Informacja Prasowa

2026 – rokiem inteligencji operacyjnej w transporcie drogowym! Przewoźnicy muszą nauczyć się działać inaczej i dlaczego to dopiero początek?

(Warszawa, 24.08.2026) - Wchodzimy w czwarty kwartał – okres, który tradycyjnie powinien być dla transportu drogowego i logistyki czasem żniw. Rosną wolumeny, floty pracują intensywniej, a końcówka roku w wielu obsługiwanych branżach przynosi najwięcej zleceń. Tylko, czy w 2026 roku więcej pracy rzeczywiście będzie oznaczało więcej zysku? Pojazdy mogą przejeżdżać więcej kilometrów, liczba zleceń może rosnąć, wykorzystanie floty może wyglądać na optymalne, a mimo to wynik finansowy nie musi podążać za skalą wykonanej pracy. Kiedy przyjdzie czas na podsumowanie wyników, w niejednej firmie może paść trudne pytanie: gdzie zgubiliśmy marżę, skoro wykonaliśmy tak dużo pracy przewozowej? Komentują eksperci ALEET, twórcy cyfrowego bliźniaka floty.

2026 weryfikuje ekonomiczną efektywność transportu

Jeszcze w roku 2024 polskie firmy transportowe odpowiadały za 32,7% pracy przewozowej w międzynarodowym transporcie drogowym w UE[1] i nadal wiodą na tym rynku usług. Prognozowany w tym roku wzrost polskiego PKB jest na poziomie około 3,6%[2]. To wszystko powinno tworzyć relatywnie dobre otoczenie popytowe. Jednak wzrost gospodarczy, udział w rynku i duża liczba zleceń nie gwarantują już wzrostu i rentowności. Przez lata naturalną odpowiedzią na rozwój rynku było zwiększanie skali: więcej pojazdów, kierowców, tras i zleceń. Według ekspertów ALEET, dzisiaj ten mechanizm zaczyna działać inaczej. Rosną koszty paliwa, pracy, finansowania, serwisu i opłat drogowych. Jednocześnie brak kierowców zawodowych na rynku transportu drogowego UE ogranicza możliwość dalszego skalowania działalności. W efekcie najważniejsze pytanie nie brzmi już „jak przewieźć więcej?", ale „ile naprawdę zarabiamy na tym, co już przewozimy?" Bo, jeżeli paliwo może odpowiadać nawet za 45% kosztów operacyjnych, to każdy pusty kilometr, nieplanowany postój czy nieoptymalna trasa zaczynają mieć bezpośrednie przełożenie na marżę, a rentowności nie buduje już wyłącznie skala.

Regulacyjna kumulacja 2026 pogłębia koszty

Jak zauważają eksperci ALEET, tegoroczny kalendarz regulacji rynkowych dobrze pokazuje skalę presji kosztowej. Od lutego 2026 przewoźnicy mierzą się ze znaczącym wzrostem stawek e-TOLL oraz rozszerzeniem sieci płatnych dróg o kolejne 645 km, łącznie do prawie 5,9 tys. km. Równolegle KSeF zmienia obieg dokumentów i silniej łączy procesy operacyjne z finansowymi. W czerwcu transport drogowy został w pełni objęty systemem ICS2, zwiększającym znaczenie jakości i terminowości danych w przewozach spoza UE. Od 1 lipca pojazdy o DMC od 2,5 do 3,5 tony wykonujące transport międzynarodowy zostały objęte obowiązkiem stosowania inteligentnych tachografów G2V2 oraz regulacjami dotyczącymi czasu jazdy i odpoczynku. Dochodzą do tego kolejne wymagania związane

[1] https://pie.net.pl/wp-content/uploads/2026/06/2026_06_17_Polski-transport-drogowy-musi-znalezc-nowe-zrodla-przewag-konkurencyjnych.pdf
[2] https://www.ey.com/pl_pl/newsroom/2026/06/ey-european-economic-outlook

z bezpieczeństwem, dekarbonizacją i raportowaniem. Możemy zobaczyć w tym coraz dłuższą listę obowiązków, a jest jeszcze jeden aspekt tej zmiany - transport drogowy staje się jednym z najbardziej kontrolowanych i mierzonych sektorów usług w gospodarce.

Problem danych, to problem umiejętności ich analizy

Jak zwracają uwagę eksperci ALEET, przez ostatnią dekadę branża transportowa intensywnie się cyfryzowała. TMS, telematyka, systemy paliwowe, aplikacje dla kierowców, elektroniczne dokumenty czy rozwiązania serwisowe stały się codziennością. Pojazd pozostawia dziś szczegółowy ślad cyfrowy: lokalizację, przebieg, zużycie paliwa, czas pracy kierowcy, postoje, parametry techniczne, opłaty drogowe, dane o zleceniu, serwisie czy emisji. Paradoksalnie, firmy transportowe mają więcej danych niż kiedykolwiek, ale nie oznacza to, że wiedzą więcej o własnym biznesie.

