych I generacji na smarttachografy II generacji uzupełnione o GPS (zgodnie z Pakietem Mobilności nastąpi to w 2025 r. w pojazdach wykorzystywanych w ruchu międzynarodowym) przyczyni się do zwiększenia widoczności danego transportu w łańcuchu dostaw i ograniczenia nadużyć. Z jednej strony wchodzi regulacje, lecz z drugiej już teraz coraz więcej klientów oczekuje od firm transportowych i niejako na nich wymusza możliwość sprawdzenia w czasie rzeczywistym, gdzie dokładnie znajduje się ładunek i jaki jest czas jego dostarczenia. Nowoczesne systemy telematyczne połączone z GPS mierzą cały proces logistyczny i nie pozwalają na nadużycia lub przynajmniej wydatnie ograniczają ich zasięg. Wprowadzenie w cyfrowe narzędzia pomiaru można stosunkowo łatwo dokonać nieuprawnionej ingerencji, jednak nowoczesne systemy cyfrowe, łączące informacje z różnych źródeł, według założeń i intencji ich twórców mają być już znacznie trudniejsze do zmanipulowania.



OPINIA – ŁUKASZ WŁOCH, GŁÓWNY EKSPERT DS. ANALIZ I ROZLICZEŃ INELO POLSKA SP. Z O.O

Zmiany związane z pakietem mobilności będą znaczącym utrudnieniem dla firm z Europy Środkowo-Wschodniej. Ze względu na znaczne skomplikowanie i zaostrzenie przepisów, niewielkie polskie przedsiębiorstwa transportowe mogą „znikać” z europejskich dróg. Dopóki jednak nie będzie kontroli i instrumentów egzekwowania prawa, to część firm, szczególnie tych najmniejszych, może przez pewien czas omijać nowe przepisy.

Niestety, prawo nie nadąza za zmianami technologicznymi i rynkowymi. I tak np. w przypadku tachografów było ustanawiane pod urządzenia pierwszej generacji, a w międzyczasie pojawiły się nowocześniejsze rozwiązania. Podobnie może być w przyszłości z samochodami autonomicznymi. W tworzeniu prawa ważny jest timing.

Pamiętajmy, że już wkrótce czeka nas rewolucja w kontekście rejestracji czasu pracy kierowców. Zgodnie z pakietem mobilności tachografy analogowe i cyfrowe będą musiały zostać zastąpione do 2026 roku tachografami nowej generacji uzupełnionymi o system GPS, który automatycznie określi przekroczenia granic czy miejsca załadunków/rozładunków. Ułatwi to znacznie kontrolę obowiązujących przepisów. Zmiany technologiczne nie omijają również opłat drogowych i idą w kierunku jednego urządzenia, dzięki któremu będzie można automatycznie opłacić „winiety” we wszystkich krajach, przez które się przejeżdża.

Warto zauważyć, że dynamika zmian, która dotyka branżę transportową, oprócz korzystania z wiedzy ekspertów, wymusza jeszcze szybsze wdrażanie nowych rozwiązań informatycznych, pozwalających na skuteczną kontrolę kosztów. Firmy transportowe chętnie korzystają z kompleksowych i nowoczesnych produktów, co potwierdzają rozmowy z klientami, wśród których obserwujemy rosnące zainteresowanie produktami premium, w tym zaawansowaną telematyką, jak GBox Assist i systemami klasy TMS – Nawigator lub Easy TMS.

Wspomniane narzędzia stają się standardem w dynamicznie zmieniającym się rynku przewozowym - pełnią kluczową rolę przy optymalizacji przewozu z uwzględnieniem czasu



Łukasz Włoch

główny ekspert ds. analiz i rozliczeń
Inelo Polska Sp. z o.o

i odległości niezbędnej do jego realizacji. Pozwalają również przewoźnikom dostosować się do zmian prawnych i przestrzegania nowych przepisów, które wprowadza m.in. pakiet mobilności. Dodatkowo systemy telematyczne pozwalają dzięki funkcji eko-drivingu realizować założenia ekonomicznej jazdy, która ma niebagatelne znaczenie w kontekście zwiększania rentowności firmy transportowej, wpływając na zmniejszenie kosztów utrzymania pojazdu oraz poprawiając bezpieczeństwo na drodze. To tylko pokazuje, że klienci nie oczekują jedynie prostych urządzeń do lokalizacji pojazdów, ale systemów, które umożliwiają zaplanowanie całego transportu wraz z jego rozliczeniem. Aktualnie inwestycja w telematyczne rozwiązania i programy klasy TMS, stanowi podstawę w budowaniu przewagi konkurencyjnej oraz maksymalizacji zysków.

