

BŁAŻEJ SUPROŃ

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

## **Uwarunkowania i perspektywy rozwoju polskiego sektora transportu drogowego w aspekcie zmian strukturalnych zachodzących w Unii Europejskiej**

### **Wprowadzenie**

Zachodzące w ostatnich latach zmiany w Unii Europejskiej zarówno w sferze społecznej, jak i gospodarczej wywierają istotny wpływ na gospodarkę. Rozszerzenie Wspólnoty Europejskiej na wschód, jak i południe przyczyniają się nie tylko do zwiększenia zasięgu wspólnego rynku oraz struktury przestrzennej produkcji, lecz również wywierają wymierny wpływ na ewolucję gospodarki europejskiej jako całości. Nie bez znaczenia dla przyszłego kształtu gospodarki zarówno Polskiej jak i innych państw członkowskich są zmiany strukturalne, które w sposób ciągły zachodzą w całej Unii.

Wyznacznikiem zmian strukturalnych w polskich przedsiębiorstwach stały się przede wszystkim obszary kreujące innowacyjność oraz bazujące na nowoczesnych czynnikach produkcji związanych z postępem naukowym, technicznym i organizacyjnym. W konsekwencji, za zamianę strukturalną często przyjmuje się „przechodzenie” gospodarek do bardziej rozwojowych sektorów, które z racji wysokiego poziomu produktywności dynamizują ich rozwój, a więc przyczyniają się do modyfikacji dotychczasowych struktur gospodarczych (Karpiński 2008, s. 16).

Współczesne zmiany zachodzące w produkcji przemysłowej są podporządkowane globalizacji i regionalizacji gospodarki światowej. W ramach wspomnianych procesów obserwujemy zjawisko delokalizacji produkcji materialnej do krajów, w których jest ona bardziej rentowna. Upowszechnienie zasad gospodarki rynkowej i liberalizacja przepływu czynników produkcji daje inwestorom swobodę wyboru miejsca prowadzenia działalności. Podstawowym motywem relokacji produkcji jest chęć obniżenia kosztów i zwiększenia elastyczności działania przedsiębiorstwa. Tym samym z punktu widzenia ekonomicznego, delokalizacja jest zjawiskiem naturalnym towarzyszącym rosnącej międzynarodowej integracji gospodarczej i wynika z nierównomiernego stopnia rozwoju poszczególnych gospodarek oraz większej atrakcyjności inwestowania w krajach słabiej rozwiniętych (Ulbrich 2015, s. 101).

Cały proces delokalizacji produkcji opiera się na sprawnie działającym transporcie, umożliwiającym efektywne przemieszczanie osób oraz towarów pomiędzy poszczególnymi miejscami, gdzie produkcja jest kreowana. Transport stanowi odpowiedź na coraz bardziej postępujący proces globalizacji oraz specjalizacji produkcji. Współczesna gospodarka europejska stanowi złożony i powiązany ze sobą system, który wynika z procesów globalizacji wszystkich regionów, a także z internacjonalizacji.

Jak wskazuje Olszewski „termin globalizacja stosowany jest do opisanego m.in. takich zjawisk, jak: ujednoczenie się kultur, produktów i produkcji, intensyfikacji powiązań ekonomicznych, politycznych i kulturowych ponad granicami geograficznymi, co przejawia się wzrostem współdziałania i współzależności gospodarek poszczególnych krajów, społeczeństw i podmiotów gospodarczych” (Olszewski 2015, s. 35).

Kwestia transportu w literaturze przedmiotu pojawia się zarówno w ramach czynników wymuszających globalizację (jako postęp technologiczny obniżający koszty transportu), jak i po stronie czynników wymuszających podejście lokalne (jako ograniczenia i utrudnienia związane z transportem redukujące korzyści z koncentracji produkcji). Transport odgrywa istotną rolę w wyznaczeniu uzasadnionych ekonomicznie granic geograficznych rynku. Zwiększając nakłady na transport możemy sprowadzać z dalszych odległości towary tańsze od tych, które dostępne są bliżej. Innymi słowy możemy dokonać substytucji nakładów na dobra nakładami na transport. Obniżka kosztów transportu i w konsekwencji spadek nakładów niezbędnych na transport pozwala zatem sprowa-

działanie towarów ze znacznie dalszych odległości prowadzące stopniowo do globalizacji (Pietrzak, Roman 2014, s. 3639–3640).

Transport stanowi podstawę europejskiego procesu integracji i jest ściśle związany z tworzeniem rynku wewnętrznego, co sprzyja zatrudnieniu i wzrostowi gospodarczemu. Był on jedną z pierwszych dziedzin, które objęto wspólną polityką Unii Europejskiej. Uznano bowiem, że będzie miał duży wpływ na zagwarantowanie trzech z czterech swobód stanowiących podstawy wspólnego rynku zapisane w traktacie rzymskim z 1957 r. – swobody przepływu osób, towarów i usług. Wśród wszystkich gałęzi transportu wykorzystywanych na terenie Unii Europejskiej, największe znaczenie posiada transport drogowy (Zrozumieć politykę UE – transport 2014, s. 3).

