

8 stycznia bieżącego roku odbyła się konferencja prasowa poświęcona prezentacji raportu pt. „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”. Publikacja stanowi dogłębną i wieloaspektową analizę aktualnej sytuacji polskiej branży transportowej w odniesieniu do rynku krajowego, jak i europejskiego. Wskazuje tendencje, perspektywy, szanse oraz zagrożenia dla tego obszaru gospodarki, w którym polscy usługodawcy stali się w ostatnich latach liderem na starym kontynencie.

Zacznijmy od faktów

Według danych przedstawionych w raporcie, na koniec 2024 roku w Polsce odnotowano 45 264 ważne licencje wspólnotowe na międzynarodowy transport drogowy towarów. W porównaniu do lat ubiegłych nastąpiło zatrzymanie trendu wzrostowego, a w porównaniu do 2023 roku liczba tych firm obniżyła się o ok. 0,7%. Zdaniem ekspertów zjawisko to jest spójne z danymi dotyczącymi rosnącej liczby likwidacji i restrukturyzacji przedsiębiorstw transportowych. Najwięcej zarejestrowanych firm jest obecnie w województwie mazowieckim – 8 246, najmniej w województwie opolskim – 862.

Mimo zauważalnego kryzysu, jaki dotknął w ostatnich miesiącach tę część gospodarki, należy odnotować kilka faktów, które dają aktualnie polskim transportowcom pierwsze miejsce w europejskiej czołówce liderów pracy przewozowej. Najważniejszy jest taki, że polska branża transportowa przez ostatnich dziesięć lat należała do najszybciej rozwijających się gałęzi polskiej gospodarki. W 2024 roku, gdy Polska została członkiem Unii Europejskiej, nasze firmy realizowały 5% europejskiej pracy przewozowej. Dziś, po dwudziestu latach, odnotowujemy wzrost do 20% i wyprzedzamy Niemcy – wieloletniego zwycięzcę rankingów.

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego z 2023 roku, polskie firmy przewiozły transportem samochodowym 1942,8 mln ton ładunków i wykonały pracę przewozową na poziomie 400,6 mld tonokilometrów (spadek w skali roku o 1,5%). Udział transportu samochodowego w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu wyniósł w 2023 roku 87,3%. W tym samym roku odnotowano spadek przewozów ładunków transportem samochodowym z Polski (eksport). Z kraju za granicę wywiezionych zostało 93,2 mln ton ładunków, zaś najczęściej realizowanym kierunkiem wywozów były kraje Unii Europejskiej – głównie Niemcy, Czechy, Słowacja, Francja, Holandia oraz Włochy.

Największy udział w krajowych przewozach ładunków w 2023 roku miały przewozy wewnątrz województw i stanowiły one 59,5% wszystkich ładunków przyjętych do przewozu. Najwięcej ładunków do innych województw nadano z województw: śląskiego (11,0%), mazowieckiego (10,5%) i świętokrzyskiego (9,8%), a najmniej – z lubuskiego (2,2%), podlaskiego (3,3%) i warmińsko-mazurskiego (3,2%). Według ekspertów, dane za 2024 rok będą zbliżone do tych z 2023.

Głęboki kryzys czy chwilowa stagnacja?

Mimo doskonałych wyników na tle europejskim, polscy przewoźnicy mają poważne kłopoty. Jak wskazują autorzy raportu „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, od połowy 2023 roku w transporcie drogowym trwa silne spowolnienie. Ponad połowa badanych zadeklarowała spadek przychodów. Z zebranych danych wynika, że udział transportu drogowego w postępowaniach upadłościowych i restrukturyzacyjnych wzrósł z 5% w 2021 roku do 13% w 2024 roku.

Innym, równie ważnym wskaźnikiem potwierdzającym recesję w branży jest spadek liczby świadectw

kierowców wydanych pracownikom z Ukrainy, Białorusi i Mołdawii przy jednoczesnym coraz większym problemie z pozyskiwaniem polskich obywateli do pracy w transporcie. Na taki obraz składa się kilka czynników, wśród nich przede wszystkim kłopoty demograficzne (starzejące się społeczeństwo i brak ugruntowanej polityki migracyjnej), kłopoty ze szkoleniem nowej kadry, stosunkowo niskie zarobki w porównaniu do zagranicznych firm transportowych. Dodatkowymi problemami, z jakimi zmagają się polskie firmy z tej branży, są także koszty pracy, nieuczciwa konkurencja, wysokie ceny paliw i innych nośników oraz niewłaściwie prowadzona polityka gospodarcza oraz legislacja.

