

Agnieszka Gozdek¹

FUNKCJONOWANIE TRANSPORTU GOSPODARCZEGO W POLSCE PO WSTĄPIENIU DO UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie

W artykule przedstawiono problematykę funkcjonowania transportu gospodarczego w Polsce po 2004 roku, tj. po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Omówiono przeobrażenia strukturalne rynku transportowego z uwzględnieniem regulacji prawnych UE. Przedstawiono rozwój oferty przedsiębiorstw TSL. Dokonano analizy wielkości przewozów w latach 2004–2013, wykorzystując dane statystyczne Głównego Urzędu Statystycznego oraz Eurostat.

Słowa kluczowe: transport gospodarczy, transport samochodowy

Wstęp

Transport samochodowy jest prężnie rozwijającą się gałęzią transportu. Nowoczesne pojazdy, energooszczędne procesy, logistyczne podejście, technologie informatyczne oraz inteligentne systemy transportowe wspomagają przewoźników w dostosowywaniu się do coraz bardziej wymagających regulacji prawnych Unii Europejskiej oraz rozwijającej się konkurencji w postaci innych gałęzi transportu. Transport ten utrwała swoją dominującą pozycję w podziale gałęziowym rynku. Zarobkowy transport samochodowy stanowi dla transportu gospodarczego alternatywę, ale może też być wykorzystywany komplementarnie.

¹ dr Agnieszka Gozdek – Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, e-mail: agnieszka.gozdek@wzieu.pl.

Celem artykułu jest przedstawienie zmian w przewozach w transporcie gospodarczym w Polsce po wejściu do Unii Europejskiej w ujęciu statystycznym.

Analiza przewozów transportem gospodarczym po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Od momentu wejścia Polski do Unii Europejskiej można zaobserwować dynamiczny wzrost przewozów transportem zarobkowym. W 2004 roku wystąpił największy spadek przewozów ładunków transportem gospodarczym (z 65% udziału w 2003 roku do 53%). Do zaistniałej zmiany przyczyniły się zmiany regulacji prawnych. Koncesje zamieniono na licencje. Zarówno transport krajowy, jak i międzynarodowy zostały objęte wymogiem spełnienia zasad dostępu do zawodu przewoźnika i do rynku. W 2004 roku dominował udział transportu gospodarczego w przewozach samochodowych w tonach, stanowił około 53%. W tabeli 1 przedstawiono ciężarowe przewozy samochodowe z wyszczególnieniem transportu gospodarczego i jego udziału w ogólnym przewozie w latach 2004–2013. Tempo wzrostu przewozów transportem zarobkowym jest wyższe niż transportem gospodarczym. W 2013 roku odnotowano około 90-procentowy wzrost przewozów ładunków transportem zarobkowym w porównaniu do 2004 roku, w przypadku transportu gospodarczego był to około 38-procentowy wzrost. W 2013 roku 695 mln ton towarów przewieziono transportem gospodarczym na średnią odległość 63 km. Udziały transportu zarobkowego i gospodarczego w przewozach ładunków w tonach kształtują się w tym przypadku na koniec 2013 roku odpowiednio na poziomie: 55% i 45%.

Tabela 1

Przewozy samochodowe ładunków w Polsce w latach 2004–2013 (tys. ton)

Lata	Transport samochodowy		Udział transportu gospodarczego (%)
	ogółem	w tym transport gospodarczy	
1	2	3	4
2004	956 939	504 737	52,7
2005	1 079 761	516 177	47,8
2006	1 113 880	540 488	48,5
2007	1 213 246	567 034	46,7
2008	1 339 473	648 217	48,4
2009	1 424 883	675 324	47,4

1	2	3	4
2010	1 551 841	759 993	49,0
2011	1 596 209	757 016	47,4
2012	1 548 111	739 814	47,8
2013	1 553 050	695 091	44,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport. Wyniki działalności*, GUS, Warszawa 2005–2014.

