

Maciej Menes

Instytut Transportu Samochodowego

EWOLUCJA POLSKIEGO CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO W LATACH 1989-2013

W artykule bazującym na wynikach prowadzonej pracy statutowej 6411/ZDO pod tytułem „Transportowe implikacje ćwierćwiecza gospodarki rynkowej w Polsce. Część I – transport towarowy” przedstawiono w syntetycznej formie przebieg procesów przekształceniowych w ciężarowym transporcie samochodowym, które w okresie zaledwie ćwierćwiecza przekształciły mało efektywny i nieprzystający ani ilościowo, ani jakościowo do występujących potrzeb przewozowych, w ogromnej części państwowy transport samochodowy w podstawowy element nowoczesnego systemu transportowego kraju odpowiadający za realizację blisko 85% przewozów i ok. 75% pracy przewozowej całego polskiego transportu lądowego.

EVOLUTION OF THE POLISH FREIGHT ROAD TRANSPORT IN THE YEARS 1989-2013

The article based on the results of the statutory work, No. 6411 /ZDO, being carried out, entitled: “Transport implications of the quarter of a century market economy in Poland. Part I – freight transport”, presents in a synthetic form the course of transformation processes in the freight road transport, which within just a quarter of a century has transformed itself from inefficient and neither quantitatively or qualitatively unsuitable to the present transportation needs, largely state-owned, road transport; into the essential element of a modern transport system of the country, responsible for conducting nearly 85% of haulage and approx. 75% of haulage work of the entire Polish land transport.

Elastyczny i dynamiczny transport samochodowy stosunkowo najszybciej i najlepiej ze wszystkich gałęzi transportu dostosował się do zachodzących w gospodarce zmian. Umożliwiła to niejako naturalna zgodność cech techniczno – eksploatacyjnych transportu samochodowego z nowym charakterem gospodarki. Towarzyszyła temu łatwość wejścia na rynek (brak do 2002 r. ograniczeń dostępu do zawodu przewoźnika drogowego, w tym początkowo nawet dla podmiotów wykonujących drogowe przewozy międzynarodowe), względnie niskie bariery kapitałowe, a także trudności na rynku pracy, skłaniające znaczną część aktywnej zawodowo populacji do poszukiwania samozatrudnienia.

Koncesjonowanie międzynarodowych przewozów drogowych wprowadziła dopiero ustawa z 26 lipca 1991 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, która weszła w życie 21.12.1992 r. [6], utrzymując jeszcze przez 6 miesięcy uprawnienia do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego uzyskane na podstawie ustawy z 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej [5].

Pozytywne efekty ustawy „O działalności gospodarczej” z 23 grudnia 1988 r. deregulującej dostęp do rynku we wszystkich dziedzinach gospodarki najszybciej obok handlu wystąpiły właśnie w transporcie drogowym. Gwałtownie pojawiła się duża liczba nowych przedsiębiorstw samochodowych świadczących usługi przewozowe, w tym także w transporcie międzynarodowym, chociaż wiele z ich założycieli nie posiadało odpowiednich kwalifikacji i dysponowało przestarzałym lub zużytym taborem, co doprowadziło w ciągu krótkiego okresu czasu do demonopolizacji rynku przewozów samochodowych.

Tempo transformacji transportu samochodowego przyspieszyło też występowanie ograniczonych, ale jednak prorynkowych zjawisk w tym sektorze, w latach poprzedzających transformację. Na przełomie lat 1989/1990 towarowy transport drogowy miał następującą strukturę:

- 73% potencjału przewozowego grupowały jednostki samochodowego transportu zarobkowego, a pozostałe 27% jednostki transportu gospodarczego,
- wśród przewoźników zarobkowych firmy należące do sektora uspołecznionego posiadały 85% taboru, z czego 20% pozostawało własnością spółdzielni [4].

Państwowe i spółdzielcze wielozakładowe przedsiębiorstwa transportu samochodowego, takie, jak: Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS), Przedsiębiorstwa Transportowe Handlu Wewnętrznego (PTHW), Przedsiębiorstwa Transportu Samochodowego Łączności (PTSŁ), Wojewódzkie Spółdzielnie Transportu Wiejskiego (STW), itd., ulegały likwidacji lub były dzielone na średnie i małe jednostki gospodarcze.

Przykładem takich działań może być proces przekształcania największego wówczas polskiego przewoźnika drogowego – PKS-u, który pod koniec lat osiemdziesiątych w swoich czterech przedsiębiorstwach (warszawskim, koszalińskim, olsztyńskim i tzw. krajowym), powstałych po wcześniejszej likwidacji Zjednoczenia PKS, posiadał 90% taboru użytkowanego w publicznym transporcie ciężarowym [13].

Na początku lat dziewięćdziesiątych powyższa struktura PKS uległa dalszej radykalnej decentralizacji. Zarządzeniem nr 20 Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 marca 1990 r. z dniem 1 lipca 1990 roku wszystkie oddziały tych przedsiębiorstw zostały przekształcone w samodzielne przedsiębiorstwa państwowe. Dla 167 oddziałów pasażerskich i pasażersko – towarowych organem założycielskim został Minister Transportu i Gospodarki Morskiej, a dla 32 oddziałów wyłącznie towarowych organami założycielskimi zostali wojewodowie (przejęli oni wszystkie 174 funkcjonujących przedsiębiorstw PKS w 1996 r.) [13].