– Negatywny wpływ na warunki funkcjonowania branży transportowej mają ciągłe zmiany prawa. Wdrażanie kolejnych prosocjalnych rozwiązań jest z pewnością oczekiwane przez pracowników (...) niemniej politycy i władze publiczne powinni zrozumieć, że zbyt szybkie tempo zmian i nadmierna regulacja może trwale obniżyć naszą konkurencyjność, zwiększając znacznie koszty prowadzonej działalności gospodarczej – powiedział podczas konferencji Maciej Wroński, Prezes związku pracodawców TLP.

Jak wskazują eksperci, mimo iż na polskim rynku transportowym panuje recesja, nie można nazwać tego stanu stagnacją ani marazmem. Podkreślają, że w branży nieustannie zachodzą intensywne zmiany strukturalne, których celem jest dostosowanie się firm do nowych warunków, podnoszenie efektywności, inwestycje w nowe technologie. Przedsiębiorcy z optymizmem patrzą w przyszłość co potwierdza fakt, że aż 70% z nich planuje na przestrzeni najbliższych pięciu lat rozwój floty samochodowej, 54% przewiduje cyfryzację procesów a niemal jedna trzecia zamierza rozwijać nowe usługi logistyczne. Należy także podkreślić, że w Polsce bardzo mocno rozwija się infrastruktura magazynowa. Znaczący rynek podkreślają, że segment ten, określany przez nich jako „hub magazynowy dla Europy Zachodniej”, wymyka się ogólnym trendom spadkowym.

Wyzwania technologiczne i coraz ostrzejsze regulacje europejskie

Dekarbonizacja – to słowo klucz, do którego w przyszłych miesiącach i latach będzie odnosić się europejska gospodarka, w tym także drogowy przemysł transportowy. Jak wskazują autorzy badania „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, widać narastający rozdział między planami Unii Europejskiej, a możliwościami branży transportowej. Wynika on między innymi z bardzo szybkiej ewolucji planów regulacyjnych, które jednocześnie stają się coraz bardziej restrykcyjne.

W 2019 roku Unia Europejska po raz pierwszy wprowadziła standardy dotyczące emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych, zgodnie z którymi do 2025 roku emisje CO₂ z nowych pojazdów ciężarowych miały zostać zredukowane o 15% a do 2030 roku – o 30% względem poziomu z 2019. W 2023 roku cele te zostały zastrzeżone – do 2030 roku emisje mają ulec redukcji o 45%, do 2035 roku o 65% a do 2040 roku – o 90%. Aktualnie udział elektrycznych pojazdów ciężarowych w całej polskiej flocie wynosi 1%. Najwyższy jest we Francji – 8%.

– Dekarbonizacja jest istotnym czynnikiem wpływającym na branżę transportową. Nie istnieje jedna droga, która pozwoliłaby osiągnąć ambitne cele europejskie. Elektryfikacja jest doskonałym rozwiązaniem dla transportu ostatniej mili oraz dystrybucji, jednak jej efektywne zastosowanie w transporcie długodystansowym pozostaje wyzwaniem. Obecnie realną alternatywą dla transportu drogowego jest LNG, następnie BioLNG, które umożliwia znaczną redukcję emisji CO₂ w transporcie drogowym – wskazał Michał Niemiec, menedżer sprzedaży Shell Polska, jeden z autorów raportu.

Polski transport drogowy europejską potęgą, ale z problemami

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: środa, 15, styczeń 2025 08:38

Alina Piekarz

Odśloni: 3877

Właściciele polskich firm transportowych, zapytani na potrzeby opracowania raportu o przykłady regulacji, które najbardziej niekorzystnie wpłyną na ich sytuację w najbliższych latach, wskazali na pakiet mobilności, krajowe regulacje dotyczące minimalnego wynagrodzenia, konieczność wymiany tachografów, regulacje dotyczące opłat drogowych uzależniające wysokość opłaty między innymi od emisji CO₂ przez dany pojazd oraz regulacje dotyczące standardów emisyjnych pojazdów. Każda tego typu regulacja jest uważana przez branżę transportową za duże zagrożenie, które będzie tłumić rozwój.

Źródła: Raport „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, GUS