Analizując pracę przewozową transportu gospodarczego, można zauważyć (tabela 2), że w badanym okresie nastąpił prawie 60-procentowy wzrost (z 27,4 mld tkm do 43,5 mld tkm). Jednak biorąc pod uwagę pracę przewozową, po wejściu Polski do UE zauważa się wzrost przewozów transportem zarobkowym o ponad 160% (z 86 mld tkm do 216 mld tkm). W przypadku średniej odległości przewozu 1 tony ładunku transport gospodarczy cięży do zaspokajania potrzeb transportowych na krótsze odległości, w granicach lokalnych działania firmy. Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku dopiero w ostatnim badanym roku przekroczyła 60 km, w porównaniu do transportu zarobkowego, gdzie średnia odległość przewozu systematycznie rosła, kształtując się w okresie badanym na poziomie 184–252 km.

Tabela 2

Praca przewozowa w transporcie samochodowym w latach 2004–2013 (w mln tkm)

Lata	Transport samochodowy w mln tkm		Udział transportu gospodarczego (%)	Średnia odległość przewozu transportem gospodarczym
	ogółem	w tym transport gospodarczy		
2004	110 481,0	27 394,0	24,8	54
2005	119 740,0	26 874,0	22,4	52
2006	136 490,0	28 570,0	20,9	53
2007	159 527,0	31 033,0	19,5	55
2008	174 223,0	33 083,0	19,0	51
2009	191 484,0	38 707,0	20,2	57
2010	223 170,0	44 513,0	19,9	59
2011	218 888,0	40 462,0	18,5	53
2012	233 310,0	39 450,0	16,9	53
2013	259 708,0	43 553,0	16,8	63

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport. Wyniki...*

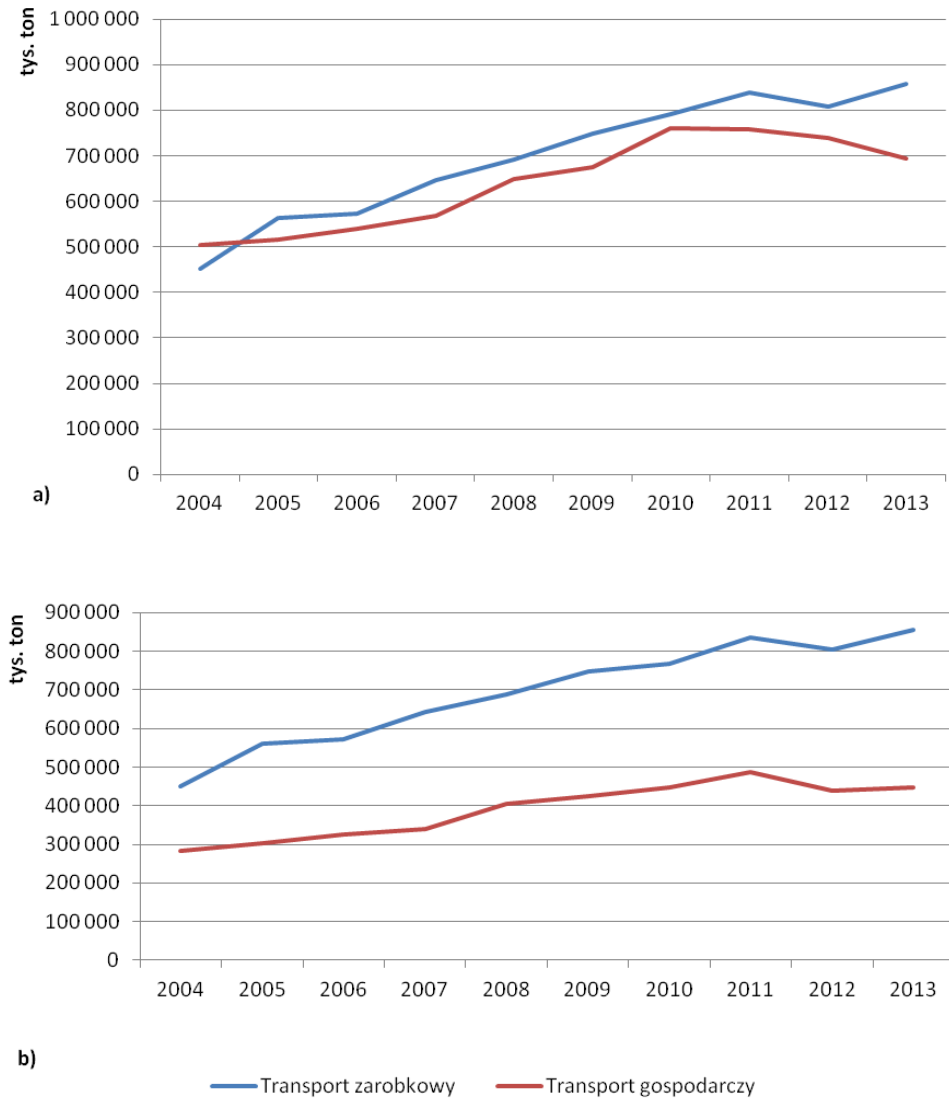
Przedstawione powyżej dane dotyczące przewozów samochodowych dla Polski są danymi szacunkowymi. Obejmują również pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej poniżej 3,5 tony i mające powyżej 25 lat. W badaniu reprezentacyjnym dane te ulegają zmianie. Wynika to z innej metodologii badań, w których bierze się pod uwagę tylko samochody ciężarowe (o dmc powyżej 3,5 tony) i ciągniki siodłowe w wieku do 25 lat². Różnica uwidoczni się zwłaszcza w przypadku transportu gospodarczego. Według badań reprezentacyjnych praca przewozowa jest średnio o 28% mniejsza, a w przypadku przewozów ładunków w tonach o 39%. Różnice w transporcie zarobkowym są nieznaczne (odpowiednio 0,5% i 0,7%). Rozbieżności te mogą świadczyć o częstszym wykorzystaniu pojazdów samochodowych o dmc do 3,5 tony w transporcie gospodarczym.

