

Warszawa, 17 stycznia 2023 r.

## Polska branża TSL tworzy 6 proc. polskiego PKB i jest liderem wśród krajów UE

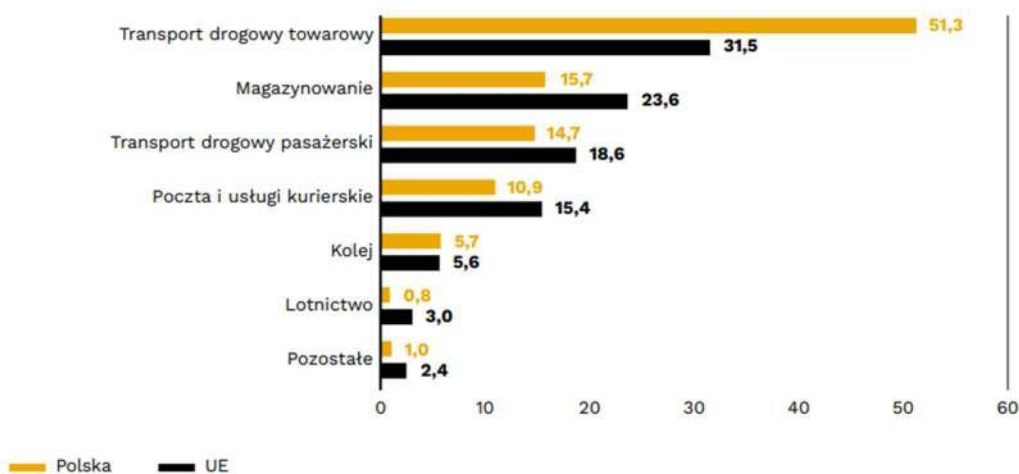
Transport, spedycja i logistyka (wliczając transport osób) pozostaje jedną z najważniejszych części polskiej gospodarki. W 2021 r. branża ta wypracowała 5,7 proc. polskiego PKB i zatrudniała 951 tys. osób, czyli dawała pracę ok. 6 proc. polskiej siły roboczej. Jednocześnie polscy kierowcy przewieźli 19 proc. towarów na rynku wewnątrzunijnym, zajmując w tej kategorii pierwsze miejsce przed Niemcami i Hiszpanią. Polski Instytut Ekonomiczny w raporcie „Branża TSL w obliczu autonomizacji i wojny” analizuje wielkość, strukturę i wyzwania polskiej branży transportowej, logistycznej i spedycyjnej.

### TSL to jedna z czołowych branż polskiej gospodarki

Pracownicy transportu i gospodarki magazynowej to trzecia (po handlu i edukacji), największa grupa zawodowa w sektorze usług. Na koniec 2021 r. liczyła ona 950,6 tys. osób. 51 proc. pracowników sektora zajmuje się drogowym transportem towarów, 16 proc. magazynowaniem, a 11 proc. usługami kurierskimi i pocztowymi.

„Wąsko rozumiana branża TSL obejmuje pracowników zajmujących się transportem towarów – bez transportu osobowego. Dane z 2019 r. wskazują na 480 tys. osób zajmujących się transportem drogowym towarowym, 147 tys. osób w przedsiębiorstwach zajmujących się magazynowaniem i 102 tys. w firmach pocztowych i kurierskich. W porównaniu z resztą UE, w Polsce mamy zdecydowanie wyższy odsetek osób zajmujących się drogowym transportem towarowym” – mówi Jacek Grzeszak, autor raportu.

Wykres 2. Struktura zatrudnienia w transporcie i magazynowaniu w Polsce i UE w 2019 r.



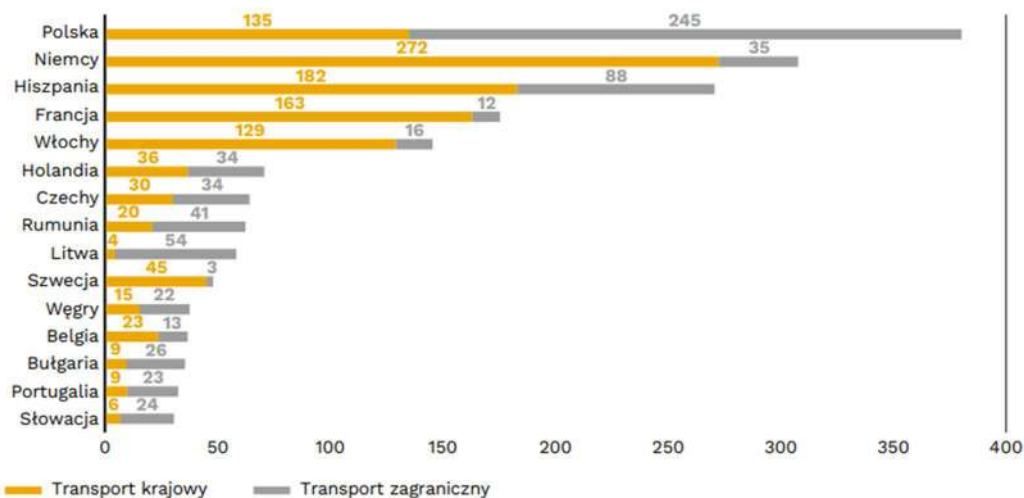
Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych KE (2022).

## Polska branża TSL jest liderem na rynku wewnętrznym

Polskie przedsiębiorstwa w 2021 r. odpowiadały za 19,8 proc. pracy transportowej (wykonanych transportów mierzonych tonokilometrami) w ramach UE, wyprzedzając Niemcy i Hiszpanię.

*Tak duży udział we wspólnym rynku wiąże się z międzynarodową ekspansją polskich firm. Rynek przewozów krajowych jest w Polsce odpowiednio niższy od Niemiec, Francji czy Hiszpanii, jednak polskie firmy obsługują znaczący odsetek operacji wewnątrz sąsiednich krajów (kabotaż) oraz między tymi krajami (cross-trade). W przypadku relacji Niemcy – Francja polskie firmy obsługują 20 proc. pracy przewozowej (liczonej w tonokilometrach). Pozycja polskich firm na rynku europejskim wynika również z konkurencyjnego w porównaniu z krajami „starej UE” poziomu cen” – podkreśla Paweł Leszczyński, kierownik zespołu strategii w PIE.*

**Wykres 4. Zestawienie rocznych towarowych przejazdów drogowych w UE w 2021 r. (w mln tonokilometrów) w podziale na przewozy krajowe i zagraniczne (15 krajów z najwyższymi wynikami)**

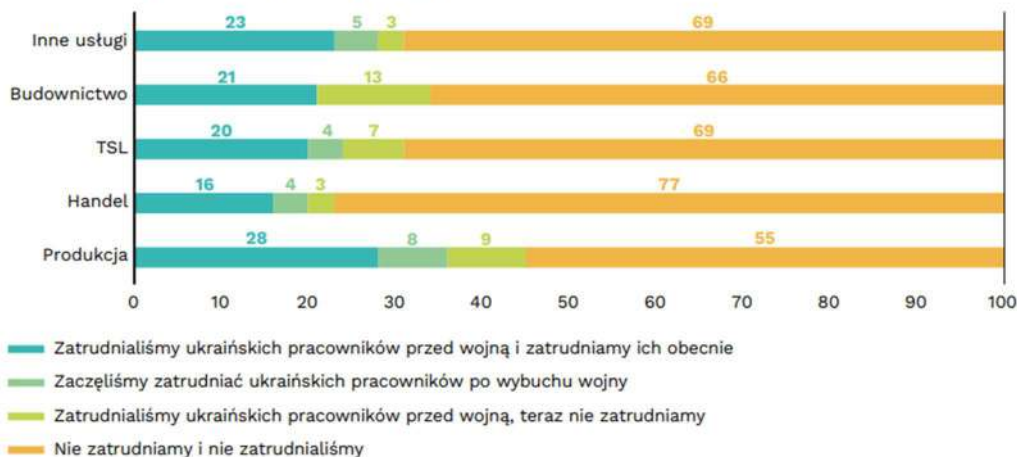


Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Eurostatu.

## Wpływ wojny w Ukrainie na branżę TSL

Wybuch wojny w Ukrainie nie spowodował masowego odpływu pracowników z Ukrainy zatrudnionych w branży transportowej. Większość ankietowanych właścicieli i pracowników firm transportowych zadeklarowała, że ich firmy nie odczuły bezpośrednio konsekwencji rozpoczęcia wojny i mobilizacji mężczyzn na Ukrainie, jednak prawie wszyscy znają podmioty, które z tego powodu miały kłopoty. Z badania MIK realizowanego przez BGK i PIE wynika, że 7 proc. firm przyznało, że od wybuchu wojny nie zatrudniają już Ukraińców.

**Wykres 9. Odsetek firm zatrudniających ukraińskich pracowników przed wojną i obecnie (w październiku 2022 r.) według branż (w proc.)**



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych PIE i BGK.

### **Branża TSL podzielona w sprawie autonomizacji**

Autonomizacja pojazdów ciężarowych obecnie jest wskazywana przez analityków jako bardziej prawdopodobna od automatyzacji pojazdów osobowych. W przypadku pojazdów ciężarowych bardziej widoczna jest korzyść ekonomiczna – związana zarówno z poprawą bezpieczeństwa w ruchu drogowym, jak też z ograniczeniem zużycia paliwa, skróceniem postojów pojazdów oraz ze zmniejszeniem kosztów pracy. Przeprowadzona w 2020 r. przez PIE analiza wykazała możliwe roczne oszczędności dla branży TSL w wysokości 2 mld PLN na kosztach pracy oraz 1,3 mln m<sup>3</sup> paliwa (przy obecnych cenach to ok. 8,5 mld PLN). Jednak przedstawiciele branży są podzieleni w sprawie oceny automatyzacji.

*„Można wyróżnić trzy grupy myślenia o automatyzacji. Pierwsza grupa to sceptycy, którzy albo nie interesują się nowymi technologiami w transporcie, albo interesują się, ale traktują autonomizację jako nierealistyczną. Drugi rodzaj podejścia reprezentują przedsiębiorcy i pracownicy branży, którzy interesują się nowinkami technologicznymi i kibicują im (optymiści). Trzecia grupa (realiści) to osoby przekonane, że dalsza automatyzacja jest nieunikniona, ale jednocześnie pozostają zaniepokojone, jak to wpłynie na rynek i kto skorzysta na zmianach technologicznych. Reasumując branża TSL nie będzie się zbyt szybko automatyzować, ale ponieważ operuje w niszach, jej pozycja w UE będzie niezagrażona” – zauważa Paweł Leszczyński.*

\*\*\*

**Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think tank ekonomiczny z historią sięgającą 1928 roku. Jego obszary badawcze to przede wszystkim makroekonomia, energetyka i**

**klimat, gospodarka światowa, foresight gospodarczy, gospodarka cyfrowa i ekonomia behawioralna. Instytut przygotowuje raporty, analizy i rekomendacje dotyczące kluczowych obszarów gospodarki oraz życia społecznego w Polsce, z uwzględnieniem sytuacji międzynarodowej.**

**Kontakt dla mediów:**

**Ewa Balicka-Sawiak**

Rzecznik Prasowy

T: +48 727 427 918

E: [ewa.balicka@pie.net.pl](mailto:ewa.balicka@pie.net.pl)