Zmiany strukturalne pojawiające się w krajach Unii Europejskiej obejmują również sektor transportu drogowego, który od 2004 r. odgrywa coraz większe znaczenie dla rozwoju polskiej gospodarki. Należy podkreślić, że sektor ten został wykreowany w Polsce właśnie dzięki procesom integracyjnym, stając się jedną z najbardziej konkurencyjnych dziedzin polskiej gospodarki. Jednocześnie powiązania oraz związki między transportem drogowym, a rozwojem gospodarczym są wielokierunkowe, złożone, dynamiczne i zmieniają się wraz z przekształceniami w otoczeniu społeczno-gospodarczym. Wzrost gospodarczy prowadzi do rozwoju działalności gospodarczej w postaci zwiększonej produkcji i konsumpcji dóbr (Bernacki 2010, s. 17).

Zarówno w Polsce, jak i Unii Europejskiej to właśnie transport drogowy, jest dominującą gałęzią transportu. Zgodnie z danymi Eurostat w 2014 r. jego udział w przewozach ładunków stanowił 74,9% i był ponad czterokrotnie wyższy od udziału transportu kolejowego (18,2%), natomiast najmniej ładunków transportowano transportem rzeczonym (6,9%).

W ciągu pierwszych pięciu lat od przystąpienia Polski do Wspólnoty, aktywność przewoźników drogowych liczona w tonokilometrach wzrosła o ponad 80%, co pozwoliło Polsce zająć trzecie miejsce wśród krajów będących największymi przewoźnikami samochodowymi w Europie (za Niemcami i Hiszpanią). W latach 2008–2014 liczba przedsiębiorstw posiadających międzynarodową licencję w zakresie przewozu rzeczy zwiększyła się o 6225 podmiotów co stanowi przyrost na poziomie 27,5%. Wielkość wykonywanych przewozów w przeciągu 6 lat wzrosła blisko o 86 001 mln tkm, czyniąc polski sektor transportu drogowego drugim pod kątem wielkości wykonanej pracy przewozowej Unii Europejskiej (Bentkowska-Senator, Kordel, Waśkiewicz 2016, s. 79–80).

Transport drogowy nie kreuje jedynie wzrostu gospodarczego poprzez ułatwianie przemieszczenia towarów. Jego nieprzecenioną rolą jest zwiększenie zatrudnienia w sektorach szeroko rozumianej branży TSL. Rozwój przedsiębiorstw transportowych powoduje wzrost zapotrzebowania na usługi związane z obsługą podmiotów jak również sprzedaż pojazdów i wyposażenia wykorzystywanego przez przedsiębiorstwa. Wraz z rozwojem transportu zwiększa się również liczba infrastruktury punktowej takiej jak centra przeładunkowe czy magazyny.

Skala zmian zachodzących zarówno w strukturze samego rynku transportowego, jak i sektora transportu międzynarodowego rzeczy jest bardzo duża. Głównym celem podjętych badań była analiza zmian strukturalnych zachodzących na europejskim rynku transportowym oraz określenie ich wpływu na polskich przewoźników drogowych.

## **1. Materiał i metody**

Opracowanie opiera się na analizie i ocenie wybranych danych statystycznych, pozwalających ocenić zmiany strukturalne rynku międzynarodowych przewozów ładunków w latach 2008–2014, jak i wskazać ich przełożenie na perspektywy rozwoju sektora. Analizie zostały poddane następujące obszary działalności polskich międzynarodowych przewoźników drogowych:

- liczebność podmiotów oraz taboru,
- innowacyjność,
- konkurencyjność.

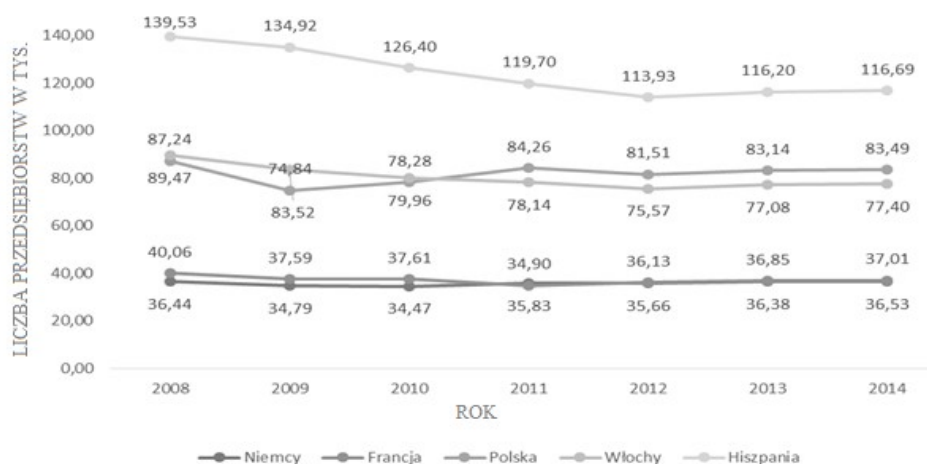
Użyte w niniejszym opracowaniu pojęcie przedsiębiorstwa transportowego oznacza przedsiębiorstwo wykonujące międzynarodowy transport drogowy ładunków i odnosi się do definicji zawartej w rozporządzeniu 1071/2009/WE. Zgodnie ze wskazaną definicją przewoźnik drogowy to przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego.

Podstawowy materiał badawczy wykorzystany w pracy stanowiły dane pozyskane z baz danych Biura ds. transportu międzynarodowego w Warszawie. Pomocniczo zostały wykorzystane raporty Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego oraz informacje statystyczne opublikowane w bazach Eurostat. Za horyzont czasowy badania, przyjęto okres od 2008 r. do 2014 r.

## **2. Wyniki i dyskusja**

Szczególnie istotne znaczenie w zakresie przeobrażenia struktury europejskiego rynku transportowego, a także rozwoju polskiego sektora transportu samochodowego było wprowadzenie rozporządzenia (WE) 1072/2009 z 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Wskazane rozporządzenie zakończyło 3 letni okres przejściowy nowych krajów członkowskich w zakresie przewozów kabotażowych. Z kolei od 2012 r. ograniczenia zostały zniesione dla przewoźników z Bułgarii i Rumunii. Umożliwienie dostępu do rynków europejskich polskim przedsiębiorstwom transportowym na zasadach wspólnego rynku transportowego, a także uproszczenie zakresu wszelkich czynności administracyjnych z tym związanych przyczyniło się do wzrostu znaczenia polskich firm transportowych oraz zwiększenia ich konkurencyjności.

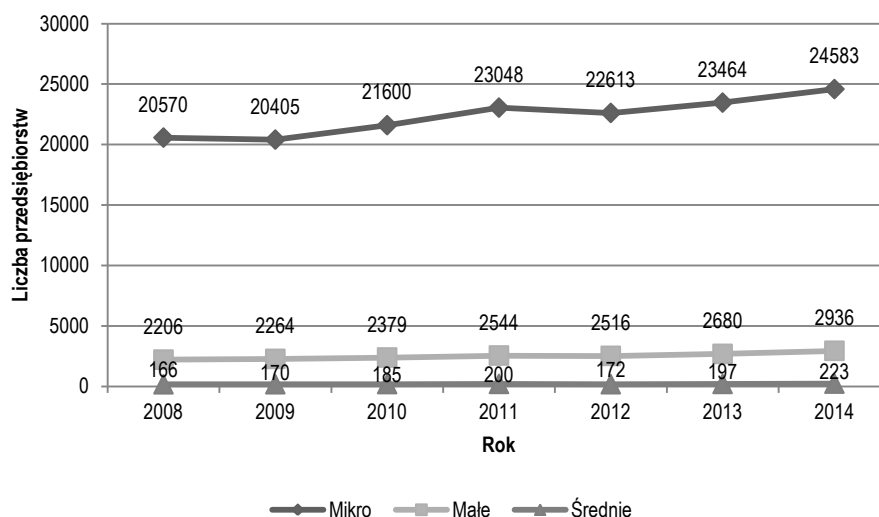
W 2014 roku w Polsce było zarejestrowanych 83,49 tys. przedsiębiorstw transportowych z czego blisko 35% stanowiły podmioty posiadające licencje międzynarodową w zakresie wykonywanych przewozów. Tym samym, polski sektor transportu drogowego ładunków pod względem liczby przedsiębiorstw plasował się na drugim miejscu w Unii Europejskiej i wyprzedzał takie kraje jak Włochy, Francja i Niemcy. Jednocześnie przyrost liczby polskich przedsiębiorstw transportowych wpłynął na spadek liczby podmiotów w innych krajach (rys. 1).



Rysunek 1. Liczba przedsiębiorstw transportowych w wybranych krajach Unii Europejskiej w latach 2008–2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Eurostat.

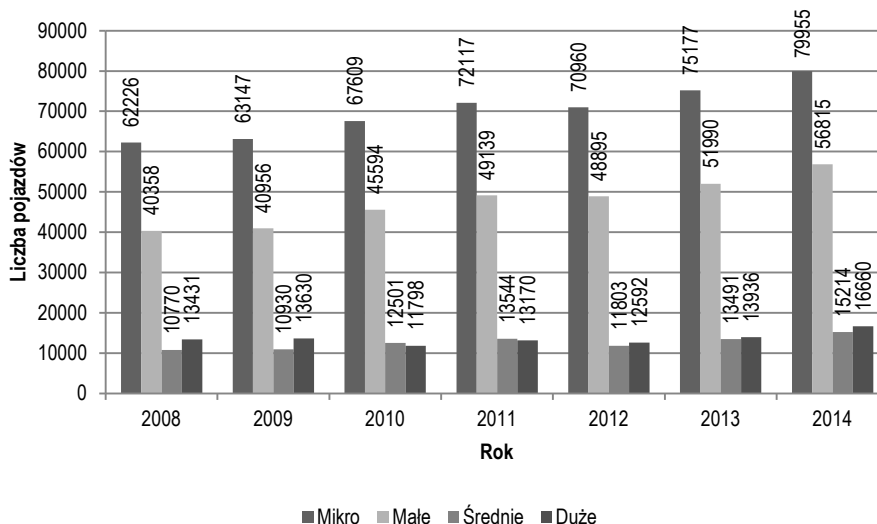
W ujęciu strukturalnym, w Polsce najczęściej było mikro przedsiębiorstw uprawnionych do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego rzeczy, które posiadały mniej niż 10 pojazdów, a ich liczba w latach 2008–2014 systematycznie wzrastała. W 2008 r. stanowiły one 89,4% wszystkich przedsiębiorstw, z kolei małe 9,6% oraz średnie 0,7%. Jednocześnie struktura ta nie uległa istotnej zmianie w przeciągu badanego okresu (rys. 2). Główną konsekwencją wynikającą z takiej struktury rynku jest bardzo silne rozdrobnienie, które z jednej strony wpływa pozytywnie na konkurencję, z drugiej natomiast podmioty mikro mają mniejszą siłę oddziaływania na rynek, a także możliwości negocjacyjne względem kontrahentów. W badanym okresie nastąpił wzrost liczby małych oraz średnich podmiotów, co stanowi pozytywną obserwację wskazującą, że niektóre podmioty przechodzą na wyższy szczebel rozwoju. Jednocześnie należałoby podejmować działania mające wpływ na większą konsolidację rynku, a także przyspieszenie wzrostu już istniejących jednostek.