W 1996 r. 57 z tych przedsiębiorstw było już skomercjalizowanych, tj. przekształconych w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, 45 sprywatyzowanych przez przekazanie ich do użytkowania spółkom zawiązanym przez pracowników PKS, 27 przedsiębiorstw zostało sprzedanych innym inwestorom. Przekształcenia te dotyczyły przede wszystkim przedsiębiorstw pasażerskich, jako że przedsiębiorstwa towarowe w większości nie wytrzymały konkurencji tysięcy drobnych przewoźników, upadły lub zostały zlikwidowane (w 2003 r. funkcjonowało już zaledwie 10 dawnych przedsiębiorstw przewozów towarów). [13]

Potwierdzeniem skali zachodzących zmian może być fakt, że już na koniec 1991 r. w polskim transporcie samochodowym obok 474 przedsiębiorstw państwowych i 255 spółdzielni transportowych, funkcjonowało 113 spółek prawa handlowego, 55 spółek z udziałem kapitału zagranicznego, 106 dużych firm prywatnych zatrudniających powyżej 6 pracowników oraz ok. 60 tys. firm prywatnych zatrudniających mniej niż 6 pracowników [10]. Sektor prywatny posiadał już 93% taboru ciężarowego i realizował 78% przewozów [10].

W latach dziewięćdziesiątych rozwój transportu samochodowego miał przede wszystkim charakter ekstensywny (ilościowy). Rosnącej liczbie przewoźników dysponujących coraz liczniejszym taborem, towarzyszyło zmniejszenie liczby dużych i średnich przedsiębiorstw dysponujących co najmniej 20 pojazdami. W dziesięcioleciu 1991 – 2000 r., liczba takich przedsiębiorstw zmniejszyła się, odpowiednio, z 604 do 226.

Stopień dekoncentracji polskiego transportu samochodowego ilustruje fakt, że we wspomnianym okresie w Polsce funkcjonowało jedynie 49 firm posiadających powyżej 50 pojazdów, w tym tylko 10 firm posiadających ponad 100 pojazdów [11].

W latach dwutysięcznych transport samochodowy przeszedł do fazy rozwoju zdominowanej elementami jakościowymi. Obok dominujących nadal przewoźników dysponujących pojedynczymi pojazdami, zaczęło przybywać przedsiębiorstw posiadających odpowiednie kapitały (i zdolności kredytowe), organizację i technologie, umożliwiające zorganizowanie rozproszonej produkcji transportowej na wzór masowej produkcji przemysłowej ze wszystkimi jej atrybutami (skalą, powtarzalnością, unifikacją, depersonifikacją, planowaniem operacyjnym, strategicznym, itd.).

W latach 2010 – 2013 liczba przedsiębiorstw posiadających 20 – 49 pojazdów wzrosła odpowiednio do 747 i 893 jednostek, a liczba przedsiębiorstw posiadających powyżej 50 pojazdów odpowiednio do 190 i 243 jednostek.

Cezurą zmiany charakteru rozwoju rynku przewozów samochodowych była ustawa o transporcie drogowym z dn. 6.09.2001 r. [10] Ustawa, która weszła w życie 1 maja 2002 roku, transponowała antycypacyjnie stosowne przepisy unijne, przede wszystkim Dyrektywę 98/76/WE z 1 października 1998 r., zmieniającą dyrektywę 96/26/WE w sprawie dostępu do zawodu przewoźnika drogowego rzeczy i przewoźnika drogowego przewozu osób oraz wzajemnego uznawania dyplomów, świadectw i innych dokumentów potwierdzających posiadane kwalifikacje [8]. Ustawa poddała kryteriom ograniczającym o charakterze jakościowym dotychczasowy w znacznej mierze żywiołowy rozwój rynku przewozów samochodowych. Kryteria te uzależniły uzyskanie odpowiedniej licencji na podjęcie i zarobkowe wykonywanie transportu drogowego pojazdami samochodowymi przeznaczonymi konstrukcyjnie do przewozu więcej niż 9 osób, a w zakresie przewozów towarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t., od:

- spełniania przez ubiegającego się wymogu dobrej reputacji,
- legitymizowania się przynajmniej przez jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem certyfikatem kompetencji zawodowych,

- posiadania zabezpieczenia w postaci: środków pieniężnych dostępnych przez okres posiadania licencji, poręczeń albo gwarancji bankowych, poręczeń osób fizycznych lub prawnych, obligacji państwowych, zastawu na papierach wartościowych gwarantowanych przez Skarb Państwa, gwarancji ubezpieczeniowych, polis ubezpieczeniowych autocasco lub weksli, w wysokości:
 - na pierwszy pojazd samochodowy przeznaczony do transportu drogowego – 9000 euro,
 - na każdy następny pojazd samochodowy – 5000 euro,
- posiadania przez kierujących pojazdami, którzy nie mogli być skazani prawomocnym wyrokiem sądu za przestępstwa umyślne przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, wiarygodności dokumentów lub ochronie środowiska, świadectw kwalifikacji określonych przepisami prawa o ruchu drogowym,
- posiadania tytułu prawnego do dysponowania pojazdem lub pojazdami samochodowymi, spełniającymi wymagania techniczne określone przepisami prawa o ruchu drogowym, którymi transport drogowy ma być wykonywany [8].

