

WPŁYW PANDEMII COVID-19 I WOJNY W UKRAINIE NA FUNKCJONOWANIE SEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO W POLSCE

Wstęp

Niezbędnym elementem dla prawidłowego funkcjonowania światowej gospodarki są efektywne przepływy w ramach łańcuchów dostaw. W dobie postępującej globalizacji znaczenie sprawnych łańcuchów dostaw nieustannie rośnie. Kluczową rolę w ich utrzymaniu odgrywają przedsiębiorstwa funkcjonujące w sektorze transportu i logistyki, które odpowiadają za fizyczne przemieszczanie towarów pomiędzy ogniwami systemu gospodarczego. W ostatnich latach sektor ten został jednak poddany silnym wstrząsom wynikającym z dwóch istotnych wydarzeń o charakterze globalnym i regionalnym, mianowicie: pandemii COVID-19 oraz konfliktu zbrojnego w Ukrainie.

Pandemia COVID-19, która wybuchła pod koniec 2019 roku, doprowadziła do bezprecedensowych zakłóceń w funkcjonowaniu gospodarek na całym świecie. W kontekście transportu drogowego: doszło do czasowego ograniczenia mobilności ludzi i towarów oraz zakłóceń w funkcjonowaniu międzynarodowych łańcuchów dostaw. Z kolei wybuch pełnoskalowego konfliktu zbrojnego w Ukrainie w 2022 roku spowodował trwałe zmiany w kierunkach przepływów handlowych oraz warunkach prowadzenia działalności transportowej na rodzimym rynku. Polskie przedsiębiorstwa transportowe, dysponujące 20,3% udziałem w unijnym tonażu przewozów drogowych (dane z 2023 r.¹) stanowią reprezentatywną bazę do oceny wpływu czynników makroekonomicznych także na unijny rynek przewozów towarowych.

Celem niniejszego artykułu jest analiza wpływu pandemii COVID-19 i konfliktu zbrojnego w Ukrainie na funkcjonowanie sektora transportowego przedsiębiorstw działających na rynku polskim. Szczególną uwagę poświęcono zmianom w aktywności przewozowej, warunkach konkurencji oraz kosztach

1 Eurostat, Road freight transport statistics, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics, (dostęp: 22.03.2026).

prowadzenia działalności transportowej. W opracowaniu zastosowano metodę analizy literatury przedmiotu oraz analizę danych wtórnych.

Podjęta problematyka ma istotne znaczenie zarówno z perspektywy gospodarczej, jak i naukowej. Sektor transportu drogowego stanowi jeden z fundamentów funkcjonowania współczesnych łańcuchów dostaw, a jego stabilność wpływa bezpośrednio na ciągłość wymiany handlowej oraz bezpieczeństwo gospodarcze państw. Pandemia COVID-19 oraz konflikt zbrojny w Ukrainie należą do najważniejszych wydarzeń kryzysowych ostatnich lat dla regionu Europy środkowej.

Analiza literatury stanowi dobór źródeł o charakterze celowym. Kryterium doboru stanowił bezpośredni związek publikacji z problematyką funkcjonowania sektora transportu drogowego w warunkach kryzysowych. Obejmował on publikacje odnoszące się do wpływu pandemii COVID-19 oraz konfliktu zbrojnego w Ukrainie na funkcjonowanie transportu drogowego, łańcuchów dostaw oraz międzynarodowej wymiany handlowej. W procesie wyszukiwania wykorzystano między innymi słowa kluczowe: *COVID-19*, *transport drogowy*, *„road freight transport”*, *„łańcuchy dostaw”*, *„supply chains”*, *„Ukraine war”*, *„transport drogowy UE–Ukraina”* oraz *„logistyka”*. Analizie poddano przede wszystkim artykuły naukowe, raporty instytucji publicznych oraz opracowania organizacji międzynarodowych opublikowane od 2020 roku do marca roku 2026, dostępnych w sieci.

Natomiast analiza danych wtórnych opierała się na wykorzystaniu danych statystycznych, raportów branżowych oraz opracowań instytucji krajowych i międzynarodowych publikowanych w latach 2020–2026. Dobór materiałów źródłowych był ukierunkowany na identyfikację zmian aktywności przewozowej, natężenia ruchu pojazdów ciężarowych, przekroczeń granicznych, cen paliw oraz warunków konkurencji na rynku transportu drogowego.

Badanie ma charakter jakościowy i opiera się na analizie danych wtórnych, co oznacza, że uzyskane wyniki pozwalają przede wszystkim na identyfikację zależności i tendencji występujących w sektorze transportu drogowego, jednak nie stanowią podstawy do formułowania jednoznacznych wniosków przyczynowo - skutkowych.

1. Wpływ pandemii COVID-19 na sektor transportu drogowego w Polsce

Pandemia SARS-CoV-2 była jedną z najbardziej wyniszczających chorób zakaźnych, jakie pojawiły się we współczesnej historii. Dokładny mechanizm pojawienia się wirusa w populacji ludzkiej pozostaje niejednoznaczny, jednak od wielu lat przed pandemią środowiska naukowe ostrzegały przed ryzykiem

transmisji patogenów z tej grupy na człowieka, apelując o podjęcie działań prewencyjnych. Brak skutecznych reakcji doprowadził do globalnego wybuchu pandemii COVID-19 pod koniec 2019 roku².

Pandemia zakłóciła procesy rozwoju gospodarczego. Wprowadzenie surowych restrykcji sanitarnych oraz lockdownów poskutkowało znaczącym ograniczeniem aktywności w sektorach usługowych i produkcyjnych. Przedsiębiorstwa zmuszone były do redukcji godzin pracy, ograniczania zatrudnienia, a w wielu przypadkach do zawieszenia działalności. Efektem tego był gwałtowny wzrost liczby osób bezrobotnych. Tym samym gospodarstwa domowe ograniczały konsumpcję, jednocześnie przedsiębiorstwa w obliczu problemów z płynnością finansową często rezygnowały z planowanych inwestycji³.

Jak wynika z komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, w obliczu pandemii COVID-19 sektor transportu towarowego oraz osobowego znalazł się wśród branż najbardziej dotkniętych skutkami globalnego kryzysu pandemicznego. Z dnia na dzień nałożone zostały środki ograniczające mobilność ludzi i towarów koncentrujące się na wprowadzeniu restrykcji w poruszaniu się, w tym ograniczenie ruchu na granicach państw. Przywrócono również kontrole graniczne wewnątrz strefy Schengen. Część państw, takich jak: Finlandia, Hiszpania, Litwa, Norwegia oraz Belgia, zdecydowała się na całkowite zamknięcie granic, podczas gdy inne ograniczyły dostępność tylko wybranych odcinków, a w niektórych przypadkach (np. w Słowenii) wprowadzono obowiązek posiadania negatywnego wyniku testu na COVID-19 dla przyjezdnych. Skutkiem tych działań były poważne zakłócenia w ruchu granicznym. Czas oczekiwania na przekroczenie granic sięgał nawet kilkunastu godzin⁴.

W odpowiedzi na zakłócenia wywołane pandemią COVID-19 Unia Europejska podjęła szereg działań mających na celu utrzymanie ciągłości transportu drogowego. Na podstawie analizy literatury oraz aktualizacji branżowych opublikowanych w okresie najgłębszego kryzysu (2021 r.) wyodrębniono najważniejsze działania podjęte przez Unię Europejską w celu ograniczenia negatywnych skutków pandemii COVID-19 dla sektora transportu drogowego.

2 D. Morens, J. Taubenberger, S. Anthony Fauci, *The Origin of COVID-19 and Why It Matters*, „The American Journal of Tropical Medicine and Hygiene”, 2020, vol. 103, no. 3, s. 955–959.

3 D. V. Akinwande, G. Boustras, O. M. Akhagba, C. Benson, *Socio-economic impacts of crisis management: A focus on lockdown and remote work effectiveness during the COVID-19 pandemic*, „Merits”, 2025, vol. 5, issue 2, s. 4-16.

4 J. Szymańska, *Strefa Schengen w dobie pandemii COVID-19*, „Biuletyn PISM”, 2020, nr 62, https://pism.pl/publikacje/Strefa_Schengen_w_dobie_pandemii_COVID19 (dostęp: 22.03.2026).

Poniżej przedstawiono wypunktowany szereg działań podjętych z poziomu władz międzynarodowych w tamtym okresie:

- Ważnym elementem tych działań było wprowadzenie systemu uprzywilejowanych korytarzy (inaczej: Green Lanes), które miały na celu zapewnić płynność przepływu towarów wewnątrz UE. Komisja Europejska wezwała państwa członkowskie do wyznaczenia przejść granicznych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), przez które możliwe byłoby szybkie i niezakłócone przekraczanie granic przez pojazdy towarowe. Przyczynił się on do zapewnienia ciągłości łańcuchów dostaw, co naprawiło sytuację z początku pandemii. Szczegółowe informacje o tych działaniach znajdziemy w wyżej już przytoczonym komunikacie Komisji Europejskiej pt. „Plan awaryjny dla transportu”⁵.
- Komisja Europejska zastosowała również rozwiązania legislacyjne o charakterze nadzwyczajnym, znane jako „rozporządzenia zbiorcze”. Były to tymczasowe akty prawne, które umożliwiły państwom członkowskim i przedsiębiorstwom transportowym bardziej elastyczne podejście do obowiązujących wymogów regulacyjnych. Na mocy tych rozporządzeń dopuszczono możliwość przedłużenia ważności dokumentów, takich jak certyfikaty zawodowe, licencje przewozowe, badania techniczne czy inne uprawnienia niezbędne do wykonywania działalności w sektorze transportu drogowego bez konieczności ich fizycznego odnawiania w urzędzie lub przeprowadzania ponownych procedur administracyjnych w przewidzianym pierwotnie terminie.
- Kolejnym elementem działań Komisji Europejskiej było wydanie zaleceń dotyczących swobodnego przemieszczania się pracowników sektora transportu, zwłaszcza kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe. Zostali oni oficjalnie uznani za pracowników kluczowych dla funkcjonowania rynku wewnętrznego UE. Komisja rekomendowała, aby osoby te nie podlegały obowiązkowej kwarantannie ani innym restrykcyjnym wymogom, które mogłyby wpływać na ciągłość ich pracy. W sytuacjach, gdy przeprowadzanie testów było niezbędne, zalecano stosowanie szybkich testów antygenowych, które minimalizowały czas oczekiwania i umożliwiały szybki powrót do pracy⁶.

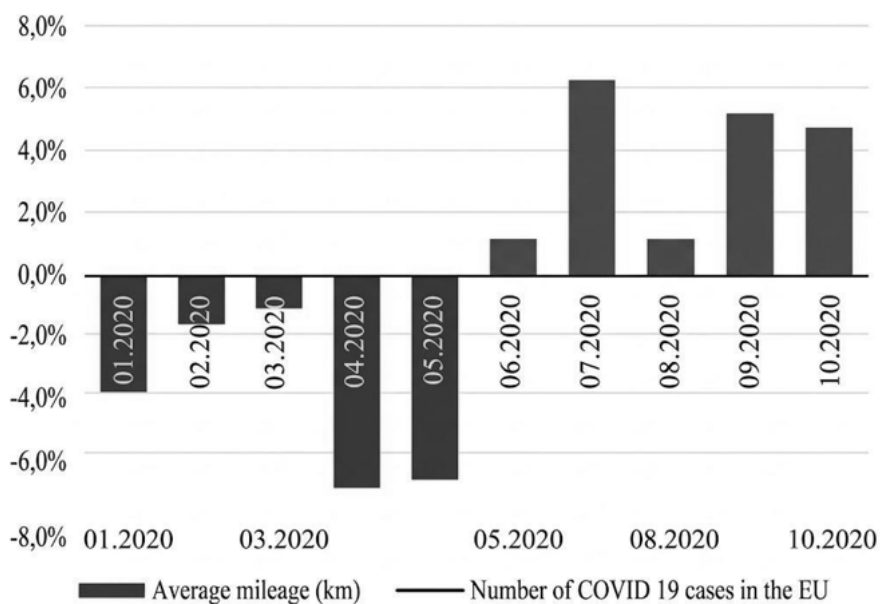
W celu nadania szerszego kontekstu pod kątem analizy sytuacji polskich przedsiębiorstw z sektora transportu drogowego zastosowano wybór literatury

5 Komisja Europejska, *Plan awaryjny dla transportu: Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów*, <https://eur-lex.europa.eu/> (dostęp: 22.03.2026).

6 *Ibidem*.

przedmiotu pod kątem analizy rynku krajowego. Skala oddziaływania pandemii COVID-19 na sektor transportu drogowego w Polsce została szczegółowo opisana w badaniu I. Łackiej i B. Supronia. Autorzy, analizując średni dzienny przebieg pojazdów ciężarowych, wykazali silną zależność pomiędzy liczbą zachorowań na COVID-19 a poziomem aktywności przewozowej przedsiębiorstw transportowych.

Przedstawione na rysunkach 1 i 2 dane wskazują na istotny wpływ pandemii COVID-19 na poziom aktywności transportowej przedsiębiorstw transportu drogowego w Unii Europejskiej. Dane miesięczne przedstawione na rysunku 1, obrazujące procentowe zmiany średniego przebiegu pojazdów w odniesieniu do roku poprzedniego. Najsilniejsze zakłócenia i ujemne dynamiki odnotowano w okresie wprowadzania największych ograniczeń sanitarnych. Natomiast rysunek 2 przedstawia analizę szczegółowych danych z okresu od marca do czerwca 2020 r.

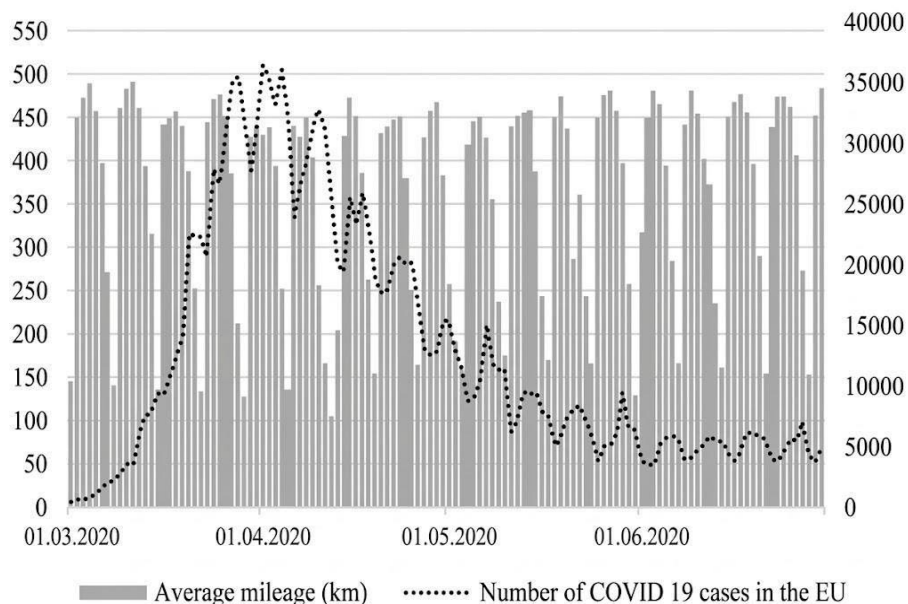


Rysunek 1. Wpływ pandemii COVID-19 na dzienny przebieg pojazdów transportowych – porównanie z rokiem 2019

Źródło: I. Łacka, B. Suproń, *The Impact of COVID-19 on Road Freight Transport. Evidence from Poland*, „European Research Studies Journal”, 2021, vol. XXIV, Special Issue 3, s. 325.

Analiza danych przedstawionych na rysunku 1 wykazuje gwałtowny regres aktywności w kwietniu (-6,9%) oraz maju (-6,7%) 2020 roku, co było

bezpośrednim skutkiem restrykcji sanitarnych i zamknięcia granic. Kluczowym punktem zwrotnym okazał się lipiec 2020 r., w którym odnotowano rekordowy wzrost aktywności o 6,2% względem roku ubiegłego. Zjawisko to można interpretować jako efekt „odłożonego popytu” oraz kumulacji zamówień, które nie mogły zostać zrealizowane w szczycie lockdownu. Dodatkowo, polskie firmy, najszybciej zaadaptowały się do nowych warunków operacyjnych, wypełniając luki podażowe na rynku europejskim po zniesieniu najsurowszych blokad.



Rysunek 2. Zależność między średnim dziennym przebiegiem pojazdów ciężarowych, a liczbą przypadków COVID-19 w UE (marzec-czerwiec 2020)

Źródło: I. Łacka, B. Suproń, *The Impact of COVID-19 on Road Freight Transport. Evidence from Poland*, „European Research Studies Journal”, 2021, vol. XXIV, Special Issue 3, s. 325.

Wykres na rysunku 2 sugeruje występowanie ujemnej zależności między sytuacją epidemiczną a operacyjnością floty. Najniższe wskaźniki dziennego przebiegu, spadające poniżej progu 450 km, pokrywają się z pierwszym szczytem zachorowań na przełomie marca i kwietnia. Momentem przełomowym dla branży było wprowadzenie przez Komisję Europejską tzw. Zielonych Pasów (Green Lanes) oraz uznanie kierowców za pracowników kluczowych. Dzięki tym działaniom, mimo utrzymującej się liczby zachorowań w maju, widoczna

jest sukcesywna odbudowa średnich dystansów, co świadczy o udrożnieniu zatorów na granicach wewnętrznych UE.

Przeprowadzona analiza literatury przedmiotu oraz danych wtórnych dotyczących funkcjonowania sektora transportu drogowego w okresie pandemii COVID-19 wskazuje, że kryzys pandemiczny doprowadził do istotnych, lecz w większości przejściowych zakłóceń działalności przedsiębiorstw transportowych. Zidentyfikowane w opracowaniach naukowych oraz danych empirycznych zjawiska potwierdzają silną zależność pomiędzy rozwojem sytuacji epidemicznej a poziomem aktywności przewozowej. Jednocześnie analiza wykazała, że działania podejmowane przez Unię Europejską, w szczególności wdrożenie systemu Green Lanes, czasowe złagodzenie wymogów administracyjnych oraz uznanie kierowców za pracowników kluczowych, przyczyniły się do ograniczenia skali zakłóceń i stopniowej odbudowy aktywności transportowej. Pomimo gwałtownego spadku przewozów w pierwszej fazie pandemii sektor transportu drogowego wykazał znaczną zdolność adaptacyjną, co umożliwiło relatywnie szybki powrót do poziomów aktywności zbliżonych do okresu sprzed kryzysu.

2. Wpływ konfliktu zbrojnego w Ukrainie na sektor transportu drogowego

Wybuch pełnoskalowego konfliktu zbrojnego w Ukrainie w lutym 2022 roku stanowił kulminację długotrwałych napięć o charakterze historycznym, geopolitycznym i kulturowym. Geneza konfliktu sięga rozpadu Związku Radzieckiego w 1991 roku, po którym Ukraina uzyskała niepodległość. Kluczowym elementem sporów było dążenie Ukrainy do integracji ze strukturami zachodnimi, takimi jak Unia Europejska i NATO, co Federacja Rosyjska postrzegała jako zagrożenie dla swojej strefy wpływów⁷.

Bezpośrednim początkiem otwartego konfliktu była zbrojna inwazja Federacji Rosyjskiej na terytorium Ukrainy w lutym 2022 roku, poprzedzona koncentracją wojsk przy granicach. Strona rosyjska postrzegała atak zbrojny jako szybką operację militarną, przekształciła się ona jednak w długotrwały konflikt, na skutek silnego oporu społeczeństwa ukraińskiego przy międzynarodowym wsparciu.

Opisywany konflikt miał bezpośredni wpływ na działalność podmiotów z sektora transportu drogowego. Ważnym czynnikiem jest utrata przez Ukrainę dostępu do portów morskich w: Mariupolu, Berdiańsku, Mikołajowie

7 H. Badawi, *Understanding the Roots of the Russian-Ukrainian Conflict: Causes, Course, and Future Trajectories*, „Wschód Europy. Studia Humanistyczno-Społeczne”, 2023, t. 9, nr 2, s. 11–12.

i Chersoniu, oraz także zagrożenia wynikające z ostrzałów infrastruktury portowej w Odessie, Piwdennym i Czornomorsku. Wpływ ten dobrze opisuje raport Banku Gospodarstwa Krajowego; w konsekwencji utraty dostępu do portów przez Ukrainę nastąpiło natychmiastowe przekierowanie eksportu na alternatywne szlaki lądowe, na transport drogowy. Reorientacja ukraińskiej wymiany handlowej w stronę Unii Europejskiej wymusiła niespotykane dotąd obciążenie infrastruktury transportowej na kierunkach prowadzących do Polski, Rumunii, Słowacji, Węgier i Mołdawii. Transport drogowy stał się głównym środkiem przewozu ukraińskich produktów rolnych (takich jak zboża i oleje roślinne), a także rudy żelaza, które wcześniej eksportowano głównie drogą morską⁸.

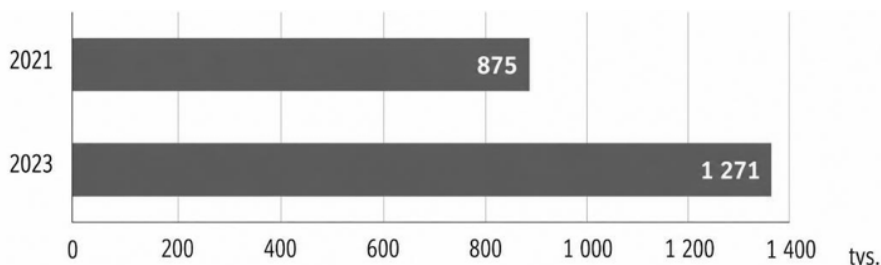
Skalę tego zjawiska zwiększyła także decyzja Parlamentu Europejskiego oraz Rady Europejskiej, które w dniu 23 czerwca 2022 r. przyznały Ukrainie status państwa kandydującego do wspólnoty Unii Europejskiej. Konsekwencją tej decyzji ukraińskie produkty zwolniono od ograniczeń kwotowych i taryfowych, a także zliberalizowano dostęp do przewozów drogowych w UE. Dodatkowo 30 czerwca 2022 roku wprowadzona została umowa między UE a Ukrainą w sprawie częściowej liberalizacji przewozów drogowych. Polegała ona na zniesieniu obowiązku uzyskiwania zezwoleń dla ukraińskich przewoźników wykonujących przewozy dwustronne (czyli pomiędzy Ukrainą a krajami UE). Przed tą liberalizacją obowiązywały kontyngenty zezwoleń – np. Polska i Ukraina ustalały limity roczne (w 2021 r. było to 160 tys. zezwoleń).

Oba postanowienia przyczyniły się do gwałtownego wzrostu liczby dwustronnych przewozów drogowych realizowanych przez spedytatorów z Ukrainy. Uderzyło to szczególnie w polskie przedsiębiorstwa transportowe ukierunkowane na obsługę handlu z państwami Europy Wschodniej⁹.

W celu oceny wpływu liberalizacji przewozów drogowych pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą na funkcjonowanie rynku transportowego przeanalizowano opracowania dotyczące zmian natężenia ruchu granicznego po 2022 roku. W literaturze przedmiotu wskazuje się, że jednym z podstawowych skutków zniesienia obowiązku uzyskiwania zezwoleń przez przewoźników ukraińskich był znaczący wzrost liczby realizowanych przewozów drogowych pomiędzy Ukrainą a Polską. Skalę tego zjawiska przedstawiono na rysunku 3.

8 K. Błaszak, A. Podsiad, *Polska–Ukraina. Sektor transportu. Konkurencja i współpraca*, Bank Gospodarstwa Krajowego, Warszawa 2023, s. 9.

9 K. Popławski, *Nierówna konkurencja. Konsekwencje liberalizacji przewozów drogowych UE–Ukraina dla Europy Środkowej*, Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW), Warszawa 2024, <https://www.osw.waw.pl/> (dostęp: 22.03.2026).

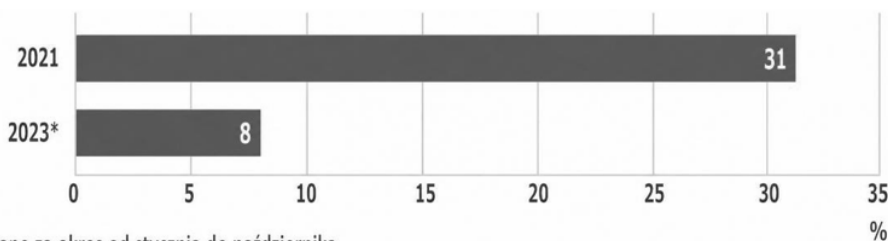


Rysunek 3. Liczba przekroczeń granicy Polski z Ukrainą przez pojazdy ciężarowe w latach 2021, oraz 2023

Źródło: K. Popławski, *Nierówna konkurencja. Konsekwencje liberalizacji przewozów drogowych UE–Ukraina dla Europy Środkowej*, Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW), Warszawa 2024, <https://www.osw.waw.pl/> (dostęp: 02.04.2026).

Dane przedstawione na rysunku 3 wskazują na znaczący wzrost natężenia ruchu ciężarowego pomiędzy Polską a Ukrainą. W latach 2021–2023 liczba przekroczeń granicy przez pojazdy ciężarowe wzrosła z 875,1 tys. do 1272,1 tys. Oznacza to wzrost o 45,3%. Potwierdza to zwiększenie roli transportu drogowego w obsłudze wymiany handlowej po wybuchu wojny oraz przejęcie przez przewozy lądowe dużej części ładunków wcześniej transportowanych drogą morską.

Sam wzrost liczby realizowanych przewozów nie oznaczał jednak poprawy sytuacji polskich przedsiębiorstw transportowych. W celu oceny skutków liberalizacji przewozów dla krajowych przewoźników przeanalizowano zmiany ich udziału w obsłudze przewozów drogowych pomiędzy Polską, a Ukrainą. Wyniki przedstawiono na rysunku 4.



Dane za okres od stycznia do października.

Rysunek 4. Udział polskich przewoźników w przewozach drogowych Polska– Ukraina w latach 2021–2023

Źródło: K. Popławski, *Nierówna konkurencja. Konsekwencje liberalizacji przewozów drogowych UE–Ukraina dla Europy Środkowej*, Ośrodek Studiów Wschodnich (OSW), Warszawa 2024, <https://www.osw.waw.pl/> (dostęp: 02.04.2026).

Analiza danych przedstawionych na rysunku 4 wskazuje, że pomimo wzrostu całkowitej liczby realizowanych przewozów udział polskich przedsiębiorstw w przewozach Polska–Ukraina zmniejszył się z 38% w 2021 roku do 8% w 2023 roku. Oznacza to, że głównymi beneficjentami liberalizacji przewozów drogowych okazali się przewoźnicy ukraińscy. Ta sytuacja doprowadziła do fali protestów przewoźników w Polsce oraz w innych krajach sąsiadujących z Ukrainą. Główne postulaty protestów obejmowały przywrócenie systemu zezwoleń dla ukraińskich firm, przeciwdziałanie nielegalnym operacjom kabożowym i zwiększenie przejrzystości funkcjonowania granicy. W odpowiedzi na postulaty, niektóre państwa (np. Węgry) zdecydowały się na wprowadzenie pakietów wsparcia dla krajowych przewoźników¹⁰.

Kolejnym istotnym skutkiem wybuchu pełnoskalowego konfliktu na Ukrainie był znaczący wzrost zapotrzebowania Ukrainy na paliwa płynne. Było to spowodowane zniszczeniem tamtejszej infrastruktury paliwowej. Największym eksporterem paliw do Ukrainy w 2023 roku okazała się być Polska, która dostarczyła 1,76 mln ton benzyny i oleju napędowego – o 38,6% więcej niż rok wcześniej. Ponad 35% paliw trafiających z UE na Ukrainę pochodziło z Polski. Większość tego wolumenu przewożona była transportem drogowym, który w 2023 roku odpowiadał za około 80% wartości całej wymiany towarowej między UE a Ukrainą. Sytuacja ta spowodowała gwałtowny wzrost zapotrzebowania na usługi transportu drogowego¹¹.

Ceny paliw na rodzimym rynku zaczęły przekraczać psychologiczną granicę 7 zł za litr. W maju 2022 roku cena baryłki ropy wynosiła od 110 do 119 dolarów, a kurs dolara kształtował się na poziomie 4,26–4,32 zł. W przeliczeniu na złotówki oznaczało to, że ropa była wtedy aż o około 25% droższa niż na początku lutego 2022 roku, czyli tuż przed wybuchem wojny w Ukrainie¹². Dla sektora transportu drogowego konsekwencje wzrostu cen paliw były szczególnie dotkliwe. Wzrost kosztów paliwa przyczynił się do zmniejszenia rentowności przewozów krajowych i międzynarodowych¹³.

10 *Ibidem*.

11 S. Matuszak, *Z Unii do Ukrainy głównie trafiają paliwa, uzbrojenie i pojazdy*, BiznesAlert.pl, 7 marca 2024, <https://biznesalert.pl/unia-europejska-ukraina-eksportimport-polska-gospodarka> (dostęp: 22.03.2026).

12 D. Piekarz, *Jaka jest cena wojny? Płacimy ją na stacjach paliw*, Energetyka24, <https://energetyka24.com> (dostęp: 22.03.2026).

13 A. Stolarska, *Ryzyko w działalności gospodarczej z zakresu transportu drogowego w warunkach fluktuacji cen paliw – studium przypadku*, „Economics and Organization of Logistics”, 2024, t. 9, nr 1, s. 100–108.

Przeprowadzona analiza literatury przedmiotu oraz danych wtórnych dotyczących funkcjonowania sektora transportu drogowego po wybuchu pełnoskalowego konfliktu zbrojnego w Ukrainie wskazuje na wielowymiarowy charakter zachodzących zmian. Zidentyfikowane w opracowaniach naukowych, raportach branżowych oraz danych statystycznych zjawiska potwierdzają istotny wzrost znaczenia transportu drogowego w obsłudze wymiany handlowej pomiędzy Ukrainą, a Unią Europejską. Jednocześnie analiza wykazała pogorszenie warunków konkurencji dla części polskich przedsiębiorstw transportowych, wynikające między innymi z liberalizacji przewozów drogowych oraz wzrostu udziału przewoźników ukraińskich w obsłudze rynku. Dodatkowym czynnikiem wpływającym na sytuację ekonomiczną branży był wzrost kosztów prowadzenia działalności, związany przede wszystkim ze wzrostem cen paliw. W przeciwieństwie do pandemii COVID-19, której skutki miały głównie charakter krótkookresowych zakłóceń operacyjnych, konflikt zbrojny doprowadził do bardziej trwałych zmian strukturalnych zachodzących na rynku transportu drogowego.

Zakończenie

Zrealizowana analiza literatury przedmiotu oraz danych wtórnych pozwala stwierdzić, że zarówno pandemia COVID-19, jak i konflikt zbrojny w Ukrainie wywarły istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu drogowego w Polsce. Charakter oraz skala oddziaływania obu zjawisk były jednak odmienne.

Pandemia COVID-19 doprowadziła przede wszystkim do krótkookresowych zakłóceń działalności przedsiębiorstw transportowych. Wprowadzone restrykcje sanitarne, ograniczenia mobilności oraz czasowe przywrócenie kontroli granicznych skutkowały spadkiem aktywności przewozowej i utrudnieniami w funkcjonowaniu międzynarodowych łańcuchów dostaw. Analiza danych wykazała jednak, że dzięki działaniom podejmowanym przez Unię Europejską oraz zdolności adaptacyjnej przedsiębiorstw sektor stosunkowo szybko powrócił do poziomów aktywności zbliżonych do okresu przed pandemią.

Odmienny charakter miały skutki konfliktu zbrojnego w Ukrainie. Wojna doprowadziła do trwałych zmian w kierunkach przepływu towarów oraz organizacji przewozów drogowych pomiędzy Ukrainą a państwami Unii Europejskiej. Przejęcie znacznej części przewozów przez transport drogowy zwiększyło jego znaczenie gospodarcze, jednak równocześnie doprowadziło do zmian warunków konkurencji na rynku. Szczególnie widoczne było to w relacjach polsko-ukraińskich, gdzie wzrost liczby przewozów nie przełożył się na wzrost udziału polskich przedsiębiorstw w obsłudze rynku.

Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, że pandemia COVID-19 stanowiła przede wszystkim przejściowy szok operacyjny dla sektora transportu drogowego, natomiast konflikt zbrojny w Ukrainie zapoczątkował bardziej trwałe zmiany strukturalne wpływające na funkcjonowanie rynku.

Jednocześnie oba kryzysy potwierdziły strategiczne znaczenie transportu drogowego dla utrzymania ciągłości wymiany gospodarczej oraz odporności współczesnych łańcuchów dostaw.

Przedstawione wyniki mogą stanowić punkt wyjścia do dalszych badań dotyczących długookresowych skutków liberalizacji przewozów drogowych pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą oraz wpływu współczesnych kryzysów geopolitycznych na konkurencyjność przedsiębiorstw transportowych funkcjonujących na rynku europejskim.

Bibliografia

- Akinwande D. V., Boustras G., Akhagba O. M., Benson C., *Socio-economic impacts of crisis management: A focus on lockdown and remote work effectiveness during the COVID-19 pandemic*, „Merits”, 2025, vol. 5, issue 2.
- Badawi H., *Understanding the Roots of the Russian-Ukrainian Conflict: Causes, Course, and Future Trajectories*, „Wschód Europy. Studia Humanistyczno-Społeczne”, 2023, t. 9, nr 2.
- Błaszak K., Podsiad A., *Polska–Ukraina. Sektor transportu. Konkurencja i współpraca*, Bank Gospodarstwa Krajowego, Warszawa 2023.
- Eurostat, *Road Freight Transport Statistics*, <https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/>.
- Komisja Europejska, *Plan awaryjny dla transportu. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów*, <https://eur-lex.europa.eu/>.
- Łącka I., Suproń B., *The Impact of COVID-19 on Road Freight Transport. Evidence from Poland*, „European Research Studies Journal”, 2021, vol. XXIV.
- Matuszak S., *Z Unii do Ukrainy głównie trafiają paliwa, uzbrojenie i pojazdy*, BiznesAlert.pl, 7 marca 2024, <https://biznesalert.pl/unia-europejska-ukraina-eksport-import-polska-gospodarka/>.
- Morens D., Taubenberger J., Fauci A., *The Origin of COVID-19 and Why It Matters*, „The American Journal of Tropical Medicine and Hygiene”, 2020, vol. 103, nr 3.
- Piekarz D., *Jaka jest cena wojny? Płacimy ją na stacjach paliw*, Energetyka24, <https://energetyka24.com/>.
- Popławski K., *Nierówna konkurencja. Konsekwencje liberalizacji przewozów drogowych UE–Ukraina dla Europy Środkowej*, Ośrodek Studiów Wschodnich, Warszawa 2024, <https://www.osw.waw.pl/>.
- Stolarska A., *Ryzyko w działalności gospodarczej z zakresu transportu drogowego w warunkach fluktuacji cen paliw – studium przypadku*, „Economics and Organization of Logistics”, 2024, t. 9, nr 1.

Streszczenie

Celem artykułu jest analiza wpływu pandemii COVID-19 oraz konfliktu zbrojnego w Ukrainie na funkcjonowanie sektora transportu drogowego w Polsce. W opracowaniu zastosowano metodę analizy literatury przedmiotu oraz analizę danych wtórnych pochodzących z raportów branżowych, publikacji naukowych i danych statystycznych instytucji krajowych oraz międzynarodowych. Przeprowadzona analiza wykazała, że pandemia COVID-19 doprowadziła do istotnego ograniczenia aktywności przewozowej wskutek restrykcji sanitarnych, zakłóceń w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw oraz ograniczeń w ruchu granicznym. Jednocześnie wdrożone przez Unię Europejską działania stabilizacyjne umożliwiły stosunkowo szybkie przywrócenie sprawności transportu drogowego. Odmienny charakter miały skutki wojny w Ukrainie, która spowodowała trwałe zmiany strukturalne na rynku transportowym. Szczególne znaczenie miało przekierowanie części wymiany handlowej z transportu morskiego na lądowy, wzrost natężenia ruchu ciężarowego na granicy polsko-ukraińskiej oraz liberalizacja przewozów drogowych pomiędzy Unią Europejską a Ukrainą. Analiza wskazuje, że choć zwiększyło to znaczenie transportu drogowego w obsłudze handlu międzynarodowego, jednocześnie doprowadziło do pogorszenia warunków konkurencji dla części polskich przedsiębiorstw transportowych. Wyniki badań potwierdzają wysoką wrażliwość sektora na czynniki kryzysowe oraz jego kluczową rolę w zapewnianiu ciągłości funkcjonowania współczesnych łańcuchów dostaw.

Słowa kluczowe: transport drogowy, COVID-19, wojna w Ukrainie, łańcuchy dostaw

THE IMPACT OF THE COVID-19 PANDEMIC AND THE WAR IN UKRAINE ON THE FUNCTIONING OF THE ROAD TRANSPORT SECTOR IN POLAND

Summary

The purpose of this article is to analyze the impact of the COVID-19 pandemic and the armed conflict in Ukraine on the functioning of the road transport sector in Poland. The study utilizes the method of literature review and the analysis of secondary data derived from industry reports, academic publications, and statistical data from domestic and international institutions. The conducted analysis revealed that the COVID-19 pandemic led to a significant reduction in transport activity due to sanitary restrictions, disruptions in supply chains, and border traffic limitations. At the same time, stabilization measures implemented by the European union enabled a relatively quick restoration of road transport efficiency. The effects of the war in Ukraine were of a different nature, causing permanent structural changes in the transport market. Of particular

importance was the redirection of a portion of trade from maritime to land transport, an increase in truck traffic intensity at the Polish-Ukrainian border, and the liberalization of road transport between the European Union and Ukraine. The analysis indicates that although this increased the significance of road transport in serving international trade, it simultaneously led to a deterioration of competitive conditions for some Polish transport enterprises. The research results confirm the high sensitivity of the sector to crisis factors and its critical role in ensuring the continuity of modern supply chains.

Keywords: road transport, freight forwarding, COVID-19, war in Ukraine, supply chains