Według ekspertów ALEET, problem polega na tym, że dane pozostają rozproszone. Kolejnym etapem cyfryzacji nie będzie więc produkowanie większej ilości danych. Będzie nim łączenie ich w taki sposób, aby pokazywały rzeczywistą ekonomikę transportu. I tutaj dochodzimy do najważniejszej zmiany technologicznej.

Od zarządzania historią do zarządzania przyszłością

Powszechnie stosowane w transporcie drogowym systemy TMS odpowiadają na pytanie: co się wydarzyło, gdzie był pojazd, ile spalił, czy jak długo trwał postój – czyli pokazują dane historyczne. A dzisiaj, w warunkach ciągłej zmiany i presji kosztowej, konieczne jest znalezienie odpowiedzi na pytanie: co może wydarzyć się za chwilę, czy pojazd zdąży wykonać kolejne zlecenie, jak zmiana wpłynie na marżę, czy przy aktualnych kosztach określone zlecenie nadal się opłaca? Eksperci ALEET podkreślają, że przejście od obserwowania do przewidywania jest rewolucją technologiczną dla branży transportowej, bo chodzi o możliwość poznania konsekwencji przyszłych decyzji, zanim zostaną podjęte.

Nie chodzi o AI dla samego AI ani o kolejny dashboard

Według BCG (Boston Consulting Group) już dziś ponad 40% klientów oczekuje, że dostawcy usług logistycznych będą oferować rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji. Jednocześnie są zgodni co do trzech obszarów, w których AI ma największe znaczenie tj. w odniesieniu do planowania transportu, prognozowania i widoczności[3]. W tym kontekście warto spojrzeć na technologię cyfrowych bliźniaków. Istotą ich nie jest cyfrowa reprezentacja auta ciężarowego, lecz dynamiczny model rzeczywistego środowiska operacyjnego (pojazdu, kierowcy, trasy, zlecenia, kosztów i ograniczeń). Eksperci ALEET podkreślają, że dane przestają tutaj służyć wyłącznie raportowaniu, a zaczynają służyć predykcji w zarządzaniu, wspierając decyzyjność i za tym rachunek wyników.

Nową przewagą będzie inteligencja operacyjna

Pomimo, że polski transport pozostaje jednym z filarów europejskiego rynku przewozowego, to nie możemy zakładać, że źródła sukcesu ostatnich dwóch dekad zagwarantują podobną pozycję w kolejnych latach. Przewaga kosztowa jest coraz trudniejsza do utrzymania.

[3] https://www.bcg.com/publications/2026/ai-is-already-moving-the-logistics-industry-forward

Dostępność kierowców nie zwiększy się, presja regulacyjna i środowiskowa będzie rosła, a klienci będą oczekiwali coraz większej przewidywalności i transparentności. Jednakże, nowej przewagi nie należy szukać w samej technologii, lecz w umiejętności jej wykorzystania. Eksperci ALEET zapowiadają, że rok 2026 może być zapamiętany jako rok regulacyjnej i kosztowej kumulacji, ale równie ważne będzie coś innego, że jest to moment, w którym transport zaczyna przechodzić od cyfryzacji procesów do inteligencji operacyjnej. I jeśli na koniec roku zadamy sobie pytanie: „gdzie jest nasz zysk?", odpowiedzi warto poszukać nie w liczbie przejechanych kilometrów, ale w jakości decyzji, które za nimi stały.

***

O ALEET:
Aleet to polska firma technologiczna tworząca rozwiązania do zarządzania transportem z wykorzystaniem cyfrowych bliźniaków flot, sztucznej inteligencji oraz zaawansowanej analityki przewozów. Systemy Aleet wspierają przedsiębiorstwa w planowaniu i optymalizacji operacji transportowych, umożliwiając m.in. ograniczenie kosztów, lepsze wykorzystanie floty oraz szybsze podejmowanie decyzji operacyjnych.
Rozwiązania Aleet mogą być integrowane z wykorzystywanymi przez firmy systemami telematycznymi i innymi źródłami danych, niezależnie od stosowanego dostawcy technologii. Spółkę Aleet założyła w 2021 roku dr Katarzyna Marczuk, ekspertka w dziedzinie systemów transportowych, która od ponad 15 lat rozwija zaawansowane technologie dla mobilności i logistyki. Uzyskała doktorat na National University of Singapore, realizując badania we współpracy z MIT. Wcześniej współtworzyła rozwiązania dla autonomicznej mobilności rozwijane przez nuTonomy, a następnie Delphi/Aptiv i Motional, wdrażane m.in. w Singapurze i Stanach Zjednoczonych. Jest autorką i współautorką 27 publikacji naukowych oraz pięciu patentów związanych z technologiami transportowymi.

Kontakt dla prasy:
contact@aleet.co