



**POJAZDY DOSTAWCZE  
WSPARCIEM DLA BIZNESU**

# WPROWADZENIE

Bezpieczeństwo i wygoda, oszczędność czasu i swoboda podejmowania decyzji – jest wiele powodów, dla których Polacy coraz chętniej korzystają z zakupów i zamówień z dostawą. Pandemia spowodowała w tej dziedzinie życia prawdziwą rewolucję. Rynek usług kurierskich wówczas niesamowicie się rozprężył i choć ostatnio można zaobserwować lekkie spowolnienie, nie wydaje się, by miał się zatrzymać. Widok osoby z przesyłką – wracającej z pracy, treningu czy podczas spaceru z dzieckiem – jest już bardzo powszechny, a automat paczkowy do tego stopnia wpisał się w polski krajobraz, że stał się przedmiotem memów.

Intensywny rozwój branży e-commerce i zaspokajanie potrzeb odbiorców, oczekujących szybkiej dostawy, są możliwe dzięki innowacjom technologicznym usprawniającym pracę, jak również armii kurierów i potężnej flocie samochodów dostawczych. Te ostatnie są cichymi bohaterami tej branży, i to dosłownie cichymi – bo coraz większy udział mają tutaj auta z napędem elektrycznym. Pojazdy te mogą odegrać istotną rolę w procesie dekarbonizacji transportu, a przy tym, jako niezwykle wszechstronne i funkcjonalne, wesprzeć niejednego biznes.

Czy branża KEP<sup>1</sup> jest na tyle rozwojowa, że wpłynie pozytywnie także na rynek samochodów dostawczych w Polsce? Czy „elektryki” faktycznie są przyszłością tego segmentu? Czy warto postawić na takie auto w biznesie i jaki model finansowania wybrać? Przyjrzymy się temu w niniejszym raporcie.

Zapraszamy do lektury!



<sup>1</sup> Obejmuje usługi kurierskie, ekspresowe i pocztowe (paczkowe).





# CAŁA EPOKA W PÓŁ DEKADY

POJAZDY DOSTAWCZE WSPARCIEM DLA BIZNESU

Pandemia, którą naznaczony był niemal cały rok 2020 i późniejsze miesiące, pogrążyła niektóre branże, jednak dla innych była impulsem do rozwoju. Do tej drugiej grupy niewątpliwie należy e-commerce oraz rynek dostaw i przesyłek kurierskich.

W latach 2019-2023 zarówno wolumen przesyłek krajowych i zagranicznych, jak i przychód z usług kurierskich w Polsce podwoiły się. Największy skok zanotowano w roku 2020 (odpowiednio o 44,2% i 31,3%), później wzrost był już mniej dynamiczny, niemniej wskaźniki systematycznie pną się w górę. Najmniej branża urosła w 2022 r. (16,1% w ujęciu wolumenowym, 19,2% w ujęciu wartościowym), ale już rok 2023 przyniósł odbicie (odpowiednio 16,8% i 20,5%).

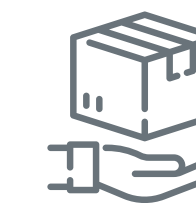
	2019	2023
 Wolumen przesyłek kurierskich (mln szt.)	<b>440,9</b>	<b>1052,3</b>
 Wartość usług kurierskich (mln zł)	<b>5181,1</b>	<b>11 774,8</b>

## Rok 2023 w Polsce w branży KEP



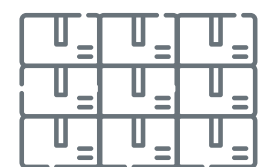
**71**

działających operatorów  
pocztowych



**992,6 mln szt.**

przesyłek kurierskich  
w obrocie krajowym



**38 271**

automatów  
paczkowych

Polska jest europejskim liderem pod względem liczby automatów paczkowych: niemal co czwarte urządzenie znajdujące się na terenie Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii stoi w naszym kraju, w 2023 r. było ich najwięcej na 100 tys. mieszkańców. W tym czasie przybyło 11 350 sztuk (wzrost o 42,2%), zaś od 2019 r. ich liczba zwiększyła się ponad pięciokrotnie<sup>2</sup>. Według prognoz na koniec 2024 r. w Polsce może być nawet 45 tys. maszyn<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> „Raport o stanie rynku pocztowego w 2023 roku”, Urząd Komunikacji Elektronicznej, Warszawa, maj 2024.

<sup>3</sup> <https://www.colliers.com/pl-pl/research/automaty-paczkowe-2024>

Szeroko pojęta logistyka, w tym branża KEP, jest mocno stymulowana przez sektor e-commerce, nierozdzielnie związany z nowymi technologiami – ale też sama charakteryzuje się wysokim stopniem innowacyjności. Bo choć transport z punktu A do punktu B wydaje się zadaniem prostym, to bezpieczeństwo i szybkość jego wykonania w dużej mierze zależy od wsparcia technologii. Pandemia nie tylko zmieniła nawyki konsumentów, ale także przyspieszyła powstanie i rozwój wielu rozwiązań, które funkcjonują praktycznie na każdym etapie procesu.

Już na starcie można skorzystać z aplikacji umożliwiających zamawianie i dowóz jedzenia z restauracji, zakupy online czy przygotowanie paczki do nadania. Apki popularne w okresie lockdownu w 2020 r. okazały się przydatne również po zniesieniu obostrzeń. Na drugim końcu tego łańcucha jest dostawa, np. potwierdzona kodem PIN, co ogranicza kontakt z kurierem, albo do automatu paczkowego, który dodatkowo zapewnia tak pożądaną przez klientów elastyczność. Wspomniane automaty mimo przyjaznej i intuicyjnej obsługi to bardzo zaawansowane technologicznie urządzenia, które w dodatku wciąż są udoskonalane w duchu zrównoważonego rozwoju.

**Usługi kurierskie już teraz czerpią z ogromnego potencjału, jaki oferuje sztuczna inteligencja. Internet rzeczy (IoT), chmura obliczeniowa, uczenie maszynowe czy analiza Big data znajdują zastosowanie m.in. w takich obszarach jak:**

- automatyczne planowanie tras na podstawie m.in. wzorców ruchu drogowego, danych historycznych i aktualnych,
- optymalizacja tras dzięki śledzeniu pojazdu w ruchu drogowym w czasie rzeczywistym i uwzględnianiu nieprzewidzianych wydarzeń,
- kontrola kosztów i planowanie przeglądów technicznych pojazdów na podstawie raportowania zużycia paliwa,
- optymalizacja harmonogramów pracy kierowców dzięki analizie danych o czasie pracy pojazdów,
- prognozowanie popytu na usługi.



**BRANŻA NAPĘDZANA  
INNOWACJAMI**



# AUTA DOSTAWCZE FUNDAMENTEM BRANŻY KEP

POJAZDY DOSTAWCZE WSPARCIEM DLA BIZNESU

Skuter, który nie stoi w korkach, przyjazny dla środowiska rower (coraz częściej elektryczny) czy innowacyjny dron (choć na razie raczej za granicą) – usługa kurierska może zostać zrealizowana przy użyciu różnych środków transportu. Jednak niezbędnym elementem procesu logistycznego wciąż są samochody dostawcze, a ich pozycja wydaje się jeszcze przez długi czas niezagrożona.

Popyt na tego rodzaju pojazdy systematycznie rośnie: w 2023 r. w naszym kraju zarejestrowano 64 522 auta, co oznacza wzrost 3,7% rok do roku<sup>4</sup>, zaś w pierwszym półroczu 2024 r. kolejne 32 885 sztuk (4,3% więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku)<sup>5</sup>. We wskazanych okresach w Unii Europejskiej sprzedano odpowiednio prawie 1,5 mln (wzrost o 14,6%) i 840 409 (wzrost o 15%) nowych pojazdów dostawczych<sup>6</sup>. Tej dynamiki nie można przypisywać jedynie zwiększeniu zapotrzebowania na usługi kurierskie, bo „dostawczaki” mogą być wykorzystywane także w innych branżach. Z powodu swej funkcjonalności stanowią wolumenowo niemal 80% wszystkich pojazdów użytkowych na rynku UE, wyprzedzając ciężarówki różnego typu, autobusy i autokary<sup>7</sup>.

Według danych ACEA (Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów) w 2022 r. w Polsce były zarejestrowane 2 974 632 auta dostawcze, czyli prawie 10% floty unijnej (30 191 188 szt.). Średni wiek pojazdu oszacowano na 14,4 roku (dla UE to 12,5 roku)<sup>8</sup>. Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego dokonał urealnienia tych statystyk, wyłączając z nich pojazdy zarchiwizowane (w wieku powyżej 10 lat i nieaktualizowane w bazach CEP przez ostatnie 6 lat). Oznacza to, że po polskich drogach faktycznie mogło jeździć znacznie mniej aut dostawczych – 2 332 400 sztuk, ale za to nowszych<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Rok-2023/Grudzien-2023r>

<sup>5</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Czerwiec-2024r>

<sup>6</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/EUROPA-REJESTRACJE-POJAZDOW/POJAZDY-UZYTEKOWE/H1-2024>

<sup>7</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/EUROPA-REJESTRACJE-POJAZDOW/POJAZDY-UZYTEKOWE/Rok-2023/Q4-2023>

<sup>8</sup> „Van. Fact Sheet”, ACEA, grudzień 2023.

<sup>9</sup> „Vehicles on European roads”, raport ACEA, luty 2024.

<sup>9</sup> „Raport branży motoryzacyjnej 2023/2024”, rocznik PZPM, styczeń 2024.

**LEASING  
NAJEM  
ROZWÓJ**

# TU KORZYŚCI NAPĘDZAJĄ TWÓJ BIZNES

**Pobierz aplikację i nadaj sobie dostęp do Strefy Biznesu.**  
Tutaj łatwo skorzystasz z leasingu EFL, a wszystko, czego potrzebujesz do rozwoju firmy, masz w zasięgu kursora.



Strefa  
Biznesu

**SPRAWDŹ >**

# „DOSTAWCZAK” DOBRY NA WSZYSTKO

Samochody dostawcze są cenione za trwałość, niezawodność i funkcjonalność. Odgrywają kluczową rolę w tzw. logistyce ostatniej mili, czyli na etapie transportu towaru od centrum dystrybucyjnego do miejsca docelowego, często na terenie miast. Jednak nie wszystkie pojazdy tego typu świadczą usługi kurierskie czy pocztowe. Wiele z nich zajmuje się przewozem osób, inne pozostają w dyspozycji rozmaitych służb – pogotowia, policji, straży pożarnej itp. Ze względu na swoją wszechstronność, różnorodność wariantów i możliwości modyfikacji mogą być wsparciem w wielu branżach, a ponieważ są istotnym narzędziem pracy dla biznesów z sektora MŚP, napędzają nie tylko polską, ale i europejską gospodarkę.

## Dostawcze, czyli jakie?



Kategoria N1



Masa ładunku –  
1-1,5 t



Maksymalna masa  
całkowita – 3,5 t



Wymagane prawo  
jazdy kat. B



Przewożenie towarów  
lub max. 8 pasażerów

## Typy pojazdów

Furgon

Chłodnia/izoterma

Kontener

Plandeka/kurtyna

Skrzynia otwarta

Kamper

Laweta

Wywrotka

Minibus

## Dla jakiego biznesu

Branża KEP, serwisy i warsztaty

Żywność i gastronomia

Przeprowadzki

Logistyka


Usługi komunalne, np. pielęgnacja zieleni

Turystyka

Pomoc drogowa

Usługi remontowo-budowlane

Transport osób



# ELEKTRYCZNE SAMOCHODY DOSTAWCZE PODBIJAJĄ RYNEK

Samochody dostawcze z napędem elektrycznym przestały być osobliwością na polskich drogach. W połowie 2024 r. w naszym kraju było zarejestrowanych 6776 sztuk<sup>10</sup>. Dla porównania: na koniec 2019 r. w Polsce było łącznie 519 samochodów dostawczych i ciężarowych z napędem elektrycznym<sup>11</sup>, przy czym ta druga grupa wystartowała z bardzo niskiej bazy i dopiero teraz liczy 150 sztuk. Można zatem przyjąć, że w ciągu niespełna pięciu lat liczba elektrycznych pojazdów dostawczych wzrosła o ponad 1000%.

Co prawda nadal stanowią one promil kilkumilionowej floty konwencjonalnych aut dostawczych, a równocześnie niemal 10% wszystkich aut elektrycznych w Polsce (69 020 szt.)<sup>12</sup>, co może imponować w zestawieniu z bardzo skromnym wolumenem e-ciężarówek. W tym kontekście ciekawy wydaje się fakt, że dynamika wzrostu ostatnio maleje: elektryczne samochody użytkowe w pierwszym półroczu 2024 r. odnotowały spadek rejestracji o 19% rok do roku. Jest to zgodne z europejskim trendami: w UE liczba rejestracji samochodów dostawczych z napędem elektrycznym zmniejszyła się o 3,7% rok do roku, a w konsekwencji ich udział w rynku zmalał do 5,8% (6,9% w poprzednim roku).

Na popularność elektrycznych „dostawczaków” może mieć wpływ większa dostępność modeli, niskie koszty użytkowania i korzyści dla środowiska. Ale są i bariery – wciąż wysoki koszt inwestycji i stan infrastruktury do ładowania, która mimo nieustannej rozbudowy oferuje niewystarczającą liczbę stacji, szczególnie poza dużymi miastami.

<sup>10</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Licznik-elektromobilnosci/Czerwiec-2024>

<sup>11</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Licznik-elektromobilnosci/Rok-2019/Grudzien-2019>

<sup>12</sup> <https://www.pzpm.org.pl/Rynek-motoryzacyjny/Licznik-elektromobilnosci/Czerwiec-2024>





# NAPĘD ELEKTRYCZNY A „ZIELONA” LOGISTYKA

Pojazdy z napędem elektrycznym mogą wnieść znaczący wkład w dekarbonizację transportu drogowego, który obecnie odpowiada za ok. 1/5 emisji w Unii Europejskiej<sup>13</sup>. Nie generują CO<sub>2</sub> ani zanieczyszczeń, są ciche, niezawodne i komfortowe – te aspekty mogą być przekonujące dla osób, które troszczą się o środowisko, ale także po prostu cenią sobie praktyczne rozwiązania. Jednak powodów, dla których warto postawić na elektrycznego „dostawczaka” w biznesie, jest i będzie więcej.

## Rozporządzenie Unii Europejskiej z 2023 r.

Zgodnie z nim wszystkie nowe samochody osobowe i dostawcze sprzedawane na terenie UE od 2035 r. mają być bezemisyjne. Władze unijne m.in. w ten sposób chcą zrealizować ambitne cele redukcyjne, a w rezultacie doprowadzić do osiągnięcia przez wspólnotę neutralności klimatycznej w 2050 r.<sup>14</sup>

## Polityka władz miejskich

Mierząc się z wyzwaniem, jakim jest poprawa jakości życia mieszkańców, miasta będą musiały opracować plany zrównoważonej logistyki, uwzględniające m.in. pojazdy elektryczne. W przeciwieństwie do spalinowych, mogą być one uprzywilejowane w Strefach Czystego Transportu czy historycznych centrach miast. Już teraz wolno im jeździć buspasami<sup>15</sup> i parkować za darmo w strefach płatnego parkowania.

## Raportowanie ESG

Przedsiębiorstwa świadome swojego wpływu na otoczenie i konieczności raportowania danych pozafinansowych, w szczególności firmy logistyczne, wyznaczają własne cele redukcji CO<sub>2</sub>. Same inwestują w rozwiązania przyjazne dla klimatu, a równocześnie motywują do tego swoich dostawców-przewoźników, którzy odpowiadają za emisje z tzw. zakresu 3.

<sup>13</sup> [https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/4/story/20190313STO31218/20190313STO31218\\_pl.pdf](https://www.europarl.europa.eu/pdfs/news/expert/2019/4/story/20190313STO31218/20190313STO31218_pl.pdf)

<sup>14</sup> <https://www.europarl.europa.eu/topics/pl/article/20221019STO44572/unijny-zakaz-sprzedazy-nowych-samochodow-spalinowych-od-2035-r-co-to-oznacza>

<sup>15</sup> W Polsce do końca 2025 r.

Przedsiębiorcy, którzy chcą powiększyć flotę firmową o auta dostawcze, mają do wyboru kilka możliwości. Choć zakup za gotówkę oznacza konieczność znaczących nakładów finansowych na starcie, jeszcze niedawno dominował wśród najmniejszych podmiotów gospodarczych w Polsce. 77% uczestników badania przeprowadzonego na zlecenie Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów podało go jako główną formę finansowania auta służbowego<sup>16</sup>.

Koszt inwestycji dodatkowo wzrasta w przypadku pojazdu z napędem elektrycznym, którego cena ciągle jest o kilkadziesiąt procent wyższa niż jego spalinowego odpowiednika. Jednak tutaj można liczyć na wsparcie państwa. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej od 2021 r. realizuje program „Mój elektryk”, w którym można ubiegać się o dofinansowanie zakupu lub leasingu samochodów elektrycznych z kategorii N1. O dużym zainteresowaniu świadczy fakt, że już w połowie sierpnia 2024 r. ścieżka leasingowa została zamknięta z powodu wyczerpania budżetu.