Kolejne wielokrotne nowelizacje przedmiotowej ustawy zmieniając lub uzupełniając niektóre zapisy ustawowe zachowały jednak ich generalną wykładnię regulacji jakościowej (przykładowo, w obecnie obowiązującej wersji ustawy wydanie licencji uzależnione jest, zamiast od ogólnie pojętej dobrej reputacji, od braku:

- prawomocnego wyroku skazującego za przestępstwa karne skarbowe lub przestępstwa umyślne przeciwko: bezpieczeństwu w komunikacji, mieniu, obrotowi gospodarczemu, wiarygodności dokumentów, środowisku lub warunkom pracy i płacy albo innych, mających związek z wykonywaniem zawodu,
- prawomocnego orzeczenia zakazującego wykonywania działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego, wobec członków organu zarządzającego osoby prawnej, osób zarządzających spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy – osób prowadzących działalność gospodarczą,
- w stosunku do zatrudnionych kierowców, a także innych osób niezatrudnionych przez przewoźnika, lecz wykonujących przewozy osobiście na jego rzecz braku orzeczonego zakazu wykonywania zawodu kierowcy.

Wprowadzone w pierwszej wersji ustawy wymagane zabezpieczenie finansowe w wysokości 9000 euro na pierwszy i 5000 euro na każdy następny pojazd, w obecnej wersji ustawy może wynikać z potwierdzonego w sprawozdaniu rocznym posiadaniu środków finansowych lub majątku w wysokości 50000 euro, dysponowania środkami pieniężnymi w gotówce lub na rachunkach bankowych lub dostępnymi aktywami, posiadaniem akcji, udziałów lub innych, zbywalnych papierów wartościowych, gwarancji lub poręczeń bankowych, własności nieruchomości [9].

Licencje na krajowy transport samochodowy, zarówno osób, jak i rzeczy, wydawane są przez starostę właściwego dla siedziby przedsiębiorstwa. Liczba udzielonych licencji na przewóz krajowy rzeczy transportem samochodowym wzrosła z 38,5 tys. w roku 2003 do 60 tys. w roku 2013 (od lipca 2006 r., na podstawie nowelizacji ustawy o transporcie drogowym z dn. 29.07.2005 r.[7], w wydawanych licencjach na przewóz rzeczy mieszczą się również licencje na działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa (spedycji) przy przewozie rzeczy, których wydano według informacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju 5,7 tys.).

Na koniec 2013 r. starostowie wydali też 45,7 tys. zaświadczeń dla przedsiębiorców wykonujących przewozy drogowe rzeczy dla potrzeb własnych, stanowiących działalność

pomocniczą w stosunku do ich podstawowej działalności gospodarczej (na ok. 130 tys. pojazdów).

Licencję wspólnotową na międzynarodowy zarobkowy przewóz drogowy rzeczy wydaje od 2011 r. Biuro do spraw Transportu Międzynarodowego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, (do 2011 r. licencje na międzynarodowe przewozy drogowe wydawało Biuro Obsługi Transportu Międzynarodowego Ministerstwa Infrastruktury).

Sz szczególnie trudna sytuacja w zakresie drogowych przewozów międzynarodowych, aczkolwiek różna w odniesieniu do różnych państw i różnych okresów czasu, zaistniała w latach 1997 – 2000.

Polska otrzymywała od swoich partnerów zbyt małą liczbę zezwoleń zagranicznych zezwalających na wyjazd lub przejazd zarejestrowanych w Polsce samochodów przez terytorium danego państwa. Przykładowo, w 2000 r. Polska otrzymała łącznie ok. 1 miliona różnego typu zezwoleń zagranicznych, z tego najwięcej dotyczyło Niemiec – 160 tys. zezwoleń ogólnych oraz 275 tys. zezwoleń dla pojazdów spełniających wymogi przynajmniej Euro 1; Białorusi – 125 tys. zezwoleń; Rosji – 75 tys. zezwoleń; Ukrainy – 55 tys. zezwoleń; Litwy – 35 tys. zezwoleń; Łotwy – 26 tys. zezwoleń; Francji – 51 tys. pozwoleń (w tym 21 tys. zezwoleń na tranzyt); Holandii – 46 tys. zezwoleń; Węgier – 35 tys. zezwoleń; Włochy – 31 tys. zezwoleń [12].

Zezwoleń na większość kierunków zwykle brakowało, pomimo nagminnego nielegalnego procederu ich wielokrotnego używania. Niedostateczna liczba zagranicznych zezwoleń uniemożliwiła wydawanie większej liczby nowych licencji. Sytuacja zaczęła ulegać częściowej poprawie na początku lat dwutysięcznych, kiedy to zaczęto podpisywać z kolejnymi krajami umowy dwustronne o zniesieniu kontyngentowania międzynarodowych przewozów drogowych, a radykalnej poprawie uległa w momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej, kiedy to polski transport drogowy uzyskał nielimitowany ilościowo dostęp do rynków transportowych wszystkich krajów unijnych.

Od 1 maja 2004 roku wystarczającym warunkiem do operowania przez polskich przewoźników na rynkach krajów unijnych stało się spełnienie przez przedsiębiorcę wymogów ustawowych, umożliwiających uzyskanie licencji wspólnotowej.

Problem zezwoleń zagranicznych pozostał aktualny jedynie w relacjach z państwami nie należącymi do UE.

Zniesienie kontyngentowanych zezwoleń zagranicznych na drogowy transport międzynarodowy w obszarze Unii Europejskiej z jednoczesnym gwałtownym wzrostem obrotów polskiego handlu zagranicznego stały się podstawowymi czynnikami nie notowanego od lat wzrostu przewozów i pracy przewozowej polskiego transportu samochodowego.

W czasach gospodarki centralnie sterowanej transport samochodowy charakteryzował się bardzo wysokim stopniem nierówności popytowej, ale w latach osiemdziesiątych popyt na przewozy ulegał stopniowemu zmniejszaniu. Pierwsze lata transformacji ustrojowej przyniosły dalszy znaczny spadek przewożonego przez transport samochodowy tonażu (z 1347 mln ton w 1989 r. do 1086 mln ton w 1995 r. – tabl. 1). W kolejnych latach (1995 – 2005) przewozy te ustabilizowały się na poziomie ok. 1080 mln ton. Zdecydowany wzrost realizowanych przewozów nastąpił, jak już wspomniano, dopiero po wstąpieniu Polski do UE. W ostatnich latach przewożony rocznie przez transport samochodowy tonaż oscyluje w granicach 1550 mln ton.

Tylko przewozy międzynarodowe polskiego transportu drogowego wzrosły z 7 mln ton w roku 1995 do ponad 183 mln ton w roku 2013. Wzrost przewozów międzynarodowych polskiego transportu samochodowego wynikał nie tylko z obsługi potrzeb przewozowych

Transport Samochodowy 2-2015

polskiego handlu zagranicznego – 116,5 mln ton w 2013 r., ale również z przewozów kabotażowych – 22 mln ton w 2013 r. oraz przewozów realizowanych pomiędzy krajami trzecimi – 45 mln ton w 2013 r.

Do 1990 r. monopol na drogowe przewozy międzynarodowe towarów ogólnych i przemysłowych miał PKS, a w przewozach specjalizowanych – Pekaes.

Tabela 1

Przewozy ładunków transportem samochodowym w latach 1989 – 2013

Table 1

Transportation of cargo by road transport in the years 1989 - 2013

Wyszczególnienie / Lata	1989 ^a	1990 ^a	1995 ^a	2000 ^a	2005	2010	2013
Przewozy ładunków w mln ton							
Ogółem^b	1347	1292	1086,7	1083,0	1079,8	1551,8	1553,0
W tym transportem							
Zarobkowym	518	347	319,3	376,0	563,6	791,8	857,9
Gospodarczym	829	945	767,4	707,0	516,2	760,0	695,0
Według kierunków transportu^c							
Ogółem	•	•	•	•	863,4	1276,7	1300,6
W tym transportem							
Krajowym	•	•	•	•	810,8	1222,9	1117,0
międzynarodowym	•	•	7,3	9,3	52,5	153,7	183,6
w tym							
Eksport	•	•	3,7	4,6	21,3	52,5	62,8
Import	•	•	2,4	4,0	19,5	48,2	53,7
przewozy pomiędzy obcymi krajami	•	•	0,6	0,4	9,3	36,8	44,9
Kabotaż	•	•	0,5	0,3	2,4	16,2	22,0
Praca przewozowa w mld tkm							
Ogółem^b	38,5	40,3	51,2	72,8	119,7	223,2	259,7
W tym transportem							
Zarobkowym	20,2	19,1	28,2	46,9	92,9	178,7	216,2
Gospodarczym	18,3	21,2	23,0	25,9	26,8	44,5	43,5
Według kierunków transportu^c							
Ogółem	•	•	•	•	111,8	210,8	247,6
W tym transportem							
Krajowym	•	•	•	•	60,9	86,1	100,3
międzynarodowym	•	•	5,4	9,8	50,9	124,7	147,3
w tym							
Eksport	•	•	2,6	4,8	20,6	45,8	54,3
Import	•	•	2,0	4,4	19,0	43,4	47,9
przewozy pomiędzy obcymi krajami	•	•	0,7	0,6	10,6	31,0	37,7
kabotaż	•	•	0,06	0,05	0,7	4,4	7,4

a – dla okresu 1989 – 1995 przewozy i pracę przewozową w międzynarodowym transporcie drogowym GUS podawał według sprawozdawczości przedsiębiorstw samochodowego transportu zarobkowego o liczbie pracujących powyżej 5 osób, a dla roku 2000 przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób

b – dane częściowo szacunkowe

c – dla okresu 2005 – 2013 na podstawie wyników badania reprezentatywnego realizowanego zgodnie z postanowieniami Rady (WE) nr 1172/98 w sprawie sprawozdań statystycznych w

odniesieniu do transportu drogowego rzeczy (Dz. U. WE L 163 z 6.06.1998) obejmującego samochody ciężarowe o dmc powyżej 3,5 tony i ciągniki siodłowe w wieku do 25 lat