DIGITALIZACJA I PRZEJŚCIE NA ELEKTRONICZNY OBIEG DOKUMENTÓW

Firmy transportowe, podobnie jak firmy z wielu innych branż, wciąż muszą się mierzyć z długimi terminami płatności (60 dni, a często nawet 90 dni od realizacji usługi przewozowej), które znacząco wpływają na ich płynność finansową, a czasem mogą się nawet przyczynić do utraty zdolności kredytowej czy niewypłacalności. Problemem jest brak akceptowania dokumentów elektronicznych przez część klientów, co w konsekwencji jeszcze bardziej wydłuża ustalone terminy. Zdarza się, że klienci przekroczenie, i tak długich terminów płatności, tłumaczą brakiem papierowej faktury, która do nich rzekomo nie dotarła na czas.

Już teraz większość procesów w firmach transportowych, zwłaszcza średnich i dużych, odbywa się cyfrowo. Dotyczy to obiegu dokumentów, kontaktu z kierowcą, przyjmowania

zleceń, kontroli trasy pojazdu itd. Te cyfrowe procesy będą się rozwijać i docelowo również zarówno mniejsze firmy transportowe, jak i klienci zlecający usługi będą prawdopodobnie korzystać z wszelkiego rodzaju nowych technologii usprawniających transport i obieg dokumentów.

W badaniu TLP i SpotData 42 proc. przedstawicieli branży TSL przyznało, że firma, w której pracują, planuje inwestycje w cyfryzację i digitalizację procesów w ciągu najbliższych pięciu lat.

Przechodzenie na elektroniczny obieg dokumentów może się znacząco przyczynić do przyspieszenia bieżącego regulowania zobowiązań, a tym samym do ograniczenia zatorów płatniczych.



NAJBARDZIEJ PERSPEKTYWICZNE KIERUNKI GEOGRAFICZNE

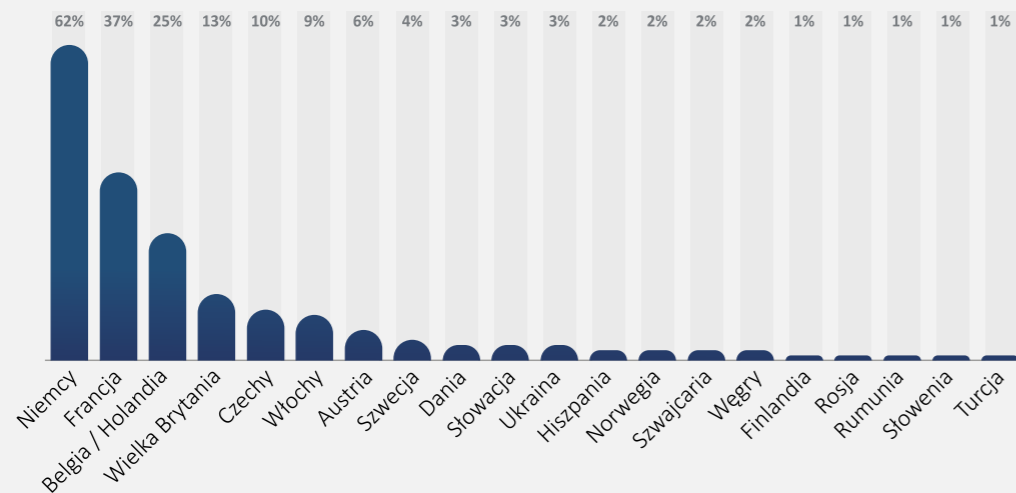
Według badania TLP i SpotData firmy najczęściej realizują swoje usługi w Niemczech (62 proc.), we Francji (37 proc.), w Belgii i Holandii (25 proc.), Wielkiej Brytanii (13 proc.) i Czechach (10 proc.), co praktycznie pokrywa się ze strukturą przewozów cross-trade prezentowaną w rozdziale pierwszym raportu.

Firmy najczęściej obecnie realizują swoje usługi w Niemczech, a w perspektywie najbliższych pięciu lat również na tym rynku widzą dla siebie największy potencjał. Jako głów-

ny kierunek działań Niemcy zostały wytypowane przez 37 proc. badanych. Drugim najbardziej perspektywnym rynkiem jest Wielka Brytania (15 proc.). Brexit utrudnił wymianę handlową, ale część polskich firm nadal widzi dla siebie dobre perspektywy na tym rynku. Wśród kolejnych perspektywnych rynków (po 5 proc.) znalazły się Chiny, Polska, Francja, Włochy i Holandia.

Wykres 41. Jakie są dwa kraje poza Polską, w których firma najczęściej realizuje usługi?

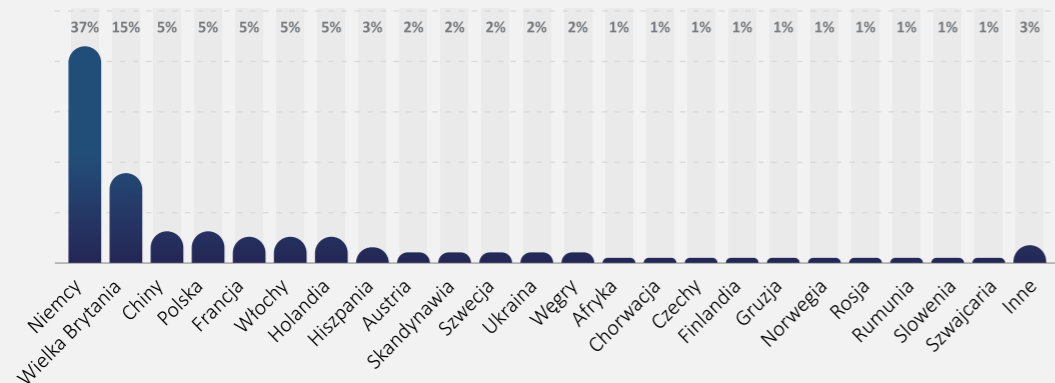
(Można było pominąć pytanie jeśli firma działa tylko w Polsce).



Źródło: TLP, SpotData

Wykres 42. Jaki kierunek uważa Pan/Pani za bardzo perspektywny dla firmy w najbliższych pięciu latach?

(Można było zaznaczyć jeden kraj)



Źródło: TLP, SpotData

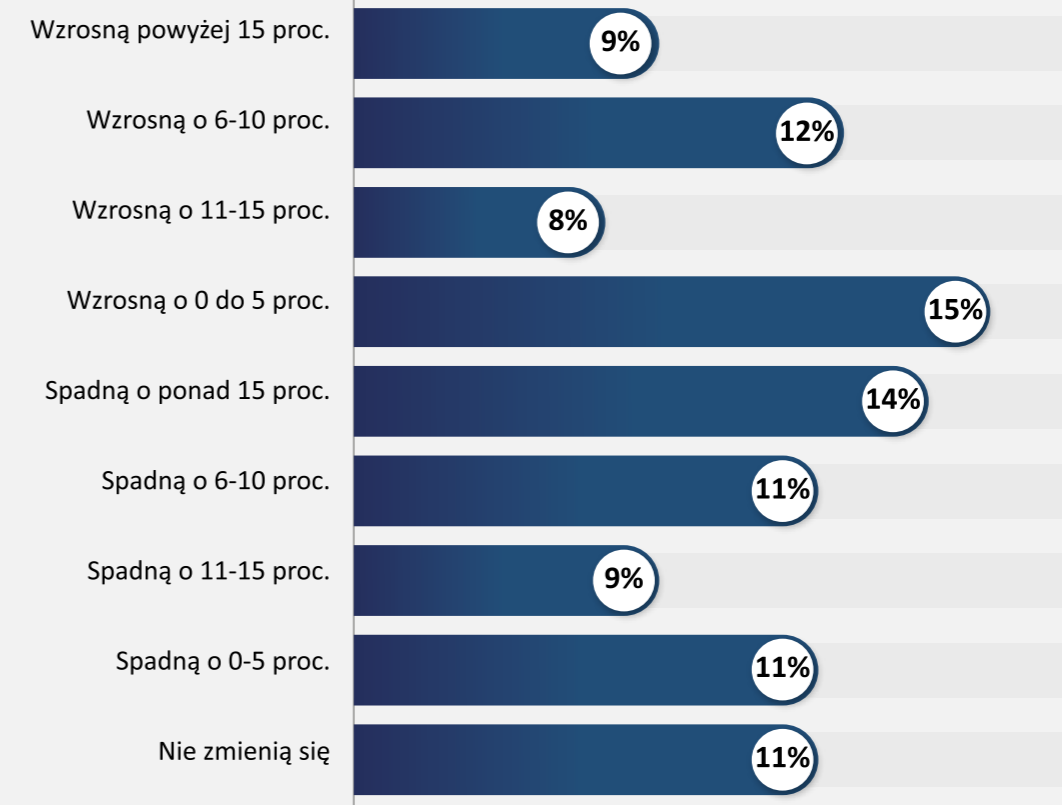
PROGNOZA PRZYCHODÓW

Firmy są podzielone po równo, jeśli chodzi o prognozy dotyczące przychodów firm w ciągu najbliższych dwóch lat. 44 proc. jest zdania, że przychody ich firmy wzrosną, z kolei 45 proc. uważa, że przychody spadną. 11 proc. uważa, że przychody nie zmienią się w ciągu najbliższych dwóch lat.

Biorąc pod uwagę odpowiedzi na wcześniejsze pytania dotyczące wpływu Pakietu Mobilności czy problemów z brakiem

pracowników, można przypuszczać, że część firm już teraz obawia się konsekwencji tych zdarzeń i przewiduje spadek przychodów. Część firm z kolei ma świadomość problemów i konieczności funkcjonowania przy wyższych kosztach, jednak nadal dostrzega więcej szans dla siebie w najbliższych dwóch latach. Może to wynikać z trwającego już ożywienia po pandemii i wciąż rosnącego zapotrzebowania na usługi transportowe.

Wykres 43. Jak według Pana/Pani zmienią się średniorocznie przychody firmy, w której Pan/Pani pracuje w ciągu najbliższych dwóch lat?



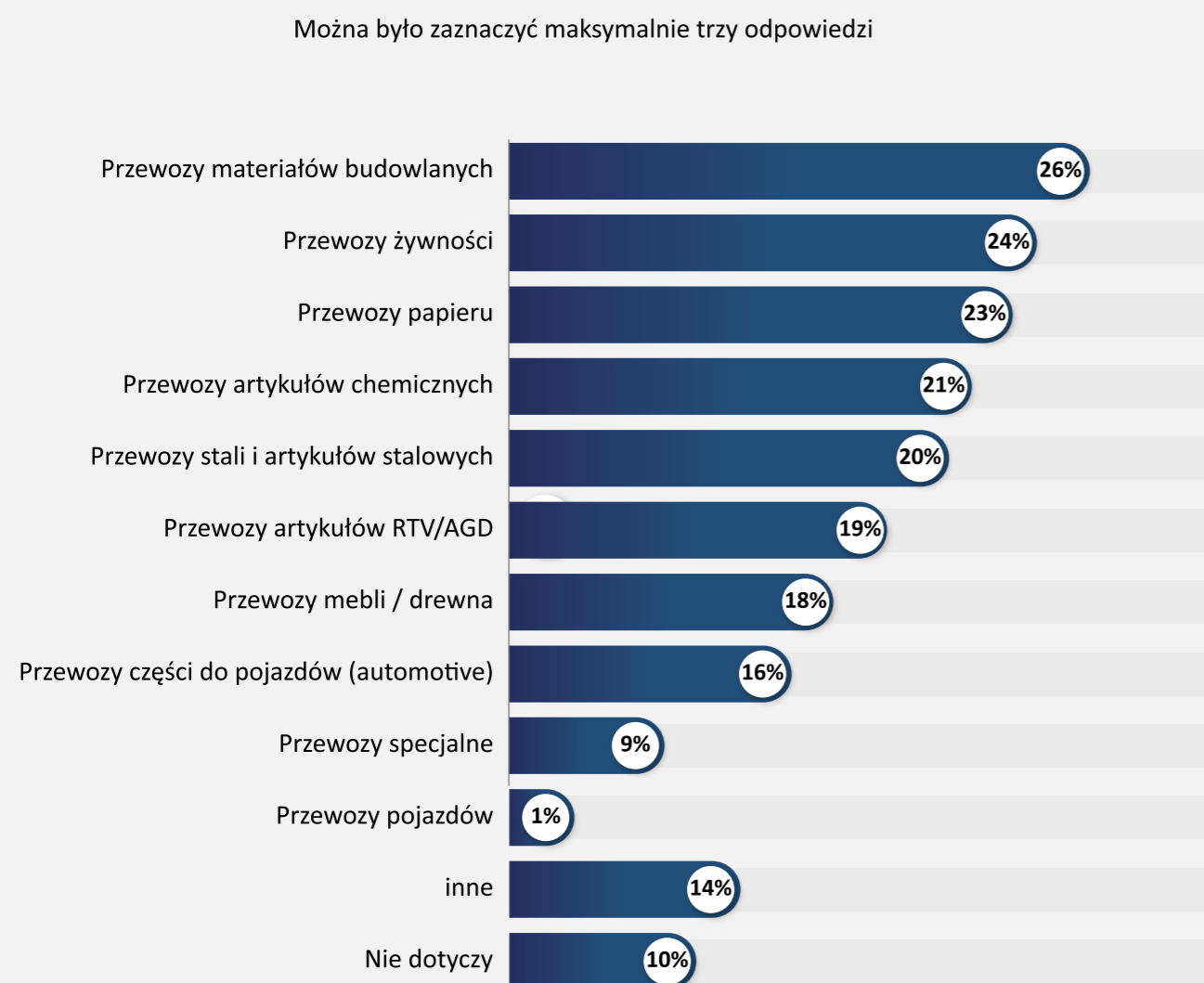
Źródło: TLP, SpotData

NAJBARDZIEJ DYNAMICZNE SEGMENTY

Trzy segmenty przewozów, które rosły najdynamiczniej w ciągu ostatniego roku w badanych firmach, to: przewozy materiałów budowlanych (26 proc.), przewozy żywności (24 proc.) i przewozy papieru (23 proc.). Na kolejnych miejscach znalazły się przewozy artykułów chemicznych (21 proc.),

przewozy stali i artykułów stalowych (19 proc.) oraz przewozy mebli i drewna (18 proc.). Wśród innych (10 proc.) znalazł się m.in. przewóz kwiatów, odpadów czy materiałów sypkich.

Wykres 44. Które segmenty przewozów rosły najbardziej dynamicznie w Państwa firmie w ciągu ostatniego roku?



Źródło: TLP, SpotData

SPECYFIKA FIRM BIORĄCYCH UDZIAŁ W BADANIU TLP I SPOTDATA

Badanie zostało przeprowadzone w dniach 6–21 września 2021 r. metodą CAWI. Udział w nim wzięło 116 osób pracujących w branży TSL.

Większość osób (68 proc.) biorących udział w badaniu reprezentowała firmy, które specjalizują się w przewozach międzynarodowych. Firmy specjalizujące się w przewozach krajowych stanowiły 16 proc. i tyle samo (16 proc.) stanowiły firmy realizujące przewozy krajowe i przewozy międzynarodowe mniej więcej po połowie.

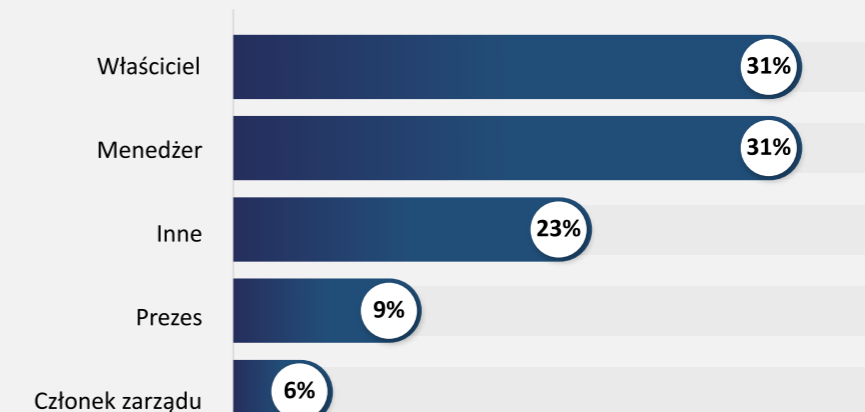
Największą grupę badanych stanowili menedżerowie (31 proc.) i właściciele (31 proc.). Prezesi stanowili 9 proc., a członkowie zarządu 6 proc. Wśród innych stanowisk znaleźli się m.in. dyspozytorzy, spedytorzy, księgowi, specjaliści do spraw kadr i płac.

