

Sprzedż opon cięzarowych i rozwiązań flotowych

data aktualizacji: 2025.03.06



Polscy przewoźnicy coraz bardziej specjalizują się w długodystansowym transporcie towarów, co wyróżnia ich na tle innych krajów UE - w Polsce przewozy powyżej 500 km stanowią 15% wszystkich usług, podczas gdy średnia unijna to zaledwie 7%. A to oznacza rosnący udział opony dalekobieżnych. Z drugiej strony, nawet niewielki odsetek tras typowo miejskich może stanowić wyzwanie dla ogumienia stworzonego z myślą o długich dystansach.

Polskie przedsiębiorstwa transportowe od lat są siłą napędową europejskiego rynku przewozów, odpowiadając za ok. 20% całego wolumenu. Ten wypracowany przez lata wynik wydaje się być jednak swoistym sufitem trudnym do przebicia. W obliczu narastających wyzwań strukturalnych, takich jak rosnące koszty pracy, transformacja energetyczna czy zmieniające się regulacje, dalszy wzrost wolumenowy staje się coraz trudniejszy. Na plan pierwszy wychodzi efektywność zarówno operacyjna, jak i kosztowa oraz rozwój usług wspierających i budowanie wartości dodanej.

Europa Środkowa, w tym Polska, odniosła znaczący sukces gospodarczy w ciągu ostatnich dwóch dekad członkostwa w UE. Wzrost PKB per capita oparł się m.in. na inwestycjach zagranicznych o niskiej wartości dodanej. Ten model przyczynił się do dynamicznego rozwoju sektora TSL - powstały liczne magazyny, centra logistyczne i firmy transportowe, a zatrudnienie w tym sektorze znacząco wzrosło.

- Dotychczasowy model oparty na niskich kosztach pracy i niskiej wartości dodanej może się jednak wyczerpywać. Rosnące koszty pracy czy transformacja energetyczna zmniejszają atrakcyjność Polski dla inwestorów. W ciągu ostatnich pięciu lat koszty pracy w naszym kraju wzrosły o ponad 30%, co stawia pod znakiem zapytania naszą konkurencyjność w porównaniu z krajami Azji, Afryki Północnej czy nawet Rumunią i Bułgarią. Dodatkowo jesteśmy w dużej mierze uzależnieni od rynku UE, gdzie trafia około $\frac{3}{4}$ polskiego eksportu. To ogranicza możliwości dywersyfikacji i zwiększa ryzyko w przypadku spowolnienia gospodarczego w Unii - mówi Krzysztof Otrząsek, dyrektor sprzedaży opon ciężarowych i rozwiązań flotowych w Continental Opony Polska.

Ewolucja rynku

Polski sektor TSL wciąż w większym stopniu niż w innych krajach UE opiera się na przewozie towarów, a nie na usługach logistycznych. Sytuacja ta zaczyna się jednak zmieniać. Jak pokazują dane raportu opracowanego przez centrum analiz SpotData dla związku pracodawców Transport i Logistyka Polska „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, udział usług logistycznych, spedycyjnych i magazynowych w przychodach sektora TSL w Polsce wzrósł z 19,7% w 2019 roku do 24% w 2022 roku. To wciąż zdecydowanie mniej niż średnia unijna (43%), ale trend jest wyraźny. Dodatkowo z danych przedstawionych w raporcie wynika, że w polskim sektorze TSL wartość dodana w relacji do przychodów wzrosła z 16,9% w 2021 roku do 22,6% w 2023 roku, co pokazuje, że firmy zaczynają dostrzegać korzyści z dywersyfikacji usług. Wciąż jednak pozostajemy w tyle za krajami takimi jak Czechy, gdzie wartość dodana wynosi 30%, czy Niemcy, gdzie sięga ona 55%. Pokazuje to, jak dużo pozostało jeszcze do zrobienia.

- Nie zmienia to jednak faktu, że podstawową przewagą polskich firm jeszcze przez wiele lat pozostanie relatywnie niski koszt przewozu w połączeniu z wysoką jakością usług. To właśnie te czynniki sprawiają, że polscy przewoźnicy są konkurencyjni na rynku europejskim. Rozwój w stronę usług wyższej wartości dodanej, takich jak kompleksowa logistyka czy zarządzanie łańcuchem dostaw, będzie postępował stopniowo. To nie będzie rewolucja, lecz ewolucja - proces, który potrwa lata, ale w długiej perspektywie może znacząco zwiększyć rentowność i odporność polskich firm na zmiany rynkowe - zauważa Krzysztof Otrząsek.