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

Rocznik Statystyczny 1990, GUS Warszawa, 1991, tabl. 6 (544) s. 377

Transport – wyniki działalności w 1995 r., GUS Warszawa, 1996, tabl. 15 (43) s.54 oraz tabl. 17 (45) s. 55

Transport – wyniki działalności w 2000 r., GUS Warszawa, 2001, tabl. 25 (51) s. 43 oraz tabl. 27 (53) s. 44

Transport – wyniki działalności w 2005 r., GUS Warszawa, 2006, tabl. 29 (55) s. 133 oraz tabl. 30 (56) s. 134

Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS Warszawa, 2011, tabl. 28 (59) s. 145 oraz tabl. 29 (60) s. 146

Transport – wyniki działalności w 2013 r., GUS Warszawa, 2014, tabl. 31 (63) s. 156 oraz tabl. 32 (64) s. 157

Jeszcze silniejszy wpływ na wyniki osiągane przez polski transport samochodowy ma transport międzynarodowy w obszarze realizowanej pracy przewozowej. Globalna praca przewozowa polskiego transportu samochodowego wzrosła w latach 1989 – 2013 blisko siedmiokrotnie (z 38,5 mld tkm w 1989 r. do 259,7 mld tkm w 2013 r.), przy czym największy – dwudziestosiedmiokrotny wzrost dotyczył pracy przewozowej realizowanej w przewozach międzynarodowych: z 5,4 mld tkm w 1995 r. do 147,3 mld tkm w 2013 r. (z czego 45 mld tkm dotyczyło przewozów kabotażowych oraz wykonywanych pomiędzy krajami trzecimi). Podobnie jak to miało miejsce w odniesieniu do tonażu, dynamika wzrostu pracy przewozowej uległa szczególnemu przyspieszeniu po akcesji Polski do UE, ale praca przewozowa transportu samochodowego rosła praktycznie przez całe dwudziestopięcioletie i już w 1990 r. była wyższa o blisko 2 mld tkm od pracy przewozowej zrealizowanej w 1989 r. (przy spadku przewożonego tonażu oznaczało to istotny wzrost średniej odległości przewozu).

Przyrostowi realizowanej produkcji transportowej towarzyszyła radykalna zmiana jej struktury podmiotowej.

W 1989 roku transport zarobkowy przewoził jedynie 38,5% całego tonażu przemieszczanego transportem samochodowym, realizując 52,5% globalnej pracy przewozowej tego transportu. W roku 2013 było to odpowiednio 55,2% i 83,2%.

Przewozy samochodowe transportem gospodarczym (w odróżnieniu od przewozów transportem zarobkowym) wzrosły zarówno pod względem przemieszczanej masy, jak również pod względem realizowanej pracy przewozowej, już w pierwszych latach transformacji, ale w kolejnych okresach wzrostowi pracy przewozowej do około 4,4 mld tkm w latach 2010 i 2013 towarzyszył spadek przewożonego tonażu, który w ostatnich latach oscyluje na poziomie 700 mln ton.

W obszarze przewozów wykonywanych samochodowym transportem zarobkowym początkowe konsekwencje transformacji były bardziej dotkliwe, bo wielkość przemieszczanego tonażu w 1989 r. (518 mln ton) zmniejszyła się w latach 1990 – 1995 – 2000 do poziomu trzystu kilkudziesięciu milionów ton rocznie, aby dopiero w roku 2005 przekroczyć poziom przewozów sprzed piętnastu lat. Szybszej odbudowie podlegała praca przewozowa transportu zarobkowego, która już w 1995 r. stanowiła 140% pracy przewozowej tego transportu w 1989 r..

W ostatnim roku, z dostępnymi danymi statystycznymi, tj. w roku 2013, transportem samochodowym przewieziono 1553 mln ton ładunków, tj. o 4,0% więcej niż w 2012 r. i wykonano pracę przewozową większą o 11,3%. Transportem zarobkowym, którego

udział w ogólnych przewozach samochodowych wyniósł 55,2%, a w pracy przewozowej 83,2%, przewieziono 858 mln ton (o 6,1% więcej niż w 2012 r.), a praca przewozowa wynosząca 216,2 mld ton była wyższa o 11,5%.

Zrealizowana przez transport samochodowy w 2013 r. globalna praca przewozowa plasowała Polskę na drugim miejscu wśród krajów unijnych (za Niemcami), a w zakresie przewozów międzynarodowych na miejscu pierwszym.

Międzynarodowe przewozy ładunków polskim transportem samochodowym wzrosły w 2013 r. w stosunku do roku 2012 w tonach o 12,9% i w tonokilometrach o 10,5% i stanowiły odpowiednio 14,1% ogółu przemieszczanego transportem samochodowym tonażu i 59,5% realizowanej przez ten transport pracy przewozowej.

