

Ewa Kępka

ZMIANY STRUKTURALNE W POLSKIM TRANSPORCIE

WSTĘP

Proces transformacji ustrojowej, który rozpoczął się w Polsce na początku lat dziewięćdziesiątych, spowodował nie tylko zmiany w gospodarce narodowej jako całości, ale także w poszczególnych jej działach. Dotyczy to niewątpliwie transportu, przed którym stanęły, oprócz konieczności przeprowadzenia zmian instytucjonalnych, trudne wyzwania związane z reorientacją geograficzną polskiego handlu zagranicznego, wynikającą z rozwoju integracji w Europie Środkowej – utworzenie CEFTA, a także stowarzyszeniem Polski z Unią Europejską.

Konsekwencje stowarzyszenia, a następnie akcesji Polski do Unii Europejskiej były dla polskiej branży transportowej znaczące i głębokie, ponieważ zgodnie z celami Wspólnej Polityki Transportowej UE Polska została zobowiązana do przeprowadzenia rozłożonych w czasie, deregulacji i liberalizacji. Było to praktycznie warunkiem uczestnictwa, po akcesji, w jednolitym rynku transportowym UE.

Funkcjonowanie transportu w warunkach gospodarki wolnorynkowej i liberalizacji skutkowało zmianami w całej branży. Jaka była dynamika i kierunki zmian, jaki jest stan transportu, czy zmieniła się jego pozycja w gospodarce, to pytania, na które warto znać odpowiedź.

PODMIOTY BRANŻY TRANSPORTOWEJ

W opublikowanej przez „Politykę” Liście 500 największych przedsiębiorstw w Polsce w roku 2009¹ w pierwszej pięćdziesiątce nie znalazło się żadne przedsiębiorstwo z branży transportowej. Ale na miejscu 51 uplasowały

¹ „Polityka” 2010, nr 19. Kryterium przyjętym przez redakcję była wielkość przychodów ze sprzedaży towarów lub usług.

się PKP Polskie Linie Kolejowe z przychodami ze sprzedaży na poziomie około 3,5 mld zł. PKP PLK to „tylko” zarządca sieci kolejowej, jednak w rankingu znalazły się jeszcze dwa przedsiębiorstwa zajmujące się przewozami kolejowymi: na miejscu 245 – Przewozy Regionalne SP. z o.o. (spadek z pozycji 124 w roku 2008) oraz na pozycji 349 – Koleje Mazowieckie Sp. z o.o. (awans z 388 miejsca). Choć zabrakło przewoźników towarowych, można uznać, że jest to silna reprezentacja podmiotów transportu kolejowego, zważywszy, że jedynym przedstawicielem przedsiębiorstw „morskich” jest GK² Polska Żegluga Morska – 128 miejsce, PLL LOT nie znalazły się na liście, a z branży TSL w grupie pierwszych 200 przedsiębiorstw znalazły się firmy: Grupa Raben – 183 miejsce, Schenker – 191 miejsce oraz firma kurierska DHL Express (Poland) Sp. z o.o.

Patrząc natomiast na podmioty sklasyfikowane w całej sekcji I – Transport, Łączność, Gospodarka Magazynowa, należy podkreślić poważny udział przedsiębiorstw z branży łączności, które znalazły się w czołówce rankingu: Polkomtel – 14 miejsce, Polska Telefonii Cyfrowa – 19, Poczta Polska – 19 oraz stosunkowo nowy na polskim rynku operator telefonii komórkowej Grupa P4 (Play) – 162 miejsce.

Taki rozkład potencjału przedsiębiorstw transportowych jest odbiciem ukształtowanej po 1990 roku i kształtującej się nadal struktury podmiotowej branży.

Tabela 1

Liczba podmiotów sklasyfikowanych w sekcji I

	1998	2000	2002	2007	2008
Liczba podmiotów w tys.	233158	254155	267130	263423	269154
Udział % w liczbie podmiotów ogółem	8,2	8,0	7,9	9,3	9,4
Z kapitałem obcym w tys.	1970	2087	2240	3044	3141
Udział % w liczbie podmiotów z kapitałem obcym ogółem	4,8	4,7	4,9	5,0	5,0
Udział % podmiotów z kapitałem obcym w liczbie podmiotów sekcji I	0,8	0,8	0,8	1,1	1,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie *Roczniki Statystyczne RP*, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

² Autorzy listy stosują skrót GK w odniesieniu do Grupy Kapitałowej.

Po roku 2002 liczba podmiotów zarejestrowanych w sekcji Transport, magazynowanie, łączność zmniejszała się, jednak ostatnie lata charakteryzują się stabilnym wzrostem. W porównaniu z krajami, takimi jak: Czechy, Węgry, Słowacja, tendencje dotyczące liczby podmiotów branży były takie same jak w Polsce, jednak Polska jest krajem, gdzie ich udział w ogólnej liczbie podmiotów gospodarki narodowej – 9,4% był i jest blisko dwukrotnie wyższy³. W grupie podmiotów zarejestrowanych w sekcji I tylko 3% stanowią przedsiębiorstwa świadczące usługi pocztowe i telekomunikacyjne, przedsiębiorstwa wspomagające transport to około 8%, podmioty działające w transporcie wodnym i lotniczym stanowią niespełna 2%, natomiast 87% to przedsiębiorstwa transportu lądowego i rurociągowego⁴.

Największym i najważniejszym obszarem transportu pod względem instytucjonalnym jest więc transport lądowy, a konkretnie podmioty prowadzące działalność w przewozach drogowych, które w publikacji określane będą jako podmioty transportu samochodowego. Transport kolejowy, lotniczy, morski, a także łączność to mała liczba dużych przedsiębiorstw, sprywatyzowanych i poddanych restrukturyzacji, natomiast struktura podmiotowa transportu samochodowego jest zupełnie inna. Przewoźnicy samochodowi to głównie małe firmy, często rodzinne, pracujące na własne potrzeby właściciela, o małych możliwościach rozwoju i ekspansji. Bardzo duża i rosnąca liczba przedsiębiorstw przewozowych tej gałęzi transportu wynika z faktu, że w miejsce tych, które upadają lub z różnych powodów wycofują się z rynku, powstają nowe.

Tabela 2

Struktura prawna podmiotów branży transportowej w %

	1999	2002	2007	2009
Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą	92,2	91,7	90,5	89,7
Spółki handlowe i cywilne, spółdzielnie, przedsiębiorstwa państwowe	7,8	8,3	9,5	10,3

Źródło: Rynek wewnętrzny, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

Dlatego też tak wysoki udział osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą w branży transportowej – około 90%, w porównaniu z 75% dla całej gospodarki. W grupie przedsiębiorstw transportowych podmioty

³ E. Kępka, *Sektory usługowe krajów Grupy Wyszehradzkiej. Studium porównawcze*, UW im. M. Skłodowskiej-Curie, Warszawa 2008.

⁴ *Transport – wyniki działalności w 2008 r.*, GUS, Warszawa 2009.

prowadzone przez osoby fizyczne od początku lat dziewięćdziesiątych stanowią ponad 90% jednostek branży, ich udział jednak stabilnie zmniejsza się w kolejnych latach. Liczby te dowodzą silnego rozdrobnienia branży transportowej w Polsce, przy czym porównując je z danymi dla wspomnianych już państw (Węgry ok. – 70%, Słowacja – około 80%)⁵, można stwierdzić, że stopień rozdrobnienia branży w Polsce jest największy. Biorąc pod uwagę fakt, że taka jest specyfika branży w krajach europejskich należy jednak podkreślić, że Polska jest krajem, gdzie specyfika ta przejawia się wyjątkowo, jak na kraje europejskie, silnie. Jest to charakterystyczne dla krajów słabiej rozwiniętych – niewielkimi środkami można uruchomić i prowadzić działalność przewozową w transporcie samochodowym. Przedsiębiorstwa takie to przestarzały tabor, brak środków na modernizację i inwestycje, stąd niski standard świadczonych usług, co szczególnie jest widoczne w przewozach pasażerskich. Nie jest to pożądany model i obraz polskiej branży transportowej, istotne jest więc ukazanie najważniejszych tendencji z ostatnich dziesięciu lat.

Procesy zachodzące w branży można wyrazić dwoma słowami: konsolidacja i liberalizacja. Dotyczy to szczególnie transportu lądowego, bowiem transport morski był już na początku lat dziewięćdziesiątych zliberalizowany (transport śródlądowy można pominąć, gdyż jego znaczenie w Polsce jest marginalne).

W transporcie kolejowym, po wynegocjowanym w Układzie stowarzyszeniowym okresie przejściowym, od 1 stycznia 2007 nastąpiło otwarcie polskiego rynku dla przewoźników zagranicznych realizujących przewozy w relacjach międzynarodowych (towarowych) z i do Polski, a od 1 stycznia 2008 – dla przewozów kabotażowych na terenie Polski. Dla polskich przewoźników samochodowych najważniejsze daty procesu liberalizacji to 1 maja 2004, gdy polscy przewoźnicy uzyskali możliwość przewozów międzynarodowych na terenie krajów UE oraz 1 maja 2009, gdy polscy przewoźnicy uzyskali dostęp do przewozów kabotażowych w UE. Dotyczy to oczywiście, na zasadzie wzajemności, przewoźników zagranicznych, ale to polskie firmy wykorzystały liberalizację w przewozach międzynarodowych zajmując pierwszą pozycję w rankingu firm przewozowych z krajów UE, realizujących przewozy międzynarodowe na terenie UE⁶.

Jeśli chodzi o konsolidację, to spektakularne fuzje i przejęcia w latach 2008–2009 miały miejsce w transporcie kolejowym, gdzie przewozy towarowe zostały praktycznie zmonopolizowane przez dwie firmy: PKP Cargo

⁵ *Statistical Yearbook of Hungary*, HCSO; *Statistical Yearbook of Slovak Republic*, SO of SR za odpowiednie lata.

⁶ J. Neider, *Transport w Polsce*, „Logistyka” 2010, nr 1.

i DB Schenker. W transporcie samochodowym konsolidacja dotyczy nie tylko dużych firm z kapitałem zagranicznym, ale proces ten występuje też w grupie podmiotów małych i średnich. Zwiększa się co prawda liczba przewoźników samochodowych, ale coraz większy udział mają przedsiębiorstwa będące spółkami handlowymi, kosztem udziału osób fizycznych prowadzących działalność przewozową.

Tabela 3

Podmioty branży transportowej według liczby pracujących w %

	0–9	10–49	50–249	250–>
1999	98,4	1,05	0,27	0,28
2009	97	2,2	0,32	0,48

Źródło: Rynek wewnętrzny, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

Taka forma prawna jest też związana z większym zatrudnieniem i rzeczywiście zaobserwować można spadek udziału podmiotów niezatrudniających personelu i wzrost udziału podmiotów z większym zatrudnieniem – najbardziej dynamiczny w odniesieniu do podmiotów zatrudniających ponad 250 osób oraz podmiotów zatrudniających do 10 pracowników. Liczba podmiotów tej ostatniej grupy zwiększała się z największą dynamiką – o około 10% w 2009 w porównaniu z rokiem 2008. Z nieco mniejszą dynamiką zwiększała się liczba podmiotów z zatrudnieniem powyżej 50 osób – około 6%. Właśnie ta grupa przedsiębiorstw (49–249 osób) wypracowała ponad 45% przychodów ze sprzedaży usług osiągniętych przez wszystkie jednostki transportu⁷.

ZATRUDNIENIE I STRUKTURA WŁASNOŚCI

Wraz ze zmianami struktury wielkości podmiotów branży transportowej następują zmiany własnościowe. Podmioty z udziałem kapitału zagranicznego zarejestrowane w sekcji I to zaledwie 4,9% ogólnej liczby podmiotów zagranicznych zarejestrowanych w Polsce. I udział ten od roku 1999 (4,7%) w zasadzie pozostaje na tym samym poziomie⁸. Czy na tej podstawie można określić stopień zainteresowania inwestorów zagranicznych jako wysoki lub niski? W Czechach i na Węgrzech, przeciwnie niż w Polsce, wskaźnik ten ma

⁷ *Transport – wyniki...*, op. cit.

⁸ *Rocznik Statystyczny RP 2009*, GUS, Warszawa 2010.

tendencję malejącą, co więcej, od początku lat 90. kształtuje się na poziomie znacznie niższym niż w Polsce – odpowiednio: około 1,5% oraz 3%⁹. Można więc uznać, że na tle innych krajów z naszego regionu transport i łączność to w Polsce branża ciesząca się zainteresowaniem kapitału obcego. A nie najwyższy w porównaniu z innymi branżami udział jest efektem jej specyfiki. Podmioty zagraniczne przyjmują z reguły formę prawną jednej ze spółek handlowych. Blisko połowa z nich to jednostki transportu drogowego i rurociągowego, a prawie druga połowa to firmy prowadzące działalność wspomagającą transport i tu należy podkreślić, że ich liczba w całej sekcji zwiększa się, choć rzeczywiście udział nieznacznie maleje – 24% w roku 2009 – co potwierdza wcześniejsze wnioski o rosnącym zainteresowaniu polskich firm tworzeniem podmiotów większych i lepiej dokapitalizowanych.

Interesująca może być również analiza wielkości i struktury branżowej kapitału zagranicznego napływającego do transportu i łączności. Szczegółowe badania w tym zakresie nie są przedmiotem publikacji, ale warto zwrócić uwagę na istotne zmiany tendencji. Na początku lat dziewięćdziesiątych wielkość i zmiany napływu kapitału uzależnione były od przebiegu procesu prywatyzacji i dynamiki rozwoju telefonii bezprzewodowej. Napływający kapitał kierował się głównie do obszaru łączności, a konkretnie – telekomunikacji, stanowiąc blisko 90 % wszystkich inwestycji zagranicznych w branżę. Zakończenie procesu prywatyzacji telekomunikacji państwowej nie zahamowało napływu BIZ, ponieważ główny strumień zaczął kierować się do telefonii bezprzewodowej. Udział transportu i poczty w BIZ był niewielki. Na przełomie wieków wzrosło zainteresowanie usługami pocztowymi, w tym kurierskimi (firmy DHL, UPS, Servisico), a także inwestycjami w transporcie rurociągowym oraz w centra i terminale logistyczne. Anatomia procesu napływu kapitału zagranicznego do transportu i łączności była w krajach Europy Środkowej taka sama, a zróżnicowanie w zasadzie dotyczyło czasu (i oczywiście wielkości strumieni determinowanej m.in. wielkością rynku poszczególnych państw). Najwcześniej napływ rozpoczął się na Węgrzech, najpóźniej na Słowacji, co było spowodowane polityką prywatyzacji prowadzoną przez poszczególne kraje i tempem rozwoju rynku telekomunikacji bezprzewodowej¹⁰.

Zmiany liczby podmiotów transportowych, zmiany strukturalne dotyczące ich wielkości, formy własności i form prawnych, a także sytuacja gospodarcza i zmiany popytu na usługi przewozowe skutkowały zmianami w obszarze zatrudnienia.

⁹ Ibidem.

¹⁰ E. Kępka, op. cit., s. 213.

Tabela 4

**Zatrudnienie w transporcie i łączności, udział w WDB gospodarki,
dynamika PKB**

	1993	1995	2000	2002	2005	2007	2008	1993=100
Liczba pracujących w tys.	870,9	844,8	814,0	762,4	730,6	780,5	837,8	96,2
% w zatrudnieniu	6,0	5,7	5,4	6,0	5,7	5,9	6,0	
% w WDB gospodarki	6,6	6,6	7,0	7,6	7,2	7,0	7,0	
% udział sektora publicznego w zatrudnieniu w sekcji I	76,6*	73,3	62,4	51,8	45,2	39,9	38	
% udział sektora publicznego w WDB sekcji I	69,5	64,2	52,5	34,3	25,5	24,3	23,2	
	2002	2003	2005	2006	2007	2008	2005=100	
Dynamika PKB (gospodarka)	101,4	103,9	103,6	106,2	107,8	105	119	
Dynamika PKB transportu	107,4	103,5	103,6	109,5	103,6	104	117,9	

* dane szacunkowe

Źródło: *Roczniki Statystyczne RP*, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

Poczynając od roku 1993, liczba osób pracujących w transporcie i łączności zmniejszała się z roku na rok (wyjątkiem były lata 1996–1998), tendencja ta utrzymywała się do roku 2004. Niewątpliwie istotny wpływ na wielkość zatrudnienia w transporcie w latach 1999–2002 miało spowolnienie gospodarki w tym okresie, oczywiście więc że w okresie dekonjunkury, przy słabnącym popycie na usługi przewozowe nie może, a wręcz nie powinno rozwijać się zatrudnienie. Jednak po osiągnięciu wzrostu gospodarczego nie pojawiły się w transporcie tendencje wzrostowe zatrudnienia, co mogło być spowodowane restrukturyzacją kosztów działalności firm transportowych. Jednak w latach 2005–2008 obserwuje się wyraźny wzrost liczby pracujących. W wyniku zmiany tendencji spadkowej liczba pracujących zbliżyła się w roku 2008 do stanu z roku 1993, podczas gdy jeszcze w 2002 wskaźnik ten kształtował się na poziomie około 91%. Dane te upoważniają do stwierdzenia, że akcesja Polski do Unii Europejskiej miała istotne, pozytywne konsekwencje dla branży

