

Jerzy Waśkiewicz
Maciej Menes
Instytut Transportu Samochodowego

**ROZWÓJ POLSKIEGO
SEKTORA MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH
W LATACH 2004 - 2014**

Zmiany liczebności przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego w Polsce i liczb parku samochodowego w tych przedsiębiorstwach w okresie 2004 – 2014. Liczby licencji i wypisów z licencji firm wykonujących przewozy krajowe w końcu 2014 r. Praca przewozowa parku ciężarowego pow. 3,5 Mg dmc w transporcie międzynarodowym i krajowym. Praca przewozowa polskiego ciężarowego transportu międzynarodowego na tle odpowiedniej pracy w pozostałych krajach UE. Kształtowanie się ogólnego wskaźnika koniunktury w zarejestrowanych w Polsce przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego. Główne czynniki dynamicznego rozwoju polskiego międzynarodowego transportu ciężarowego. Przyczyny pogarszającej się rentowności samochodowych przewozów międzynarodowych. Perspektywy rozwoju polskiego transportu ciężarowego.

***DEVELOPMENT OF THE POLISH
INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT SECTOR
IN THE YEARS 2004 - 2014***

Changes in the numbers of international freight transport enterprises in Poland and the numbers of vehicles fleet in these enterprises in the years 2004 - 2014. The number of licenses and excerpts from the licenses of companies engaged in domestic transport at the end of 2014. The haulage work of the freight carrying fleet above 3.5 Mg GVW in the international and domestic transport. The haulage work of the Polish international freight transport against the background of respective work in other EU countries. Shaping of a general business situation indicator in the registered in Poland international trucking companies. The main factors of dynamic development of Polish international freight transport. The reasons for the deteriorating profitability of the international road transportation. Prospects for the development of Polish freight transport.

Transport samochodowy w ostatnich latach umocnił się na pozycji lidera polskiego rynku transportowego i odpowiada obecnie już za realizację blisko 85% przewozów i około 75% pracy przewozowej całego polskiego lądowego transportu towarowego. Istotnym komponentem wspomnianego rozwoju polskiego samochodowego transportu ciężarowego stały się przewozy międzynarodowe (wzrost przewozów z 7 mln ton w 1995 r. do circa 193 mln ton w 2014 r.).

Początkiem szczególnie dynamicznego rozwoju międzynarodowych przewozów drogowych był moment wstąpienia Polski do UE. Od 1 maja 2004 r. wystarczającym warunkiem do operowania przez polskich przewoźników na rynkach krajów unijnych stało się spełnienie przez przedsiębiorcę wymogów ustawowych (Ustawa o transporcie drogowym z dn. 6 września 2001 r. z późn. zmianami) umożliwiających uzyskanie licencji wspólnotowej [10].

Obok zniesienia kontyngentowanych zezwoleń zagranicznych na drogowy transport międzynarodowy na obszarze Unii Europejskiej, drugim stymulatorem rozwoju tych przewozów był gwałtowny wzrost obrotów polskiego handlu zagranicznego (przewozy drogowe w eksporcie wzrosły z 3,7 mln ton i 2,6 mld tkm w 1995 r. do 62,8 mln ton i 54,3 mld tkm w 2013 r. i odpowiednio w imporcie z 2,4 mln ton i 2,0 mld tkm do 44,9 mln ton i 47,9 mld tkm [10]).

Według Biura ds. Transportu Międzynarodowego Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego (GITD; dawniej BOTM), przewozy międzynarodowe (według stanu na koniec 2014 r.) wykonywało około 27,8 tys. firm (posiadających ważne wypisy z licencji) [6], czyli przeszło dwukrotnie więcej w porównaniu ze stanem z grudnia 2004 r. (tab. 1, rys. 1, 2).

Tabela 1

Liczba przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego w Polsce w latach 2004 - 2014 według grup liczby pojazdów

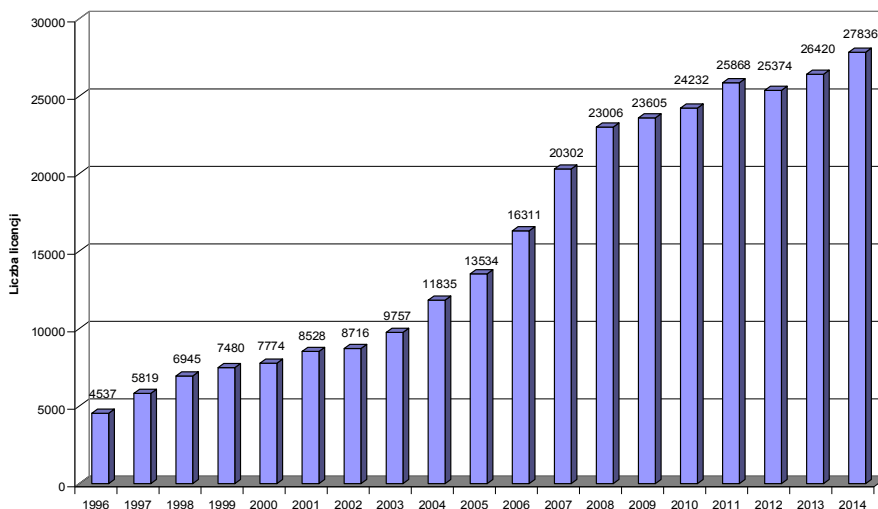
Table 1

Number of international freight transport enterprises in Poland in the years 2004 - 2014 according to the groups of the number of vehicles

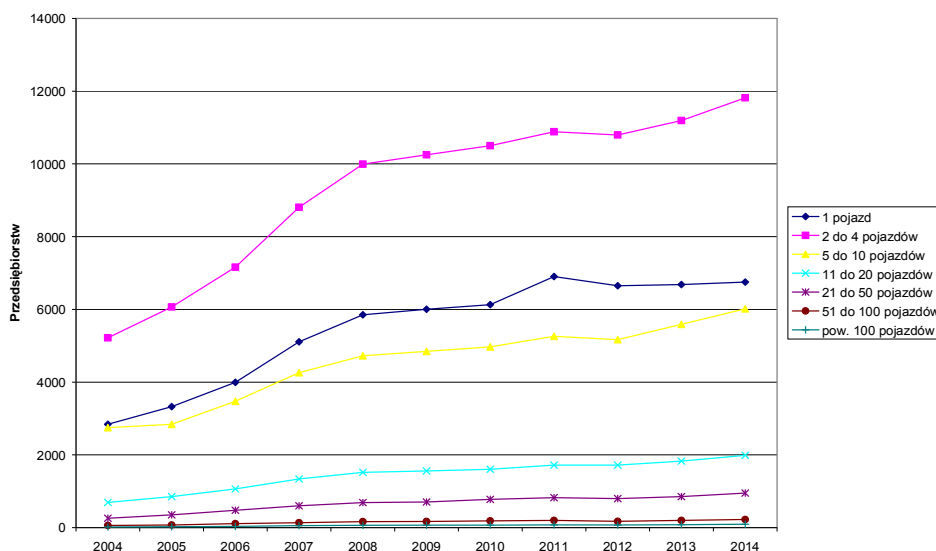
Liczby pojazdów w grupie	Stan na dzień 31 grudnia										
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
0*	0	0	0	178	272	260	663	550	1240	1807	1652
1	2842	3327	3993	5109	5853	6005	6131	6902	6649	6682	6750
2 do 4	5220	6065	7161	8809	9993	10253	10500	10884	10796	11193	11818
5 do 10	2747	2843	3473	4259	4724	4847	4969	5262	5168	5589	6015
11 do 20	692	851	1065	1337	1518	1558	1604	1720	1720	1829	1988
21 do 50	259	349	475	598	688	706	775	824	796	851	948
51 do 100	58	73	110	137	166	170	185	200	172	197	223
pow. 100	17	26	34	53	64	66	68	76	73	79	94
Razem	11835	13534	16311	20480	23278	23865	24895	26418	26614	28227	29488
w tym z ważnymi wypisami	11835	13534	16311	20302	23006	23605	24232	25868	25374	26420	27836

*/ przedsiębiorcy posiadający ważną licencję, ale nie posiadający ważnych wypisów z licencji

Źródło: [1] [2] [6]



Rys. 1. Liczba licencji w międzynarodowym transporcie ciężarowym na koniec lat 1996 – 2014
 Fig. 1. Number of licenses in the international freight transport at the end of the years 1996 to 2014
 Źródło: wg danych tab. 1



Rys. 2. Liczba przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego w Polsce w latach 2004 - 2014 według grup ich wielkości mierzonej liczbą pojazdów
 Fig. 2. Number of international freight transport enterprises in Poland in the years 2004-2014 according to the groups of their size measured by the number of vehicles
 Źródło: wg danych tab. 1

Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy międzynarodowe, a zatem liczba uprawnionych pojazdów ciężarowych, według stanu na koniec 2014 r. wyniosła około 168,6 tys. Wzrosła niespełna trzykrotnie w porównaniu z odpowiednią liczbą w końcu 2004 r. (tab. 2., rys. 3, 4).

Liczba udzielonych licencji na wykonywanie przewozów krajowych, według stanu na koniec 2014 r. wyniosła około 60,4 tys. [4] (41,4 tys. licencji w 2004 r. [1]).

Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy krajowe w końcu 2014 r. wyniosła około 205 tys. (119,3 tys. w 2005 r.) [1].

Średnia liczba samochodów ciężarowych w statystycznym przedsiębiorstwie przewozów krajowych w 2014 r. wyniosła 3,4 (przy niespełna 3 samochodach w 2004 r.).

Tabela 2

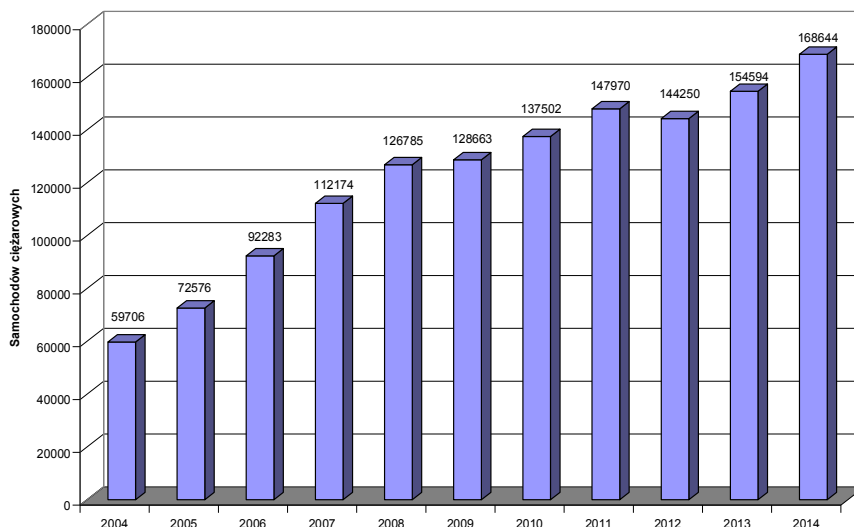
Liczba samochodów w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego w Polsce w latach 2004 - 2014 według grup liczby pojazdów

Table 2

The number of cars in the international freight transport companies in Poland in the years 2004 - 2014 according to the groups of the number of vehicles

Liczby pojazdów w grupie	Stan na dzień 31 grudnia											
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	
1	2842	3327	3993	5109	5853	6005	6131	6902	6649	6682	6749	
2 do 4	13852	16696	19683	23379	26046	26432	28437	29761	29600	30832	32652	
5 do 10	16760	19201	23242	27570	30327	30710	33041	35454	34711	37663	40554	
11 do 20	9884	12125	15025	18296	20465	20768	22480	24376	24536	26087	28206	
21 do 50	8419	10581	13979	17514	19893	20188	23114	24763	24359	25903	28609	
51 do 100	4321	4848	7398	8872	10770	10930	12501	13544	11803	13491	15214	
pow. 100	3628	5798	8963	11434	13431	13630	11798	13170	12592	13936	16660	
Razem	59706	72576	92283	112174	126785	128663	137502	147970	144250	154594	168644	

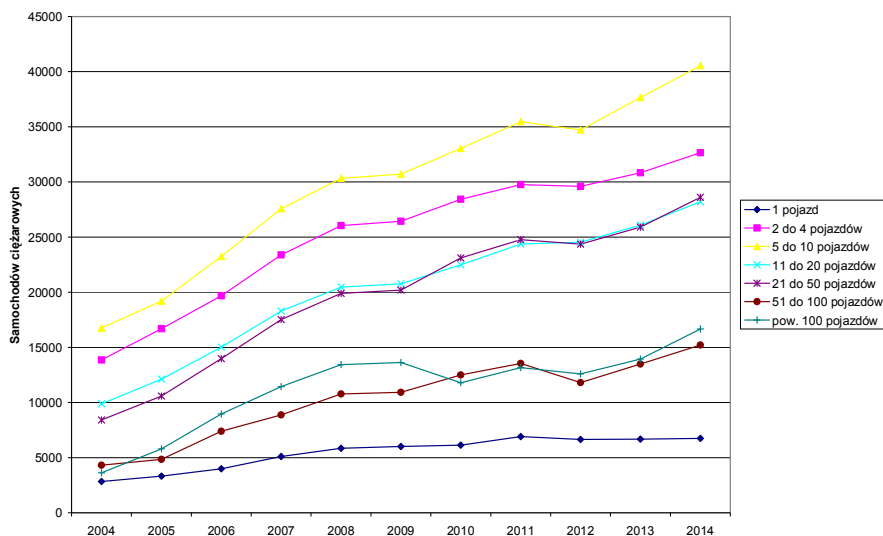
Źródło: [1] [2] [6]



