

Paweł Lesiak

Funkcjonowanie systemu transportu lądowego w branży transportowo-spedycyjnej w Polsce w warunkach integracji europejskiej

International Journal of Management and Economics 24, 142-158

2008

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

Paweł Lesiak

Instytut Handlu Zagranicznego i Studiów Europejskich

Funkcjonowanie systemu transportu lądowego w branży transportowo-logistycznej w Polsce w warunkach integracji europejskiej

Wstęp

Przystąpienie naszego kraju do UE w 2004 r. jeszcze wyraźniej niż w latach 90. ubiegłego wieku zmieniło handlowe i prawne uwarunkowania prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie usług związanych z szeroko pojętą branżą transportowo-logistyczną (TSL). Było to szczególnie widoczne w transporcie międzynarodowym – już w pierwszym dniu członkostwa zniesiono uciążliwe kontrole celne pojazdów ciężarowych przewożących towary między Polską a sąsiednimi państwami UE, a w grudniu 2007 r., po przystąpieniu naszego kraju do strefy Schengen – kontrole paszportowe. Liberalizacja świadczenia usług transportowych (z pewnymi ograniczeniami, głównie w obszarze przewozów kabotażowych) i przepływu siły roboczej (np. kierowców zawodowych), to dalsze elementy integracji polskiego transportu i całej branży TSL z unijnym systemem gospodarczym.

Rozpatrując oddzielnie poszczególne segmenty branży TSL można powiedzieć, że to głównie transport (i to przede wszystkim drogowy ładunków) od początku naszej integracji z UE stał się miernikiem zaawansowania i jakości powiązań gospodarczych Polski z państwami Unii w ramach tzw. wewnętrznego rynku. Transport jest od początku nie tylko przedmiotem działań integracyjnych (*vide* chociażby harmonizacja strukturalna transportu, liberalizacja rynku transportowego), ale także narzędziem osiągnięcia postępu w integracji w innych sferach życia gospodarczego i społecznego. Ta szczególna rola transportu rodzi konieczność ciągłego monitorowania stanu systemu transportowego i kierunków jego rozwoju w ramach zmieniających się struktur i powiązań funkcjonalnych branży TSL z resztą gospodarki (przemysłem i handlem) Polski i innych krajów UE.

Celem niniejszego opracowania jest analiza stanu i zarysowanie perspektyw rozwoju systemu transportowego w Polsce jako strukturalnego i funkcjonalnego elementu branży TSL, w sferze przewozów ładunków lądowymi gałęziami transportu (transportem samochodowym i kolejowym) w warunkach integracji europejskiej.

W części pierwszej opracowania scharakteryzowano pojęcie branży TSL, a także pojęcie systemu transportowego jako podsystemu logistyki i tym samym elementu branży TSL. W części drugiej przedstawiono implikacje wspólnej polityki transportowej

UE (WPT) dla warunków rozwoju lądowych gałęzi transportu w Polsce. Część trzecia stanowi ilościową i jakościową charakterystykę obecnego rozwoju systemu transportowego w sferze będącej przedmiotem analizy tegoż opracowania, zakończenie zaś zawiera próbę zwięzłej oceny polskiego systemu transportowego pod kątem zdolności dostosowawczych przewoźników do rosnącej konkurencji na integrującym się wewnętrznym rynku transportowym UE.

Rozważania oparte zostały na analizie: danych statystycznych (głównie GUS i Eurostat), literatury przedmiotu, opracowań różnych instytucji (m.in. ITS, NIK, ZMPD, BOTM) oraz wywiadach przeprowadzonych przez autora z przedstawicielami firm i organizacji transportowych.

Pojęcie branży TSL i systemu transportowego

Pojęcie „branża TSL” jest tworem nowym, który rozpowszechnił się w polskiej literaturze ekonomicznej w latach 90. XX w. W literaturze niemieckojęzycznej używa się podobnego określenia – „*die TUL-Branche*”. Określenie to oznacza przy tym branżę transportu, przeladunku i składowania (niem. *Transport, Umschlag und Lagerung*). W literaturze anglojęzycznej z kolei występuje raczej tylko określenie „*Logistics sector*”. Można przypuszczać, że złożone z trzech elementów pojęcie branża TSL (i odpowiednio: rynek TSL, usługi TSL) jest wynikiem niemożności upowszechnienia się w Polsce jednej (a przynajmniej – spójnej) interpretacji pojęcia logistyka i określenia granic pojęciowych między „transportem” i „spedycją” a „logistyką”.

Brak powszechnie akceptowanej definicji logistyki wynika z różnych przyczyn. Logistyka nie doczekała się jeszcze własnej legalnej definicji i odrębnych regulacji prawnych. Choć w niektórych aktach prawnych (np. rozporządzeniach Ministra Obrony Narodowej, ustawie Prawo pocztowe) wymienia się pojęcia „logistyka”, czy „usługi logistyczne”, to jednak bez podawania ich precyzyjnej definicji. Podobna sytuacja *nota bene* występuje w systemach prawnych innych państw UE.

Spedycja i transport mają swoje odrębne i stosunkowo obszerne regulacje prawne. Spedycja jest określona poprzez „umowę spedycji” w ustawie kodeks cywilny, zaś prowadzenie działalności przewoźników z różnych gałęzi transportu regulowane jest w kilku „gałęziowych” aktach prawnych rangi ustaw.

Warto zauważyć, że ustawodawca określił pojęcie przewoźnika (np. przewoźnika drogowego – ustawa o transporcie drogowym z 6.09.2001 r., art. 4 ust. 15), nie określił zaś pojęcia spedytora. W polskim prawodawstwie w ogóle nie występuje też legalne pojęcie „operatora logistycznego”, choć coraz więcej firm z powodów marketingowych takim mianem pragnie być określanym.

W przypadku Polski problemy związane z określeniem branży TSL zostały powiększone w lipcu 2007 r. o problemy natury administracyjno-prawnej, związane z wejściem w życie zapisu w ustawie o transporcie drogowym dotyczącego przedsiębiorców pro-

wadzących „działalność gospodarczą w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy”. Wprowadziło to zamieszanie na rynku transportowo-spedycyjnym, gdyż nowe brzmienie ustawy może (ale wcale nie musi – z powodu braku jednoznacznych przepisów wykonawczych do ustawy) obejmować skutkami prawnymi zarówno spedytorów pośredniczących w procesie pozyskiwania zleceń transportowych, jak i przewoźników, którzy odstępują zlecenia transportowe partnerskim firmom. W konsekwencji obie grupy podmiotów muszą spełniać dodatkowe wymogi formalne w celu uzyskania odpowiedniej licencji zawodowej.

Uwarunkowania statystyczno-prawne funkcjonowania transportu, spedycji i logistyki nie pozostają bez wpływu na badania naukowe nad branżą. Przykładowo niemożliwe jest zidentyfikowanie wszystkich podmiotów prowadzących działalność gospodarczą w tzw. branży TSL – i co się z tym wiąże – dokładne określenie liczby przedsiębiorstw tworzących tę branżę, wielkości jej obrotów, rentowności itp. Polska nauka nie tylko nie potrafiła – jak na razie – rozwiązać tych problemów, ale co gorsza – nierzadko je powiększa. Mnożone są bowiem na konferencjach naukowych kolejne „podejścia do problemu”, powstają kolejne definicje logistyki, operatora logistycznego, łańcucha dostaw; nie maleją rozbieżności dotyczące relacji między spedycją a logistyką oraz logistyką a łańcuchem dostaw czy odróżniania przewozów multimodalnych od kombinowanych.

Na szczęście od lat 90. XX w. dwa niezależne ośrodki badawcze – Zakład Transportu Międzynarodowego i Logistyki z SGH¹ oraz grupa badawcza Data Group Consulting – próbują poprzez badania i publikacje „rankingów” lepiej rozpoznać branżę TSL. Jednak za małą skalą badań ankietowych i wymienione powyżej problemy metodologiczne powodują, że obu ośrodkom badawczym nie udało się osiągnąć w pełni satysfakcjonujących efektów².

Podobnie należy ocenić badania Głównego Urzędu Statystycznego. Od początku XXI w. GUS zawęził z powodów finansowych zasięg swoich badań nad przewoźnikami drogowymi przeprowadzanych „metodą pełną” do firm zatrudniających powyżej 9 osób (w latach 90. badano przewoźników zatrudniających powyżej 5 osób), tym samym pozostawiając niedokładnie zbadaną (prowadzone są jeszcze badania wrywkowe) grupę podmiotów, które wykonują większość przewozów drogowych ładunków w Polsce (ok. 3/4, biorąc pod uwagę tonaż ładunków).

W porównaniu międzynarodowym, pod względem stopnia rozpoznania branży TSL Polska nie wypada najlepiej. Już pobieżna lektura opracowań statystycznych Urzędu Statystycznego UE Eurostat pozwala dostrzec, że Polska należy do tych nielicznych krajów UE, na których temat brakuje najwięcej informacji statystycznych z zakresu transportu.

W niniejszym opracowaniu oparto się głównie na danych statystycznych GUS i Eurostat, i tym samym na metodologii zbierania i klasyfikacji danych statystycznych obu urzędów. Należy podkreślić, że dane pochodzące z GUS powinny, zgodnie z prawem wspólnotowym dotyczącym statystyk urzędowych, opierać się na takiej samej metodologii jak dane Eurostat, tj. na metodologii Europejskiej Klasyfikacji Działalności³.

Branża TSL jest powiązana z resztą gospodarki m.in. poprzez system transportowy, który stanowi – zdaniem autora – jeden z podsystemów logistyki. Pojęcie „systemu transportowego” jest dość powszechnie używane, nie ma natomiast pełnej zgodności co do jego treści. I tak I. Tarski przyjmował, że „system transportowy to całokształt powiązań istniejących pomiędzy wszystkimi gałęziami transportu pracującymi na pewnym obszarze z jednej strony oraz powiązań pomiędzy transportem a innymi działami i gałęziami gospodarki narodowej⁴ z drugiej”⁵. Takie rozumienie systemu transportowego wiernie oddaje rzeczywistość gospodarczą. Rozwinięcia wymaga tylko określenie „powiązania z otoczeniem”. Więcej światła rzucił na ten aspekt J. Burnewicz, według którego system transportowy to: „uporządkowana całość wyodrębniona z otoczenia na podstawie charakteru i siły wewnętrznych powiązań, składająca się z elementów materialnych (infrastruktury, taboru), zasad i funkcji działania, układu zasilania i regulacji, struktur organizacyjno-prawnych, posiadająca nadrzędny cel działania”⁶.

Godny uwagi jest sposób postrzegania funkcji i powiązania systemu transportowego z otoczeniem przez M. Ciesielskiego. Uważa on, iż „transport w całości stanowi element infrastruktury społeczno-gospodarczej, rozumianej jako wyodrębniona część systemu społeczno-gospodarczego. Infrastruktura ta obejmuje transport, łączność, energetykę wodną, gospodarkę i ochronę środowiska naturalnego, określane łącznie jako infrastruktura gospodarcza oraz naukę, oświatę, opiekę społeczną i zdrowotną, kulturę i rekreację, określane mianem infrastruktury społecznej”⁷.

Upraszczając można więc powiedzieć, że system transportowy składa się z szeregu podsystemów (por. I. Tarski⁸), lub inaczej – rodzajów i gałęzi transportu (por. W. Januszkiewicz⁹). Ze względu na cel opracowania, jak i powszechność stosowania, najbardziej pragmatyczne rozumienie systemu transportowego wydaje się prezentować W. Januszkiewicz. Uważa on, że na system transportowy składa się sześć gałęzi transportu¹⁰. Między tymi gałęziami występują – jego zdaniem – zarówno zależności substytucyjnej, jak i komplementarności, czego najbardziej charakterystycznym przykładem są np. przewozy kombinowane szynowo-drogowe¹¹. Niniejsza praca poświęcona została dwóm lądowym gałęziom transportu (transportowi drogowemu i kolejowemu), do czego została ograniczona dalsza analiza.

W Polsce system transportowy został w latach 90. XX w. zupełnie zmieniony pod względem organizacyjnym (odejście od bezpośredniego nadzoru państwa nad działalnością transportową), prawnym i funkcjonalnym. Zmiana funkcji związana była ze zmianą zapotrzebowania na usługi transportowe, która z kolei była wynikiem (niezwykle żywołowych) przemian w gospodarce narodowej i międzynarodowej wymianie towarowej Polski. Obecnie system transportowy naszego kraju jest dalej przekształcany przez państwo w celu dostosowania go do pełnej integracji z systemem transportowym UE. Ze względu na nasze zobowiązania natury prawno-traktatowej względem Wspólnoty Europejskiej przekształcenia te muszą mniej lub bardziej (w zależności od rodzaju dokumentu/regulacji wspólnotowej: Biała Księga, dyrektywa, rozporządzenie, decyzja) uwzględniać zasady Wspólnej Polityki Transportowej UE.

Implikacje polityki UE dla funkcjonowania polskiego transportu lądowego ładunków

Głównym celem Wspólnotowej Polityki Transportowej UE jest zapewnienie wolnej i uczciwej konkurencji (ang. *free and fair competition*). Taka „zdrowa” konkurencja ma z założenia prowadzić w prostej linii do wzrostu wydajności branży transportowej. Dwoma podstawowymi środkami służącymi do osiągnięcia tego celu są liberalizacja rynków przewozowych oraz harmonizacja strukturalna (równoważenie/ujednolicanie warunków konkurencji).

W ramach liberalizacji rynków przewozowych mamy do czynienia z:

- liberalizacją dostępu do rynku i zawodu
- swobodą wyboru przewoźnika i środka transportu
- równym dla wszystkich uczestników rynku dostępem do infrastruktury transportu
- swobodą zawierania i kształtowania umów przewozowych (np. poprzez odrzucenie cen regulowanych, przymusu taryfowego).

Z kolei w przypadku harmonizacji strukturalnej mamy do czynienia ze zrównaniem warunków działalności (i konkurowania) firm transportowych na obszarze UE pod względem: obciążeń podatkowych (harmonizacja podatkowa), warunków pracy (harmonizacja socjalna) oraz warunków technicznych środków transportu i infrastruktury (harmonizacja techniczna).

W odniesieniu do **harmonizacji podatkowej** należy zwrócić uwagę na fakt, iż w Unii istnieje jeszcze wiele różnic pomiędzy poszczególnymi krajami. Różnice dotyczą podatku: dochodowego od przedsiębiorstw (podatek CIT) i osób fizycznych (podatek PIT), od towarów i usług (podatek VAT), akcyzowego, od posiadania środków transportu.

W przypadku podatku VAT, który wpływa bezpośrednio na cenę paliwa¹², mamy do czynienia także z opodatkowaniem usług transportowych według różnych stawek w różnych państwach Unii, co w praktyce prowadzi nierzadko do problemów ze stosowaniem właściwych stawek w złożonych międzynarodowych operacjach przewozowych. W Polsce podatek VAT został wprowadzony przez tę samą ustawę, co podatek akcyzowy i wynosi 22% w przypadku paliw, co należy uznać za stawkę stosunkowo wysoką w porównaniu z innymi państwami UE. Jedynie Szwecja i Dania mają stawkę wyższą o 3 punkty proc.

Interesujące jest, że niektóre rodzaje obciążeń podatkowych wbrew pozorom występują zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym. Jest tak chociażby w przypadku podatków pobieranych za paliwo – ponieważ znaczna część trakcji kolejowej wielu krajów (w tym Polski) nadal nie jest zelektryfikowana, przewoźnicy kolejowi wykorzystujący spalinowozy na równi z przewoźnikami samochodowymi płacą podatki zawarte w cenie oleju napędowego. Paradoksalnie więc polscy przewoźnicy kolejowi muszą tym samym „dokładać się” do Krajowego Funduszu Drogowego, choć wcale z dróg kołowych nie muszą korzystać. Sytuacja taka jest zdaniem przedstawicieli kolei niezgodna z duchem

polityki proekologicznej w transporcie, gdyż podatki paliwowe i opłaty za korzystanie z infrastruktury drogowej (ang. *road pricing*) mają być elementem oddziaływania na strukturę gałęziową rynku przewozowego – tzw. podatki ekologiczne (np. niemiecki podatek *Ökosteu*er).

Skoro mowa o opłatach drogowych, to warto nadmienić, że ze względu na liberalizację rynku usług transportowych celem UE nie jest stworzenie jednego centralnego systemu opłat za użytkowanie dróg kołowych czy kolejowych, lecz tylko ujednoczenie istniejących systemów narodowych i stworzenie jednolitych ogólnych warunków (ram) pobierania tych opłat na obszarze Unii¹³.

Trudności przy harmonizacji fiskalnej w transporcie są głównie spowodowane tym, iż system opodatkowania przewoźników jest integralną częścią systemu finansowego każdego państwa i przy tym jednym z głównych źródeł dochodów budżetowych. Podatki, które występują we wszystkich krajach członkowskich UE (akcyza, VAT, CIT), różnią się wysokością, a sam zestaw podatków specyficznych dla transportu samochodowego jest inny w każdym kraju. Jaskrawym przykładem jest podatek od środków transportu, który występuje w różnych wysokościach i formach, przy czym pod koniec lat 90. jego zróżnicowanie w UE nawet się powiększyło.

Brak pełnej harmonizacji obciążeń fiskalnych, które obok kosztów personelu determinują wielkość całkowitych kosztów przedsiębiorstw, wpływa w dużej mierze na opóźnianie procesu liberalizacji europejskiego rynku transportu samochodowego¹⁴.

Harmonizacja socjalna dotyczy przede wszystkim czasu pracy i spoczynku załóg pojazdów drogowych. W pewnym stopniu można ją rozszerzyć także o zasady zatrudniania kierowców (problem samozatrudniania). Jeśli chodzi o czas pracy kierowców, to polskie przepisy – idąc w ślad za regulacjami WE – stają się coraz bardziej restrykcyjne. Ostatnie znaczące zaostrzenie przepisów w tej mierze nastąpiło w kwietniu 2007 r. Nie dość, że trendem jest skracanie czasu pracy kierowców przez prawodawcę, to na dodatek od 2006 r. wszystkie nowo rejestrowane pojazdy powyżej 3,5 tony DMC muszą być wyposażane w cyfrowe urządzenia rejestrujące czas pracy kierowcy. Tzw. tachografy cyfrowe pozwalają na o wiele skuteczniejszą egzekucję prawa, co w połączeniu ze wzrostem liczby kontroli drogowych i liczby inspektorów transportu drogowego (w 2008 r. ich liczba ma się podwoić do 600) powoduje, że w polskich firmach przewozowych coraz szybciej rosną koszty osobowe¹⁵.

W przypadku transportu kolejowego podobne regulacje są dopiero wdrażane, co świadczy o zapóźnieniu w rozwoju wspólnotowych rozwiązań prawnych dla tej gałęzi transportu. Jest to także wyrazem braku interoperacyjności europejskich kolei, które nie mogą wysyłać maszynistów razem z pociągami do sąsiednich krajów. Źródłem braku interoperacyjności w transporcie kolejowym są również niedostateczne ogólnoeuropejskie standardy techniczne (patrz niżej).

Harmonizacja techniczna dotyczy kilku różnych sfer: pojazdów, infrastruktury, paliwa, zasad ruchu drogowego. W kwestii ostatniego rodzaju harmonizacji transport samochodowy jest wyraźnie przed transportem kolejowym. O ile w transporcie

samochodowym już w latach 50. XX w. udało się ujednoczyć w Europie zasady ruchu (konwencje wiedeńskie), o tyle w transporcie kolejowym na tego typu rozwiązania trzeba jeszcze czekać. Prowadzi to więc w oczywisty sposób do zachwiania równowagi w przewozach międzynarodowych na korzyść transportu samochodowego, który bez przeszkód pokonuje granice między państwami UE. Znamienny jest fakt, że po poszerzeniu UE w 2004 r. na wielu trasach w EŚiW zaprzestano stosowania szynowo-drogowych przewozów kombinowanych, gdyż z powodu zniesienia granicznych kontroli celnych pociągi drogowe swobodnie zaczęły przekraczać granice państwowe, zaś pociągi kolejowe nadal muszą stać na granicach¹⁶.

Niestety transport samochodowy w Polsce nie jest zupełnie wolny od problemów technicznych. Z jednej strony polskie przedsiębiorstwa transportu krajowego wciąż wykorzystują raczej stare pojazdy (wyjątek stanowią przedsiębiorstwa transportu międzynarodowego), z drugiej zaś Polska musi do 2010 r. (zgodnie z Traktatem akcesyjnym) dostosować sieć dróg kołowych do standardów technicznych UE (dyrektywa Rady 96/53WE). Do tego czasu w Polsce nie będą dopuszczone do ruchu pojazdy ciężarowe o nacisku na oś 115 kN, co jest normą w UE. Bez przeszkód (tj. bez specjalnych zezwoleń) po naszych drogach poruszać się mogą jedynie pojazdy, których osie nie przekraczają nacisku 80 kN. Wymogom dyrektywy Rady 96/53 odpowiada w Polsce zaledwie 1% dróg (*sic*), z kolei naciskowi 100 kN na oś może sprostać 6–8% dróg. Ponieważ do czasu modernizacji dróg (chodzi przynajmniej o 4,5 tys. km dróg dla ruchu międzynarodowego) nie może być zmian legislacyjnych w tej dziedzinie, Polska wystąpiła w swoim stanowisku w ramach negocjacji o członkostwo RP w UE w obszarze XI „Polityka transportowa” w odniesieniu do towarowego transportu samochodowego o jedyny okres przejściowy właśnie w kwestii dostosowania naszego prawa do wymogów dyrektywy Rady 96/53 (tzw. „dyrektywa naciskowa”). W okresie tym nieprzekroczenie limitu nacisku 80 kN na jedną oś może zapewnić jedynie dopuszczenie do ruchu pojazdów 6-osiowych, przy określonej „dyrektywą naciskową” dopuszczalnej masie całkowitej pojazdu 44 ton. Dostosowanie polskich norm regulujących obciążenia dróg kołowych do norm UE jest bardzo ważne także dla zwiększenia stopnia wykorzystania ładowności pojazdów wykorzystywanych przez polskich przewoźników, którzy przecież większość taboru sprowadzają z krajów UE.

Choć harmonizacja strukturalna jest bardzo pożyteczna np. z punktu widzenia zapewnienia interoperacyjności transportu, to niesie ona ze sobą też pewne niebezpieczeństwo natury gospodarczej. Harmonizacja, likwidując naturalnie istniejące bezwzględne i komparatywne różnice w wyposażeniu poszczególnych krajów w czynniki produkcji usług transportowych, zmniejsza bodźce do wymiany tychże usług. W konsekwencji oznacza to likwidację możliwości alokacji środków produkcji i kapitału w tych krajach, w których wykonywanie transportu jest najbardziej efektywne z punktu widzenia gospodarki całej Wspólnoty. Można więc powiedzieć, że ograniczanie konkurencji na rynkach narodowych do czasu osiągnięcia stanu pełnej harmonizacji (np. poprzez wydłużanie okresów przejściowych na wykonywanie przewozów kabotażowych), spo-

walnia rozwój gospodarki Unii i jest przejawem marnotrawstwa zasobów, w tym zasobów naturalnych; w przypadku transportu samochodowego opóźnienie liberalizacji rynku przewozów kabotażowych prowadzi do zwiększenia ilości pustych przebiegów, a tym samym do wzrostu kongestii, strat czasu, większego zużycia paliwa, *ergo* – do organizacyjnie i technicznie nieuzasadnionego zatruwania środowiska naturalnego.

Ilościowa i jakościowa charakterystyka rozwoju systemu transportu lądowego ładunków w Polsce

Zasadniczym elementem systemu transportowego są przedsiębiorstwa transportowe, spedycyjne i logistyczne. Mimo że w literaturze przedmiotu istnieją duże różnice zdań co do zakresu pojęciowego transportu, spedycji i logistyki, to z powodu praktycznych trudności klasyfikacyjnych i statystycznych coraz powszechniej określa się wymienione grupy podmiotów wspólnym mianem branży TSL¹⁷.

Przyjmuje się, że udział całej branży TSL w światowym PKB wynosi 13,8% (5,4 bln euro; dane z 2002 r.)¹⁸. Wydatki na logistykę¹⁹ w Europie i Ameryce Północnej kształtują się na poziomie około 1 bln euro rocznie w każdym z tych regionów²⁰. Koszty logistyki stanowią w Europie średnio 10–15% kosztów wytworzenia produktów finalnych, w czym zasadniczy udział mają koszty transportu i magazynowania²¹.

W największej europejskiej gospodarce – w Niemczech – wydatki na logistykę sięgały w 2001 r. 150 mld euro (7,2% PKB), z czego ok. 52 mld euro przypadło na transport drogowy ładunków (2,5% PKB)²². Szacuje się, że w 2007 r. wydatki na logistykę w tym kraju wzrosły do ok. 170 mld euro²³, zaś osób pracujących w branży logistycznej było 2,6 mln²⁴.

Według szacunków²⁵ w Polsce rynek transportowy, mierzony wielkością przychodów ze sprzedaży usług był wart w roku 2005 ok. 88,8 mld zł (ok. 9% PKB)²⁶. W latach 2000–2005 rósł on dynamicznie w tempie około 10% średniorocznie²⁷. Z kolei wielkość przychodów ze sprzedaży usług na rynku transportu drogowego ładunków w naszym kraju stanowi ok. 3,6% PKB (2004 r.), co umiejscawia Polskę na siódmym miejscu wśród państw UE-25 (za: Grecją, Czechami, Litwą, Słowenią, Węgrami i Łotwą, a przed takimi jak: Holandia – 3,2%, Francja – 2,1% czy Niemcy – 1,1%)²⁸. W podobnym porównaniu międzynarodowym w odniesieniu do transportu kolejowego (towarowego i pasażerskiego łącznie) Polska zajmuje pierwsze miejsce. Trzeba jednak zaznaczyć, że wkład transportu kolejowego do PKB jest wyraźnie mniejszy niż transportu samochodowego i w przypadku naszego kraju wynosi zaledwie ok. 1,5%²⁹.

W branży TSL w UE-25 zatrudnionych było w 2004 r. ok. 8,2 mln osób (ok. 5% zatrudnionych ogółem). 64% z nich pracowało w transporcie lądowym (drogowym, kolejowym, wodnym śródlądowym), 2% w morskim, 5% w lotniczym, zaś 29% w branżach pomocniczych (tj. w sferze usług handlingowych, pośrednictwa transportowego czy składowania towarów)³⁰. Po ostatnim poszerzeniu UE (dane dla UE-27 za rok 2006³¹)

zatrudnienie w omawianej branży wzrosło do 8,8 mln osób, zaś jego struktura gałęziowa nie zmieniła się prawie wcale w porównaniu z rokiem 2004.

W Polsce w branży transportowej zatrudnionych było w 2004 r. prawie 567 tys. osób³² (ok. 6% zatrudnionych ogółem), z czego najwięcej (ponad 1/3) w transporcie drogowym ładunków³³. Jednak największym pracodawcą wśród poszczególnych przedsiębiorstw transportowych pozostają nadal przedsiębiorstwa tworzące grupę kapitałową PKP.

Jak widać z przytoczonych danych, w kształtowaniu większości wskaźników ekonomicznych transport ma znaczny, często 10-procentowy udział. Pod tym względem polski transport nie odbiega zasadniczo od wyników odnotowywanych w systemach transportowych krajów starej „Piętnastki”. Co ciekawe, okazuje się, że pomimo forsowania przez Komisję Europejską idei decouplingu (osłabienia więzi między transportem a rozwojem gospodarczym), w UE w latach 1995–2004 roczny wzrost transportu towarowego (mierzonego pracą przewozową³⁴) przewyższał wzrost gospodarczy (wyrażany przez PKB) w stosunku 2,8% do 2,3%³⁵. Ponieważ od kilku lat PKB w Polsce rośnie szybciej niż w wielu innych państwach Wspólnoty, należy oczekiwać, że w ślad za tym powinna wzrastać aktywność polskich przewoźników i ich rola w europejskim systemie transportowym. Prezentowane poniżej dane zdają się potwierdzać to przypuszczenie.

Pod względem wielkości przewozów polski transport należy do europejskiej czołówki. Praca przewozowa polskich przewoźników samochodowych w 2006 r. (równa 6% pracy przewozowej w całym transporcie samochodowym UE-25) lokowała nasz kraj na szóstej pozycji wśród 25 krajów UE, za Niemcami, Hiszpanią, Włochami, Francją i Wielką Brytanią³⁶. W przewozach międzynarodowych Polska ma jeszcze większy, bo blisko 10-procentowy udział i znajduje się na czwartej pozycji, tylko za Niemcami, Hiszpanią i Niderlandami³⁷.

W kontekście międzynarodowych przewozów samochodowych nie można nie wspomnieć o jednym z najbardziej konkurencyjnych segmentów – kabotażu wewnątrzunijnym, w którym polskie przedsiębiorstwa odgrywają kluczową rolę. Kabotaż wewnątrzunijny (zwany też dużym kabotażem, przewozami *cross-trade* lub opisowo – przewozami między krajami trzecimi) oznacza przewozy mające miejsce wtedy, gdy przewożone są ładunki z kraju A do kraju B przez przewoźnika z siedzibą w kraju C. Ten rodzaj przewozów polscy przewoźnicy mogą wykonywać bez specjalnych zezwoleń zagranicznych dopiero od momentu naszej akcesji do UE. Już w następnym roku po akcesji polskie firmy przewozowe wykonały w przewozach kabotażowych wewnątrzunijnych największą pracę przewozową (10,6 mld tkm) spośród wszystkich przewoźników w Europie, spychając na drugie miejsce długoletnich liderów rynku – firmy holenderskie (9,8 mld tkm)³⁸. Ponieważ kabotaż wewnątrzunijny jest bardzo lukratywną działalnością gospodarczą, osiągnięcie polskich przewoźników jest godne podkreślenia i świadczy jednocześnie o dużych umiejętnościach akomodacji naszych menedżerów transportu i spedytorów do niezwykle trudnych warunków konkurencji w Europie Zachodniej. Poziom przewozów ładunków wyrażony w pracy przewozowej lokuje polskich przewoźników kolejowych na drugim miejscu wśród krajów UE-25 (po Niemczech, a przed

Francją) i stanowi ok. 13% w ogólnych przewozach w UE³⁹. W zakresie transportu międzynarodowego koleje polskie z udziałem 8-procentowym zajmują trzecie miejsce po Niemczech i Łotwie⁴⁰.

Jeśli chodzi o relacje między obiema gałęziami w polskim systemie transportowym, to można stwierdzić, że po okresie wyraźnej substytucji transportu kolejowego przez samochodowy w latach 90. XX w., od kilku lat coraz wyraźniejsza staje się komplementarność dotychczasowych konkurentów w przewozach lądowych. Mniej więcej od roku 2002 relacje procentowe między transportem kolejowym a samochodowym w przewozach krajowych pozostają na niezmiennym poziomie w przypadku tonażu ładunków. W przypadku pracy przewozowej transport samochodowy wprawdzie zyskuje procentowo na znaczeniu, ale nie kosztem transportu kolejowego, lecz morskiego.

Z powodu braku od 2004 r. dokładnych danych statystycznych na temat tonażu przewozów towarów polskiego handlu zagranicznego można jedynie przypuszczać, że w przewozach międzynarodowych, zgodnie z tendencją sprzed roku 2004 oraz z powodu zniesienia granic celnych między Polską a innymi krajami Unii, transport drogowy stopniowo wypiera transport kolejowy.

W sumie należy jednak potwierdzić postawioną powyżej tezę, że przewoźnicy obu gałęzi znaleźli naturalne dla siebie segmenty rynku i zamiast konkurować ze sobą (jak w procesie substytucji), zaczynają powoli szukać możliwości współpracy, np. w przewozach kombinowanych. Ten najbardziej jaskrawy przejaw komplementarności w transporcie jak na razie jednak nie spełnia oczekiwań. Z danych GUS za rok 2006 wynika, że liczba nadwozi samochodowych przewiezionych transportem kolejowym była o 46,4% mniejsza niż w roku 2005, podobnie jak liczba przewiezionych naczepek ciężarowych⁴¹. Zwiększeniu uległy jedynie przewozy kolejowe kontenerów, z których wszelako tylko część stanowiła element przewozów szynowo-drogowych.

O rezygnacji kolei z konkurowania za wszelką cenę z przewoźnikami samochodowymi w Polsce świadczy fakt wycofywania się operatorów kolejowych z obsługi rozproszonych przestrzennie podaży ładunków drobnicowych na rzecz skonsolidowanych ładunków masowych i jednorodnych skonteneryzowanych ładunków drobnicowych. Wyrazem tego jest chociażby zmniejszanie liczby punktów ładunkowych na sieci kolejowej – na początku lat 90. punktów takich (stacji kolejowych) było ok. 10 tys., zaś w roku 2006 już tylko 1507, z czego 364 stanowiły stacje węzłowe⁴².

Zakończenie

Najsilniejszym składnikiem polskiego systemu transportowego i zarazem polskiej branży TSL są prawdopodobnie przedsiębiorcy transportu samochodowego. Obserwacje rynku i bezpośrednie kontakty z przedstawicielami branży TSL skłaniają autora do stwierdzenia, że działalność w branży TSL (w tym wykonywanie przewozów) ciągle cieszy się dużą popularnością w naszym kraju, pomimo że przez wiele lat w branży do-

minowały głosy niezadowolenia, a firmy przewozowe i spedycyjne faktycznie borykały się i nadal borykają z licznymi, często niespotykanymi gdzie indziej problemami. Wystarczy wspomnieć, że w okresie 1993–2005 przewoźnikom drogowym udało się utrzymać wzrost kosztów wozokilometra w granicach 200%, pomimo że w tym czasie⁴³:

- podatek od środków transportu wzrósł 36-krotnie
- koszty pracy wrosły 6-krotnie
- cena oleju napędowego wzrosła ponad 4,5-krotnie⁴⁴
- ceny nowego taboru wrosły 2-krotnie (w okresie 1995–2005)
- stawki ubezpieczeń OC wrosły 5-krotnie (w okresie 1996–2005)
- wrosły jeszcze inne koszty, np. opłaty drogowe⁴⁵ czy opłaty administracyjne.

Rosnące obciążenia kosztami polskich firm z branży TSL nie są jedynie wynikiem rosnących kosztów paliwa i płac, inflacji czy realizacji zobowiązań w zakresie harmonizacji strukturalnej warunków konkurencji na rynku transportowym. Są one także efektem tzw. goldplatingu, czyli bardziej restrykcyjnych niż wymagane przez prawo wspólnotowe regulacji polskich w sferze prawa transportowego i szeroko pojętego prawa gospodarczego⁴⁶.

Do powyższych problemów branży TSL należy z pewnością zaliczyć utrudnienia wynikające z niedostosowania polskiej infrastruktury transportu do rosnącego poziomu ruchu drogowego i kolejowego. Pomimo że od kilku lat pracom remontowym poddawana jest co roku mniej więcej dziesiąta część dróg krajowych, stan polskiej infrastruktury drogowej nadal stanowi handicap polskiego transportu (polscy przewoźnicy drogowi np. dłużej stoją w zatorach niż wielu ich konkurentów z innych krajów Unii). Nie inaczej rzecz ma się w przypadku dróg kolejowych, gdzie dodatkowo mamy do czynienia z brakiem dostatecznej liczby terminali przeładunkowych i terminali do transportu kombinowanego. Nadzieją napawa fakt, że w Polsce coraz więcej środków przeznaczają się na rozwój i konserwację infrastruktury transportu w związku z możliwościami, jakie daje nam pomoc finansowa Unii i koniecznością przygotowania do mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012⁴⁷. Jednak w ostatnich latach akurat brak funduszy nie był głównym problemem rozwoju infrastruktury; wystarczy przypomnieć, że przed rokiem 2006 nie zawsze wykorzystywano fundusze gromadzone na koncie Krajowego Funduszu Drogowego. Głównymi problemami okazywały się: częste zmiany rządów i koncepcji budowy autostrad, problemy z wykupem gruntów i wreszcie – przedłużające się procedury przetargowe, co związane jest z nieprecyzyjnym prawem i pazernością (tudzież bezkarnością) firm ubiegających się o koncesje na wykonywanie robót.

Biorąc powyższe pod uwagę, należy nie tylko podziwiać determinację i zdolności menedżerskie rodzimych przedsiębiorców, ale trzeba także dążyć do obrony ich interesów wewnątrz kraju i za granicą.

Warto również rozważyć możliwość stworzenia „prawdziwych” polskich operatorów logistycznych w oparciu o będące jeszcze w rękę państwa duże podmioty z branży TSL. Chodzi tu np. o PKP Cargo SA czy Poczta Polska. Przykładem takiego specyficznego partnerstwa publiczno-prywatnego są Niemcy. W ramach i wokół dwóch największych

niemieckich firm z branży TSL – Deutsche Bahn AG i Deutsche Post AG – powstają od kilku lat jedne z największych na świecie holdingi transportowo-logistyczne, które mają być dopiero wtedy sprywatyzowane, gdy będą na tyle silne, aby sprostać konkurencji wolnorynkowej i pozostać pod kontrolą niemieckiego kapitału.

Przypisy

¹ Autor opracowania był w latach 90. pracownikiem tego Zakładu.

² Podstawowym zarzutem, jaki kierowany jest pod adresem obu ośrodków badawczych, jest za małe różnicowanie poszczególnych segmentów branży TSL. Np. zbyt często w tych samych statystykach umiejscawiano (i tym samym porównywano) firmy działające nawet na przeciwległych biegunach, jak np. PKP Cargo SA i firmy kurierskie.

³ EKD (NACE, Rev. 1), obowiązująca w statystyce urzędowej UE, została opublikowana w *Official Journal of the European Communities* (OJ) nr L 293 z 24.10.1990 r., ze zmianami opublikowanymi w OJ nr 83 z 3.04.1993 r. Obowiązywała ona w polskiej statystyce państwowej od 1.01.1994 r. do 31.12.1997 r., po czym została zastąpiona przez PKD, opartą jednak dalej na tej samej strukturze podziału działalności społeczno-gospodarczych. Do 31.12.1999 r. w użyciu pozostały obie klasyfikacje [patrz Rozporządzenie RM z 7.10.1997 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności].

⁴ I. Tarski posługiwał się jeszcze dawną nomenklaturą podziału działalności gospodarczych, sprzed wprowadzenia EKD i podziału na tzw. sekcje.

⁵ I. Tarski, *Struktura i organizacja transportu*, w: *Transport i spedycja międzynarodowa*, red. T. Szczepaniak, PWE, Warszawa 1985, s. 37.

⁶ *Ekonomika transportu*, red. J. Burnewicz, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1993, s. 178.

⁷ M. Ciesielski, A. Szudrowicz, *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000, s. 7.

⁸ Por.: I. Tarski, op.cit., s. 40.

⁹ *Transport i spedycja w handlu międzynarodowym*, red. W. Januszkiewicz, wyd. III, PWN, Warszawa 1986, s. 5.

¹⁰ W. Januszkiewicz, E. Synowiec, *Wspólna polityka transportowa i polityka ochrony środowiska*, w: *Unia Europejska*, t. I, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 2004 r., s. 245.

¹¹ Ibidem.

¹² Należy pamiętać, że firmy przewozowe mogą ubiegać się o zwrot tego podatku, co tym samym eliminuje go jako źródło powstawania nierówności między firmami z krajów o różnych systemach podatkowych.

¹³ M. Bąk, *Nowy system opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej w Europie. Wnioski dla Polski*, „Przegląd Komunikacyjny” 1999, nr 6.

¹⁴ Tak argumentują przynajmniej państwa takie jak Niemcy, które pragną odwiec w czasie „wystawienie” własnych przewoźników na działanie sił konkurencji rynkowej. W tym kontekście pojawia się np. pojęcie dumpingu podatkowego.

¹⁵ Coraz więcej firm wysyła na długie trasy podwójne załogi, gdyż w innym przypadku nie byłyby w stanie sprostać wymogom terminowości stawianym przez załadowców. Sytuację dramatycznie pogarsza zmniejszająca się liczba zawodowych kierowców w Polsce (coraz więcej kierowców pracuje za granicą, głównie na Wyspach Brytyjskich) oraz nasilająca się kongestia (zatłoczenie dróg).

¹⁶ Bezpostojowe przejazdy pojazdów ciężarowych przez granice oznaczają wymierne oszczędności dla przewoźników, a tym samym dla użytkowników transportu. Szacunkowo w latach 70. XX w. na przekroczenie jednej granicy wewnętrznej między krajami EWG kierowcy pojazdów ciężarowych potrzebowali średnio 4 godzin, co oznacza stratę 72 euro (przy założeniu, że godzinowy koszt pracy kierowcy wynosi 18 euro). Jeśli tę kwotę pomnoży się przez liczbę 54 mln jazd transgranicznych w roku, to uzyskujemy kwotę oszczędności rzędu 3,9 mld euro. Por. J. Burnewicz, Sektor samochodowy Unii Europejskiej, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005, s. 100.

¹⁷ Dla celów opracowania przyjęto, że transport i spedycja zawierają się w logistyce.

¹⁸ Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności, Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Komisja Europejska, Bruksela, 28.06.2006 r., s. 4.

¹⁹ W cytowanej publikacji, co nie należy do rzadkości w literaturze przedmiotu, wymiennie używano pojęć branża TSL, branża logistyczna czy logistyka.

²⁰ Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności, op.cit., s. 4.

²¹ Ibidem.

²² Marktbeobachtung Güterverkehr. Sonderbericht zum Strukturwandel im Guterkraftverkehrsgerbe, Bundesamt für Güterverkehr, s. 2–3.

²³ A. Merkel (kanclerz Niemiec), referat na konferencję „24. Deutscher Logistik-Kongress”, Berlin, 17–19.10.2007 r.

²⁴ r. Klinker, Effizienz – Verantwortung – Erfolg, referat na konferencję „24. Deutscher Logistik-Kongress”, ibidem.

²⁵ Jak stwierdzono w części 1, dokładne określenie wielkości branży nie jest możliwe z powodu niewystarczających danych statystycznych.

²⁶ B. Gorlewski, Analiza sektora transportowego na wybranych rynkach giełdowych, badania własne przeprowadzone w ramach Katedry Transportu – SGH, praca niepublikowana, Warszawa 2007.

²⁷ Ibidem.

²⁸ Obliczenia własne na podstawie: EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2006, Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, 2007.

²⁹ Ibidem.

³⁰ Ibidem.

³¹ EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2007/2008, Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, 2008.

³² Liczba osób faktycznie pracujących w transporcie może być wyższa, gdyż w wielu krajach UE (a zwłaszcza w Polsce) coraz powszechniejsza staje się praktyka wymawiania przez pracodawców stosunku pracy i zatrudniania byłych pracowników (np. kierowców) na zasadzie umów zlecenia.

³³ Obliczenia własne na podstawie: EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2006, op.cit.

³⁴ W dalszej części opracowania wykorzystano do przedstawiania wielkości przewozów przede wszystkim pracę przewozową wyrażaną w tkm (tonokilometry). Pomimo że bardziej miarodajne byłyby analizy uwzględniające także masę przewożonych ładunków, to ze względu na brak odpowiednich zestawień statystycznych w ujęciu międzynarodowym (Eurostat opiera statystyki głównie na pracy przewozowej) autor był zmuszony zawęzić analizę do jednego wskaźnika.

³⁵ Fur ein mobiles Europa. Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001, Europäische Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr, Europäische Gemeinschaften 2006, s. 10.

³⁶ Transport – wyniki działalności w 2006 r., GUS, Warszawa 2007, s. 52.

³⁷ Ibidem.

³⁸ S. Pasi, Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1999–2005, „Statistik kurz gefasst – Verkehr” 2007, nr 27, Eurostat 2007, s. 1 i 5.

³⁹ Transport – wyniki działalności w 2006 r., op.cit., s. 48.

⁴⁰ Ibidem.

⁴¹ Ibidem, s. 49.

⁴² Ibidem, s. 48.

⁴³ E. Menes, Instrumenty i efekty liberalizacji na rynku usług przewozów samochodowych ładunków, „Transport Samochodowy” 2006, nr 3, s. 14.

⁴⁴ Rekordowe ceny oleju napędowego doprowadziły wiosną 2008 r. do protestów przewoźników drogowych w wielu krajach UE. W Polsce protesty przewoźników obawiających się o swoją egzystencję (nie tylko z powodu gwałtownie rosnących cen paliwa, ale także w związku z przedłużającymi się odprawami na naszej wschodniej granicy), nie były wprawdzie tak silne, jak w Wlk. Brytanii czy Hiszpanii, ale doprowadziły do pewnej konsolidacji środowiska transportowców, które od lat cierpi z powodu braku silnej i solidarnej reprezentacji w samorządzie gospodarczym; w kwietniu 2008 r. w Białowieży przedstawiciele sześciu stowarzyszeń przewoźników drogowych zawiązali „Unię Stowarzyszeń Autonomicznych – Porozumienie Białowieskie”.

⁴⁵ Koszty związane z opłatami za korzystanie z infrastruktury drogowej mogą w najbliższych latach wielokrotnie wzrosnąć w związku z rządowymi planami zastąpienia dotychczasowego systemu opłat okresowych („winiety”) systemem opłat pobieranych za długość przejechanej drogi („kilometrówka”).

⁴⁶ P. Lesiak, Zagrożenia dla polskiej gospodarki w przypadku nierozwiązania najpilniejszych problemów branży TSL, referat na konferencję „IX Kongres Spedytorów – Bariery konkurencyjności polskich firm TSL w Unii Europejskiej i działanie w sytuacjach kryzysowych”, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Pułtusk, 6.05.2008 r.

⁴⁷ Zgodnie z uchwałą w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą Program budowy dróg krajowych na lata 2008–2012, przedłożoną Radzie Ministrów przez ministra transportu we wrześniu 2007 r., do 2012 r. środki przeznaczone na rozwój infrastruktury drogowej i inne inwestycje infrastrukturalne wyniosć mają 121 mld zł. Najważniejsze inwestycje mają obejmować zakończenie do 2010 r. budowy autostrady A-1 oraz – w dalszej perspektywie – autostrad A-2 i A-4. Do priorytetów Programu zaliczono również budowę dróg ekspresowych Północ–Południe (S-19 i S-3) oraz inwestycje związane z organizacją mistrzostw Europy w piłce nożnej EURO 2012. Źródło: Kancelaria Prezesa Rady Ministrów – Centrum Informacyjne Rządu, 25.09.2007 r.

Bibliografia

- Bąk M., Nowy system opłat za użytkowanie infrastruktury drogowej w Europie. Wnioski dla Polski, „Przegląd Komunikacyjny” 1999, nr 6.
- Burnewicz J., Sektor samochodowy Unii Europejskiej, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005.
- Ciesielski M., Szudrowicz A., *Ekonomika transportu*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2000.
- Ekonomika transportu*, red. J. Burnewicz, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1993.
- EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2006, European Commission – Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, 2007.
- EU energy and transport in figures. Statistical pocketbook 2007/2008, European Commission – Directorate-General for Energy and Transport in co-operation with Eurostat, 2008.
- Für ein mobiles Europa. Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent. Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001. Europäische Kommission – Generaldirektion Energie und Verkehr, Europäische Gemeinschaften 2006.
- Januskiewicz W., Synowiec E., Wspólna polityka transportowa i polityka ochrony środowiska, w: Unia Europejska, t. I, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 2004 r.
- Lesiak P., Zagrożenia dla polskiej gospodarki w przypadku nierozwiązania najpilniejszych problemów branży TSL, referat na konferencję „IX Kongres Spedytorów – Bariery konkurencyjności polskich firm TSL w Unii Europejskiej i działanie w sytuacjach kryzysowych”, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Pułtusk, 6.05.2008 r.
- Marktbeobachtung Güterverkehr. Sonderbericht zum Strukturwandel im Güterkraftverkehrsgewerbe, Bundesamt für Güterverkehr.
- Menes E., Instrumenty i efekty liberalizacji na rynku usług przewozów samochodowych ładunków, „Transport Samochodowy” 2006, nr 3.
- Pasi S., Entwicklung des Güterkraftverkehrs 1999–2005, w: „Statistik kurz gefasst – Verkehr” 2007, nr 27, Eurostat 2007.
- Transport – wyniki działalności w 2006 r., GUS, Warszawa 2007.
- Transport i spedycja międzynarodowa, red. T. Szczepaniak, PWE, Warszawa 1985.
- Transport i spedycja w handlu międzynarodowym, red. W. Januskiewicz, wyd. III, PWN, Warszawa 1986.

The Inland Transport System Performance in the Transport-Forwarding-Logistics Industry in Poland under Conditions of the European Integration

Summary

The Poland's accession to the European Union changed the commercial and legal conditions relevant to business activities in the field of broadly understood transport, forwarding and logistics services. This was seen in the international transport in particular as at the very first EU membership day the annoying customs controls of trucks transporting goods between Poland and the neighbouring EU countries had been lifted, and later the passport controls after the accession to the Schengen zone as of December 2007. The liberalisation of transport services and of the labour flow is the further element integrating the Polish transport and the whole transport, forwarding and logistics industry with the European Union economic system.

An analysis of the transport, forwarding and logistics industry made separately for each of the segments brings to a conclusion that it is mainly transport that is a measure of the advance and quality of economic links between Poland and the European Union member states within the so called internal market. From the very beginning, transport has been not only a subject of integration activities (vide structural harmonisation of transport, liberalisation in the transport market), but also a tool of progress in integration efforts in other fields of the economic and social life. This particular role of transport implies necessity to continuously monitor the performance of the transport system and its development directions within the framework of changing structures and functional links of the transport, forwarding and logistics industry with the rest of the economy (manufacturing industry and commerce) in Poland and in other European Union member countries.

The author examines the performance and development perspectives of the transport system in Poland, which constitutes a structural and functional element of the transport, forwarding and logistics industry in the field of cargo road and railway transport under the conditions of the European integration. The paper presents only the main aspects of the issues under consideration. The first part of the paper explains the term 'transport, forwarding and logistics industry', as well as the term 'transport system' as a subsystem of logistics and this way as the element of the transport, forwarding and logistics industry. The second part presents the implications of the EU Common Transport Policy for the creation of development conditions of inland transport modes in Poland. The third part constitutes a quantitative and qualitative characterisation of the inland transport system development, and the final part contains an attempt to shortly assess the Polish transport system with respect to the abilities of transport companies to adjust

to the increasing competition in the internal EU transport market that undergoes the integration process.

The author's considerations have been based on the analysis of statistical data (mainly from the Polish Main Statistical Office and Eurostat), the relevant literature, papers and works of various institutions active in the industry, as well as author's interviews with representatives of transport companies and organisations.