Rysunek 2. Liczba przewoźników międzynarodowych w Polsce według klasy wielkości w latach 2008–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Biura ds. transportu międzynarodowego.

Analiza wielkości taboru, jakim dysponowały poszczególne kategorie przedsiębiorstw wskazuje, że największa liczba pojazdów była w dyspozycji mikroprzedsiębiorstw. Jednocześnie liczba pojazdów jaką dysponowały w badanym okresie wszystkie klasy przedsiębiorstw charakteryzowała się wysoką dynamiką wzrostu. W przypadku przedsiębiorstw mikro liczba pojazdów wzrosła o 28,5%, małych o 40,7%, a średnich 41,3%. Z kolei wśród dużych przedsiębiorstw zauważalny był wzrost wykorzystywanego taboru o blisko 24,1%. Najbardziej w tym przypadku istotny jest przyrost pojazdów w jednostkach małych i średnich, który wskazuje na ich dynamiczny rozwój w badanym okresie (rys. 3).

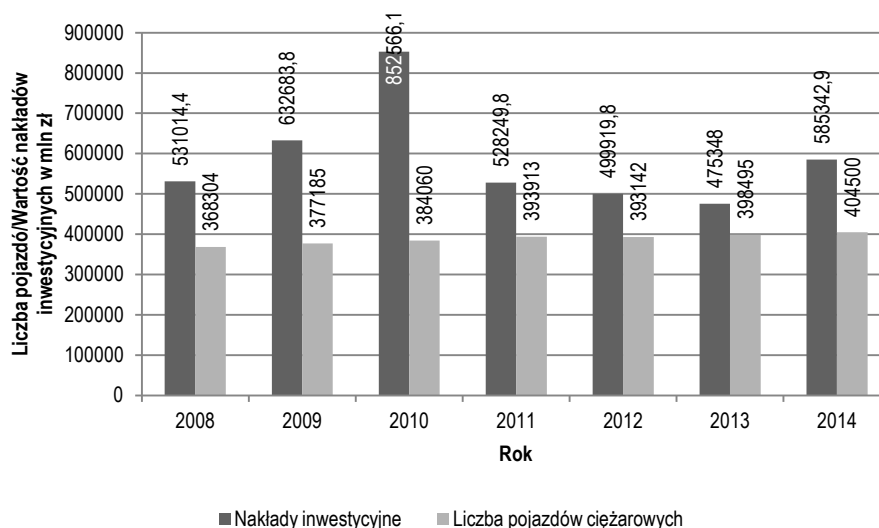


Rysunek 3. Liczba pojazdów wykorzystywanych przez międzynarodowych przewoźników drogowych według klasy wielkości w latach 2008–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Biura ds. transportu międzynarodowego.

Wzrost liczby pojazdów może stanowić odniesienie do oceny poziomu innowacyjności polskich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego. Dokonując analizy wielkości wydatków inwestycyjnych można zauważyć, iż pomimo spadku ogólnego poziomu nakładów w latach 2011–2013 w sektorze transport i gospodarki magazynowej, przedsiębiorstwa transportowe zwiększały inwestycję w nowe pojazdy. Liczba zarejestrowanych pojazdów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 zwiększyła się o 8% w 2014 r. w stosunku do 2008 r. Jednocześnie wzrastała również liczba nowych pojazdów ciężarowych rejestrowanych po raz pierwszy gdzie średnia dynamika wzrostu w latach 2010–2013 wynosiła 29%. Rozwój sektora transportu drogowego ładunków poza 2009 r. oraz 2012 r. notował więc wzrost dynamiczny wzrost inwestycji w majątek trwały, który w przypadku większości przedsiębiorstw związany był z zakupem nowych pojazdów.



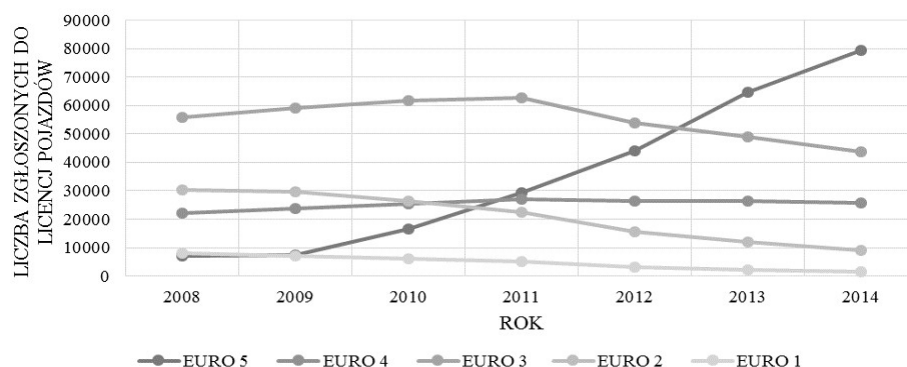


Rysunek 4. Liczba pojazdów oraz wartość nakładów inwestycyjnych (w mln. zł) w Polsce w latach 2008–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych GUS oraz Biura ds. transportu międzynarodowego.

