Branżę transportową zmieni prawo, technologie oraz niedobór kierowców

data aktualizacji: 2019.09.18



Wyzwania, przed jakimi stoi obecnie polska branża transportowa, będą miały decydujący wpływ na rozwój tego sektora w najbliższej dekadzie. Do największych problemów należy niedobór zawodowych kierowców - w 2022 r. luka ta może wynieść nawet 200 tys. osób.

Ogromny wpływ na usługi transportowe będą miały także przepisy europejskiego Pakietu Mobilności oraz postępująca digitalizacja i industrializacja – to wnioski z opracowania „Transport przyszłości. Raport o perspektywach rozwoju transportu drogowego w latach 2020-2030”, przygotowanego przez firmę doradczą PwC we współpracy ze Związkiem Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

> - W ostatnich 10 latach obserwować można było dynamiczny wzrost branży transportowej, zarówno na rynku krajowym, jak i na rynkach europejskich. Jednak zmiany na polskim rynku pracy oraz bariery administracyjno-prawne wprowadzane w wielu państwach UE spowodowały, że nasza przewaga, oparta jeszcze do niedawna na kosztach pracy, została zniwelowana. Wielu przewoźników zadaje sobie także pytania o to, jak nowe technologie wpłyną na budowanie przewagi konkurencyjnej. Możliwych scenariuszy rozwoju branży jest kilka, ale warto podkreślić w tym miejscu, że bez współpracy z administracją utrzymanie dotychczasowej pozycji polskiego transportu drogowego nie będzie możliwe. Wspólne wysiłki powinny być skupione na umożliwianiu dalszego wzrostu, poprawie warunków socjalnych pracowników oraz efektywnych działaniach ukierunkowanych na ochronę środowiska – mówi Maciej Wroński, Prezes Związku Pracodawców „Transport i Logistyka Polska”.

Autorzy raportu „Transport przyszłości” , którego partnerami są Santander Bank Polska, DAF i Uber

wskazali na pięć głównych czynników, które w najbliższych latach będą najmocniej wpływać na rozwój branży transportowej.

Wzrost przewozów w kraju, w imporcie i eksporcie

Prognozowany wzrost gospodarczy i atrakcyjność inwestycyjna Polski przełożą się na całkowity wzrost tonażu obsługiwanego przez branżę na terenie kraju na poziomie przekraczającym ok. 23% na przestrzeni lat 2018-2022. Dynamika wolumenów obsługiwanych przez polskich przewoźników w latach 2018-2022 będzie dodatnia, ale zacznie zwalniać w porównaniu z dotychczasową z uwagi na prognozowane wyhamowanie wskaźników gospodarczych wpływających na branżę.

Z danych i analiz zebranych w raporcie wynika, że czynniki takie jak: przepisy Pakietu Mobilności, utrzymujący się na rynku pracy niedobór kierowców, wzrost kosztów w związku z regulacjami środowiskowymi i wzrost kosztów opłat drogowych, doprowadzą do wzrostu kosztów w branży w przedziale 7-15% do końca 2020 r. w porównaniu z 2018 r.

Reorganizacja przewozów międzynarodowych w konsekwencji zmian prawa UE

Unia Europejska przygotowuje fundamentalne zmiany regulacji dotyczących transportu drogowego, w tym przepisy Pakietu Mobilności oraz zmiany przepisów dotyczących koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego i innych regulacji socjalnych. Ich wdrożenie spowoduje m.in. zwiększenie kosztów sieci transportowych, spadek przychodów związany z ograniczeniem dostępu do rynku oraz przesunięcie usług polskich przewoźników z rynków UE na rynek polski.

Eksperci zwracają uwagę, że zmniejszenie pracy przewozowej w usługach transportu międzynarodowego np. o 20% oznaczałoby zmniejszenie całkowitej pracy przewozowej realizowanej przez polskich przewoźników o blisko 13%. Praca przewozowa realizowana przez polskich przedsiębiorców w przewozach zagranicznych stanowi aż 64% ich całkowitej pracy przewozowej, a więc większa część działalności polskich przewoźników jest zagrożona przez zmiany prawa.

Niedobór kierowców

Niedobór kierowców o pożądanych umiejętnościach będzie się pogłębiał i w 2022 r. może osiągnąć poziom nawet 200 tys. kierowców (20% popytu na pracę). Rewolucją dla branży będzie wdrożenie do użytku pojazdów autonomicznych, nie wypełni to jednak niedoboru w krótkiej perspektywie czasu. Szacuje się, że rozwiązania w zakresie pełnej autonomii pojawią się na rynku dopiero po 2025 r. W początkowej fazie wdrożenie rozwiązań z zakresu autonomii będzie wiązało się z nakładami inwestycyjnymi, jednak w długiej perspektywie umożliwi zwiększanie przewagi kosztowej.

Postępująca autonomizacja i cyfryzacja w długim okresie będzie wymagała rozwoju kadr o nowych umiejętnościach, w tym m.in. specjalistów w zakresie IT. Jest to także szansa na zwiększenie atrakcyjności pracy w branży transportowej dla młodych ludzi.

> - Przedsiębiorcy powinni przygotować się na rosnącą wielokulturowość kadr. W 2018 r. kierowcy z Ukrainy stanowili aż 72% kierowców spoza UE pracujących w Polsce. W przypadku wyczerpania w najbliższym czasie zasobów pracowników z Ukrainy, przewoźnicy mogą rozważyć pozyskiwanie pracowników również z Azji Środkowej czy Południowej i Wschodniej. Mimo że na niektórych zagranicznych rynkach obserwowane są braki kierowców, zatrudnienie w Europie pozostaje atrakcyjne dla pracowników spoza naszego kontynentu z uwagi na różnice w wysokości wynagrodzeń. Niezbędne stanie się również wprowadzenie profesjonalnego zarządzania zasobami ludzkimi, aby odpowiadać na rosnące wraz ze zmianą pokoleniową oczekiwania kierowców, zmniejszać ich rotację i

zwiększać przywiązanie pracowników do pracodawcy – podkreśla Grzegorz Urban, dyrektor w zespole ds. transportu i logistyki w PwC.

Digitalizacja transportu w Polsce postępuje w czterech obszarach.

- Podstawowa digitalizacja – informatyzacja procesów, automatyzacja obsługi administracyjnej, optymalizacja sieci transportowych dzięki wykorzystaniu rozwiązań do modelowania geograficznego sieci.
- Platformizacja rynków – rozwój cyfrowych platform pozwalających na zamawianie usług online od dużej bazy usługodawców.
- Cyfrowi giganci – wchodzenie na rynek transportu i logistyki dużych spółek, które powstały dzięki technologiom cyfrowym.
- Zaawansowane technologie cyfrowe – oczekiwana po 2022 roku intensyfikacja wchodzenia na rynek zaawansowanych rozwiązań z obszaru telematyki, sztucznej inteligencji czy też rozwiązań opartych na blockchain. Obecnie są one dopiero w fazie testów.

Wdrożenie rozwiązań z zakresu digitalizacji będzie kluczowe dla obniżania kosztów działalności, dostosowania usług do zmieniających się potrzeb klienta oraz wdrażania rozwiązań o wysokiej wartości dodanej. W krótszej perspektywie czasowej będą one dostępne jednak dla dużych przewoźników, którzy będą mieli możliwości ich wdrożenia, co może stworzyć dodatkową barierę dla mniejszych przedsiębiorców i przyczynić się do wzrostu koncentracji rynku.

Industrializacja – autonomizacja pojazdów i rozwój napędów alternatywnych

Zdaniem autorów raportu przekształcanie branży transportowej z tradycyjnej w uprzemysłowioną nastąpi za sprawą dwóch czynników technologicznych. Pierwszy z nich to autonomizacja pojazdów, która pozwoli obniżyć koszty działalności o ok. 15% do 2025 r. dzięki zmniejszeniu kosztów pracy, a potencjalnie nawet do poziomu niższego o ok. 28% w okolicy 2030 r. w porównaniu z 2016 r. Przyczyni się również do spadku zapotrzebowania na kierowców i wzrostu zapotrzebowania na specjalistów zajmujących się obsługą systemów autonomicznych. Drugim decydującym czynnikiem jest rozwój napędów alternatywnych – dostosuje on branżę do rosnących wymagań w zakresie emisji CO2 i długookresowo umożliwi ograniczanie kosztów transportu, jednak wpływ ten będzie można zaobserwować nie prędzej niż w perspektywie 2025 r.

Rozwój nowych technologii wiąże się z wysokimi nakładami, dlatego rozwiązania w zakresie autonomii i nowych napędów będą łatwiej dostępne dla dużych przewoźników, o większych zdolnościach inwestycyjnych, co może stanowić czynnik zwiększenia poziomu koncentracji w branży.

- Konsolidacja w branży transportu drogowego jest nieunikniona. Pozycja dużych przedsiębiorstw będzie się wzmacniać, z kolei małe, mniej efektywne firmy, będą miały coraz więcej trudności z utrzymaniem się na rynku. Dlatego już dziś budowanie odpowiedniej skali działalności, która umożliwi optymalizację kosztów, stanowi kluczowy czynnik sukcesu. Odpowiedzią mniejszych przedsiębiorstw na wyzwania sektorowe może być próba zmniejszenia kosztów, np. poprzez zrzeszanie się w grupy zakupowe, lub specjalizacja w niszach, co pozwoli generować wyższe marże – podsumowuje Bartosz Toczony, dyrektor departamentu sektorów strategicznych, Santander Bank Polska S.A.

Źródło: