



CRÉDIT AGRICOLE
EFL LEASING

RAPORT SPECJALNY EFL

CIĘŻARÓWKA NA ROZDROŻU. NOWE MODELE BIZNESOWE W TRANSPORCIE CIĘŻKIM

WPROWADZENIE

Transport drogowy od lat stanowi podstawę europejskiej gospodarki. Choć rozwój kolei i transportu intermodalnego przyspiesza, to właśnie ciężarówki wciąż pozostają najważniejszym ogniwem łańcuchów dostaw. Trendy pokazują, że ich rola nie słabnie. W ostatniej dekadzie transport drogowy jako jedyny zwiększył swój udział w rynku przewozów towarowych w Unii Europejskiej, osiągając w 2024 r. 25,7% całkowitej pracy przewozowej mierzonej w tonokilometrach. To wzrost o 3,3 punktu procentowego w porównaniu z 2014 r. Jednocześnie zgodnie z najnowszymi danymi Eurostatu opublikowanymi 31 lipca 2026 r., w 2025 r. praca przewozowa transportu drogowego osiągnęła poziom 1 886 mld tonokilometrów, co oznacza wzrost o 0,9% rok do roku¹.

Wysoki popyt nie oznacza jednak stabilności. Firmy transportowe muszą jednocześnie mierzyć się z rosnącymi kosztami działalności, bardziej wymagającym otoczeniem regulacyjnym oraz tempem zmian technologicznych, które jeszcze kilka lat temu wydawało się nieosiągalne. To właśnie kumulacja tych zjawisk sprawia, że branża znalazła się w punkcie zwrotnym.

Jeszcze do niedawna o przewadze konkurencyjnej decydowały przede wszystkim skala działalności, liczba pojazdów i atrakcyjna cena. Dziś to za mało. Klienci oczekują pełnej przejrzystości procesu transportowego, informacji w czasie rzeczywistym, raportowania śladu węglowego, elastyczności oraz gwarancji ciągłości dostaw. Sam przewóz staje się jedynie częścią znacznie szerszej usługi.

Wraz z tym zmienia się rola przedsiębiorstw transportowych. Przewoźnik nie jest już wyłącznie wykonawcą zlecenia, a partnerem odpowiedzialnym za sprawność procesów logistycznych, bezpieczeństwo dostaw i efektywne zarządzanie informacją.

Dlatego największa transformacja sektora nie dokonuje się pod maską ciężarówki. Zachodzi w sposobie prowadzenia biznesu. O pozycji rynkowej w najbliższych latach zdecyduje nie tylko nowoczesna flota, lecz przede wszystkim umiejętność wykorzystania technologii, danych i nowych modeli współpracy do tworzenia wartości dla klienta. To właśnie na tym rozdrożu znajduje się dziś europejski transport ciężki.

Zapraszamy do lektury.



¹ Eurostat, 26.03.2026, „25% of goods transported by road in the EU”, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260326-1>;
Eurostat, 31.07.2026, „EU road freight transport up by 0.9% in 2025”, <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260731-2> [dostęp: 25.08.2026].



KIEROWCA JAK ZŁOTO – KRYZYS KADROWY W TRANSPORCIE CIĘŻKIM

W transporcie ciężkim nie brakuje dziś ciężarówek ani klientów. Brakuje ludzi. Dla wielu firm to właśnie kierowca stał się zasobem trudniejszym do pozyskania niż nowy pojazd czy kolejny kontrakt. Bez niego nawet najlepiej wyposażona flota nie wyjedzie w trasę.

To już nie jest problem pojedynczych krajów, lecz wyzwanie całej Europy.



502 tys.

Według najnowszego badania IRU dotyczącego 2025 r. w Europie pozostaje około 502 tys. nieobsadzonych stanowisk kierowców ciężarówek, czyli 13% zapotrzebowania.



20%

Do 2030 r. na emeryturę ma przejść około 20% europejskich kierowców – blisko 660,5 tys. osób².



1,5%

Raport Truckerslife Foundation potwierdza niekorzystną strukturę demograficzną zawodu kierowcy w Polsce, zaledwie 1,5% respondentów nie ukończyło 25. roku życia.

Branża mierzy się więc nie tylko z bieżącym niedoborem pracowników, ale z trwałą luką pokoleniową³.

Polski rynek odczuwa te zmiany bardzo. Przez lata przewagą rodzimych przewoźników była dostępność kierowców i konkurencyjne koszty pracy. Dziś ten model przestaje działać. Wynagrodzenia systematycznie rosną, jednak nie przekłada się to na napływ nowych kandydatów. Wyzwaniem staje się utrzymanie doświadczonych pracowników, którzy znają specyfikę międzynarodowego transportu i potrafią odnaleźć się w wymagającym środowisku pracy.

Firmy próbują odpowiadać na ten kryzys na wiele sposobów, na przykład sięgają po kierowców spoza Unii Europejskiej, inwestują w szkolenia oraz poprawę warunków pracy. Europejski Urząd ds. Pracy (ELA) i Komisja Europejska wskazują, że ułatwienie zatrudniania kierowców z państw trzecich będzie jednym z kluczowych elementów stabilizacji rynku. Równolegle rośnie znaczenie technologii. Systemy telematyczne, sztuczna inteligencja czy automatyzacja procesów administracyjnych nie zastąpią kierowcy, ale mogą odciążyć go od części obowiązków, lepiej planować trasy i zwiększać efektywność wykorzystania czasu pracy.

Czy rozwiązaniem będą autonomiczne ciężarówki? Wbrew medialnym zapowiedziom nie stanie się to szybko. Ekspersi są zgodni, że przez najbliższe lata autonomia będzie rozwijać się przede wszystkim na wybranych trasach i w modelu hub-to-hub, czyli pomiędzy centrami logistycznymi. Oznacza to, że jeszcze przez długi czas kierowca pozostanie najważniejszym uczestnikiem procesu transportowego.

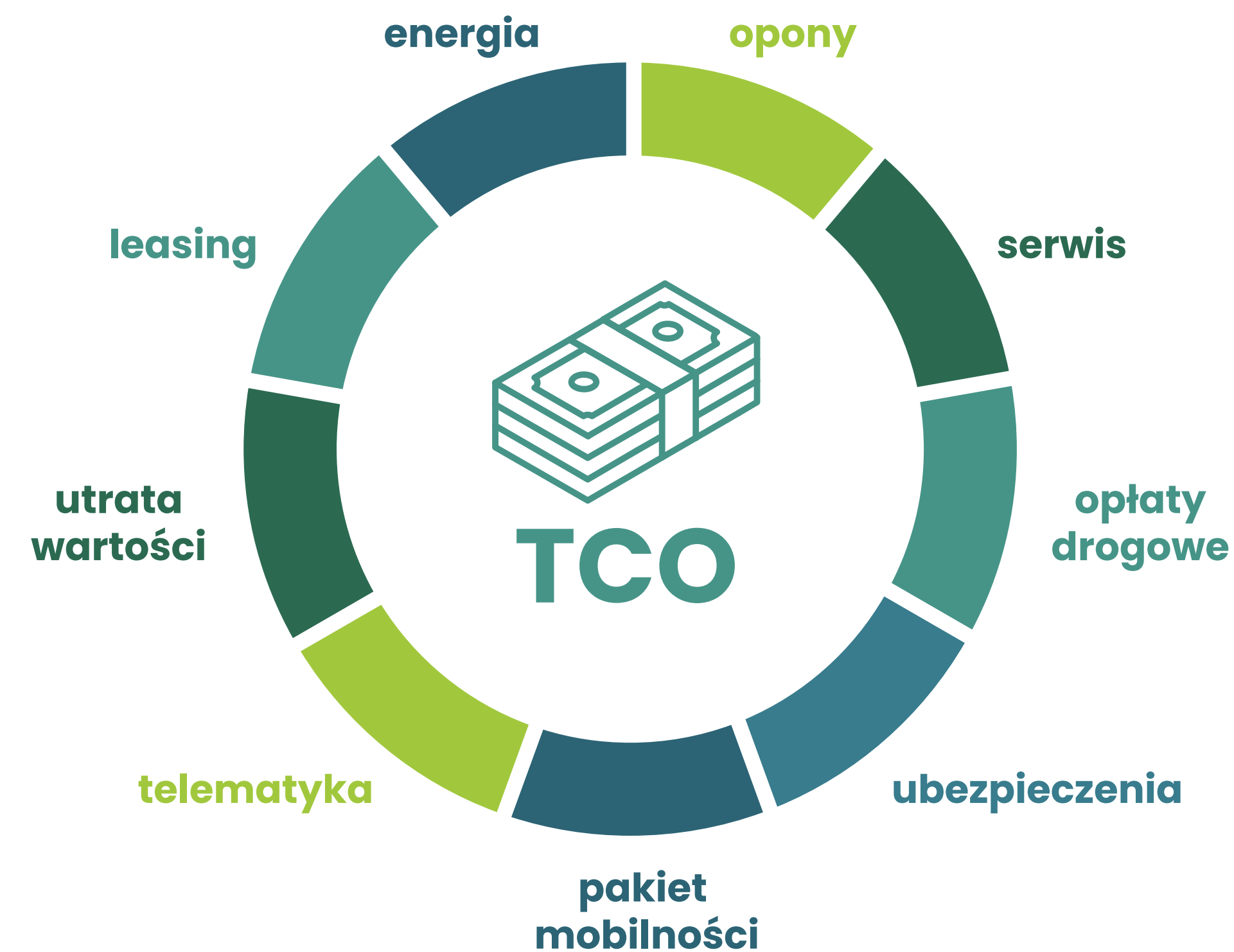
Kryzys kadrowy przestaje być więc wyłącznie problemem rynku pracy. Wyraźnie wpływa on na sposób prowadzenia biznesu. O przewadze konkurencyjnej będą decydować nie tylko flota i stawki frachtowe, ale również zdolność do przyciągania, rozwijania i utrzymania kierowców. W branży, w której technologia rozwija się szybciej niż zasoby ludzkie, to właśnie człowiek staje się najcenniejszym kapitałem przedsiębiorstwa.

² IRU, 30.06.2026, „Operators deeply concerned by worsening driver shortage: new IRU report”, <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/operators-deeply-concerned-worsening-driver-shortage-new-iru-report> [dostęp: 3.09.2026]

³ Raport o Zarobkach Kierowców Zawodowych w Polsce 2025, <https://truckerslife.eu/pl/raporty/zarobki-kierowcow-zawodowych-w-polsce-2025> [dostęp: 3.09.2026]



TCO POD LUPĄ. JAK NAPRAWDĘ LICZYĆ KOSZT CIĘŻARÓWKI



Zakup ciężarówki przestał być prostym porównaniem cen z katalogu. Dla większości przewoźników sama wartość pojazdu ma dziś mniejsze znaczenie niż odpowiedź na pytanie: ile będzie ona kosztowała przez cały okres eksploatacji? Właśnie dlatego Total Cost of Ownership (TCO) stał się jednym z podstawowych narzędzi przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych.

Na całkowity koszt użytkowania składa się znacznie więcej niż leasing czy wynajem długoterminowy i paliwo. To także wydatki na serwis, opony, ubezpieczenia, czy opłaty drogowe, a w przypadku ciężarówek elektrycznych również koszty infrastruktury ładowania i energii. Dopiero uwzględnienie wszystkich tych elementów pozwala rzetelnie ocenić, ile naprawdę kosztuje każdy przejechany kilometr.

⁴ Raport ICCT, 2025, Real-world use cases for zero-emission trucks
https://theicct.org/wp-content/uploads/2025/08/ID-359-%E2%80%93-EU-goods-transport_report_final.pdf
[dostęp: 10.08.2026]

Na całkowity koszt eksploatacji wpływają również regulacje. Dobrym przykładem jest Pakiet Mobilności, który zmienił zasady wykonywania przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej. Obowiązki związane z organizacją pracy kierowców, delegowaniem, kabotażem, powrotami pojazdów czy wdrożeniem inteligentnych tachografów zwiększyły koszty prowadzenia działalności i sprawiły, że sposób planowania tras oraz wykorzystania floty stał się równie ważny jak cena paliwa czy wysokość raty leasingowej.

Co ciekawe, najnowszy raport International Council on Clean Transportation (ICCT) pokazuje, że nie istnieje jedno, uniwersalne TCO dla ciężarówki.

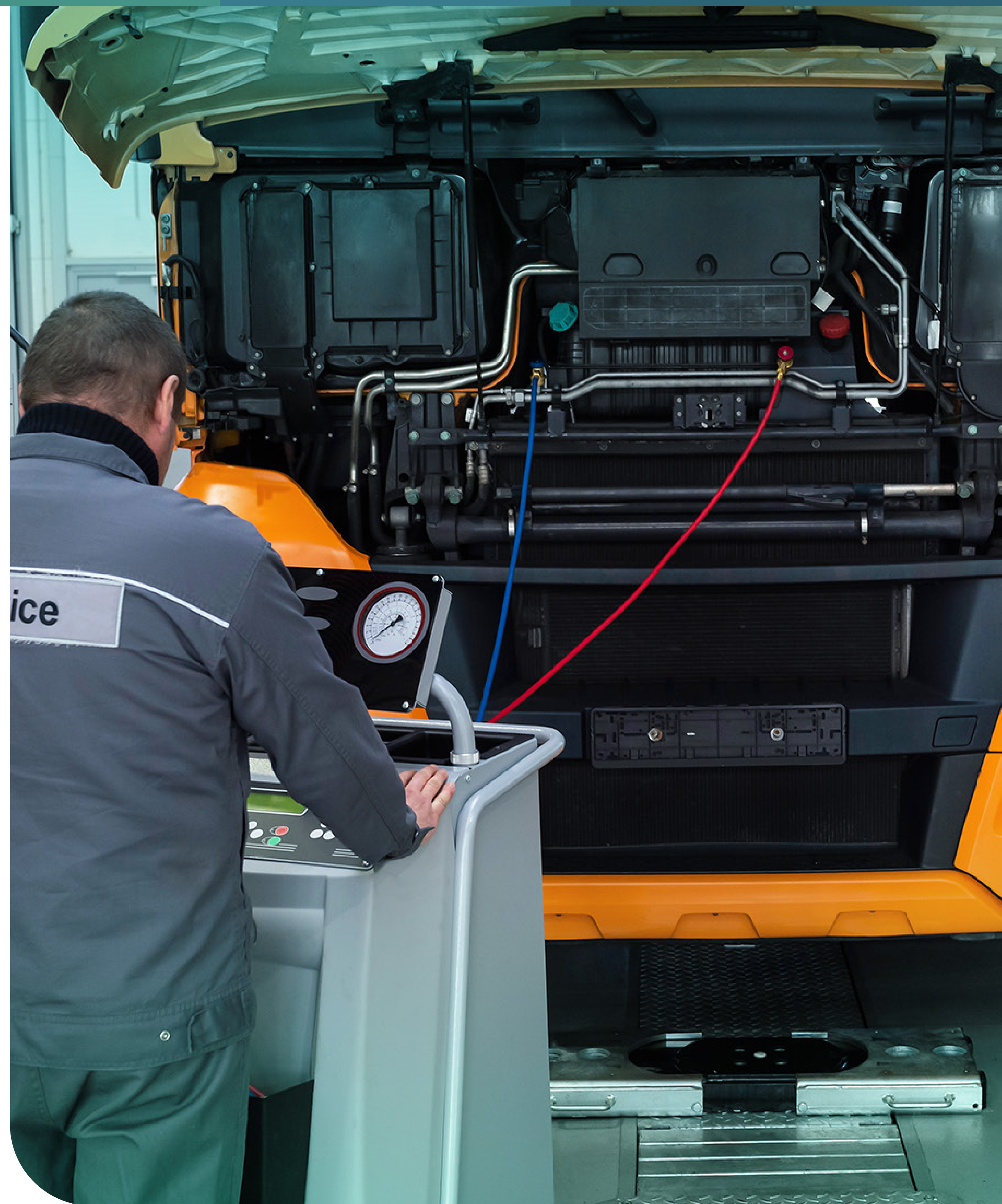
O wyniku kalkulacji w dużej mierze decyduje sposób wykorzystania pojazdu. Znaczenie mają nie tylko roczne przebiegi, ale również rodzaj wykonywanych przewozów, masa ładunku, możliwość ładowania w bazie czy organizacja pracy kierowców.

W praktyce oznacza to, że dwa identyczne pojazdy mogą generować zupełnie różne koszty, jeśli pracują w odmiennych warunkach⁴.

To zmienia sposób myślenia o inwestycjach. Zamiast szukać najtańszej ciężarówki, przewoźnicy częściej wybierają rozwiązanie najlepiej dopasowane do charakteru swojej działalności. Raport ICCT wskazuje, że w części przewozów regionalnych ciężarówki zeroemisyjne już dziś mogą być konkurencyjne kosztowo. W transporcie dalekobieżnym o wyniku kalkulacji decydują jednak m.in. dostępność infrastruktury, intensywność wykorzystania pojazdu oraz sposób uzupełniania energii.

Równolegle rośnie znaczenie danych. Systemy telematyczne pomagają planować przeglądy, ograniczać przestoje, monitorować zużycie paliwa lub energii oraz optymalizować trasy. To przekłada się nie tylko na większą kontrolę nad flotą, ale przede wszystkim na niższe koszty jej eksploatacji.

W efekcie TCO przestaje być jedynie arkuszem kalkulacyjnym. Staje się narzędziem oceny całego modelu prowadzenia działalności – od sposobu finansowania floty, przez organizację pracy kierowców i zgodność z regulacjami, po wykorzystanie danych i nowych technologii.





AI NA TRASIE – SZTUCZNA INTELIGENCJA W ZARZĄDZANIU FLOTĄ

Sztuczna inteligencja przestała być futurystyczną wizją transportu. Nie prowadzi jeszcze ciężarówek, ale już dziś wpływa na większość decyzji podejmowanych przez fleet managerów. Zanim pojazd wyjedzie z bazy, algorytmy potrafią zaplanować optymalną trasę, przewidzieć ryzyko awarii, oszacować czas dostawy czy wskazać najbardziej efektywny sposób wykorzystania floty.

Tempo tych zmian dobrze pokazują dane Geotab Connected Fleets Report 2026⁵. Już 64% europejskich flot wykorzystuje rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji do planowania tras, a 55% przedsiębiorstw zarządza flotą pojazdów elektrycznych lub hybrydowych z wykorzystaniem narzędzi analizujących dane operacyjne. Firmy, które wdrożyły takie rozwiązania, zauważają konkretne efekty – 69% skróciło czas realizacji dostaw, a 61% osiągnęło zwrot z inwestycji w technologie cyfrowe w czasie krótszym niż rok.

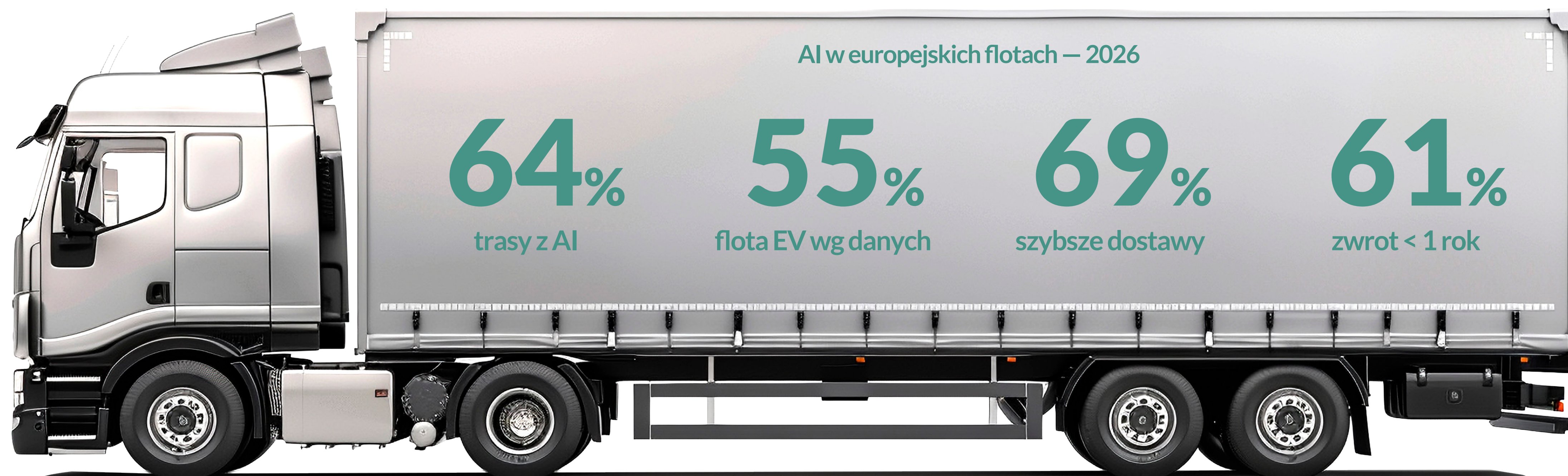
Jednym z najbardziej praktycznych zastosowań AI jest predykcyjne utrzymanie floty. Zamiast planować przeglądy według sztywnego harmonogramu, systemy analizują informacje z czujników zamontowanych w pojazdach i wykrywają pierwsze symptomy zużycia podzespołów. Pozwala to zaplanować wizytę w serwisie zanim dojdzie do awarii, ograniczyć nieplanowane przestoje i lepiej wykorzystać dostępne pojazdy.

Na znaczeniu zyskują również cyfrowe bliźniaki floty. To wirtualne modele, które odwzorowują rzeczywistą pracę pojazdów i pozwalają sprawdzić, jak zmieni się funkcjonowanie przedsiębiorstwa po wprowadzeniu nowej trasy, zmianie harmonogramów czy wymianie części floty na pojazdy zero-emisyjne. Dzięki temu wiele decyzji można zweryfikować w środowisku cyfrowym, zanim zostaną wdrożone w codziennej działalności.

⁵ Geotab Report 2026: Connected Fleets in Europe
<https://www.geotab.com/pl/zasoby/ebook/polaczone-floty-w-europie-raport-2026/> [dostęp: 16.08.2026]

Sztuczna inteligencja wspiera także raportowanie środowiskowe. Platformy telematyczne automatycznie analizują dane dotyczące zużycia paliwa lub energii i przygotowują zestawienia emisji CO₂, co znacząco ułatwia realizację obowiązków wynikających z regulacji ESG i ogranicza czas potrzebny na przygotowanie dokumentacji.

Największa zmiana dotyczy jednak sposobu zarządzania flotą. Fleet manager nie musi już sam analizować dziesiątek raportów i arkuszy kalkulacyjnych. System podpowiada najbardziej efektywne rozwiązania, wskazuje potencjalne problemy i wspiera podejmowanie decyzji. Sztuczna inteligencja nie zastępuje doświadczenia człowieka, ale pozwala szybciej wykorzystać ogromną ilość danych, która jeszcze kilka lat temu pozostawała niewykorzystana. W praktyce to właśnie umiejętność pracy z danymi staje się dziś jedną z najważniejszych przewag konkurencyjnych w transporcie.



Źródło: Geotab, Connected Fleets in Europe, 2026⁵



EURO 7 – CO NOWEGO DLA CIĘŻKIEGO TRANSPORTU

Przez lata kolejne normy spalin koncentrowały się przede wszystkim na zmianach w konstrukcji silników. Euro 7 idzie o krok dalej. Obejmuje nie tylko gazy wydobywające się z układu wydechowego, ale również pyły powstające podczas ścierania hamulców i opon, trwałość systemów ograniczających zanieczyszczenia oraz – w przypadku pojazdów elektrycznych – wymagania dotyczące żywotności akumulatorów. Po raz pierwszy ocenie podlega więc nie tylko silnik, ale cały pojazd.

To istotna informacja także dla przewoźników. Wbrew obawom, które towarzyszyły pracom nad przepisami, Euro 7 nie oznacza konieczności wycofania z eksploatacji ciężarówek spełniających normę Euro 6. Regulacje dotyczą wyłącznie pojazdów wprowadzanych na rynek po wejściu przepisów w życie. W segmencie ciężkich pojazdów użytkowych norma zacznie obowiązywać etapami – od 29 maja 2028 r. dla nowo homologowanych typów pojazdów, a od 29 maja 2029 r. dla wszystkich ciężarówek i autobusów rejestrowanych po raz pierwszy. Dotychczas eksploatowane pojazdy będą mogły nadal poruszać się na obecnych zasadach.

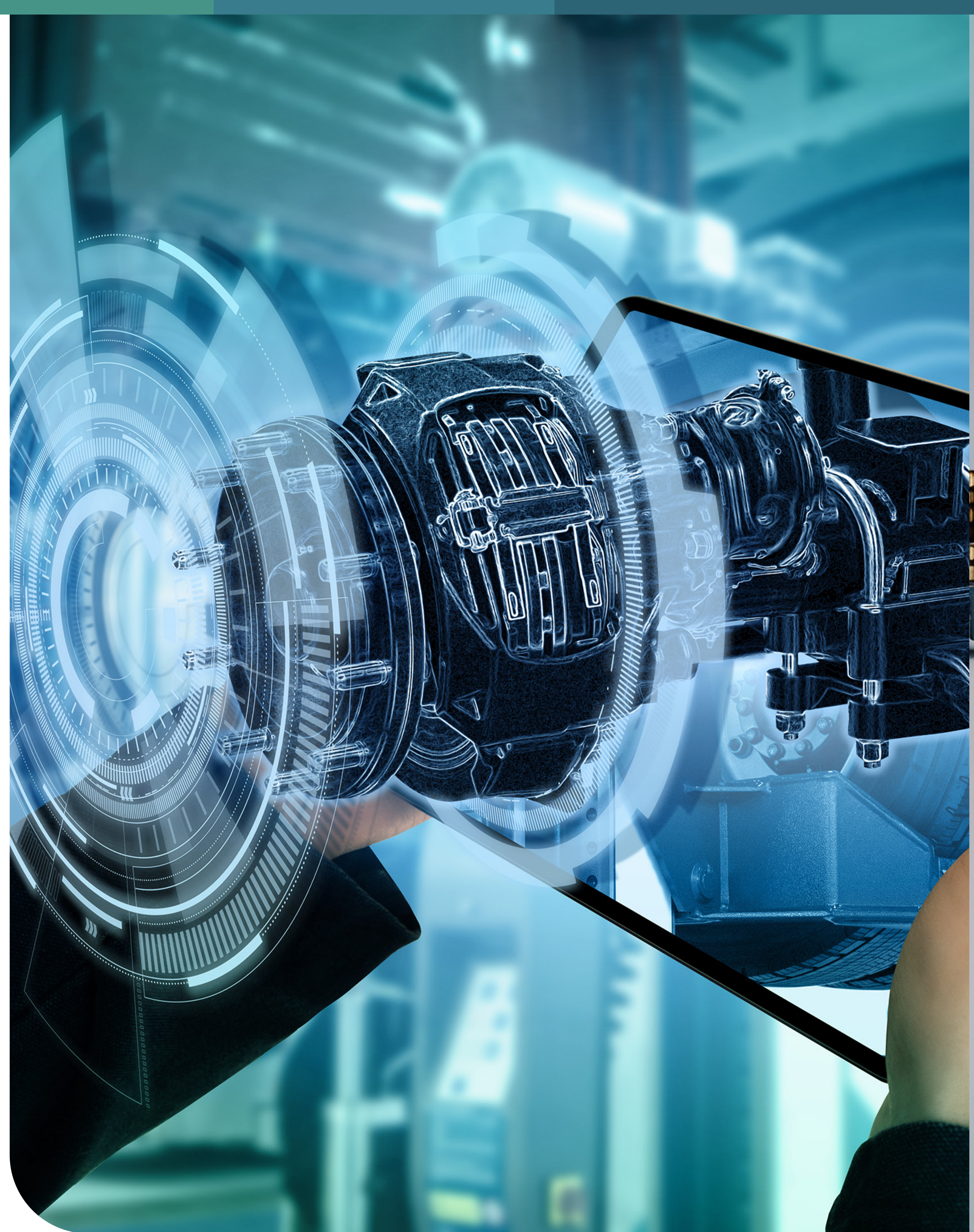
Najwięcej zmieni się po stronie producentów i serwisów. Euro 7 wymaga, aby systemy ograniczania emisji zachowywały swoją skuteczność przez znacznie dłuższy okres użytkowania niż dotychczas. Oznacza to konieczność stosowania trwalszych komponentów, bardziej zaawansowanej diagnostyki oraz ciągłego monitorowania parametrów pracy pojazdu. Coraz większą rolę będą odgrywać oprogramowanie, czujniki i analiza danych, a serwisowanie ciężarówki nie będzie ograniczać się wyłącznie do wymiany części. Równie ważne staną się diagnostyka elektroniczna i aktualizacje systemów pokładowych.

Zmienia się również sposób planowania inwestycji we flotę. Cena zakupu i parametry silnika pozostają ważne, ale przestają być jedynymi kryteriami wyboru. Coraz większego znaczenia nabierają trwałość pojazdu, koszty utrzymania systemów kontroli emisji oraz możliwość zachowania wymaganych parametrów przez wiele lat eksploatacji. To kolejny krok w stronę transportu opartego na danych, systematycznej diagnostyce i predykcyjnym serwisowaniu.



Euro 7 nie wywoła więc rewolucji polegającej na natychmiastowej wymianie całych flot. Będzie raczej impulsem do stopniowej zmiany sposobu projektowania, serwisowania i eksploatacji ciężarówek.

Producenci będą koncentrować się na trwałości pojazdów, serwisy rozbudują kompetencje cyfrowe, a przewoźnicy jeszcze uważniej spojrzą na stan techniczny i dane eksploatacyjne. W efekcie zmieni się nie tylko konstrukcja ciężarówek, ale również sposób zarządzania nimi przez cały cykl życia.



GDY TWÓJ BIZNES PRZYŚPIESZA, MY POMAGAMY CI JECHAĆ DALEJ

MAN TGX JUŻ OD 1 740 € NETTO/MIES.




CRÉDIT AGRICOLE
EFL LEASING

SPRAWDŹ >

Oferta dotyczy pojazdów MAN TGX 18.520 BL SA D26, rocznik 2026, przy umowie najmu na 36 miesięcy i limicie 130 000 km/rok. Stawka netto/mies. zawiera finansowanie, podatek od środków transportowych, ubezpieczenie, serwis. Oferta ma charakter informacyjny i nie stanowi oferty handlowej w rozumieniu art. 66 §1 Kodeksu cywilnego.



CYFROWA CIĘŻARÓWKA JAKO CYBERCEL

Nowoczesna ciężarówka jest dziś nie tylko środkiem transportu, ale również elementem firmowej infrastruktury cyfrowej. Nieustannie komunikuje się z systemami telematycznymi, platformami przewoźnika, producentem, serwisem czy aplikacjami planującymi trasy. Ta łączność zwiększa efektywność pracy floty, ale jednocześnie tworzy nowe podatności na ataki.

Konsekwencje cyberataku mogą być znacznie poważniejsze niż utrata danych. Zainfekowanie systemu ransomware potrafi unieruchomić zarządzanie flotą, zakłócić kontakt z kierowcami, zablokować planowanie tras, monitorowanie pojazdów czy rozliczanie zleceń. W efekcie firma traci możliwość normalnego funkcjonowania.

Według IBM Cost of a Data Breach Report 2025 średni koszt naruszenia bezpieczeństwa danych wynosi 4,44 mln dolarów, natomiast organizacje wykorzystujące sztuczną inteligencję i automatyzację w cyberbezpieczeństwie obniżają koszty takich incydentów średnio o 1,9 mln dolarów⁶.

Problem jest widoczny również na polskim rynku. Z raportu „Cyberportret polskiego biznesu 2026”, przygotowanego przez ESET i DAGMA Bezpieczeństwo IT, wynika, że 45% ekspertów ds. cyberbezpieczeństwa zauważyło wzrost liczby cyberataków w ciągu ostatniego roku, a 63% wskazuje na coraz większą różnorodność metod stosowanych przez cyberprzestępców co drastycznie utrudnia ich szybkie wykrycie. Jednocześnie 37% firm nie wie, czy obejmą je obowiązki wynikające z dyrektywy NIS2⁷.

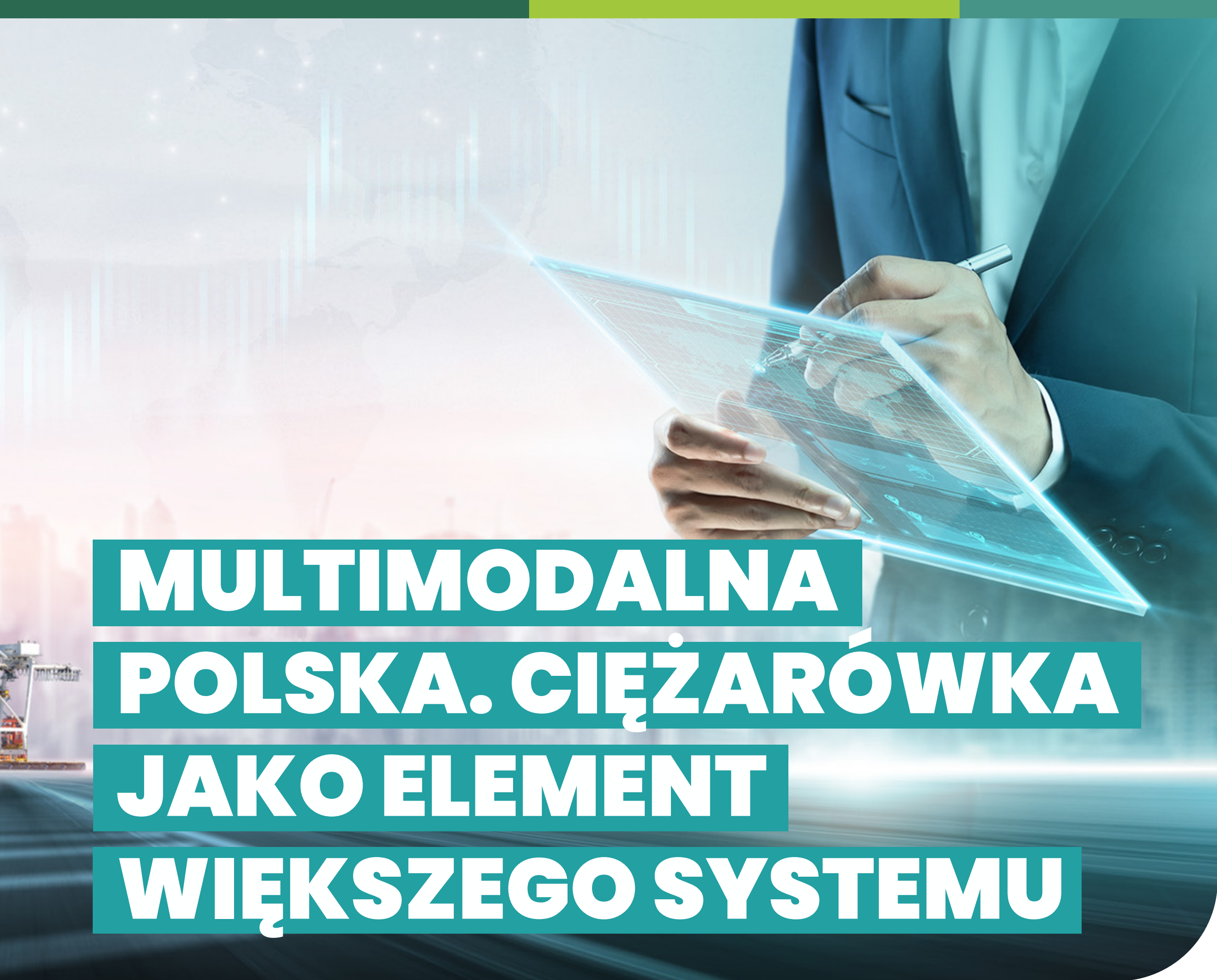
Transport drogowy jest szczególnie podatny na tego typu zagrożenia. Flota to dziś nie tylko pojazdy, ale cały ekosystem połączonych urządzeń – komputerów pokładowych, modułów GPS, systemów zdalnej diagnostyki i platform zarządzających przewozami. Bezpieczeństwo połączonych pojazdów staje się jednym z podstawowych elementów zarządzania flotą. O przewadze konkurencyjnej będzie decydować już nie tylko niezawodność ciężarówki, lecz także odporność jej cyfrowej infrastruktury.

Dlatego cyberbezpieczeństwo przestaje być wyłączną odpowiedzialnością działów IT. Staje się częścią codziennego zarządzania przedsiębiorstwem transportowym. Aktualizacje oprogramowania, kontrola dostępu do systemów, uwierzytelnianie wieloskładnikowe czy szkolenia pracowników mają dziś równie duże znaczenie jak terminowe przeglądy techniczne.

Cyfryzacja zmienia transport nie tylko pod względem efektywności, ale również odpowiedzialności. O sprawnym funkcjonowaniu floty decyduje już nie tylko stan techniczny pojazdów. Równie ważne jest bezpieczeństwo systemów, od których zależy, czy ciężarówka w ogóle będzie mogła wyjechać w trasę.

⁶ IBM Cost of a data Breach Report 2025 <https://www.ibm.com/reports/data-breach> [dostęp: 16.08.2026]

⁷ ESET, DAGMA Bezpieczeństwo IT, 2026, Cyberportret polskiego biznesu <https://in.eset.pl/cyberportret-polskiego-biznesu> [dostęp: 16.08.2026]



MULTIMODALNA POLSKA. CIĘŻARÓWKA JAKO ELEMENT WIĘKSZEGO SYSTEMU

Towar nie podróżuje już jedną drogą. W ciągu kilku dni może zmienić ciężarówkę na pociąg, pociąg na statek, a później ponownie wrócić na drogę. To właśnie w takim modelu powstaje współczesna logistyka. Ciężarówka pozostaje jej nieodzownym elementem, ale coraz częściej odpowiada za sprawne połączenie wszystkich etapów transportu, a nie za pokonanie całej trasy od początku do końca.

Dla Polski ta zmiana ma szczególne znaczenie. W 2025 r. pojazdy zarejestrowane w Polsce wykonały 381 mld tonokilometrów, czyli 20,2% całej drogowej pracy przewozowej w UE – najwięcej spośród wszystkich państw członkowskich. Tak silna pozycja zwiększa ekspozycję polskich firm na zmiany w europejskiej logistyce⁸.

Nie oznacza to jednak, że znaczenie transportu drogowego maleje. Wręcz przeciwnie. Z danych ACEA wynika, że ciężarówki realizują około 75% wszystkich lądowych przewozów towarowych w Unii Europejskiej, a po europejskich drogach porusza się około 6 milionów pojazdów ciężarowych. To pokazuje, że kolej i transport morski nie zastępują ciężarówek. Ich zadaniem jest przejęcie tej części trasy, którą mogą wykonać efektywniej, podczas gdy transport drogowy pozostaje niezbędnym ogniwem pierwszej i ostatniej mili⁹.

Zmienia się natomiast sposób konkurencji na rynku. Klienci oczekują nie tylko przewozu, ale sprawnego włączenia go w cały łańcuch dostaw. Liczy się możliwość współpracy z terminalami intermodalnymi, integracja z systemami informatycznymi partnerów, szybka wymiana danych i pełna widoczność przesyłki na każdym etapie transportu.

Dalszy wzrost efektywności europejskiego transportu będzie wynikał przede wszystkim z lepszej współpracy pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu, cyfryzacji procesów oraz budowania bardziej odpornych łańcuchów dostaw, a nie z rozwoju jednego środka transportu kosztem pozostałych.

Dla polskich przewoźników oznacza to konieczność poszerzenia kompetencji. Znajomość przewozów intermodalnych, współpraca z operatorami terminali czy sprawne zarządzanie przepływem informacji stają się równie ważne jak sama organizacja transportu. Przewagę będą budować firmy, które potrafią połączyć wszystkie elementy procesu w jedną, dobrze funkcjonującą całość.

W tym nowym modelu ciężarówka nie traci swojej pozycji. Nadal pozostaje podstawowym środkiem transportu towarów, ale coraz częściej pełni rolę spoiwa, które łączy kolej, porty i centra logistyczne w jeden sprawnie działający system. To właśnie ta zmiana najlepiej pokazuje, w jakim kierunku zmierza współczesna logistyka.

⁸ Eurostat, 2026 EU road freight transport up by 0.9% in 2025

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260731-2> [dostęp: 16.08.2026]

⁹ ACEA, Trucks Fact Sheet, 2026 <https://www.acea.auto/fact/fact-sheet-trucks/> [dostęp: 16.08.2026]



KTO ZARABIA NA TRANSFORMACJI TRUCKÓW

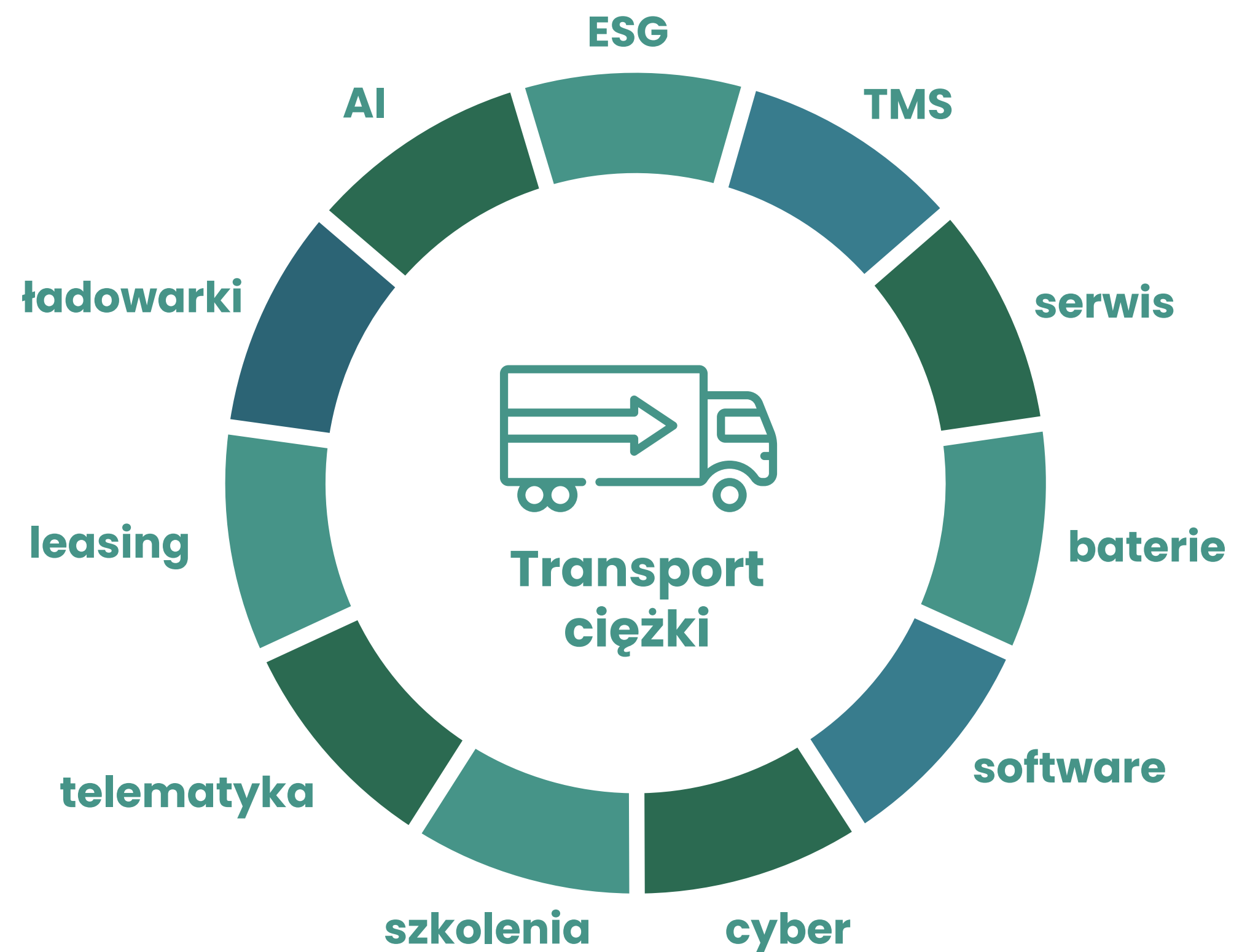
Na zmianach zachodzących w transporcie ciężkim korzystają nie tylko producenci pojazdów i przewoźnicy. Wokół rynku powstał rozbudowany ekosystem firm dostarczających technologie, usługi i rozwiązania wspierające codzienną pracę flot. Oprogramowanie, telematyka, analiza danych, infrastruktura ładowania czy serwis baterii przestały być dodatkiem do transportu – stały się jednym z filarów jego rozwoju.

Producent nie zarabia już wyłącznie na sprzedaży ciężarówki. Ważną część biznesu stanowią dziś usługi serwisowe, telematyka, finansowanie, zdalne aktualizacje oprogramowania oraz kontrakty obejmujące obsługę floty. Dzięki temu przewoźnik otrzymuje nie tylko pojazd, ale cały pakiet rozwiązań, którego celem jest utrzymanie ciężarówki w ruchu i ograniczenie kosztów jej użytkowania.

Rosną również firmy dostarczające narzędzia do zarządzania transportem. Systemy TMS, platformy telematyczne oraz rozwiązania wykorzystujące sztuczną inteligencję pomagają planować przewozy, monitorować flotę, przewidywać awarie i automatyzować raportowanie. Dane stają się jednym z najcenniejszych zasobów przedsiębiorstwa, bo pozwalają ograniczać koszty i lepiej wykorzystywać każdy pojazd.

Nowe możliwości otwiera także rozwój elektromobilności. Wraz z pojawianiem się ciężarówek elektrycznych rośnie zapotrzebowanie na diagnostykę baterii, ich regenerację, wykorzystanie w drugim cyklu życia oraz recykling surowców. Zyskują również operatorzy infrastruktury ładowania i firmy zajmujące się zarządzaniem energią, które stają się naturalnym partnerem przewoźników.

Zmienia się także rynek pracy. Kierowcy zdobywają kompetencje związane z obsługą nowych napędów i efektywnym wykorzystaniem energii, natomiast fleet managerowie coraz częściej pracują z analizą danych, systemami AI czy raportowaniem ESG. W efekcie dynamicznie rozwija się rynek szkoleń i usług doradczych wspierających transformację transportu.



Interesujące wnioski przynosi również analiza organizacji Transport & Environment. Wynika z niej, że w 2025 r. najwięksi europejscy producenci ciężarówek przeznaczili średnio 4,9% swoich przychodów na wypłaty dla akcjonariuszy, podczas gdy na badania i rozwój przypadło 4,4% przychodów. To pokazuje, że tempo transformacji będzie zależało nie tylko od dostępności technologii, ale również od decyzji inwestycyjnych samych producentów¹⁰.

Transformacja transportu ciężkiego nie ma jednego beneficjenta. Napędza rozwój całego ekosystemu firm dostarczających technologie, usługi i kompetencje dla branży transportowej. W praktyce oznacza to, że wartość rynku tworzy się już nie tylko w produkcji ciężarówek, ale również w rozwiązaniach, które zwiększają ich efektywność, bezpieczeństwo i rentowność.

¹⁰ Transport & Environment, Truck making giants favour shareholder payouts over investing into the zero-emission transition, 2026
<https://www.transportenvironment.org/articles/truckmaking-giants-favour-shareholder-payouts-over-investing-into-the-zero-emission-transition>
[dostęp: 16.08.2026]





ZIELONY ŁAŃCUCH DOSTAW

Wybór firmy transportowej nie kończy się już na porównaniu ceny i terminu dostawy. Klienci oczekują również wiarygodnych danych potwierdzających ślad węglowy realizowanych usług. Dla największych przedsiębiorstw nie jest to element strategii wizerunkowej, lecz obowiązek wynikający z unijnych przepisów dotyczących raportowania zrównoważonego rozwoju.

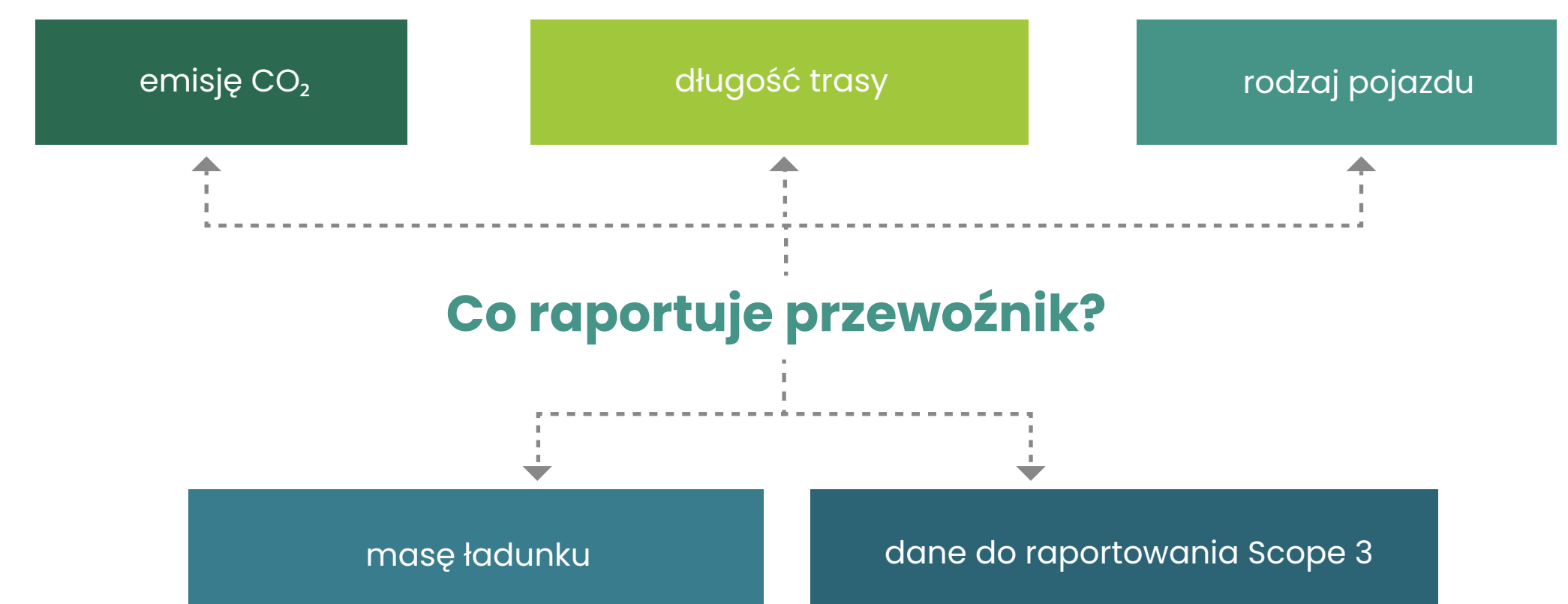
Początkowo od 2024 roku kolejne grupy firm w Unii Europejskiej obejmowała dyrektywa CSRD, jednak w lutym 2026 r. unijne przepisy uległy radykalnej zmianie. Na mocy nowej Dyrektywy UE 2026/470 istotnie ograniczono zakres CSRD – docelowo obowiązek raportowania zgodnie ze standardami ESRS dotyczy wyłącznie największych przedsiębiorstw, zatrudniających powyżej 1000 pracowników i generujących ponad 450 mln euro obrotu netto¹¹. Przedsiębiorstwa objęte CSRD nadal muszą uwzględniać istotne informacje z łańcucha wartości, co w raportowaniu klimatycznym może obejmować emisje Scope 3¹². Dla przewoźników oznacza to rosnącą rolę dostawcy danych środowiskowych potrzebnych klientom do raportowania i zarządzania emisjami.

To zmienia zasady współpracy na rynku B2B. Obok terminowości dostaw czy jakości obsługi liczy się dziś możliwość precyzyjnego wykazania emisji CO₂ przypadającej na konkretny transport. Dlatego rośnie znaczenie telematyki, cyfrowych dokumentów przewozowych i systemów, które automatycznie obliczają ślad węglowy na podstawie rzeczywistego zużycia paliwa, parametrów pojazdu, długości trasy czy masy przewożonego ładunku. Dane operacyjne stają się częścią dokumentacji wymaganej przez klienta.

Zmienia się także sposób budowania przewagi konkurencyjnej. Liczy się nie tylko nowoczesna flota, ale również umiejętność ograniczania pustych przebiegów, planowania transportu intermodalnego, wykorzystywania paliw alternatywnych oraz udokumentowania efektów tych działań. W zielonym łańcuchu dostaw ekologia przestaje być deklaracją – jest parametrem, który można zmierzyć i porównać.

Raportowanie środowiskowe staje się elementem codziennych procesów zakupowych i logistycznych, a nie jedynie corocznym obowiązkiem sprawozdawczym. Firmy, które potrafią szybko dostarczyć wiarygodne dane środowiskowe, mają większe szanse na utrzymanie długoterminowych kontraktów.

Transport ciężki nadal pozostaje kręgosłupem europejskiej logistyki, ale oczekiwania wobec przewoźników wyraźnie się zmieniają. Dziś dostarczają oni nie tylko ładunek. Dostarczają również informacje, bez których wielu klientów nie jest w stanie wywiązać się z własnych obowiązków raportowych. W praktyce zielony łańcuch dostaw staje się nowym językiem współpracy pomiędzy nadawcą a przewoźnikiem.



¹¹ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2026/470 (tzw. Omnibus I). <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2026/470>, szerzej o zmianach progów raportowania: <https://multicert.pl/blog/csr-d-omnibus-i-2026-kogo-zwalnia/> [dostęp: 16.08.2026]

¹² Emisje powstające poza firmą, ale związane z jej działalnością, np. podczas transportu wykonywanego przez zewnętrznych przewoźników.



CRÉDIT AGRICOLE
EFL LEASING