Na rysunkach 1 i 2 zaprezentowano przewozy samochodowe opracowane według różnych metodologii badań.

Przewozy ładunków transportem zarobkowym oraz dynamika przewozów dla obu rodzajów transportu funkcjonują w podobnej relacji. Zauważalna jest mniejsza liczba ładunków przewożonych transportem gospodarczym. W latach 2004–2013 jest to odpowiednio 282 mln ton i 445 mln ton. Różnica ta wpływa również na zmianę udziału transportu gospodarczego w przewozach samochodowych pojazdami o dmc powyżej 3,5 tony. Udział transportu gospodarczego w 2013 roku wyniósł 34,3% i w porównaniu do 2004 spadł o ponad 4 punkty procentowe. Udział transportu zarobkowego wzrósł z 61,5% do 65,7% w badanym okresie.

Badania reprezentacyjne pracy przewozowej transportem gospodarczym świadczą o jego mniejszym udziale w okresie 2004–2013 (rysunek 2). Wystąpił spadek z 19% do około 13%. Rozbieżności metodologiczne mają odzwierciedlenie w wartościach średnich odległości przewozu, podczas gdy odległości w transporcie zarobkowym nie ulegają zmianie w obu badaniach i wynoszą w skrajnych latach 184–253 km. W transporcie gospodarczym w badaniu reprezentacyjnym występuje zdecydowana tendencja spadkowa do 2012 (z 70 km do 65 km), a w ostatnim roku wystąpił wzrost do średniej odległości 71 km. W analogicznym okresie średnia odległość przewozu 1 tony ładunku transportem gospodarczym, dla całej zbiorowości, zmniejszyła się o 1 km (z 54 km do 53 km, dopiero w 2013 roku osiągnęła 63 km).