Łącznie przewozy realizowane transportem samochodowym w 2013 roku stanowiły ponad 84% przewozów wykonywanych transportem lądowym i ok. 75% pracy przewozowej tego transportu (przy odpowiednio 75% i 23% w roku 1989). Pierwszorzędny wpływ na wzrost udziału transportu samochodowego w ogólnej produkcji transportowej miał rozwój samochodowego transportu zarobkowego.

Niezwykle dynamicznemu rozwojowi przewozów samochodowego transportu zarobkowego towarzyszył rozwój organizacyjny sektora. Brak wprawdzie w tym względzie precyzyjnych danych, przede wszystkim ze względu na dominację małych przedsiębiorstw dysponujących 1 – 2 samochodami, których nie ujmuje statystyka GUS – owska, nota bene rejestrująca do 1998 r. przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 5 osób, a od roku 1999 przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób, niemniej z istniejących szacunków wynika, że liczba podmiotów prowadzących zarobkowe przewozy samochodowe wzrosła z ok. 60 tys. w roku 1991 poprzez ok. 89 tys. w roku 2000, do ok. 136 tys. w roku 2013 (tabl. 2.).

Liczba przedsiębiorstw zarobkowego transportu samochodowego rejestrowana przez GUS zmniejszyła się z 1091 w roku 1991 (przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 5 osób), poprzez 1444 w roku 2000 (przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób), 1791 w 2005 r., 2688 w 2010 r. do 3847 przedsiębiorstw w roku 2013.

Pomimo funkcjonującego nadal stosunkowo dużego rozproszenia polskiego zarobkowego transportu samochodowego wyraźnie widać symptomy jego pewnej koncentracji.

Z dostępnych danych GUS-owskich wynika, że tylko w latach 2000 – 2013 liczba przedsiębiorstw dysponujących 50 i więcej pojazdami wzrosła z 49 do 243, liczba przedsiębiorstw dysponujących od 20 do 49 pojazdami wzrosła z 177 do 893, a liczba przedsiębiorstw posiadających od 6 do 19 pojazdów wzrosła z 907 do 2386.

Tabela 2

Przedsiębiorstwa w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby posiadanego taboru (samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych) w latach 1991 – 2013

Table 2

Enterprises in the commercial road transport arranged by the number of the owned rolling stock (trucks and semi-trailer tractors) in the years 1991 to 2013

Lata Stan na 31.12	Ogółem	w tym przedsiębiorstwa o liczbie taboru			
		5 i mniej	6 - 19	20-49	50 i więcej
1991	60000*				
w tym przedsiębiorstwa zatrudniające >5 osób	1091	487			604
1995	•				
w tym przedsiębiorstwa zatrudniające >5 osób	1630	1336			294
2000	89000*				
w tym przedsiębiorstwa zatrudniające >9 osób	1444	311	907	177	49
2005	•				
w tym przedsiębiorstwa zatrudniające >9 osób	1791	290	1185	263	53
2010	133000*				
w tym przedsiębiorstwa zatrudniające >9 osób	2688	196	1555	747	190
2013	136000*				
w tym przedsiębiorstwa zatrudniające >9 osób	3847	325	2386	893	243

* - szacunek uwzględniający małe firmy rodzinne dysponujące 1 – 2 pojazdami według:

rok 1991 za: Kulasek T.: Porządkowanie rynku przewozów samochodowych – regulacje prawne, Przegląd Komunikacyjny nr 10/1999, s. 17

rok 2000 za: Bentkowska - Senator K., Kordel Z.: Małe i średnie przedsiębiorstwa na rynku transportu drogowego rzeczy w Polsce, Przegląd Komunikacyjny nr 4/2005, s. 4 [1]

rok 2010 / dane dot. roku 2009 za: Bentkowska – Senator K. z zespołem: Polski ciężarowy transport samochodowy u progu drugiej dekady nowego wieku, Zeszyt Naukowy ITS nr 106, Warszawa 2011, s. 13 – 14 [2]

rok 2013 / dane dot. roku 2013 za: Bentkowska – Senator K. z zespołem: Polski transport samochodowy – rynek – koszty – ceny, ITS, Warszawa, 2012, s. 37 [3]

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

Bentkowska - Senator K., Kordel Z.: Małe i średnie przedsiębiorstwa na rynku transportu drogowego rzeczy w Polsce, Przegląd Komunikacyjny nr 4/2005, s. 3 [1]

Transport – wyniki działalności w 1995 r., GUS Warszawa, 1996, tabl. 13 (41) s. 54

Transport – wyniki działalności w 2000 r., GUS Warszawa, 2001, tabl. 23 (49) s. 43

Transport – wyniki działalności w 2005 r., GUS Warszawa, 2006, tabl. 47 (73) s. 160

Transport – wyniki działalności w 2010 r., GUS Warszawa, 2011, tabl. 49 (80) s. 176

Transport – wyniki działalności w 2013 r., GUS Warszawa, 2014, tabl. 52 (85) s. 187

Szczególnie silny wzrost liczby podmiotów zajmujących się zarobkowym transportem samochodowym nastąpił w obszarze przewozów międzynarodowych.