W latach 2008–2013 liczba nowych pojazdów wzrosła w badanych przedsiębiorstwach średnio o 28% w ciągu roku. W analizowanym okresie zauważono, iż charakteryzował się on intensywną wymianą taboru na w tym w szczególności na nowoczesne pojazdy ciężarowe spełniające najwyższe standardy w zakresie ochrony środowiska. W badanym okresie o blisko 75% spadła liczba pojazdów, które spełniały stare normy takie jak EURO 1 i EURO 2, zaś liczba nowoczesnych pojazdów spełniających normę EURO 5 wzrosła blisko 11-krotnie w latach 2008–2011 (rys. 5). Głównymi przesłankami wpływającymi na decyzje inwestycyjne przedsiębiorstw transportowych były:

- rozwój sieci elektronicznego poboru opłat za przejazd, uzależniający stawkę opłaty od normy emisji spalin,
- wzrost świadomości ekologicznej w przedsiębiorstwach,
- zmiany ceny paliw wpływające na konieczność poszukiwania bardziej oszczędnych pojazdów,
- zwiększenie liczby obszarów objętych restrykcyjnymi wymogami w zakresie norm emisji spalin i hałasu do których mogą wjeżdżać pojazdy.



Rysunek 5. Pojazdy zgłoszone do licencji międzynarodowej według normy emisji spalin w latach 2008–2014

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Biura ds. transportu międzynarodowego.

Ogólny wzrost liczby przedsiębiorstw transportowych w Polsce przyczynił się do wzrostu podaży na rynku europejskim. Głównym czynnikiem wpływającym na konkurencyjność polskich przedsiębiorstw były głównie niższe koszty pracy. Uwzględniając wysokości minimalnego wynagrodzenia, Polska w 2014 r. zajmowała 13 miejsce w Unii Europejskiej (tab. 1).

Cechą wpływającą na wysoką konkurencyjność przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej w stosunku do firm z krajów Europy Zachodniej są koszty pracy, które stanowią główny element wpływający na konkurencyjność cenową. Polska niezmiennie pozostaje krajem, którego gospodarka skupia się w branżach relatywnie pracochłonnych, szukających własnej przewagi konkurencyjnej w niskich wynagrodzeniach. Jednocześnie taka konkurencja odbierana jest przez przedsiębiorstwa z krajów gdzie obowiązują wyższe stawki jako nieuczciwa.

Tabela 1

Wysokość płacy minimalnej w poszczególnych krajach Unii Europejskiej w latach 2008–2014 w EUR

Kraj	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Belgia	1 309,60	1 387,50	1 388	1 415,24	1 443,54	1 501,82	1 501,82
Bułgaria	112,49	122,71	123	122,71	138,05	158,5	173,84
Chorwacja	bd	373,46	385	381,15	373,36	372,35	395,67
Estonia	278,02	278,02	278	278,02	290,00	320	355

Kraj	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Francja	1 280,07	1 321,02	1 344	1 365,00	1 398,37	1 430,22	1 445,38
Grecja	794,02	817,83	863	862,82	876,62	683,76	683,76
Hiszpania	700,00	728,00	739	748,30	748,30	752,85	752,85
Holandia	1 335,00	1 381,20	1 408	1 424,40	1 446,60	1 469,40	1 485,60
Irlandia	1 461,85	1 461,85	1 462	1 461,85	1 461,85	1 461,85	1 461,85
Litwa	231,70	231,70	232	231,70	231,70	286,66	320
Luksemburg	1 570,28	1 641,74	1 683	1 757,56	1 801,49	1 874,19	1 921,03
Łotwa	229,75	254,13	254	281,93	285,92	289,62	289,62
Malta	617,21	634,88	660	664,95	679,87	697,42	717,95
Niemcy	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak	Brak
Polska	313,34	307,21	321	348,68	336,47	392,73	404,4
Portugalia	497,00	525,00	554	565,83	565,83	565,83	565,83
Republika Czeska	300,44	297,67	302	319,22	310,23	318,08	309,91
Rumunia	138,59	149,16	142	157,20	161,91	157,5	190,11
Słowacja	241,19	295,50	308	317,00	327,00	337,7	352
Słowenia	538,53	589,19	597	748,10	763,06	783,66	789,15
Węgry	271,94	268,09	272	280,63	295,63	335,27	341,7
Wielka Brytania	1 242,24	995,28	1 076	1 136,22	1 201,96	1 249,85	1 251,05

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Eurostat.

Tworząc w Unii Europejskiej wspólny rynek w zakresie transportu drogowego określono jednolite zasady dostępu, przepisy socjalno-bytowe oraz wymogi techniczne. Jednocześnie pozostawiono dalej na szczeblach narodowych kwestię ustalania wysokości wynagrodzeń. Prawodawstwo Unii Europejskiej nie wypracowało wspólnej koncepcji minimalnego wynagrodzenia. Powodem braku jednolitych przepisów jest stosowanie w większości krajów Wspólnoty odrębnych regulacji w tym zakresie. Z tego powodu kraje, takiej jak Niemcy, czy Francja dokonały modyfikacji swoich przepisów wprowadzając obowiązek wypłaty przez zagranicznych przewoźników wykonujących przewozy na ich terenie stawek minimalnych.