Zdecydowana większość osób biorących udział w badaniu (81 proc.) pracuje w firmach, które specjalizują się w transporcie całopojazdowym (FTL), 11 proc. w transporcie drobnicowym, 8 proc. w przewozach specjalnych.

Prawie jedna trzecia badanych (31 proc.) reprezentowała mniejsze firmy, dysponujące taborem do 10 pojazdów, ale też prawie jedna trzecia (31 proc.) reprezentowała największe firmy z taborem powyżej 100 pojazdów. Zdecydowana większość firm (93 proc.) zajmuje się transportem towarów. Wśród pozostałych znalazło się kilka firm spedycyjnych i pojedyncze firmy świadczących usługi towarzyszące (około-transportowe).

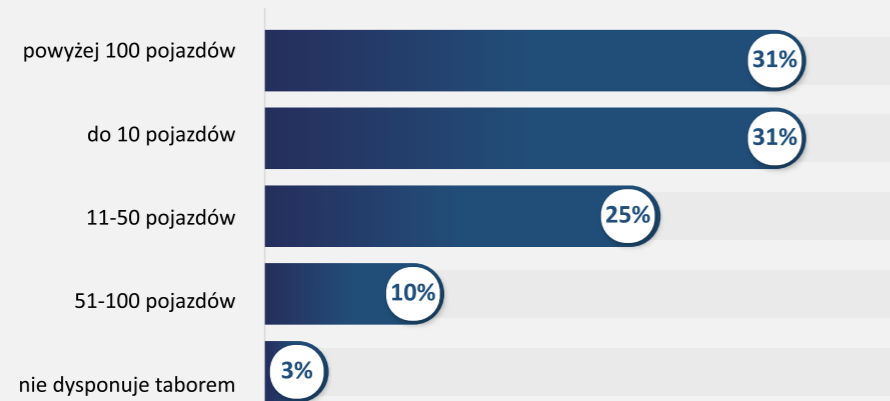
Prawie połowa firm (45 proc.), których przedstawiciele wzięli udział w badaniu, specjalizuje się w usługach dla klienta końcowego, prawie co trzecia (31 proc.) firm jest podwykonawcą innych firm spedycyjnych lub transportowych, a co czwarta (24 proc.) firma realizuje usługi dla klienta końcowego i jako podwykonawca dla innych firm mniej więcej po równo.

Wykres 45. Jak jest Pana/Pani stanowisko?



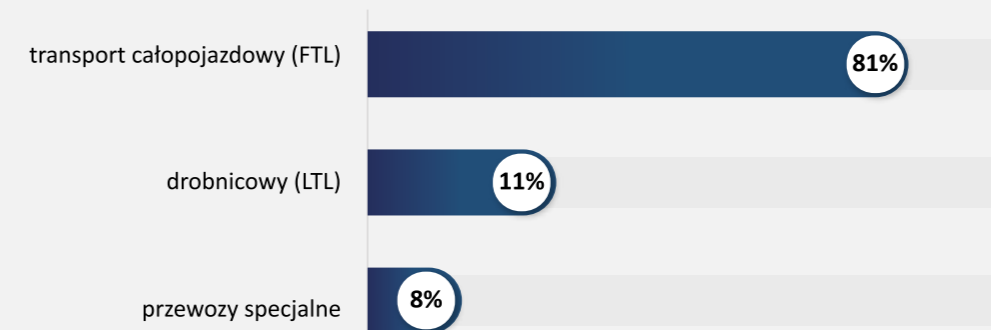
Źródło: TLP, SpotData

Wykres 46. Jakim taborem pojazdów dysponuje firma, w której Pan/Pani pracuje?