Tabela 3

Liczba przedsiębiorstw i pojazdów ciężarowych w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 1997 – 2014

Table 3

The number of businesses and trucks in the international road transport in the years 1997 – 2014

Lata	Przedsiębiorstwa	Liczba pojazdów	W tym liczba pojazdów ekologicznych (od Euro 3)	% pojazdów ekologicznych (od Euro 3)
1997	4537	19997	5250	26,3
2000	7480	23883	11939	41,9
2005	13554	72576	35017	48,2
2010	24232	137502	103467	75,2
2013	28277 ¹	154594	139796	90,4
2014	29488 ²	168645	157205	93,2

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

Raportów Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego n.t. funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w roku 2001 ze szczególnym uwzględnieniem zasad udzielania koncesji i gospodarki zezwoleniami zagranicznymi oraz Raportów n.t. funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w latach: 2005, 2010, 2013, 2014, Główny Inspektorat Transportu Drogowego, Warszawa [11]

¹, ² – odpowiednio: 1807 i 1652 przedsiębiorstw posiadających ważną licencję, ale nieposiadających ważnych wypisów

Liczba takich podmiotów wzrosła pomiędzy latami 1997 a 2014 6,5 – krotnie (z 4,5 tys. do 29,5 tys.), a ich park samochodowy blisko 8,5 – krotnie (z 20 tys. do 168,5 tys. pojazdów), przy czym w większości stanowią go pojazdy wysokotonażowe o dmc powyżej 20 ton (122 tys. pojazdów w 2014 r.) i o wysokiej klasie ekologiczności. Normę Euro 3 i powyżej spełniało w 2005 r. 48,2% koncesjonowanego taboru, w 2010 r. 75%, a w 2014 r. już 93,2% koncesjonowanego taboru. (Poza jednostkami transportu zarobkowego międzynarodowe drogowe przewozy rzeczy na potrzeby własne w ostatnich latach realizuje do 7500 przedsiębiorstw, które otrzymują w tym celu ok. 16 tys. wypisów rocznie na eksploatowane przez nich pojazdy).

Polski sektor międzynarodowych przewozów drogowych należy do najnowocześniejszych w Europie, ale niestety wyraźnie odstaje od stanu parku samochodów ciężarowych. Tabor ten w okresie 1990 – 2013 wzrósł ponad trzykrotnie z 1,007 mln samochodów ciężarowych i 38 tys. ciągników siodłowych do ponad 2,9 mln samochodów ciężarowych i 280 tys. ciągników siodłowych (tabl. 4).

Jednocześnie wśród samochodów ciężarowych zmniejszyła się liczba pojazdów ciężarowo – osobowych (z 236 tys. w roku 1993 do 177 tys. w roku 2013), a wzrosła liczba samochodów najcięższych o ładownościach przekraczających 10 ton (z 56 tys. w 1993 roku do 110 tys. w roku 2013). Niestety pogorszyła się struktura wiekowa ciężarowego taboru samochodowego.

Z danych tablicy 4 wynika, że po roku 2005, kiedy to samochody ciężarowe w wieku do 5 lat osiągnęły najwyższy, bo sięgający 26,5%, udział w całej zarejestrowanej flocie samochodów ciężarowych, udział pojazdów najmłodszych systematycznie spada, aby w 2013 r. osiągnąć 14,5%. Rośnie siłą rzeczy niestety udział najstarszych samochodów ciężarowych liczących 20 i więcej lat (do 32,4% w 2013 r.). Innymi słowy – blisko jedną trzecią polskiego parku ciężarowego stanowią samochody przestarzałe technologicznie, niespełniające współczesnych standardów ekologicznych, zawodne i drogie w eksploatacji.

Tabela 4

Tabor ciężarowego transportu samochodowego w Polsce w latach 1989 – 2013

Table 4

The rolling stock of the freight carrying road transport in Poland in the years 1989 - 2013

Wyszczególnienie / Rok	Samochody ciężarowe					Ciągniki siodłowe			Naczepy ciężarowe		Przyczepy ciężarowe
	Ogółem w tys. szt.	w tym ciężarowo – osobowe w tys. szt.	o ładowności powyżej 10 ton	w wieku, w %		Ogółem w tys. szt.	w wieku, w %		Ogółem w tys. sztuk	w tym powyżej 15 ton	Ogółem w tys. szt.
				do 5 lat	powyżej 20 lat		do 5 lat	powyżej 20 lat			
1989	427,2*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	220,2*
1990	1045**	•	•	•	•	38,2	•	•	•	•	•
1993	1189,0	236,3	56,4***	•	•	45,4	•	•	53,7	•	620,8
1995	1298,6	265,2	59,2***	18,0****	•	55,4	•	•	64,0	•	629,0
2000	1783,0	284,7	69,8***	•	•	96,0	•	•	105,1	•	611,9
2005	2177,9	236,8	58,1	26,5	25,9	126,6	21,0	13,4	152,2	127,2	460,5
2010	2767,0	193,1	98,3	17,2	29,6	214,6	28,3	14,8	251,6	228,6	544,4
2013	2962,0	177,2	110,1	14,5	32,4	280,4	25,0	16,3	298,4	277,3	632,4