Stosowanie płacy minimalnej w przypadku nierównomiernego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w poszczególnych krajach Unii Europejskiej wydaje się być działaniem w zakresie protekcjonizmu. Tego typu przepisy w swoim założeniu uderzają głównie w przedsiębiorstwa krajów opierających swój rozwój na niskich kosztach pracy. Działania takie mogą w przyszłości doprowadzić do silnych przeobrażeń na europejskim rynku transportowym oraz spadku udziału w nim mikroprzedsiębiorstw, które nie będą w stanie ponieść kosztów związanych z wypłacaniem wynagrodzeń na poziomie krajów Europy Zachodniej.

Wskazane działania mogą również wpłynąć na wielkość obrotów handlowych generowanych przez polski sektor transportu drogowego. W latach 2008–2014 wartość wyeksportowanych przez Polskę usług transportowych wzrosła o 48,8% w stosunku do 2008 r. osiągając wartość 6196,61 mln EUR, co stanowiło blisko 17,1% wartości wszystkich wyeksportowanych przez Polskę usług (tab. 2)

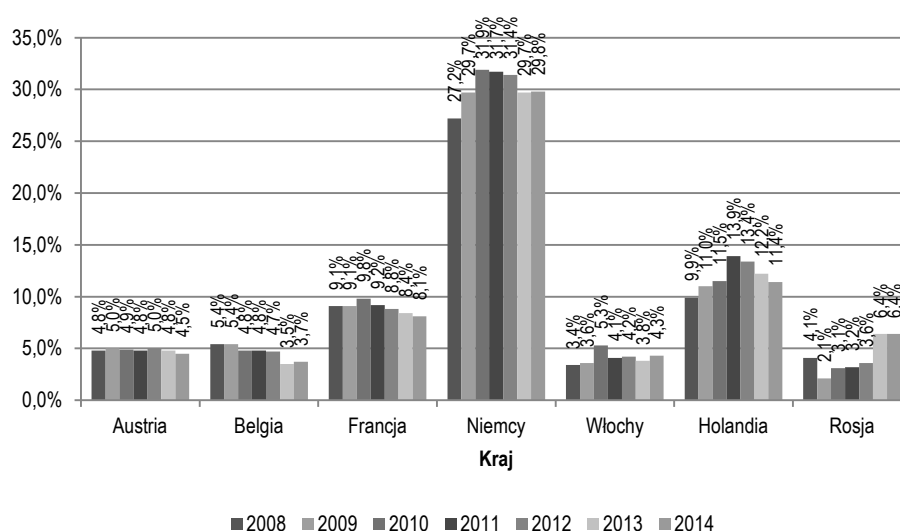
Tabela 2

## Porównanie wielkości eksportu usług w 2008 i 2014 roku

Wyszczególniono	2014		dynamika (2008 = 100%)	2008	
	wartość w mln EUR	udział, %		wartość w mln EUR	udział, %
Usługi ogółem	36237,87	100,0	149,9	24 174.14	100,0
Transport morski	421,95	1,2	43,4	971.21	4,02
Transport lotniczy	1108,52	3,1	116,3	952.99	3,94
Transport kolejowy	326,10	0,9	71,1	458.70	1,90
Transport samochodowy	6196,61	17,1	148,8	4 164,75	17,23
Transport wodny śródlądowy	25,97	0,1	91,0	28.54	0,12
Transport rurociągiem i przesyłowy energii elektrycznej	351,46	1,0	106,2	330,92	1,37
Pozostałe usługi wspoma- gające i uzupełniające transport	1510,86	4,2	737,0	205.01	0,85

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych OECD i GUS.

Głównymi odbiorcami usług transportowych świadczonych przez polskie przedsiębiorstwa transportowe były Niemcy, Holandia oraz Francja. Wśród wskazanych krajów największym partnerem Polski były Niemcy, gdzie zostało wyeksportowane w 2014 r. 29,8% wszystkich usług transportowych. W latach 2009–2014 r. tendencję wzrostową wykazywał również rynek rosyjski oraz włoski.



Rysunek 6. Udział eksportu usług transportowych w wybranych krajach Unii Europejskiej w latach 2008–2014.

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych OECD i GUS.

Polscy przewoźnicy w 2014 r. wykonali pracę przewozową na poziomie 250 931 mln. tkm co stawiało nasz sektor na drugim miejscu w Unii Europejskiej za Niemcami. Przewoźnicy zarejestrowani na terenie Niemiec wykonali pracę przewozową o 59 211 większą niż przedsiębiorstwa z Polski (tab. 3). W latach 2008–2014 praca przewozowa polskich przewoźników wykazywała ciągły wzrost, natomiast w przypadku takich krajów jak Francja czy Niemcy w badanym okresie zauważalny był wyraźny spadek dynamiki i udziału w ogólnej wielkości wykonywanej pracy przewozowej. Wskazana tendencja świadczy o tym, że Polskie przedsiębiorstwa, które na wskazanych rynkach przejmowały coraz większą liczbę klientów przyczyniały się do spadku wielkości przewozów wykonywanych przez firmy zarejestrowane w innych krajach Unii Europejskiej.

W przeciągu badanego okresu, aż w przypadku 19 krajów Unii Europejskiej zauważalna była ujemna dynamika w zakresie wielkości wykonanej pracy przewozowej. Z kolei największy przyrost pracy przewozowej był zauważalny w przypadku Litwy (137,46%), Polski (152,14%) oraz Bułgarii (181,79%). Jednocześnie ze wszystkich krajów Unii Europejskiej to właściwie polski sektor

transportu odnotowywał największy przyrost zarówno związany ze wzrostem liczby podmiotów, jak również przewożonych ładunków.

