

Warszawa, 17 czerwca 2026 r.

Polski transport drogowy musi znaleźć nowe źródła przewag konkurencyjnych

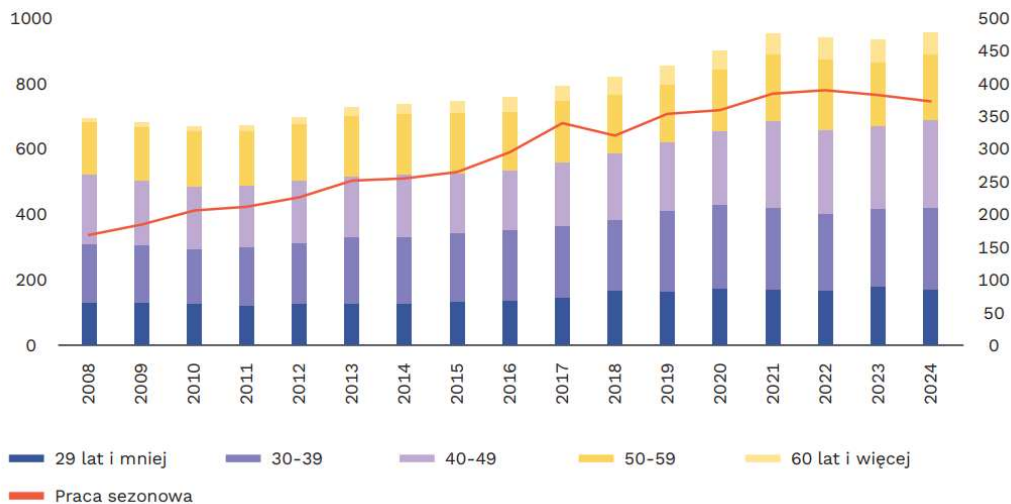
Transport i gospodarka magazynowa to jedna z najważniejszych gałęzi polskiej gospodarki pod względem jej udziału w PKB. Dominującą gałęzią przewozów towarowych jest transport drogowy, który w 2024 r. odpowiadał za przewóz 87 proc. masy przewożonych ładunków oraz za 81 proc. pracy przewozowej w transporcie towarowym. Polska jest też ważnym europejskim graczem na tym rynku. W 2024 r. polscy przewoźnicy odpowiadali za 32,7 proc. pracy przewozowej w międzynarodowym transporcie drogowym na terenie Unii Europejskiej. Jednocześnie sektor transportowy coraz bardziej zmagają się z niedoborem pracowników. Spośród 137 tys. osób zatrudnionych w tej branży w 2024 r. tylko 3 proc. kierowców stanowiły osoby poniżej 25. roku życia. Rośnie także presja kosztowa związana ze wzrostem wynagrodzeń, coraz większą konkurencją ze strony przewoźników z krajów spoza UE, a także koniecznością dostosowania się do wymogów unijnej polityki klimatycznej. Polski Instytut Ekonomiczny analizuje kondycję polskiego sektora transportowego w raporcie „Sektor transportu wobec presji kosztowej i dekarbonizacji”.

Rosnący deficyt pracowników

Wejście Polski do Unii Europejskiej przyczyniło się do dynamicznego rozwoju polskiego sektora transportowego. Wielkość całkowitej pracy przewozowej realizowanej przez polskich przewoźników drogowych wzrosła ponad trzykrotnie od momentu akcesji Polski do UE w 2004 r. Trwały niedobór kierowców zawodowych ogranicza jednak możliwości dalszego rozwoju polskiego transportu drogowego i prowadzi do systematycznego wzrostu kosztów pracy. Prognozy wskazują, że w 2026 r. deficyt pracowników w zawodzie kierowcy samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych dotknie 326 z 380 powiatów.

Szczególnie niepokojąca jest struktura wiekowa pracowników transportu. W Polsce w 2024 r. kierowcy zawodowi poniżej 25. roku życia stanowili zaledwie 3 proc. ogólnej liczby kierowców zawodowych. W całej UE aż jedna trzecia kierowców ma ponad 55 lat, co oznacza, że w ciągu najbliższych 10 lat większość z nich przejdzie na emeryturę.

Wykres 9. Osoby pracujące w sekcji H „Transport i gospodarka magazynowa” według wieku w latach 2008-2024 na tle pracy przewozowej zrealizowanej przez polskich przewoźników



Uwaga: lewa oś – liczba zatrudnionych (w tys. osób), prawa oś – praca przewozowa (w mld tkm).

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Eurostatu (2026b).

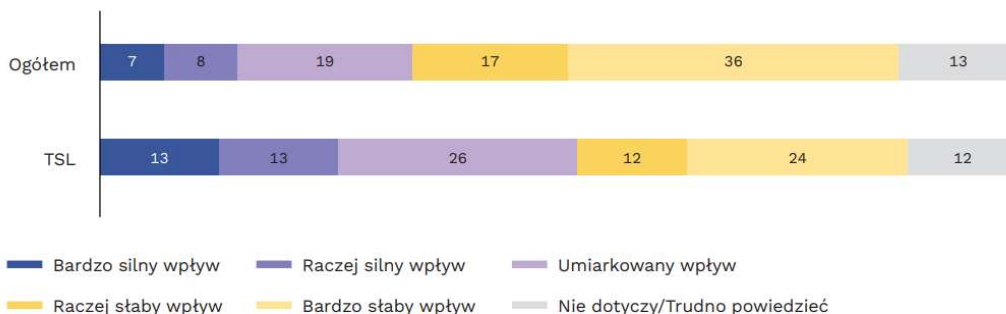
„Ograniczona podaż pracy, w szczególności w segmencie kierowców zawodowych, stanowi jedno z głównych ograniczeń rozwoju transportu drogowego w Polsce. Niedobór ten ma charakter strukturalny i ogólnoeuropejski i wynika z uwarunkowań demograficznych oraz niskiej zastępowalności pokoleniowej. W Polsce przez wiele lat niedobór kierowców był częściowo kompensowany napływem pracowników zza granicy, jednak osłabienie tego mechanizmu oraz ograniczona skuteczność rekrutacji z innych kierunków prowadzą do trwałej presji płacowej i wzrostu kosztów operacyjnych, szczególnie dotkliwych dla mniejszych przedsiębiorstw. Jednym z możliwych instrumentów łagodzących pozostaje formalne uznanie zawodu kierowcy samochodu ciężarowego za zawód deficytowy oraz uproszczenie procedur dostępu do rynku pracy” – wskazuje dr inż. Krzysztof Krawiec, doradca z Zespołu Energii w PIE.

Polscy przewoźnicy odczuwają ukraińską konkurencję

Wprowadzona w 2022 r. liberalizacja przewozów między UE a Ukrainą doprowadziła do wzrostu presji konkurencyjnej na polski transport drogowy, zwłaszcza we wschodniej Polsce. Efekt pogłębiło ograniczenie aktywności polskich przewoźników na kierunku wschodnim. Choć relatywna bliskość Polski wobec głównych rynków Unii Europejskiej ogranicza koszty operacyjne i wzmacnia konkurencyjność przewoźników krajowych względem bardziej odległych podmiotów, utrzymujący się wzrost kosztów pracy w Polsce, spowodowany niedoborami kadrowymi i rosnącą presją płacową, sprawia, że branża transportowa coraz częściej będzie konfrontowana z tańszą konkurencją z zagranicy.

Potwierdza to opracowywany przez PIE Miesięczny Indeks Koniunktury, z którego wynika, że 52 proc. badanych firm z sektora TSL odczuwa konkurencję ze strony przedsiębiorstw zakładanych przez obywateli Ukrainy.

Wykres 14. Zestawienie poszczególnych odpowiedzi na pytanie: „W jakim stopniu działalność gospodarcza zakładana w Polsce przez obywateli Ukrainy wpływa na poziom konkurencyjności w Państwa branży?” (w proc.)



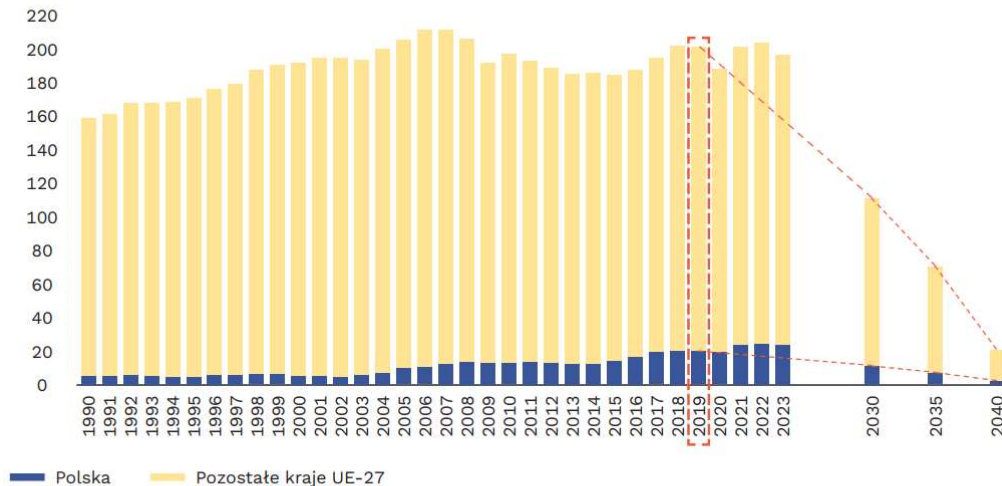
Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych Miesięcznego Indeksu Koniunktury, luty 2026.