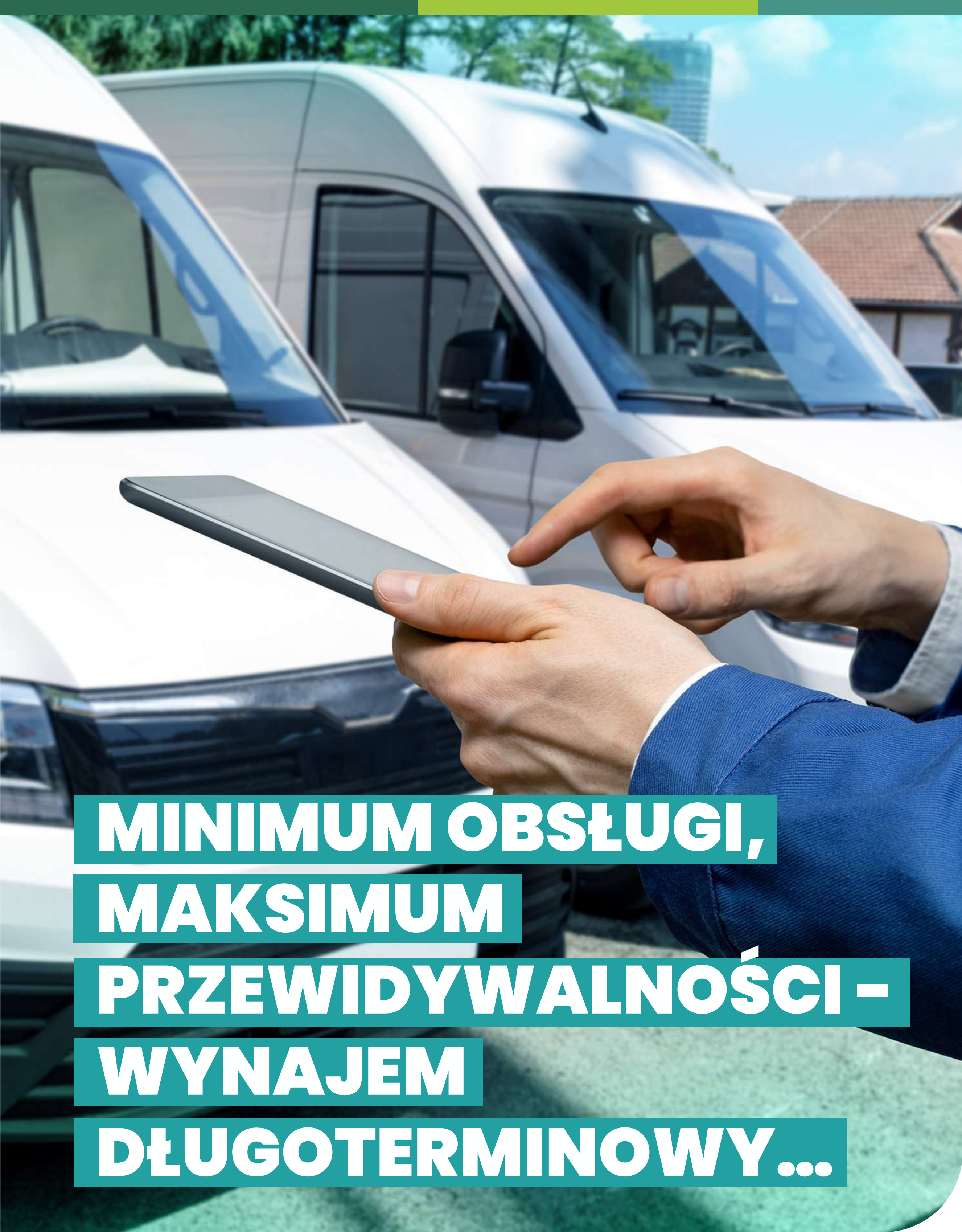
Leasing, oparty na cyklicznych ratach i z możliwością wykupu auta po wygaśnięciu umowy, ma w Polsce już ugruntowaną pozycję. Wspomniany raport podaje, że wybiera go 31% respondentów, głównie mikro i małe firmy. Na wynajem długoterminowy, funkcjonujący na podobnych zasadach, decyduje się prawie 30% firm i przedsiębiorców, przeważnie jednoosobowe działalności gospodarcze. Jego popularność stale rośnie, co znajduje odzwierciedlenie w kondycji branży. W ciągu pierwszego półrocza 2024 r. rynek najmu długoterminowego w Polsce urosł o 7,9% rok do roku. Prawie co czwarte (23,4%) nowe auto, które w tym czasie nabyły firmy i przedsiębiorcy, było w wynajmie<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> „Formy finansowania samochodów w firmach”, badanie IBRIS Polska na zlecenie Polskiego Związku Wynajmu i Leasingu Pojazdów, styczeń 2023.