Tabela 3

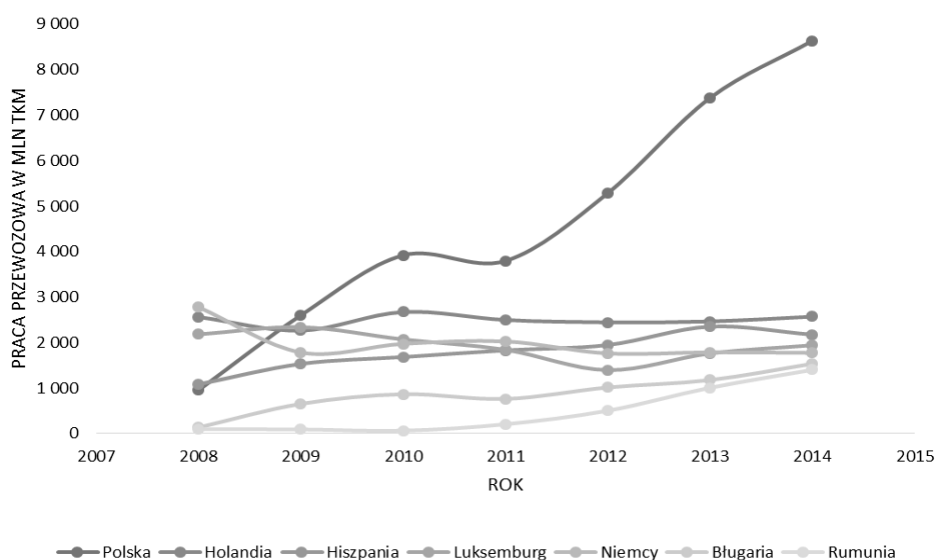
Przewozy ładunków wykonane przez przewoźników z krajów Unii Europejskiej w latach 2008–2014 w mln TKM

Kraj	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Belgia	38 356	36 174	35 002	33 107	32 105	32 796	31 808
Bułgaria	15 322	17 742	19 433	21 214	24 372	27 097	27 854
Republika Czeska	50 877	44 955	51 832	54 830	51 228	54 893	54 092
Dania	19 480	16 876	15 018	16 120	16 679	16 072	16 184
Niemcy	341 532	307 547	313 104	323 833	307 009	305 744	310 142
Estonia	7 354	5 340	5 614	5 912	5 791	5 986	6 310
Irlandia	17 402	11 687	10 939	10 108	9 976	9 215	9 751
Gracja	28 850	28 585	29 815	20 597	20 839	18 970	19 223
Hiszpania	242 983	211 895	210 068	206 843	199 209	192 597	195 767
Francja	206 304	173 621	182 193	185 685	172 445	171 472	165 225
Chorwacja	11 042	9 426	8 780	8 926	8 649	9 133	9 381
Włochy	180 461	167 627	175 775	142 843	124 015	127 241	117 813
Cypr	1 308	963	1 087	941	896	634	538
Łotwa	12 344	8 115	10 590	12 131	12 178	12 816	13 670
Litwa	20 419	17 757	19 398	21 512	23 449	26 338	28 067
Luksemburg	8 965	8 400	8 694	8 835	7 950	8 606	9 599
Węgry	35 759	35 373	33 721	34 529	33 736	35 818	37 517
Holandia	78 159	72 675	75 783	73 713	67 804	70 184	70 897
Austria	34 313	29 075	28 659	28 542	26 089	24 213	24 299
Polska	164 930	180 742	202 308	207 651	222 332	247 594	250 931
Portugalia	39 091	35 808	35 368	36 453	32 935	36 555	34 863
Rumunia	56 386	34 269	25 889	26 349	29 662	34 026	35 136
Słowenia	16 261	14 762	15 931	16 439	15 888	15 905	16 273
Słowacja	29 276	27 705	27 575	29 179	29 693	30 147	31 358
Finlandia	31 036	27 805	29 532	26 863	25 460	24 429	23 401
Szwecja	42 370	35 047	36 268	36 932	33 481	33 529	41 964
Wielka Brytania	160 296	139 536	146 685	153 517	158 461	147 188	143 177
Razem	1 890 875	1 699 508	1 755 061	1 743 604	1 692 329	1 719 199	1 725 240

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Eurostat.

Najważniejszym obszarem działalności polskich przedsiębiorstw transportowych pozostawały przewozy kabotażowe, stanowiące wykonywanie przewozu przez pojazd zarejestrowany na terenie innego kraju członkowskiego w Państwie przyjmującym. Udział Polski w przewozach kabotażowych od 2008 r. się pogłębiał i zanotował blisko dziewięciokrotny wzrost osiągając w wartość 8634

mln tkm. Stanowiło to blisko 30% ogólnej wielkości wykonanych kabotaży w Unii Europejskiej. Wskazana wartość stawiała polskie firmy przewozowe na pierwszym miejscu w Unii Europejskiej. Najważniejszymi odbiorcami Polskich przewozów kabotażowych 2014 r. pozostawały Niemcy (68,2%), Francja (13,5%) oraz Wielka Brytania (4%). Pozostałe kraje Unii Europejskiej wykazywały zdecydowanie mniejszą wartość wykonanych przewozów kabotażowych pod względem ich udziału w ogólnej (rys. 7)



Rysunek 7. Wielkość wykonywanych przewozów kabotażowych przez przewoźników z wybranych krajów Unii Europejskiej w latach 2008–2014 w mln TKM

Źródło: opracowanie własne na podstawie bazy danych Eurostat.

