

Warszawa, 22 czerwca 2023 r.

Elektryfikacja ciężkiego transportu drogowego stworzy ponad 20 tys. nowych miejsc pracy

Polska jest jednym z liderów drogowego transportu ciężarowego w Unii Europejskiej. Odpowiadał on za przewóz 380 mld tkm (tonokilometrów) w 2021 r. - najwięcej w całej UE i o 24 proc. więcej od drugich w zestawieniu Niemiec. Polska flota samochodów ciężarowych w 2021 r. liczyła 1,15 mln pojazdów. Sektor ten zatrudniał 486 tys. osób w 2020 r., co stanowiło 15 proc. wszystkich zatrudnionych w tym sektorze w Unii Europejskiej. Branża TSL stoi obecnie przed zmianami wynikającymi z unijnych norm emisji CO₂ dla pojazdów ciężarowych, które wymuszają jego elektryfikację. Polski Instytut Ekonomiczny w raporcie „Elektryfikacja sektora drogowego transportu ciężkiego”, stworzonym we współpracy z Polskim Stowarzyszeniem Paliw Alternatywnych, analizuje scenariusze elektryfikacji tej gałęzi gospodarki i wskazuje możliwe konsekwencje ekonomiczne.

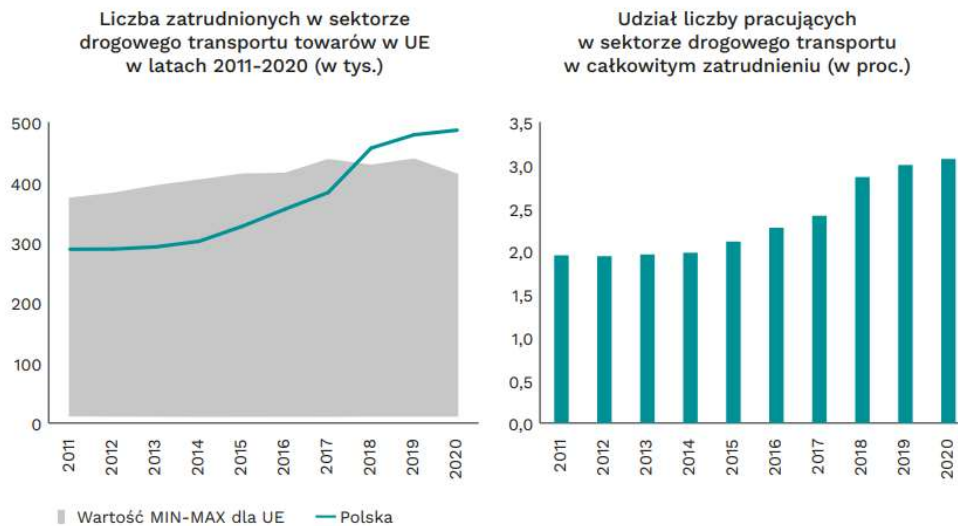
Polska unijnym liderem transportu drogowego

Sektor transportu drogowego towarów w Polsce zatrudnia największą liczbę pracowników spośród tego typu branż w całej UE. W 2020 r. pracowało w nim ponad 486 tys. osób, było to o 74 tys., czyli o 18 proc. więcej od drugich w zestawieniu Niemiec. Zatrudnieni w Polsce pracownicy stanowią 15 proc. całego zatrudnienia w tym sektorze w UE. Rośnie także znaczenie branży przewozu towarów w ramach polskiej struktury zatrudnienia, a także zapotrzebowanie na pracowników. Udział osób pracujących w tej gałęzi gospodarki wzrósł z niecałych 2 proc. w 2011 r. do ponad 3 proc. w 2020 r. Rosnąca liczba zatrudnionych wiąże się z wysokim zapotrzebowaniem na pracowników, w tym na kierowców zawodowych. Według szacunków analityków i przedstawicieli branży, w Polsce może dalek brakować 100-150 tys. kierowców ciężarówek.

Polska dysponuje największym w całej UE parkiem pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 t. W 2021 r. flota w Polsce liczyła blisko 1,15 mln ciężarówek, o 33 tys. więcej r/r. Średnia wieku tego typu pojazdu w Polsce wynosi nieco mniej niż średnia unijna: 13,2 wobec 13,9 lat, ale wyraźnie więcej niż na konkurencyjnych rynkach Niemiec (9,6 lat) i Francji (9 lat).

„Polski sektor ciężkiego transportu drogowego dominuje wśród europejskich gospodarek. Sukcesywnie od lat obserwujemy wzrost zatrudnienia i coraz większą flotę pojazdów. Trzeba jednak pamiętać, że wartość dodana tego sektora w naszym kraju pozostaje na niższym poziomie niż w bardziej rozwiniętych krajach UE i w ramach istniejącej floty dominują pojazdy konwencjonalne. Dziś sektor stoi przed wyzwaniem jak najszybszej wymiany na pojazdy zeroemisyjne. Opóźnienia w elektryfikacji parku pojazdów mogą w kolejnych latach osłabić konkurencyjność polskiej branży TSL” – komentuje Maciej Miniszewski, starszy doradca w zespole klimatu i energii PIE.

Wykres 7. Polski sektor transportu drogowego zatrudnia 486 tys. osób



Uwaga: szare pole oznacza przedział wartości minimalnych i maksymalnych dla krajów UE, bez Malty i Cypru.

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Eurostatu.

Niedostateczna infrastruktura dla pojazdów elektrycznych

Chociaż park pojazdów floty ciężarowej (HDV) stosunkowo nie jest liczny, to jednak generuje znaczną ilość emisji. Dążąc do realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu, Unia Europejska wspiera elektryfikację transportu drogowego. Na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1242 z dn. 20 czerwca 2019 r. producenci są zobowiązani do ograniczenia intensywności emisji floty nowo zarejestrowanych pojazdów ciężkich o 15 proc. w 2025 r. oraz o 30 proc. w 2030 r. względem emisji pojazdów ciężkich po raz pierwszy zarejestrowanych w okresie od 1 lipca 2019 r. do 30 czerwca 2020 r. Z kolei przyjęty 28 marca 2023 r. przez Parlament Europejski projekt AFIR nakłada na państwa członkowskie wymagania dotyczące rozbudowy sieci stacji ładowania. Uregulowana zostanie także emisja spalin w świetle normy Euro 7.

Unijne działania na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ wymuszą elektryfikację transportu drogowego. Kluczem do rozwoju elektromobilności w segmencie eHDV jest rozbudowa infrastruktury ładowania. Tymczasem w Polsce ani jedna z ok. 2,7 tys. stacji ogólnodostępnych nie jest przeznaczona dla pojazdów o DMC powyżej 16 t. Ich brak towarzyszy niewielkiej liczbie elektrycznych pojazdów ciężarowych, których w Polsce do 2022 r. zarejestrowano 11. Z perspektywy przedstawicieli branży TSL w Polsce jest to jedna z największych barier opóźniających elektryfikację flot.

„Jedną z największych barier w elektryfikacji sektora transportu, zarówno ciężkiego, jak i osobowego, jest brak rozwiniętej infrastruktury ładowania. Potrzebne są odpowiednie

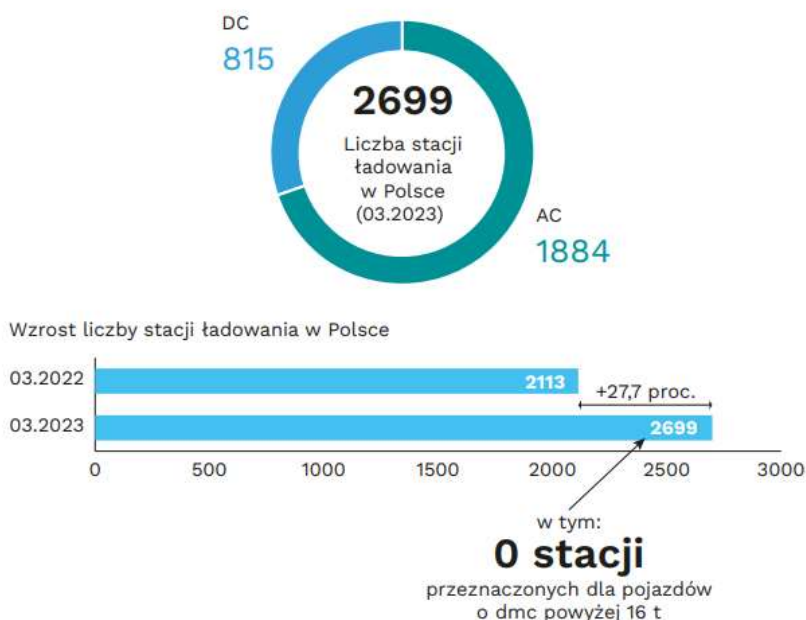
inwestycje infrastrukturalne, zwłaszcza że rejestracje ciężarówek elektrycznych mogą zwiększyć zapotrzebowanie na energię elektryczną w Polsce w latach 2030-2035 o ok. 2-4 proc. Profil ładowania czy wykorzystanie szybkich ładowarek w godzinach szczytu będzie wymagać inwestycji w systemy wytwórcze, magazynowe i sieciowe” – wskazuje Magdalena Maj, kierownik zespołu klimatu i energii PIE.