<sup>17</sup> <https://pzwlp.pl/informacja-prasowa/rynek-wynajmu-dlugoterminowego-aut-urosl-w-polsce-o-7-9-r-r-na-koniec-i-polroczna-2024>



**AUTO DOSTAWCZE –  
MIEĆ CZY TYLKO  
KORZYSTAĆ?**




**MINIMUM OBSŁUGI,  
MAKSIMUM  
PRZEWIDYWALNOŚCI –  
WYNAJEM  
DŁUGOTERMINOWY...**

Leasing i wynajem mogą mieć zastosowanie zarówno do aut osobowych, jak i dostawczych. Pod względem oferty wyspecjalizowane firmy nie ustępują salonom samochodowym: przedsiębiorca może wybierać spośród rozmaitych marek, modeli i wariantów, nie tylko z napędem konwencjonalnym, ale także alternatywnym. Dobór auta do potrzeb danego biznesu to jedno, równie ważna jest kwestia kosztów i formalności.

Te ostatnie aspekty wysuwają się na pierwszy plan w opcji wynajmu długoterminowego. Pozwala on rozbudować flotę bez potrzeby jednorazowego inwestowania sporych środków finansowych. Wynajmujący przeważnie nie płaci czynszu inicjalnego, a tylko comiesięczną stałą kwotę, niezależnie od aktualnej wysokości stóp procentowych, co zapewnia przewidywalność kosztów. Oprócz najmu rata obejmuje pakiet usług dodatkowych, w tym pełną obsługę floty, co dla przedsiębiorcy oznacza oszczędność czasu. Po zakończeniu obowiązywania umowy ma on możliwość pierwokupu pojazdu na korzystnych warunkach. Może również zwrócić pojazd i zdecydować się wynajmując zupełnie nowy.

Warto podkreślić, że jeśli przedsiębiorca zdecyduje się na wynajem długoterminowy w ratach, spłaca utratę wartości pojazdu, a nie pełną wartość nowego auta. Dzięki temu przy stosunkowo niskiej opłacie miesięcznej może cieszyć się nowym pojazdem. To rozwiązanie idealnie sprawdza się w przypadku pojazdów elektrycznych. Ich cena zakupowa jest zdecydowanie wyższa od aut z napędami konwencjonalnymi, zatem w przypadku wynajmu osoba, która korzysta z tej formy finansowania, w racie zapłaci tylko część wartości tego pojazdu.



**... I WYNAJEM  
KRÓTKOTERMINOWY –  
W RAZIE NAGŁEJ  
POTRZEBY**

Ciekawą opcją i dopełnieniem długoterminowych umów może być wynajem średnio- i krótkoterminowy. Umożliwia on wynajęcie pojazdu dostawczego nawet na jeden dzień, a maksymalnie na 12 miesięcy, co jest idealnym rozwiązaniem w sytuacji okresowego wzrostu popytu. W ramach takiego kontraktu można skorzystać, podobnie jak przy długim terminie, z różnego typu aut dostawczych, również z napędem elektrycznym.

Jest to atrakcyjna propozycja dla wszystkich firm, które obserwują w swoim biznesie tzw. sezonowość. Wynajem pozwala utrzymywać „szczupłą” flotę i w razie potrzeby wzmacniać ją dodatkowymi pojazdami – nowoczesnymi, bezproblemowymi i ekonomicznymi. W ten sposób przedsiębiorcy ponoszą koszty rozszerzenia floty tylko wtedy, kiedy wynajęte pojazdy na siebie pracują.

Coraz więcej przedsiębiorców decyduje się na korzystanie z tego typu usługi. Świadczy o tym fakt, iż dostępna na rynku flota pojazdów przeznaczonych do wynajmu krótkoterminowego z roku na rok rośnie w zawrotnym tempie.