„Reorientacja ukraińskiego handlu i odejście od ścisłej regulacji obecności przewoźników ukraińskich na rynku UE nałożyły się na pogorszenie koniunktury w UE i wzrost kosztów paliw. Konkurencja kosztowa z innych państw będzie w coraz większym stopniu wyzwaniem dla polskiego sektora transportu. Kluczowe znaczenie dla ograniczenia wpływu wschodniej konkurencji na polski rynek transportu będzie miało zmniejszenie asymetrii regulacyjnych między podmiotami z UE i Ukrainy ” – zauważa Jan Strzelecki, zastępca kierownika Zespołu Gospodarki Światowej w PIE.

Ambitne cele klimatyczne są wyzwaniem dla polskiego transportu drogowego

Polski sektor transportu stoi przed wymagającym wyzwaniem redukcji emisji, których poziom w ostatnich dekadach wyraźnie wzrósł. Emisje dwutlenku węgla z tego sektora w ostatnich 35 latach wzrosły ponad trzykrotnie – z 20 mln t CO₂ w 1990 r. do prawie 68 mln t CO₂ w 2023 r. Stanowiło to aż 27 proc. unijnych emisji z transportu drogowego. Tymczasem obowiązujący od 2024 r. unijny cel dla pojazdów ciężkich zakłada obniżenie emisji o 45 proc. do 2030 r., o 65 proc. do 2035 r. oraz o 90 proc. do 2040 r., w porównaniu z poziomem referencyjnym z 2019 r.

Wykres 17. Emisje CO₂ drogowego transportu ciężkiego w Polsce i pozostałych krajach UE-27 w latach 1990-2023 wraz z przyjętymi celami dot. redukcji poziomu emisji CO₂ w latach 2030, 2035 i 2040



Uwaga: wyróżniono wartości dla lat 2030, 2035 i 2040, ponieważ są oszacowane przez PIE na podstawie celów redukcji poziomu emisji CO₂ w drogowym transporcie ciężkim w porównaniu z rokiem bazowym (2019).

Źródło: opracowanie własne PIE na podstawie danych EEA.

Realizacja unijnej polityki klimatycznej wiąże się z szeregiem wyzwań dla polskich przewoźników. Stopień elektryfikacji transportu drogowego w Polsce jest wciąż na niskim poziomie, a wdrażanie zeroemisyjnych pojazdów ciężarowych wiąże się z trudnościami operacyjnymi ze względu na brak odpowiedniej infrastruktury – ładowanie nadal stanowi problem na dłuższych trasach. Tymczasem w Polsce przewozy powyżej 500 km generują ok. 59 proc. pracy przewozowej i 57 proc. pracy pojazdów, podczas gdy w UE odpowiednio ok. 42 proc. i 39 proc. Jednocześnie krótkie trasy – do 50 km, które najłatwiej zelektryfikować, mają w Polsce wyraźnie mniejsze znaczenie niż w UE. Po drugie, polska branża transportowa jest bardzo rozdrobniona – aż 84 proc. przedsiębiorstw transportowych posiadających licencję wspólnotową w 2023 r. użytkowało nie więcej niż 10 pojazdów, a 68 proc. podmiotów zarejestrowanych było na osoby fizyczne.

Rozszerzenie systemu ETS na transport drogowy istotnie zwiększy presję kosztową na ten sektor w Polsce, który ze względu na rozdrobnioną strukturę, ograniczoną zdolność do pozyskania kapitału i ograniczoną infrastrukturę ładowania ma mniejsze niż w UE możliwości szybkiej modernizacji floty. Koszty wynikające z ETS2 przełożą się bezpośrednio na wzrost kosztów operacyjnych przewoźników. W krótkim i średnim okresie mechanizm ten może znacząco obniżyć konkurencyjność tego sektora na rynku

europejskim, nie gwarantując jednocześnie tempa transformacji zgodnego z założeniami polityki klimatycznej.

„Transformacja klimatyczna, w tym planowane objęcie transportu drogowego systemem ETS2, oznacza dodatkowe obciążenia kosztowe, przede wszystkim poprzez wzrost cen paliw. To szybko przełoży się na pogorszenie opłacalności działalności przedsiębiorstw, co było widoczne zarówno w czasie szoku cenowego wywołanego inwazją Rosji na Ukrainę, jak i niedawnego ataku USA i Izraela na Iran. W efekcie wyzwania związane z europejską polityką klimatyczną mogą okazać się dla polskiego sektora transportu jeszcze większym wyzwaniem niż konkurencja ze strony przewoźników spoza UE” – zauważa Aleksandra Sojka, starsza analityczka z Zespołu Gospodarki Światowej w PIE.

Polski Instytut Ekonomiczny to publiczny think-tank ekonomiczny z historią sięgającą 1928 roku. Jego obszary badawcze to przede wszystkim makroekonomia, energia, gospodarka światowa, gospodarka cyfrowa, ekonomia behawioralna oraz procesy społeczne. 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