* - tabor uspołecznionego transportu samochodowego

** - samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe

*** - powyżej 8 ton

**** - szacunek

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

Rocznik Statystyczny GUS 1990, Warszawa, GUS 1991, tabl. 13 (551) s. 379

Rocznik Statystyczny GUS 2000, Warszawa, GUS 2001, tabl. 23 (451) s. 405

Transport – wyniki działalności w 1995 r., Warszawa, GUS 1996, tabl. 7 (35) s. 50, tabl. 9 (37) s. 92, tabl. 11 (39) s.53

Transport – wyniki działalności w 2000 r., Warszawa, GUS 2001, tabl. 17 (43) s. 37, tabl. 19 (45) s. 39, tabl. 21 (47) s. 41

Transport – wyniki działalności w 2005 r., Warszawa, GUS 2006, tabl. 18 (44) s. 122, tabl. 21 (47) s. 125, tabl. 24 (50) s. 128, tabl. 25 (51) s. 129

Transport – wyniki działalności w 2010 r., Warszawa, GUS 2011, tabl. 18 (49) s. 134, tabl. 21 (52) s. 136, tabl. 23 (54) s. 140, tabl. 26 (56) s. 142

Transport – wyniki działalności w w 2013 r., Warszawa, GUS 2014, tabl. 13 (45) s. 136, tabl. 18 (48) s. 139, tabl. 19 (51) s. 142, tabl. 23 (55) s. 148

Znacznie lepiej przedstawia się sytuacja w zakresie ciągników siodłowych (użytkowanych w przeważającej części w przewozach międzynarodowych). Ponad 7 – krotnemu wzrostowi liczby zarejestrowanych ciągników siodłowych w okresie 1990 – 2013 towarzyszyła korzystna zmiana struktury ich wieku. W najlepszym pod tym względem 2010 roku ponad 28% eksploatowanych ciągników siodłowych miało 5 lub mniej lat, a tylko niespełna 15% liczyło ponad 20 lat. W ostatnich kilku latach struktura wiekowa również parku ciągników siodłowych ulega niewielkiemu pogorszeniu (udział ciągników w wieku do 5 lat spadł w 2013 r. do 25%, a udział ciągników siodłowych w wieku ponad 20 lat wzrósł do ponad 16%), co jest namacalnym efektem trudności, w obliczu jakich stanął międzynarodowy transport drogowy (rosyjskie embargo na większość produktów spożywczych, wojna na Ukrainie, kryzys strefy euro, itp.).

Wzrostowi liczby ciągników siodłowych towarzyszył blisko sześciokrotny wzrost naczep z 53,7 tys. w 1993 r. do blisko 300 tys. w 2013 r., przy czym gross, bo ponad 92%, stanowią naczepy o ładowności 15 ton i więcej. Na zbliżonym poziomie rzędu 600 tys. utrzymuje się natomiast liczba przyczep ciężarowych (przy pewnym spadku w latach 2005 – 2010). Przytoczone powyżej dane wskazują jednoznacznie na siłę i znaczenie polskiego sektora transportu samochodowego, który śmiało można stwierdzić, stał się jednym z naszych narodowych „przemysłów”.

LITERATURA:

- [1] Bentkowska - Senator K., Kordel Z.: Małe i średnie przedsiębiorstwa na rynku transportu drogowego rzeczy w Polsce, Przegląd Komunikacyjny nr 4/2005, s. 4
- [2] Bentkowska – Senator K. z zespołem: Polski ciężarowy transport samochodowy u progu drugiej dekady nowego wieku, Zeszyt Naukowy ITS nr 106, Warszawa 2011
- [3] Bentkowska – Senator K. z zespołem: Polski transport samochodowy – rynek – koszty – ceny, ITS, Warszawa, 2012 oraz Roczniki Statystyczne GUS z lat 1991-2001 oraz Zeszyty Transport – wyniki działalności w: 1995r, 2000r, 2005r, 2010r, i w 2013r.
- [4] Ciesielski M.: Transport samochodowy w procesie przechodzenia do gospodarki rynkowej – ujęcie modelowe, Problemy Ekonomiki Transportu nr 2/1996, OBET, Warszawa 1996
- [5] Dz. U. nr 41, poz. 324 z 1990 r.
- [6] Dz. U. nr 75, poz. 332 z 1992 r.
- [7] Dz. U. nr 180 poz. 1497
- [8] Dz. Urz. WE L277 z 14.10.1998
- [9] Dz. U. z 2013 r. poz. 1414 oraz Dz. U. z 2014 r. poz. 486, 805, 915, 1310
- [10] Kulasek T.: Porządkowanie rynku przewozów samochodowych – regulacje prawne, Przegląd Komunikacyjny nr 10/1999
- [11] Menes E.: Stan i perspektywy polskiego ciężarowego transportu samochodowego, Przegląd Komunikacyjny nr 3/2003
- [12] Raport na temat funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w 2001 r. ze szczególnym uwzględnieniem zasad udzielania koncesji i gospodarki zezwoleniami zagranicznymi, Biuro Obsługi
- [13] Taylor Z., Ciechanowski A.: Transformacja własnościowa przedsiębiorstw PKS po roku 1990, Przegląd Komunikacyjny nr 4/2008
- [14] Ustawa o transporcie drogowym Dz. U. nr 125/2001, poz. 1371