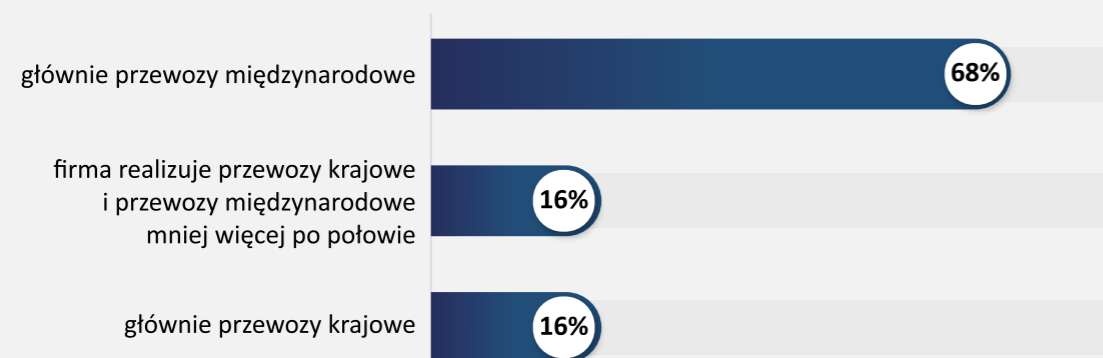
Źródło: TLP, SpotData

Wykres 48. W jakiego rodzaju przewozach specjalizuje się firma, w której Pan/Pani pracuje?



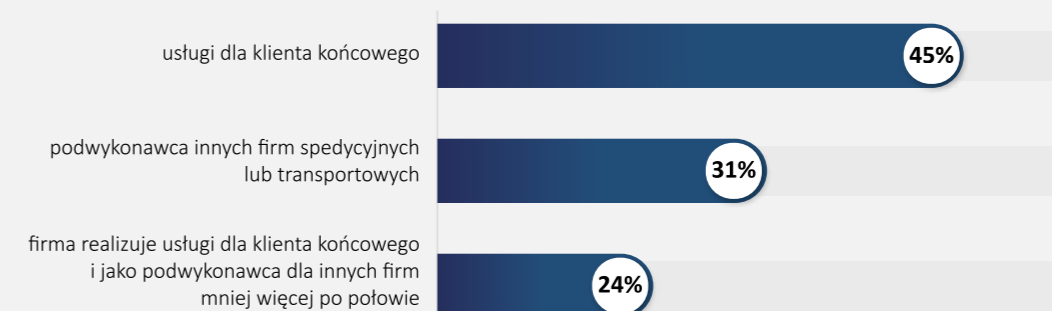
Źródło: TLP, SpotData

Wykres 47. W jakiego rodzaju przewozach specjalizuje się firma, w której Pan/Pani pracuje?



Źródło: TLP, SpotData

Wykres 49. Jaki jest główny rodzaj usług, w których specjalizuje się firma, w której Pan/Pani pracuje?



Źródło: TLP, SpotData

OPINIA – MACIEJ ZWYRTEK, DYREKTOR GENERALNY DS. SPRZEDAŻY KUŹNIA TRANS SP. Z O.O.

Wielkim utrudnieniem dla firm transportowych jest brak kierowców, lecz również brak dostępności środków transportu. Duże zapotrzebowanie na przewóz towarów przy zerwanych łańcuchach dostaw sprawiło, że na nowe pojazdy trzeba czekać po kilka miesięcy. Dla firm transportowych nawet miesiąc opóźnienia generuje duże koszty.

Problem braku pracowników w największym stopniu dotknie małe firmy, którym w przeciwieństwie do dużych przedsiębiorstw, znacznie trudniej się wypromować. Kierowców jest coraz mniej, młodzi ludzie nie garną się do tego zawodu, więc jeśli będą chcieli podjąć pracę, to chętniej wybiorą większe firmy, które oferują lepszy sprzęt, wyższe zarobki z gwarancją płatności na czas i przejrzyste warunki pracy. W konsekwencji na rynku będzie następowała konsolidacja i zmniejszenie liczby małych firm.

Kwestie środowiskowe odgrywają coraz większą rolę i są ważnym elementem przetargów. Klienci pytają firmy transportowe m.in. o kroki podejmowane w celu ograniczenia emisji spalin, pojazdy zasilane alternatywnymi źródłami napędu, transport intermodalny czy kwestie szkoleniowe z zakresu BHP i eco-drivingu. Nowością na rynku jest to, że więksi klienci zaczynają częściej wymagać spełnienia tych wymogów środowiskowych nie tylko od firm startujących w przetargach, lecz również od ich podwykonawców.

Zmorą branży transportowej są długie terminy płatności. Nadal wielu klientów nie akceptuje elektronicznego obiegu dokumentów i zaślania się brakiem papierowej faktury czy listu przewozowego, argumentując opóźnienia w płatnościach. Digitalizacja mogłaby pomóc w rozwiązaniu tej



Maciej Zwyrtek

dyrektor generalny ds. sprzedaży
Kuźnia Trans Sp. z o.o.

przeszkody, a także problemu nieuczciwej konkurencji ze strony głównie mniejszych przewoźników. Stosowanie inteligentnych tachografów II generacji w założeniu ma bowiem sprawić, że nie będzie można oszukiwać na czasie pracy i odpoczynków kierowców, a jednocześnie będzie można zweryfikować wiele różnych danych dotyczących transportu w czasie rzeczywistym.

PODSUMOWANIE - MACIEJ WROŃSKI, PREZES ZWIĄZKU PRACODAWCÓW TRANSPORT I LOGISTYKA POLSKA

Raport „Transport drogowy w Polsce 2021+” pokazał nam jaka jest nasza branża. Patrząc na zaprezentowane w raporcie dane możemy być dumni z tego, co udało się stworzyć w ciągu ostatnich 30 lat. I to bez jakiegokolwiek wsparcia ze strony władz publicznych. Dziś jesteśmy bezsprzecznie liderem na europejskim rynku przewozów drogowych i mamy poczucie, że nasza praca ma znaczenie nie tylko jako źródło przychodów budżetu państwa i zatrudnionych w branży osób, ale także dla kluczowych gałęzi polskiej i europejskiej gospodarki. Jesteśmy i jeszcze bardzo długo będziemy potrzebni.

Niestety transport drogowy jest też bardzo wrażliwy na wszelkie wyzwania i bariery, jakie może przynieść przyszłość. Jesteśmy wciąż uzależnieni od paliw kopalnych, których cenę kształtuje nie tylko rynek, ale także niezależne od nas wydarzenia polityczne. Każdy kryzys lub konflikt zbrojny w tych miejscach naszej planety, gdzie wydobywana jest ropa naftowa, gaz ziemny albo inne krytyczne dla światowej gospodarki surowce, mogą spowodować drastyczny wzrost kosztów unieruchamiający naszą flotę. Ostatnie dwa lata pandemii pokazały też, jak bardzo transport drogowy i jego klienci są wrażliwi na nieprzewidywane dotąd zdarzenia i zjawiska.

Warunków w jakich pracuje nasza branża nie poprawia także nadmierna aktywność regulacyjna polityków starających się za pomocą prawa kształtować społeczną i gospodarczą rzeczywistość, zgodnie z oczekiwaniami swoich wyborców. Praktycznie każdy kolejny rok przynosi nam nowe dyrektywy, rozporządzenia i ustawy zmieniające zasady wykonywania codziennej pracy przewozowej. Niestety zbyt często zwiększają one koszty prowadzonej działalności gospodarczej i zmniejszają efektywność wykonywanej pracy przewozowej. A za to wszystko na samym końcu płaci ostatecznie społeczeństwo, które zapomina że „nie istnieje coś takiego jak darmowe obiady”.



Maciej Wroński

prezes związku pracodawców Transport
i Logistyka Polska

Pomimo tych wszystkich wyzwań transport drogowy jeszcze przez wiele lat będzie miał dominujące znaczenie dla europejskiej wymiany towarowej. A polscy przewoźnicy drogowi, spedytorzy i logiści wciąż będą mieli zapewnioną pracę i nie powinni stracić swojej pozycji. Choć być może w najbliższych latach czekają nas dość duże zmiany rynkowe, których kierunek i dynamikę będziemy śledzili w kolejnych raportach związku Pracodawców Transport i Logistyka Polska.

Nadzór nad projektem



Ignacy Morawski

dyrektor centrum Analiz SpotData
i.morawski@spotdata.pl



Maciej Wroński

prezes Transport i Logistyka Polska
maciej.wronski@tlp.org.pl

Koordinacja projektu



Artur Kalisiak

koordynator ds. projektów strategicznych
Transport i Logistyka Polska
artur.kalisiak@tlp.org.pl

Komunikacja projektu



Beata Gorczyca

dyrektor ds. komunikacji
Transport i Logistyka Polska
beata.gorczyca@tlp.org.pl

Partnerzy projektu



www.inelo.pl



www.wieltongroup.com

Transport i Logistyka Polska
ul. Marszałkowska 111
00-102 Warszawa
e-mail: info@tlp.org.pl
tel.: +48 607 380 190

Centrum analiz SpotData
ul. Kijowska 1
03-738 Warszawa
e-mail: kontakt@spotdata.pl