Rys. 3. Liczba samochodów ciężarowych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu samochodowego w Polsce w latach 2004 – 2014

Fig. 3. Number of trucks in the international road transport enterprises in Poland in the years 2004-2014

Źródło: wg danych tab. 2



Rys. 4. Liczba samochodów ciężarowych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego w Polsce w latach 2004 - 2014 według grup ich wielkości mierzonej liczbą pojazdów
 Fig. 4. The number of trucks in the international freight transport companies in Poland in the years 2004-2014 according to the groups of their size measured by the number of vehicles
 Źródło: wg danych tab. 2.

Szczególnie silny wzrost średniej liczby samochodów ciężarowych w statystycznym przedsiębiorstwie samochodowym odnotowano w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu samochodowego. W przedsiębiorstwach tych, w 2014 r. liczba ta wyniosła 6 samochodów ciężarowych (w 1996 r. – około 4 samochodów, a w 2004 r. – 5 samochodów).

Największa liczba przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych (około 40%) eksploatowała od 2 do 4 samochodów ciężarowych.

Wzrost liczby firm ciężarowego transportu samochodowego w Polsce i potencjału przewozowego (mierzonego liczbą eksploatowanych pojazdów) skutkowało dynamicznym wzrostem pracy przewozowej, zwłaszcza wykonywana przez przewoźników międzynarodowych.

Przewozy ogółem wykonane polskim transportem ciężarowym o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) przekraczającej 3,5 ton [8] wyniosły:

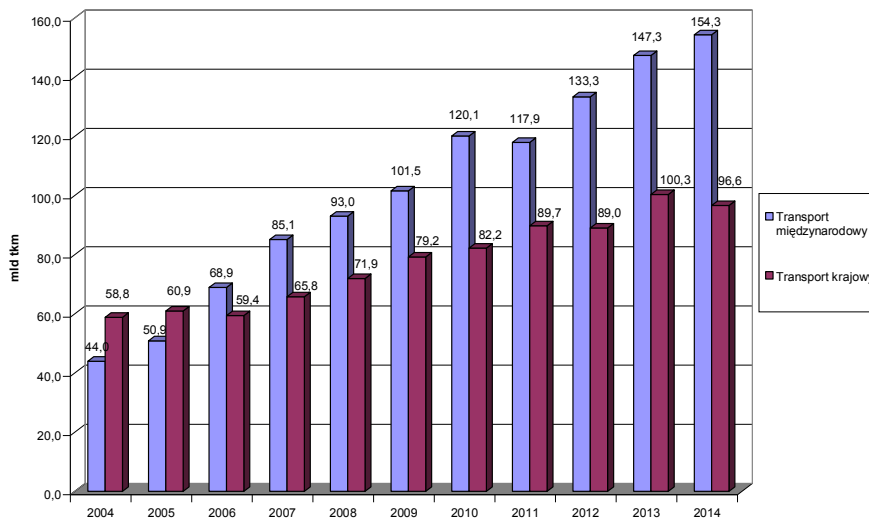
w 2004 r.:	732,0 mln ton,	102,8 mld tkm
w 2005 r.:	863,4 mln ton,	111,8 mld tkm [7]
w 2013 r.:	1300,6 mln ton,	247,6 mld tkm
w 2014 r.:	1300,4 mln ton,	250,9 mld tkm [8]

Praca przewozowa ogółem transportu ciężarowego w roku 2014 była niespełna 2,5 krotnie większa niż 2004 r.

Przewozy międzynarodowe wyniosły:

w 2004 r.:	42,5 mln ton,	44,0 mld tkm
w 2005 r.:	52,5 mln ton,	50,9 mld tkm [7]
w 2013 r.:	183,6 mln ton,	147,3 mld tkm
w 2014 r.:	192,7 mln ton,	154,3 mld tkm [8]

W 2014 r. praca przewozowa transportu międzynarodowego była 3,5 krotnie większa w porównaniu z pracą wykonaną w 2004 r. (rys. 5.).



Źródło: wg danych [7] [8]

Rys. 5. Praca przewozowa polskiego ciężarowego transportu samochodowego wykonana pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 Mg w latach 2004 – 2014 [mld tkm]

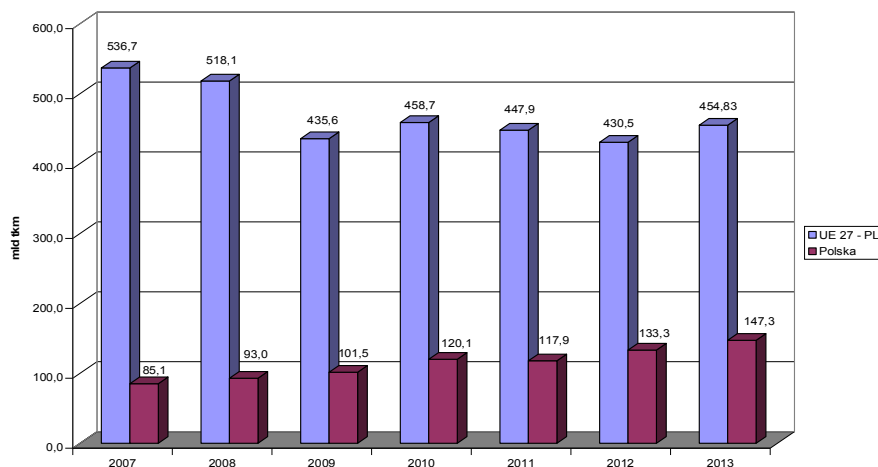
Fig. 5. Haulage work of the Polish freight road transport made by vehicles with a maximum weight exceeding 3.5 Mg, in the years 2004 to 2014 [billion tkm]

W latach 2004 – 2014, w polskim transporcie ciężarowym obserwowano wzrost średniej odległości przewozu 1 tony ładunku z około 140 km do około 193 km. W transporcie międzynarodowym średnia odległość przewozu 1 tony uległa zmniejszeniu z 1030 km w 2004 r. do około 800 km w 2014 r. Pomimo spadku średniej odległości przewozów międzynarodowego transportu drogowego, wzrost ich wolumenu skutkowało wzrostem udziału pracy przewozowej transportu międzynarodowego z 42,3% całej pracy przewozowej transportu samochodowego w 2004 r. do 61,5% w 2014 r.

W przewozach międzynarodowych odnotowano również wzrost średniej rocznej wydajności pracy przewozowej statystycznego samochodu ciężarowego. W 2004 r. średnia wydajność wyniosła około 737 tys. tkm/samochód, a w 2014 r. wyniosła około 913 tys. tkm/samochód. Wynika to przede wszystkim z dynamicznego wzrostu popytu na przewozy ze strony gospodarki polskiej oraz ze wzrostu znaczenia polskich przewoźników na rynku przewozów międzynarodowych (przewozy pomiędzy krajami trzecimi, realizowane przez polskich przewoźników wzrosły z 0,6 mln ton i 0,7 mld tkm w 1995 r. do 44,9 mln ton i 37,7 mld tkm w 2013 r., a przewozy kabotażowe odpowiednio z 0,5 mln ton i 0,06 mld tkm do 22 mln ton i 7,4 mld tkm [10]. Należy podkreślić, że w ostatnich latach wysoka konkurencyjność polskich przewoźników międzynarodowych, wynikała nie tylko z konkurencyjności cenowej, ale także jakościowej, czego potwierdzeniem jest rozwój nowoczesnego parku w strukturze eksploatowanych pojazdów.

W ostatnich kilkunastu latach w polskim transporcie samochodowym, w tym w jego sektorze przewozów międzynarodowych następuje stały wzrost udziału w realizowanych przewozach transportu zarobkowego. Udział pracy przewozowej transportu zarobkowego w pracy transportu ciężarowego ogółem wyniósł w 2014 r. około 88% (80,7% w 2004 r.), a pracy przewozowej międzynarodowego transportu zarobkowego wyniósł około 96% (93% w 2004 r.).

Dominujący udział w przewozach międzynarodowych polskich przewoźników stanowią przewozy z krajami UE, w tym głównie z Niemcami (około 40%). Polscy przewoźnicy międzynarodowi, z udziałem przekraczającym 24% zdecydowanie dominują w pracy przewozowej unijnego ciężarowego transportu międzynarodowego. W latach 2007 – 2014 udział ten wzrósł z 13,7% do około 24% (rys.6).

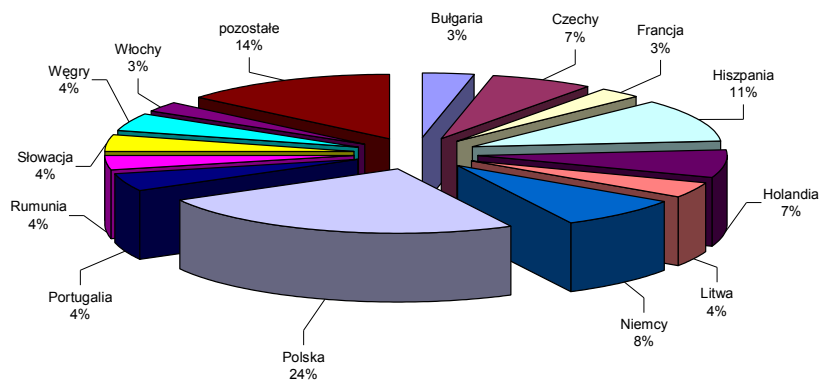


Źródło: wg danych [7] [8]

Rys. 6. Praca przewozowa polskiego ciężarowego transportu międzynarodowego na tle pracy przewozowej unijnego sektora międzynarodowych przewozów ciężarowych [mld tkm]

Fig. 6. haulage work of the Polish international freight transport against the background of the haulage work of the EU international freight transport sector [billion tkm]

Przykładowo udział przewoźników z Hiszpanii w pracy przewozowej wykonanej międzynarodowym transportem ciężarowym UE w 2013 r. wyniósł około 11%, a przewoźników niemieckich około 8% (rys. 7).



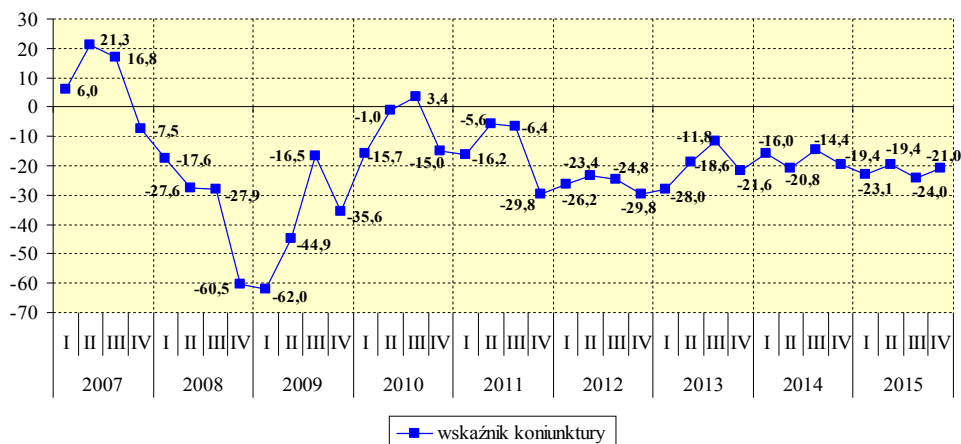
Źródło: wg danych [8]

Rys. 7. Udział pracy przewozowej międzynarodowego transportu ciężarowego krajów UE w 2013 r. [%]

Fig. 7. Share of the haulage work of the international freight transport of the EU countries in 2013. [%]

Z cytowanych liczbowych danych statystycznych wynika, że pomimo obserwowanego pewnego spowolnienia gospodarczego w Europie i tendencji spadkowych koniunktury w transporcie samochodowym w Polsce (począwszy od III kwartału 2007 r.) (rys. 8) [5],

liczba firm ciężarowego transportu samochodowego w Polsce i potencjał przewozowy (mierzony liczbą pojazdów) nadal wzrasta.



Źródło: [5]

Rys. 8. Kształtowanie się ogólnego wskaźnika koniunktury w transporcie ciężarowym w Polsce w okresie 1997 – 2015

Fig. 8. Shaping of a general business situation indicator in the freight transport in Poland in the period 1997-2015

Wyniki badań koniunktury w transporcie samochodowym, szczególnie w ostatnich latach, stoją w pewnej rozbieżności z obserwowaną tendencją wzrostu liczbowego parku ciężarowego wykonującego przewozy międzynarodowe, a także z tendencją wzrostu średniej rocznej wydajności pracy przewozowej statystycznego pojazdu ciężarowego zatrudnionego przy realizacji tego rodzaju przewozów.