Zmieniająca się charakterystyka transportu

Firmy transportowe systematycznie zwiększają średnią odległość świadczonych usług. Jak pokazuje raport „Transport drogowy w Polsce 2024/2025”, w 2022 r. w porównaniu z okresem przed pandemią COVID-19, najszybszy wzrost odnotowano na trasach 150-499 km (średnio 6% rocznie), co wskazuje na rosnące znaczenie transportu średniodystansowego. Jednocześnie przewozy na długich dystansach (powyżej 500 km) wzrosły średnio o 3% rocznie, co jest efektem zwiększonej aktywności na trasach międzynarodowych, zwłaszcza do Niemiec, jak i południowej Europy. Zmienia się również struktura przewożonych towarów. Materiały budowlane, które kiedyś dominowały na krótkich trasach (do 50 km), są coraz częściej transportowane na średnie i długie dystanse. Z kolei produkty rolno-spożywcze, które wcześniej przewożono głównie na trasach 150-500 km, teraz coraz częściej trafiają na odcinki 500-1000 km. To pokazuje, że polscy przewoźnicy coraz bardziej specjalizują się w długodystansowym transporcie towarów, co wyróżnia ich na tle innych krajów UE - w Polsce przewozy powyżej 500 km stanowią 15% wszystkich usług, podczas gdy średnia unijna to zaledwie 7%.

- Musimy też zwrócić uwagę na rozwój infrastruktury. Na przestrzeni ostatnich dwóch dekad powstało w Polsce ok. 4000 km dróg szybkiego ruchu i autostrad. Do 2030 roku przybędzie kolejne 2500 km. Z punktu widzenia firm transportowych oznacza to istotną zmianę w planowaniu tras i zarządzaniu flotą, zwłaszcza że większość nowych centrów dystrybucyjnych oraz magazynów już dziś powstaje wzdłuż tych nowoczesnych szlaków komunikacyjnych. Nawet jeśli zakres działalności

danego przedsiębiorstwa pod względem pokonywanych odległości obejmuje głównie transport regionalny, to ze względu na gęstą sieć dróg szybkiego ruchu coraz częściej powinniśmy traktować go jak transport autostradowy. W takich warunkach znacznie lepszym wyborem pod względem rachunku ekonomicznego i efektywności może okazać się ogumienie dostosowane do ruchu dalekobieżnego. Diabeł oczywiście tkwi w szczegółach, dlatego ważne aby decyzje podejmować na podstawie danych dla konkretnych grup pojazdów. Jeśli pojazdy poruszają się w 90% po autostradach i drogach ekspresowych, to opony dalekobieżne, charakteryzujące się niższymi oporami toczenia, prawdopodobnie zapewnią wyraźne korzyści w postaci zmniejszonego zużycia paliwa. Co ciekawe, efekt ten rośnie wraz z ciężarem ładunku, choć może się to wydawać nieintuicyjne. Z drugiej strony, nawet niewielki odsetek tras typowo miejskich może stanowić wyzwanie dla ogumienia stworzonego z myślą o długich dystansach. Dlatego tak ważne jest, aby każdorazowo podejmować decyzje o wyborze opon w oparciu o rzetelne dane dotyczące profilu pracy pojazdów oraz dokładnie zdefiniowane scenariusze ich eksploatacji - tłumaczy ekspert rynku opon ciężarowych.

Doświadczenie to za mało

Polska branża transportowa wielokrotnie udowodniła, że potrafi dostosować się do zmieniających się realiów rynkowych. Jednak samo doświadczenie i elastyczność mogą nie wystarczyć, by utrzymać pozycję na rynku. Kluczowe staje się nie tylko poszukiwanie bardziej efektywnych rozwiązań, ale także działania regulacyjne.

- Polski sektor transportowy ma ugruntowaną pozycję i wieloletnie doświadczenie w adaptacji do trudnych warunków rynkowych. Aby jednak utrzymać konkurencyjność polskich przewoźników na rynku europejskim, potrzebne jest systemowe wsparcie, które uwzględni istotną rolę transportu w krajowej gospodarce. Świadomość znaczenia tej branży, zarówno na poziomie rządowym, jak i społecznym, pozwoliłaby na wzmocnienie przewagi konkurencyjnej oraz skuteczną odpowiedź na obecne wyzwania - podsumowuje Krzysztof Otrząsek.

Fot. Continental

Źródło: