

Paweł Lesiak

Funkcjonowanie polskich przewoźników samochodowych na wewnętrznym rynku Unii Europejskiej : szanse i zagrożenia

International Journal of Management and Economics 13, 52-59

2002

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

Institut Polityki Handlu Zagranicznego i Studiów Europejskich

Funkcjonowanie polskich przewoźników samochodowych na wewnętrznym rynku Unii Europejskiej. Szanse i zagrożenia

Wstęp

Celem niniejszego opracowania jest zidentyfikowanie oraz ocena szans i zagrożeń dla polskich przedsiębiorstw towarowego transportu samochodowego wynikających z postępującej integracji z Unią Europejską. Analizę skupiono wokół możliwości docierania polskich firm do rynku transportowego UE. Autor wyróżnia tu trzy podstawowe możliwości: przewozy towarów polskiego handlu zagranicznego (phz) z krajami UE, przewozy towarów obcego handlu z krajami UE (tzw. przewozy *cross-trade* – z przejazdem i bez przejazdu przez terytorium Polski) oraz przewozy kabotażowe. Na razie polscy przewoźnicy samochodowi zarabiają głównie na obsłudze towarów phz.

Analiza dotyczy okresu przed akcesją Polski do UE oraz bezpośrednich skutków samej akcesji dla działalności polskich przewoźników.

Czynniki ograniczające ekspansję polskich firm transportu samochodowego na rynku europejskim

W latach 90. polskie firmy transportu samochodowego kontrolowały ok. 3/4 rynku przewozów towarów phz z krajami UE, jeżeli wziąć pod uwagę masę towarów. Można przypuszczać, że udział polskich przewoźników w obsłudze wymiany towarowej phz mógłby być jeszcze wyższy, gdyby rynek międzynarodowego transportu samochodowego w Europie był bardziej zliberalizowany niż obecnie. Chociaż zagrożenia dla przewoźników i spedytorów międzynarodowych, jakie wynikają z przystąpienia Polski do UE wiązane są głównie z możliwością zaostrzenia konkurencji, to należy jednak podkreślić, że Polska już w latach 90. praktycznie w pełni otworzyła swój rynek transportowy na zagraniczną konkurencję. Wystarczy przypomnieć, iż na początku lat 90. firmy transportowe z udziałem obcego kapitału korzystać mogły nawet z 3-letnich wakacji podatkowych. Ponieważ przedsiębiorcy z UE prowadzą w Polsce działalność na co najmniej takich samych warunkach jak podmioty krajowe, można przypuszczać, iż wyczerpali oni już w dużym stopniu możliwości polepszenia swojej pozycji konkurencyjnej względem firm polskich.

Konieczność – przynajmniej ograniczonej – liberalizacji dotyczy przede wszystkim dostępu do rynku UE. Obecny system udzielania zezwoleń bilateralnych, opierający się na zasadzie wzajemności („każdemu po połowie, a nie według potrzeb”), nie gwarantuje bowiem możliwości wykorzystania całego potencjału przewozowego poszczególnych krajów. Uniemożliwia on ponadto efektywne wykorzystanie absolutnych i komparatywnych różnic w kosztach i poziomie świadczenia usług transportowych między przedsiębiorstwami ze wschodniej i zachodniej części Europy. Przykładem tego niekorzystnego stanu rzeczy jest to, że polscy przewoźnicy samochodowi praktycznie co roku odczuwają brak zezwoleń na wjazd do Niemiec, natomiast przewoźnicy z Niemiec nie są w stanie (bądź nie chcą) wykorzystać przyznawanej im – tej samej co do liczby – puli zezwoleń na wjazd do Polski. Obrazem tego stanu rzeczy jest fakt, że tylko 4,2% koncesji towarowych przyznanych jeszcze przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej polskim przedsiębiorstwom wykonującym międzynarodowy transport samochodowy uprawnia do wykonywania przewozów z Niemcami (por. tab. 1), natomiast udział wymiany towarowej z Niemcami w całkowitych obrotach towarowych phz jest wielokrotnie wyższy, a wymiana ta odbywa się w przeważającej części dzięki przewozom samochodowym. Skutkiem tego niemalą część przewozów samochodowych między Polską a Niemcami przejmują obcy przewoźnicy – głównie holenderscy, co na pewno nie jest korzystne z punktu widzenia „zdrowego ekonomicznie” ogólnoeuropejskiego mechanizmu podziału pracy.

Kolejnym przykładem marnowania na skalę europejską – z powodu braku pełnej swobody świadczenia usług na rynku transportowym UE (kabotaż, przewozy *cross-trade*) – możliwości produkcyjnych przewoźników samochodowych oraz zwiększania negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne są puste przebiegi. I tak, w wyniku zakazu wykonywania przewozów kabotażowych oraz *cross-trade*, polskie firmy są zmuszone w krajach UE wykonywać puste przebiegi między miejscami wyładunku i załadunku towarów phz (chyba, że posiadają specjalne, droższe zezwolenia – np. niektóre zezwolenia wydawane przez EKMT). Chodzi tu nierzadko o dystanse rzędu kilkuset kilometrów.

W takiej sytuacji nie dziwi, że polskie firmy przewozowe nie gospodarują tak efektywnie, jak ich konkurenci z zachodniej Europy. O niewykorzystywaniu (także nieefektywnym użytkowaniu) potencjału produkcyjnego polskich przewoźników samochodowych, a tym samym o możliwościach wzrostu ich udziału w rynku transportowym świadczy poniższy fakt: według symulacyjnych obliczeń poziomu popytu na przewozy, biorąc za punkt odniesienia wskaźniki wydajności dla sektora transportu samochodowego w Niemczech, wymagałyby posiadania jedynie około połowy polskiego parku samochodowego. Obliczenia te wydają się wiarygodne w sytuacji, gdy transportochłonność na jednego mieszkańca w Polsce spadła z 50-60 ton rocznie w latach 80. do 35 ton rocznie w połowie lat 90., a jednocześnie liczba pojazdów ciężarowych i ciągników siodłowych przypada-

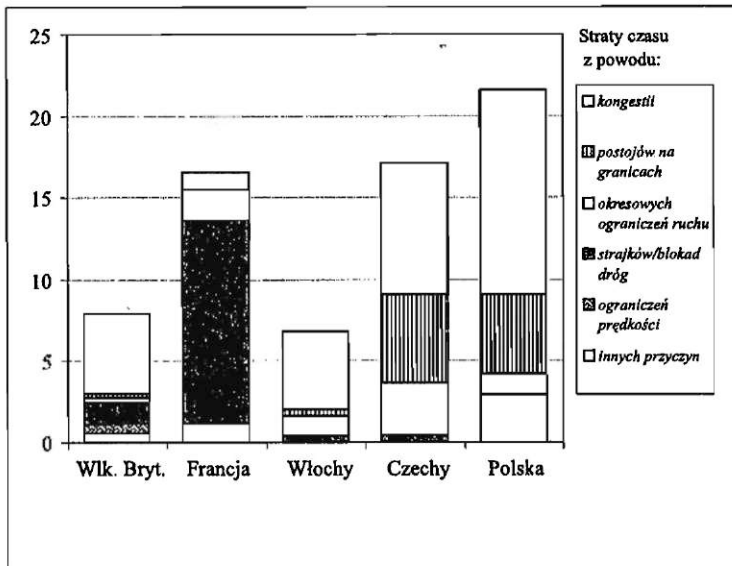
jąca na 1000 mieszkańców wzrosła między rokiem 1990 a 2000 prawie dwukrotnie (z 27 do 49 szt.).

Tabela 1. Liczba koncesji towarowych z podziałem na obszary ważności z 25.02.1998 r.^a

Obszar ważności	Liczba koncesji	Udział (%)
Wszystkie kraje	17355	79,5
Zawierające Niemcy	918	4,2
Zestaw łatwo dostępny	1543	7,1
Szwecja	410	1,9
Do 6 ton	1243	5,7
Pozostałe	356	1,6
Razem	21825	100,0

^a W roku 1998 Minister Transportu i Gospodarki Morskiej „zamroził” wydawanie nowych koncesji upoważniających do wykonywania transportu drogowego do większości krajów UE.

Źródło: Międzynarodowy Transport Drogowy. Zasady Funkcjonowania – 1998 r., MTiGM, Warszawa 1998.



Rys. 1. Udział strat czasu w całkowitym czasie operacji międzynarodowego towarowego transportu samochodowego zarobkowego i na użytek własny (%)

Źródło: Economic cost of barriers to road transport - executive summary, Hague Consulting Group for IRU, Geneva 1998, s. 3.

W przewozach międzynarodowych dodatkowym czynnikiem obniżającym konkurencyjność polskich firm wobec konkurentów zachodnioeuropejskich są przejścia graniczne. Z powodu nieodpowiedniej organizacji pracy oraz braku miejsc parkingowych czas oczekiwania na drogowych przejściach granicznych między Polską a Niemcami trwa co najmniej kilka godzin, a nierzadko kilkadziesiąt. Jak pokazuje rysunek 1, wąskie gardła w postaci przejść granicznych stanowią w Polsce po kongestii najpoważniejszą fizyczną barierę w rozwoju transportu międzynarodowego. Starty, jakie Polska z tego tytułu ponosi, są także wielokrotnie większe niż w przypadku krajów UE.

Przewidywane korzyści wynikające z intensyfikacji powiązań gospodarczych i politycznych z krajami UE

Ze względu na polską gospodarczą rację stanu (wyrównywanie deficytu w wymianie towarowej z UE) ważne jest, aby zadania przewozowe powstające w obsłudze phz z krajami UE, które w naturalny sposób ciążyą do transportu samochodowego, były w jak największym zakresie wykonywane przez polskich przewoźników. Warunkiem koniecznym (aczkolwiek nie wystarczającym) jest tu utrzymanie konkurencyjności rodzimych firm transportu samochodowego, głównie przez stworzenie dla nich równych w porównaniu z krajami ościennymi warunków działalności gospodarczej; chodzi przede wszystkim o umiarkowane obciążenia fiskalne.

Członkostwo w UE powinno przynieść międzynarodowym towarowym przewoźnikom samochodowym i ich klientom więcej korzyści niżeli strat. Przewoźnicy będą mogli w wyniku poszerzenia Unii uzyskać potencjalny dostęp do ogromnego rynku transportowego. Na skutek spodziewanego ożywienia gospodarczego w Polsce (napływ funduszy pomocowych z UE, ożywienie handlu) powinna się także zwiększyć podaż ładunków krajowych i phz.

Korzyścią zarówno dla przewoźników, jak i załadowców będzie zniesienie granicy między Polską a UE, co w znacznym stopniu przyczyni się do zwiększenia wydajności i rentowności w sferze polskiego transportu, handlu i przemysłu. Ze względu na tę barierę przewoźnicy samochodowi tracą wiele ładunków, bowiem zmniejsza się częstotliwość obrotu towarów między polskimi firmami a ich zagranicznymi kontrahentami. Nieopłacalne i prawie niemożliwe do zorganizowania stają się np. dostawy typu *just in time*.

Kolejną korzyścią z przystosowywania polskiego systemu transportowego do wymogów UE jest wprowadzanie unijnych norm w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego i kontroli uczciwej konkurencji (m. in. dzięki powołaniu do życia Inspekcji Transportu Drogowego). Dzięki temu powinna stopniowo zwiększać się jakość usług transportowych i bezpieczeństwo działalności handlowej w obrocie międzynarodowym.