Ogólny wskaźnik koniunktury w transporcie wyraża istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, czyli przewozów [5]. Prowadzone przez ITS, według przyjętej i stosowanej w gospodarce metodyki tych badań, badania koniunktury w ciężarowym transporcie międzynarodowym, od ośmiu lat wskazują generalnie, pomimo okresowej poprawy, na złą koniunkturę w branży (rys. 8) o czym świadczy utrzymywanie się ujemnej wartości ogólnego wskaźnika koniunktury. Wydaje się, że wskaźniki koniunktury obliczane na podstawie opinii uzyskanych w efekcie badań ankietowych prowadzonych wśród kilkuset reprezentantów firm przewozowych na temat tendencji kształtowania się przewozów, są skazane na subiektywnymi odczuciami respondentów oceniających negatywnie stan i perspektywy rynkowe reprezentowanych przez nich firm. Być może opinie ankietowanego środowiska przewoźników międzynarodowych wynikają z pewnych uwarunkowań psychologicznych, skłonności do postrzegania rzeczywistości nie takiej, jaka obiektywnie wyrażona jest poprzez dane statystyczne, ale postrzegania pod kątem własnych, nie zrealizowanych do końca, zbyt optymistycznych oczekiwań. Omówione zjawisko jest oczywiście trudne do skwantyfikowania, ale powinno być brane pod uwagę w różnego typu dyskusjach i analizach dotyczących kondycji polskiego transportu samochodowego.

Główne czynniki dynamicznego rozwoju polskiego sektora międzynarodowych przewozów to:

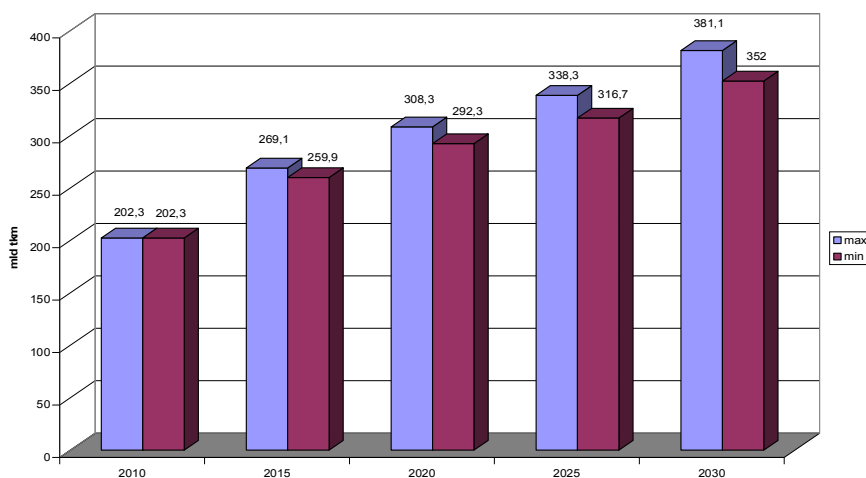
- liberalne zasady dostępu do zawodu przewoźnika i rynku transportowego,
- zniesienie barier celnych na obszarze UE,

- dynamiczny rozwój polskiego handlu zagranicznego,
- globalizacja rynku,
- polepszająca się w ubiegłych latach (szczególnie w okresie 2004 – 2008) koniunktura gospodarcza w Europie,
- położenie geograficzne Polski,
- łatwy dostęp do środków transportu,
- niższe koszty własne polskich przewoźników w porównaniu z kosztami przewoźników zachodnich,
- ekspansywność polskich przewoźników poparta umiejętnościami zdobywania i operowania na nowych rynkach przewozowych.

Sukcesy polskich przewoźników na unijnym rynku transportowym nie zmieniają faktu, że szczególnie w ostatnich latach pojawiły się pewne przejawy pogorszenia się rentowności prowadzonej przez nich działalności [12]. Przyczyną jest przede wszystkim stały wzrost podaży usług przewozowych zarówno polskich, jak i zagranicznych firm transportu ciężarowego na rynku UE, w tym tanich przewoźników z Litwy, Estonii, Słowacji skutkujący nasileniem się konkurencji cenowej, a także wykształceniem się rynku usługobiorcy narzucającego swoje warunki (także pozacenowe) realizacji kontraktów.

Dodatkowo pogorszenie rentowności polskich przewoźników międzynarodowych od 2014 r. wynikało w pewnej części z sytuacji, jaka zaistniała na rynku, po wprowadzeniu embarga Rosji na przewozy niektórych ładunków. Masa towarów spożywczych (objętych obecnie embargiem) przewiezionych do Rosji w 2013 r. przez polskich przewoźników drogowych zarówno z Polski, jak i z pozostałych krajów UE oscylowała w granicach 1,4 mln ton [9] i przy szacowanej pracy przewozowej rzędu 2,7 mld tkm stanowiła odpowiednio 0,76% masy przewozowej i 1,83% pracy przewozowej całego polskiego sektora międzynarodowych przewozów drogowych.