## Podsumowanie

Dokonując analizy zmian strukturalnych jakie zaszły na rynku międzynarodowego transportu drogowego ładunku w latach 2008–2014 można zauważyć zarówno szanse na wzrost polskiego sektora, jak i zagrożenia w krótkim jak i długim okresie. Do krótkookresowych zagrożeń należy zaliczyć głównie rosnącą konkurencję ze strony przedsiębiorstw z krajów Europy Południowej, które po wejściu do struktur Unii Europejskiej, a także ze względu na niższe koszty pracy zaczęły uczestniczyć w rywalizacji na rynkach zachodnioeuropejskich.

Sytuacja, w której dochodzi do stałego wzrostu podaży może powodować spadek stawek przewozowych, a tym samym trudności w pozyskiwaniu nowych kontraktów. Z kolei szansą jest dalszy wzrost uzbrojenia technicznego przedsiębiorstw, a także poprawa jakości taboru, który z perspektywy jakościowej może wpływać z jednej strony na konkurencyjność polskich przewoźników. Do zagrożeń należy zaliczyć coraz szerszy zakres stosowania przez kraje Europy zachodniej minimalnych stawek pracy w oparciu o dyrektywę o delegowaniu, a także wprowadzanie szeregu utrudnień administracyjnych.

W długiej perspektywie przedsiębiorstwa transportowe będą musiały zmierzyć się ze zwiększaniem udziału w rynku transportowym transportu kolejowego. Ten rodzaj transportu jest stawiany na pierwszym miejscu we wszelkich strategiach Unii Europejskiej, jako najbardziej istotny dla przewozu ładunków wewnątrz wspólnoty. Jednocześnie na pewno w perspektywie długookresowej można spodziewać się zmiany struktury rynku ze względu na osłabienie pozycji wspólnoty. W takiej sytuacji wyjście z Unii Europejskiej niektórych krajów mogłoby przyczynić się do pojawienia nowych restrykcji prawnych, a także ograniczenia wielkości przewozów kabotażowych, które aktualnie są jednym z najważniejszych obszarów działalności polskiego sektora transportu drogowego.

W kolejnych latach powinno nastąpić przesunięcie produkcji z Azji wschodniej w kierunku Europy, co podyktowane jest głównie przesłankami związanymi z przyspieszeniem procesów logistycznych, a także stopniowym spadkiem konkurencyjności produkcji w krajach takich jak Chiny. Należy tym samym do debaty zarówno politycznej, jak i naukowej włączyć organy administracji rządowej, które powinny wspierać polski transport drogowy w zrównoważonym rozwoju, a także przyczynić się do jego ochrony na arenie Unii Europejskiej.

### **Bibliografia**

- Bernacki, D. (2010). Wzrost gospodarczy a popyt na przewozy towarowe w Polsce. *Zesz. Nauk. Uniw. Szczec.*, 603/2010, 17–37.
- Karpiński, A. (2008). *Przemiany strukturalne w procesie transformacji Polski 1989–2003–2025*, Warszawa; Oficyna Wydawnicza SGH.
- Olszewski, J. (2015). *Gospodarka światowa i krajowa jej wyzwania we współczesnych czasach*. Szczecin; Naukowe Wydawnictwo IVG 2015.



- Pietrzak, M., Roman, M. (2014). Rozwój transportu jako siła napędowa procesów globalizacji i regionalizacji międzynarodowej, *Czasopismo logistyka* 2/2014, 3639–3648.
- Bentkowska-Senator, K., Kordel Z., Waśkiewicz, J. (2016). *Polski Transport Samochodowy*, Warszawa: Wydawnictwo ITS, 79–80.
- Zrozumieć politykę UE – transport. (2014). Luksemburg: Urząd Publikacji Unii Europejskiej.
- Ulbrych, M. (2015). Kondycja przemysłu Unii Europejskiej w perspektywie założeń strategii reindustrializacji, *Studia Ekonomiczne. Zesz. Nauk. Uniw. Ekonomicznego w Katowicach* 228/2015, 101–114.

### **Conditions and prospects of development of the Polish road transport sector in terms of structural changes in the European Union**

#### **Summary**

Transport is the basis of the European process of integration, closely connected with the creation of the internal market, which facilitates employment and economic growth. Structural changes occurring in the member states are also related to the sector of road transport, which has been gaining more and more importance for the development of the Polish economy since 2004. The main aim of the undertaken research was to analyze structural changes taking place on the European transport market and to determine their influence on Polish road carriers. The study is based on an analysis and evaluation of selected statistical data helping assess structural changes in the market of international cargo transport in the years 2008–2014, as well as indicate how these translate into the developmental prospects of the sector. While conducting an analysis of the structural changes that occurred on the market of international road transport of cargo in the years 2008–2014, one may notice both chances of development for the Polish sector, as well as short- and long-term threats. Short-term threats include the growing competition from Southern European companies due to their lower costs of labor, as countries from this region began to compete on Western European markets after joining the European Union. In the long-term perspective, transport companies will have to face increased participation of railway transport in the transport market—this kind of transport is ranked first in all European strategies as the most significant method of carrying goods within the Union.

*Translated by Błażej Suproń*