Podsumowanie

Przemiany sfery handlu i produkcji w Polsce są w znacznym stopniu skutkiem stosowania w polskiej gospodarce reguł obowiązujących we WE i integracji ze strukturami politycznymi i gospodarczymi tego ugrupowania. Zarówno zmiany w strukturze rzeczowej produkcji przemysłowej w Polsce i phz (duża część towarów phz – dotyczy to głównie wymiany towarowej z Niemcami – kwalifikuje się do ładunków drobnicowych, czyli ładunków ciężących do przewozów samochodowych), a także struktura geograficzna polskiej wymiany handlowej (fakt, że nasz główny partner handlowy – Niemcy – jest także naszym sąsiadem, toteż gros towarów phz ma do pokonania stosunkowo krótkie odległości, sprzyjające wykorzystaniu transportu samochodowego) predestynują transport samochodowy do obsługi przewozów phz. Tendencje wzrostowe w transporcie samochodowym w Polsce powinny utrzymać się także w okresie przed i po przystąpieniu Polski do UE, planowanym na okres 2004-2006.

Mając na uwadze fakt przejścia przez transport samochodowy w latach 90. przeważającej części przewozów towarów polskiego handlu zagranicznego z krajami UE (szczególnie handlu wysoko przetworzonymi wyrobami przemysłowymi) należy coraz silniej wspierać rozwój polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego, np. przez tworzenie warunków administracyjno-prawnych i politycznych faworyzujących rodzimy kapitał inwestowany w obszar towarowego transportu samochodowego. UE – wbrew zapisom i duchowi Układu Europejskiego z 1991 r. – prowadzi politykę skierowaną na ograniczanie konkurencji nie tylko na własnym wewnętrznym rynku transportowym, ale także na europejskim rynku transportowym z wyraźnie widocznym, lecz oficjalnie negowanym zamiarem chronienia własnych przedsiębiorców.

Biorąc zatem pod uwagę:

- niechęć UE do otwierania własnego rynku transportowego na konkurencję z zewnątrz

- fizyczne bariery w wykonywaniu przewozów związane z wąskimi gardłami na przejściach granicznych

- możliwość dostępu po przystąpieniu do UE do funduszy strukturalnych przeznaczonych na cele infrastrukturalne

- wzrost podaży ładunków w wyniku przewidywanego ożywienia handlu po poszerzeniu UE,

należy stwierdzić, że zagrożenia związane z objęciem Polski wewnętrznym rynkiem UE są mniejsze od korzyści, jakie mogą stać się udziałem polskich przewoźników samochodowych, jeśli Polska będzie zacieśniała integrację gospodarczą i polityczną z krajami Europy Zachodniej, z ostatecznym celem przystąpienia do UE. Takiego bilansu szans i zagrożeń nie powinny znacząco zmienić potencjalne zagrożenia wypływające ze wzrostu konkurencji powodowanej dalszym formal-

nym otwieraniem polskiego rynku transportowego dla przewoźników unijnych. Zagrożenie takie jest obecnie dużo mniejsze niż na początku lat 90., gdyż praktycznie polski rynek jest już w pełni otwarty dla przewoźników z krajów „Piętnastki”.

Dlatego też, zdaniem autora, po poszerzeniu UE o kraje tzw. I grupy pozycja rynkowa polskich międzynarodowych towarowych przewoźników samochodowych nie powinna w sumie ulec pogorszeniu.

Przypisy

- ¹ W momencie pisania niniejszego opracowania zakładano, że akcesja Polski do UE nastąpi najwcześniej w roku 2004, a najpóźniej w roku 2006 (scenariusz pesymistyczny – zwłaszcza dla firm przewozowych).
- ² Warto zwrócić w tym miejscu uwagę na fakt dyskryminacji polskich firm ubiegających się o licencję na działalność przewoźnika samochodowego czy spedytora w krajach UE. Pomimo postanowień Układu Europejskiego z 1991 r., który miał gwarantować polskim firmom traktowanie na równi z podmiotami domicylowanymi we WE, system przyznawania licencji na wykonywanie zawodu przewoźnika samochodowego praktycznie z góry wyklucza możliwość pozytywnego rozpatrzenia stosownych wniosków podmiotów spoza Unii. Chodzi tu przede wszystkim o dowolność interpretacji niektórych kryteriów subiektywnych (np. w kwestii poprawności biznesplanów) czy wymóg uzyskania pozytywnej opinii lokalnych zrzeszeń branżowych transportowców i spedytorów, które z natury rzeczy są przeciwne dopuszczaniu konkurencji zagranicznej.
- ³ Podobne zdanie wyraża m. in. Z. Kordel, który twierdzi, że zainteresowanie zachodnich firm transportowych i spedycyjnych polskim rynkiem transportowym „ma charakter umiarkowany i wynika z powiązań gospodarczych między przedsiębiorstwami polskimi a przedsiębiorstwami unijnymi”. Z. Kordel, *Polscy transport samochodowy w Unii*, „Spedycja i Transport” z 6.07.2001 r. Trzeba tu dodać, że zachodni przewoźnicy pojawili się na polskim rynku w ślad za tamtejszymi spedytorami, którzy z kolei obsługują spółki-córki zachodnich firm produkcyjnych i handlowych przybyłych do naszego kraju.
- ⁴ E. Menes, *Analiza i ocena polskiego rynku lądowych przewozów towarowych*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1995, s. 16.
- ⁵ Liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych wzrosła z poziomu 600 – 800 tys. sztuk w latach 80. do przeszło 1879 tys. sztuk w roku 2000 (1045 tys. w 1990 r., 1354 tys. w 1995 r.). Zob. *Transport – Wyniki działalności w 2000 r.*, GUS, Warszawa 2001, ss. XLII i 4.
- ⁶ Kolejny warunek konieczny i o wiele trudniejszy do spełnienia, gdyż jest natury politycznej, to liberalizacja rynku transportowego w Europie poprzez zniesienie kontyngentowania dostępu do rynku, które oparte jest na systemie zezwoleń zagranicznych.
- ⁷ Szacuje się, że wartość handlu usługami transportu samochodowego w UE wynosi rocznie ok. 440 mld euro. Z. Kordel, op. cit. Z kolei szacunkowa roczna wielkość towarowych przewozów samochodowych wykonywanych przez polskich przewoźników zarobkowych (45 045 mln tkm) stanowi tylko 7% całkowitej wielkości takich przewozów wykonywanych przez przewoźników zarobkowych z UE. Por. A. Grzelakowski, *Działania dostosowawcze w obszarze polskiego transportu drogowego do wymagań rynku Unii Europejskiej*, referat na I Kongres Transportowy pt. „Polscy transport wobec wyzwań XXI wieku”, Warszawa 28.06.2001 r.

Bibliografia

- Allen J., Road freight transport in PHARE countries in 1997, w: Statistics in focus – Transport, „Theme” 7 – 1/1999, Eurostat 1999
- Allen J., Road freight transport: EU and central European countries compared, w: Statistics in focus – Transport, „Theme” 7 – 2/1999, Eurostat 1999
- Bąk M., Pawłowska B., Koszty i korzyści rozszerzenia Unii Europejskiej w sektorze transportu – analiza skutków dla krajów ubiegających się o członkostwo, referat na X Konferencję pt. „Dostosowanie polskiego transportu do Unii Europejskiej. Poniesione koszty, spodziewane korzyści”, Uniwersytet Gdański, Sopot, maj 2001 r.
- Burnewicz J., Poland, w: Intercity transport markets in countries in transition, ECMT, Paris 1998
- Economic cost of barriers to road transport – executive summary, Hague Consulting Group for IRU, Geneva 1998
- EU Transport in Figures – Statistical Pocket Book, European Commission, DG VII, Eurostat 1999
- Grzelakowski A., Działania dostosowawcze w obszarze polskiego transportu drogowego do wymagań rynku Unii Europejskiej, referat na I Kongres Transportowy pt. „Polski transport wobec wyzwań XXI wieku”, Warszawa, 28.06.2001 r.
- Informacja na temat działań podjętych przez Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej oraz przez Biuro Transportu Międzynarodowego w okresie 01.01.–01.07.1998, BOTM, Warszawa 1998
- Januszkiewicz W., Polska jako eksporter i importer usług transportowych, w: Międzynarodowy transport i spedycja w Polsce, III edycja, Europa Business, Warszawa 1997.
- Kordel Z., Korzyści i zagrożenia – integracja polskiego transportu z UE, cz. 1., „Polska Gazeta Transportowa” 2001, nr 30.
- Kordel Z., Korzyści i zagrożenia – integracja polskiego transportu z UE, cz. 2., „Polska Gazeta Transportowa” 2001, nr 31.
- Kordel Z., Perspektywy polskiego transportu drogowego, „Polska Gazeta Transportowa” 2001, nr 52.
- Kordel Z., Polski transport samochodowy w Unii, „Spedycja i Transport” z 6.07.2001.
- Lesiak P., Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej a transport samochodowy, „Biblioteka Wiedzy Europejskiej” z. 17, KGŚ – SGH, Warszawa 2000
- Lesiak P., Rozwój towarowych przewozów samochodowych między Polską a Unią Europejską, w: Proces dostosowań Polski do Unii Europejskiej, badanie statutowe pod kierunkiem G. Wojtkowskiej-Łodej, KGŚ – SGH, Warszawa 1999
- Lesiak P., Wpływ przystąpienia Polski do Unii Europejskiej na rynek towarowych przewozów samochodowych, niepublikowana praca doktorska, KGŚ-SGH, Warszawa 2001
- Łacny J., Kordel Z., Przedsiębiorstwa międzynarodowego transportu samochodowego ładunków w świetle przystąpienia Polski do UE, w: Transport towarowy – szanse i zagrożenia. Zbiór referatów z III Ogólnopolskiej Konferencji Naukowej: Transport zbiorowy szansą dla polskich przewoźników, Poznań, 20.06.2001 r.
- Menes E., Analiza i ocena polskiego rynku lądowych przewozów towarowych, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1995
- Miłosz E., Miłosz M., Mitraszewska I., Muryjas P., Analiza rynku usług transportowych w Unii Europejskiej oraz jego otoczenia, „Zeszyty Naukowe Instytutu Transportu Samochodowego” z. 90, Warszawa 2000
- Międzynarodowy Transport Drogowy. Zasady Funkcjonowania – 1998 r., MTiGM, Warszawa 1998

Ocena stopnia realizacji Układu Europejskiego ustanawiającego stowarzyszenie między Polską a Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 1998

Polityka długofalowej ochrony polskiej gestii transportowej, pr. zbior. pod kier. naukowym J. Burnewicza, Sopot 1995

Questionnaire Poland. Information requested for the preparation of the opinion (AVIS) on the application for membership of the European Union. Replies, Chapter 5: Transport, Council of Ministers – Government Plenipotentiary of European Integration and Foreign Assistance, Warsaw, July 1996

Transport – Wyniki działalności, GUS, Warszawa lata 1990-2000

Verkehrswirtschaftliche Zahlen (VWZ) 1998. Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BDF) e. V., Frankfurt/Main

Functioning of the Polish Road Transport Operators on the EU Internal Market – Opportunities and Risks

(Summary)

Transport is one of the important tools enabling globalization and European integration. In Europe the transport mode at most contributing to free movement of goods is road transport. In Germany and Poland – the largest countries respectively in EU and CEC – road transport takes approximately a 80% share of all goods transported. In the most other European countries the situation does not much differ from that. Thus road transport operators are those most committed to European economic integration and – on the other hand – any barrier to road haulage should therefore be seen more or less as a barrier to European integration.

A characteristic of main barriers to road haulage between Poland and the EU is presented in the article.