Spowodowało to, obok bezpośrednich strat szacowanych na 1170 mln zł przychodów, utratę 100 mln zł zysku [9], powstanie okresowej nadwyżki rynkowej podaży zdolności przewozowej w międzynarodowym transporcie ciężarowym, co z kolei wpłynęło na dalszy spadek stawek przewozowych na konkurencyjnym rynku.



Źródło: wg danych [3]

Rys. 9. Wariantowa prognoza pracy przewozowej polskiego ciężarowego transportu samochodowego do 2030 r. [mld tkm]

Fig. 9 Variant forecast of the haulage work of the Polish freight road transport by the 2030. [Billion tkm]

Wspomniane perturbacje rynku, jak na razie nie wpływają negatywnie na ocenę perspektyw rozwoju zadań stojących przed polskim ciężarowym transportem samochodowym. Przewidywana na 2025 r. praca przewozowa tego transportu wzrośnie o przeszło połowę w porównaniu z 2010 r. i wyniesie 316,7 – 338,3 mld tkm (rys. 9), z czego 187 - 203 mld tkm realizowane będzie transportem międzynarodowym. Prognoza na rok 2030 zakłada wzrost pracy przewozowej transportu samochodowego do 352,0 – 381,1 mld tkm, z czego 211 – 232 mld tkm to przewidywane przewozy transportem międzynarodowym [3].

Niezależnie od trafności cytowanej prognozy, można wnioskować, że rynek transportu samochodowego w Polsce, to rynek o dużym potencjale i o dużych możliwościach rozwoju. Perspektywy rozwoju tego rynku uzasadniają prowadzone i doskonalone badania monitorujące, w tym m.in. badania koniunktury w transporcie i badania kosztowe w przedsiębiorstwach transportu samochodowego. Badania te i udostępnianie zainteresowanym stronom ich wyników, leży w interesie polskich przewoźników. Monitorowanie zmian zachodzących w transporcie ciężarowym, od wielu lat jest przedmiotem prac takich jednostek badawczych w UE, jak np. Panteia NEA w Holandii, czy Comité National Routier (CNR) we Francji. W ten zakres badań wpisuje się prezentowana wobec m.in. Resortu Transportu koncepcja powołania, funkcjonującego przy Instytucie Transportu Samochodowego - Centrum Monitoringu Transportu Samochodowego, którego obserwacje stanowiłyby istotne uzupełnienie wyników badań statystycznych prowadzonych przez Główny Urząd Statystyczny.

LITERATURA:

- [1] Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. „Transport Samochodowy Ładunków”; wyd. ITS; Warszawa, 2009;
- [2] Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. "Polski Transport Samochodowy. Rynek. Koszty. Ceny."; wyd. ITS; Warszawa 2012;
- [3] Burniewicz J. „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030 (rok bazowy 2010)”; załącznik nr 2 do „Strategii rozwoju transportu”; Ministerstwo Infrastruktury; luty 2012; Aneks 4.
- [4] Dane Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju z października 2015 r. o liczbie przedsiębiorstw krajowego przewozu rzeczy
- [5] Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I. Biuletyny „Koniunktura w transporcie”, Nr 41-76, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2007-2015.
- [6] GITD; Raport; dane statystyczne dotyczące transportu międzynarodowego (od 2009 r. do 2014 r.); www.gitd.gov.pl
- [7] GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2005 r.;
- [8] GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2014 r.;
- [9] Menes E., Waśkiewicz J. „Eksperckie oszacowanie strat ponoszonych przez przewoźników samochodowych w Polsce w rezultacie embarga Rosji na import artykułów spożywczych”; Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju; sierpień 2014 r.
- [10] Menes M. „Ewolucja polskiego transportu samochodowego w latach 1989 – 2013”; Kwartalnik Naukowy Transport Samochodowy nr 2/2015
- [11] Sprawozdanie GITD. Dokumenty wydane przez GITD – ważne w obrocie prawnym. Stan na dzień 31 grudnia 2014 r.: www.gitd.gov.pl
- [12] Waśkiewicz J., Kordel Z., Balke I. ”Badanie średnich jednostkowych kosztów i stawek przewozowych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego”; praca ITS nr 6501/2/ZBE; (praca w toku)