Wykres 1. Liczba stacji ładowania w Polsce wzrosła w marcu 2023 r.

o prawie 30 proc. r/r

Liczba ogólnodostępnych stacji ładowania w Polsce

(w szt. i proc.)



Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie Licznika Elektromobilności PSPA/PZPM.

Elektryfikacja ciężkiego transportu drogowego będzie korzystna ekonomicznie

Z raportu opracowanego przez PIE wynika, że elektryfikacja floty może pozwolić Polsce na zwiększenie w sektorze transportu ciężkiego. Rosnący udział Polski w unijnym rynku przewozów i zwiększająca się liczba ciężarówek zwiększy liczbę miejsc pracy w sektorze. Stopniowa lub przyspieszona elektryfikacja spowoduje wzrost zatrudnienia, kosztem innych krajów, głównie Niemiec, odpowiednio o 10,1 tys. lub 20,9 tys. do 2035 r. względem scenariusza utrzymania obecnego tempa elektryfikacji.

Transformacja może również przyspieszyć wzrost aktywności przewozowej polskich firm z branży TSL. W zależności od tempa elektryfikacji aktywność przewozowa do 2035 r. będzie wyższa o 4,8 mld tkm lub nawet o 9,9 mld tkm względem scenariusza zachowania status quo. Ponadto dzięki przyspieszonej elektryfikacji floty polski sektor drogowego

transportu ciężkiego mógłby wzrosnąć o 1,1 mld EUR do 2035 r. względem scenariusza , w którym obecny stan rzeczy został utrzymany.

„Polska pozostaje jedynym spośród wiodących rynków w obszarze TSL, który wciąż nie zaoferował systemu wsparcia zachęcającego do inwestycji w zeroemisyjne pojazdy ciężarowe. Wraz z rozwojem elektromobilności w sektorze transportu ciężkiego w innych państwach członkowskich UE, zachowanie konkurencyjności polskich przewoźników wymaga wprowadzenia systemu subsydiów do eHDV i infrastruktury, a także optymalizacji prawa. Konieczne jest m.in. zniesienie opłat drogowych dla eHDV, wdrożenie możliwości wjazdu do stref ograniczonego ruchu dla elektrycznych ciężarówek, czy też zapewnienie ulg podatkowych dla podmiotów inwestujących w ekologiczne środki transportu. Tego typu zachęty umożliwią realizację pozytywnego scenariusza wpływu postępującej elektryfikacji na branżę transportu ciężkiego w Polsce. Rekomendacje w tym zakresie PSPA przesłało w liście otwartym do Anny Moskwy, Minister Klimatu i Środowiska” – mówi Piotr Ziółkowski, New Mobility Expert z PSPA.

Infografika 1. Wpływ elektryfikacji sektora drogowego transportu ciężkiego na zatrudnienie, aktywność przewozową i wartość dodaną (w porównaniu do Scenariusza 1. „Status quo”)

		Scenariusz 2. „Stopniowa elektryfikacja”	Scenariusz 3. „Przyspieszona elektryfikacja”
Zatrudnienie (w tys.)		10,09	20,89
Aktywność przewozowa (w mld tkm)		4,78	9,90
Wartość dodana (w mln)		542,0	1120,0

Źródło: opracowanie własne PIE.

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