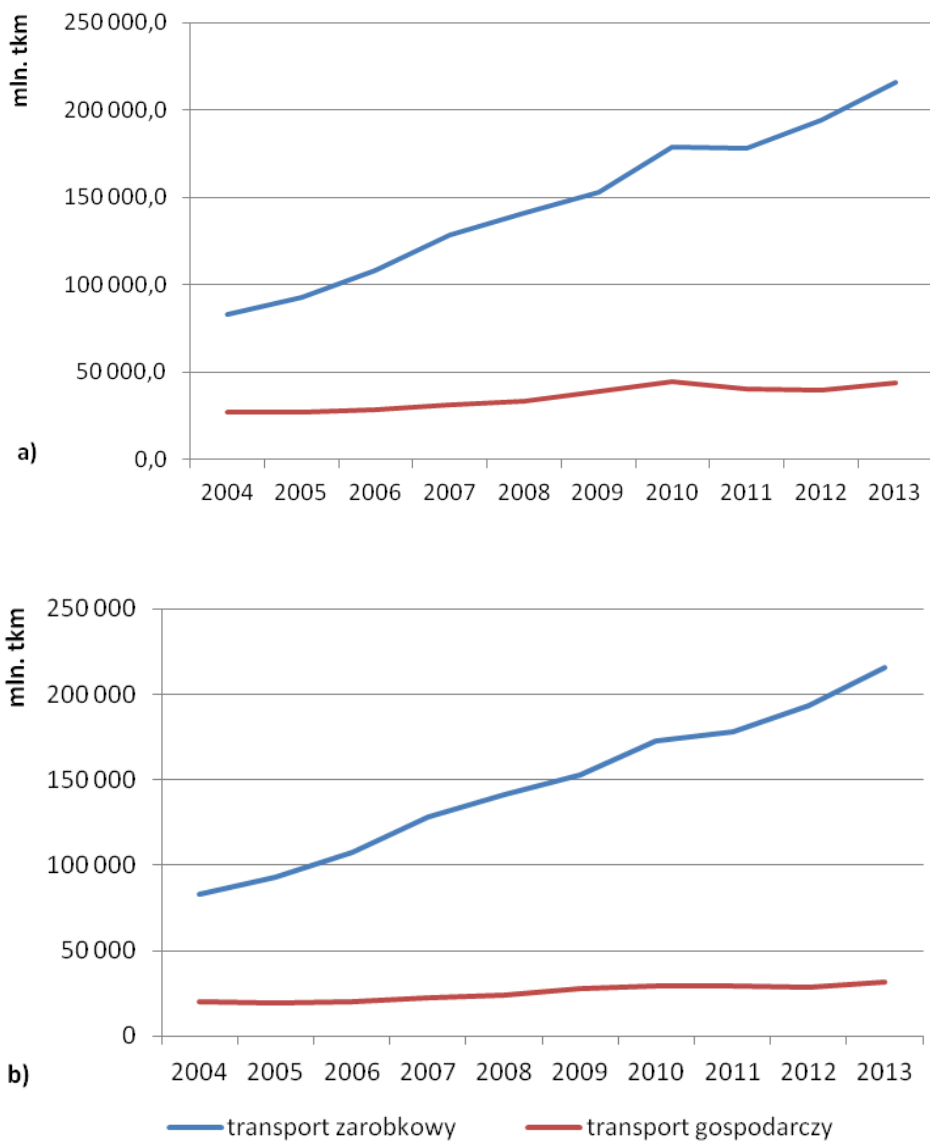
² *Transport. Wyniki działalności 2011*, GUS, Warszawa 2012, s. 25.



Rysunek 1. Przewozy samochodowe ładunków w Polsce w latach 2004–2013 według różnych badań metodologicznych

a) dla całej zbiorowości, dane szacunkowe; b) dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony, dane skorygowane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> (dostęp 10.09.2014).



Rysunek 2. Praca przewozowa w Polsce w latach 2004–2013 według różnych badań metodologicznych

a) dla całej zbiorowości, dane szacunkowe; b) dla pojazdów o dmc powyżej 3,5 tony, dane skorygowane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database> (dostęp 10.09.2014).

Na rysunku 2a) i 2b) widać różnicę w danych dotyczących pracy przewozonej transportem gospodarczym. Dla całej zbiorowości w 2004 roku tym rodzajem transportu została wykonana praca o wartości 27,4 mld tkm. W 2013 roku jej wartość wzrosła do 43,5 mld tkm. W adekwatnym okresie, dla zawężonej zbiorowości wartości, wyniosła 19,8 mld tkm i 31,6 mld tkm.

Statystyka przewozowa Eurostatu jest oparta na treści Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012, które obejmuje transport zarobkowy i gospodarczy. Nie bierze ona pod uwagę pojazdów ciężarowych nieprzekraczających 3,5 tony ładowności lub 6 ton dopuszczalnej masy całkowitej w przypadku pojedynczych pojazdów silnikowych³, dlatego statystyki poszczególnych państw członkowskich różnią się od tej, która została zaprezentowana dla UE. W Polsce wartością graniczną jest pojazd o dmc 3,5 tony.

Zmiany w ofercie usług sektora Transportu-Spedycji-Logistyki po wejściu Polski do Unii Europejskiej

Oferta sektora TSL podlega ciągłym zauważalnym zmianom. Ma to przede wszystkim związek z dostosowywaniem jej do potrzeb i wymogów rynku. Specjalizacja oferty usług przyczynia się do odchodzenia od wykorzystywania w przewozach jedynie transportu gospodarczego.

Warto zauważyć, że sektor TSL jest stale obserwowany przez banki zajmujące się doradztwem branżowym, co potwierdza, jak ważny jest to obszar gospodarki. Warunki, na które natrafili polscy przedsiębiorcy po wstąpieniu do UE, okazały się przełomowe. Zauważalne stało się zwiększenie dynamiki rozwoju rynku, co było pozytywną sytuacją. Bardziej wymagające stało się tworzenie ofert. Od tego momentu musiały one w większym stopniu zwracać uwagę na wartość dodaną z punktu widzenia odbiorcy końcowego. Polska jest krajem o bardzo dobrym położeniu w porównaniu do innych krajów europejskich. Rynek podlega ciągłej ewolucji, która w znacznym stopniu zależy od wymagań klientów. Na rynek mogą mieć wpływ także inne determinanty: relacje rynkowe między podażą a popytem, kurs euro oraz ceny ropy. Na pierwszy plan wybijają się również próby konsoli-

³ *Road freight transport measurement Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS)* Compiling agency: Eurostat, the statistical office of the European Union. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, OJ L 32, 3.02.2012.

dacji rynku. Przedsiębiorcy starają się w ten sposób stworzyć silne organizacje, które będą w stanie zaoferować dowolną, niezbędną usługę z tematyki sektora TSL.

Rozwój oferty usługowej zaowocował współpracą przedsiębiorstw przemysłowych z profesjonalnymi firmami, zwłaszcza w zakresie wyspecjalizowanych usług przewozowych. Zakłada się w przyszłości wzrost świadomości polskich przedsiębiorców na temat logistyki. Sprzyja temu szeroki dostęp do usług na rynku europejskim. Również dzięki takiej sytuacji polski rynek usług logistycznych ma szansę rozkwitnąć i dorównać rynkowi europejskiemu. Niezbędnym wymogiem jest zastosowanie i wykorzystanie możliwości rozbudowanych, złożonych systemów transportowo-logistycznych. Stanowią one znaczącą przewagę konkurencyjną zarówno dla przedsiębiorstw transportowych, jak i przemysłowych. Rynek sektora TSL stale rozszerza swoją ofertę, co ma duży wpływ na decyzje podejmowane w przedsiębiorstwach nietransportowych. Obecnie w Polsce zaczyna dominować usługa outsourcingu, tak rozpowszechniona na zachodzie Europy oraz w Ameryce Północnej. Wykształcenie się wyspecjalizowanych firm przewozowych i operatorów logistycznych świadczących usługi „szyte na miarę” pozwala potwierdzać ich istotny wpływ na rezygnację przedsiębiorstw przemysłowych z własnego taboru. Przedsiębiorstwa stosują outsourcing głównie w celu redukcji kosztów. W Europie powierzenie funkcji transportowej firmie zewnętrznej należy do najczęściej (około 70%) zleczanych usług logistycznych⁴. W Polsce 65% przedsiębiorstw potwierdza wykorzystanie outsourcingu w zakresie logistyki⁵. Badanie rynku outsourcingu pokazuje, że czynności transportowe są zlecane przez 96,7% przedsiębiorstw. W ramach obsługi logistycznej oprócz transportu popularne są obsługa celna (około 50% przedsiębiorstw), magazynowanie, składowanie, paletyzacja (36%), kompletowanie produktów i dostawa do klienta (30%). Przeprowadzone badania dowodzą, że outsourcing nie stracił na znaczeniu nawet w sytuacji spowolnienia gospodarczego.

Zjawiska zachodzące na rynkach, a zwłaszcza zmieniająca się sytuacja gospodarcza wynikająca z akcesji nowych krajów członkowskich do Unii Europejskiej, wymusiły zmianę sposobów realizacji przewozów ładunków. W minionych latach przedsiębiorstwa dysponowały własnym taborem w celu realizacji

⁴ Dane na podstawie prezentacji „The Industrial & Logistics Market in Europe” (CBRE, 2006), za: S. Ślubowski, *Rynek transportu i logistyki w Polsce. Nowe horyzonty*, ING, Warszawa, maj 2007.

⁵ *Ogólnopolskie badanie rynku outsourcingu 2011*, Raport, FORUM Press, www.outsourcing.com.pl (dostęp 2.05.2012).

własnych potrzeb transportowych. Miały znacznie większy udział w rynku niż przedsiębiorstwa zajmujące się transportem zarobkowym. Regulacja rynku umożliwiła rozwój przedsiębiorstw prywatnych z tej branży. Był on na tyle intensywny, że dało się zauważyć ponad dwukrotny wzrost liczby ładunków przewożonych transportem zarobkowym. Liczba ta stale rośnie. Dominują tutaj zwłaszcza przedsiębiorstwa zatrudniające do dziewięciu osób. Są to najmniejsze, ale jak można zauważyć – najprężniej rozwijające się przedsiębiorstwa przewozowe. Ich udział w omawianym segmencie rynku dochodzi nawet do 80%.

Transport gospodarczy okazał się jednak częściowo odporny na nowe uwarunkowania. Mają one znacznie mniej intensywne oddziaływanie na funkcjonowanie tej formy przewozów. Liczba tonażu przewożonych ładunków rośnie, ale nie ulega drastycznym zmianom.

Zauważa się wzrost zaufania właścicieli przedsiębiorstw przemysłowych do powierzania części funkcji i działań w zakresie przewozu firmom zewnętrznym. Jest to wymuszone również tendencją do redukcji kosztów i pozbywania się funkcji pomocniczych ze struktury tych przedsiębiorstw. Celem, do którego dążą, jest przede wszystkim możliwość utrzymania się na otwartym, konkurencyjnym rynku.

Zakończenie

Analiza danych statystycznych potwierdziła malejący udział transportu gospodarczego. Jego wartości ogólne są w znaczący sposób uzupełniane przewozami przy użyciu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 ton.

Wraz z rozwojem rynku i poszerzaniem oferty przedsiębiorstw z sektora TSL transport gospodarczy traci w istotny sposób na znaczeniu w systemie transportowym – zaczął bowiem obsługiwać lokalne i regionalne potrzeby transportowe.

Rozwój rynku transportowego zauważalny jest we wzroście popytu oraz podaży. Można zaobserwować zwiększanie się tonażu przewozów zarobkowym transportem samochodowym. Wzrasta również liczba licencjonowanych przedsiębiorstw w transporcie samochodowym, w międzynarodowym o 30%, w krajowym o 13%.

Rozwój sektora TSL zaowocował przekształceniem się strony podażowej oferującej usługi. Zachodzi to w szerokiej gamie przedsiębiorstw, począwszy od transportowych poprzez transportowo-spedycyjne aż po operatorów logistycznych, którzy oferują już nie tylko proste usługi przewozowe, lecz także wyspe-

cializowane usługi transportowe, magazynowe oraz doradcze, oferowane również w postaci rozwiązań kompleksowych.

Bibliografia

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>.

Ogólnopolskie badanie rynku outsourcingu 2011, Raport, FORUM Press, www.outsourcing.com.pl.

Prezentacja „The Industrial & Logistics Market in Europe” (CBRE, 2006).

Road freight transport measurement Reference Metadata in Euro SDMX Metadata Structure (ESMS) Compiling agency: Eurostat, the statistical office of the European Union. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z 18 stycznia 2012 r. w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do transportu drogowego rzeczy, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej, OJ L 32, 3.02.2012.

Ślubowski S., *Rynek transportu i logistyki w Polsce. Nowe horyzonty*, Raport ING, Warszawa, maj 2007.

Transport. Wyniki działalności, GUS, Warszawa 2005–2014.

FUNCTIONING OF TRANSPORT IN POLAND AFTER THE ACCESSION TO THE EUROPEAN UNION

Summary

Road transport is a rapidly developing mode of transport. Ecological vehicles, logistics approach, and intelligent transport systems assist carriers in complying with the increase of regulations of European Union. Commercial transport is an alternative for own account transport, but also can be used complementarily.

Decreasing importance of transport for own account can be observed over the years. The share of commercial and own account transport in Poland at the end of 2013 shapes up, respectively, at 55% and 45%. A trend of decreasing share of transport for own account in meeting the transport needs, and the dynamic growth of the share of transport for hire or reward can be noticed.

Keywords: economic transport, road transport

Translated by Agnieszka Gozdek