transportowej, związane nie tylko z dostępem do wspólnego rynku, ale też liberalizacją i deregulacją rynku przewozów krajowych i międzynarodowych. Sytuacji tej nie zmienił kryzys gospodarczy ostatnich dwóch lat, który objął prawie wszystkie kraje UE, bowiem rosnąca liczba podmiotów i pracujących w branży transportowej dowodzi wzrostu popytu na usługi przewozowe polskich firm transportowych, które radzą sobie znakomicie na rynku unijnym. Polscy przewoźnicy samochodowi wykorzystali nowe możliwości związane z liberalizacją i w roku 2007 zrealizowali około 22% przewozów międzynarodowych w UE (w tonokilometrach), podczas gdy np. przewoźnicy niemieccy (druga pozycja) tylko 9%¹¹.

Branża transportu i łączności angażuje ponad 6% osób pracujących w całej gospodarce Polski. Jest trzecia w sektorze usług pod względem zatrudnienia, po handlu oraz obsłudze nieruchomości i firm. To poziom nieco niższy niż w krajach tzw. „starej” Unii (UE-15), niższy niż w Czechach, Węgrzech i Słowacji, ale należy podkreślić, że po latach spadku, kiedy to w roku 2000 udział wynosił niewiele ponad 5%, pozycja branży na rynku pracy wzmacnia się. Udział na poziomie 6% w roku 2008 jest taki, jak w roku 1993 – na progu transformacji i integracji, gdy transport był po działalności handlowej największym obszarem usług rynkowych, a w całym sektorze usług pod względem zatrudnienia wyprzedzany był jeszcze tylko przez ochronę zdrowia.

Około 62% stanowią osoby pracujące w sektorze prywatnym, a jeszcze w 2000 roku było to tylko 48%. Udział sektora prywatnego byłby wyższy dla samego transportu, ale dane obejmują też łączność, gdzie sektor publiczny skupia wysokie zatrudnienie (pracujący w łączności stanowią około 22% pracujących w całej sekcji I). Natomiast w obszarze przychodów z działalności samej branży transportowej 80,5% realizuje sektor prywatny. Dlatego też wszelkie zmiany w otoczeniu gospodarczym transportu prowadzące do wzrostu kosztów działalności dotyczą boleśnie właśnie sektor prywatny. W roku 2008 koszt własny sprzedanych usług zwiększył się o ponad 9% dla całej branży w porównaniu do roku 2007, a w sektorze prywatnym o 10%. Zaowocowało to znacznym pogorszeniem się wskaźników rentowności obrotu: netto z 4,2% do 0,3%, brutto – z 5,7% do 0,8%¹².

Dynamika PKB transportu i łączności w latach 2002–2006 kształtowała się na poziomie o 2–3 punkty procentowe wyższym lub na takim samym jak dynamika PKB całej gospodarki, co w porównaniu z innymi branżami usługowymi było dobrym wynikiem. Wyższą dynamikę osiągało jedynie pośrednictwo

¹¹ J. Neider, op. cit.

¹² *Transport – wyniki...*, op. cit.

finansowe. Dopiero ostatnie lata przyniosły pogorszenie. Pozycja transportu i łączności w gospodarce określana udziałem w WDB po okresie umacniania się do roku 2004 również osłabła, choć ostatnie lata przyniosły stabilizację na poziomie 7%. W porównaniu do Czech, Węgier i Słowacji jest to wynik najniższy. WDB branży transportowej (dominującej w sekcji) determinowane jest m.in. wielkością przewozów i cenami usług przewozowych. Te ostatnie rosły z dynamiką słabszą niż ceny innych usług.

DYNAMIKA I STRUKTURA PRZEWOZÓW

Ilość ładunków przewożonych wszystkimi gałęziami transportu, podobnie jak praca przewozowa transportu poczynając od roku 2004 zwiększa się, co jest zjawiskiem pozytywnym po wieloletnim, przygnębiającym okresie spadków, gdy po dynamicznym wzroście w latach 1993–1997 kolejne lata były pogłębiającym się kryzysem w przewozach, szczególnie w odniesieniu do pracy przewozowej, kryzysem związanym z dekonjunkturą w polskiej gospo-

Tabela 5

Przewozy ładunków

	1993*	1995	2000	2002	2005	2007	2008
Ogółem w tys. ton	1645542	1380810	1271529	1304387	1422576	1532728	1655965
Ogółem w ml tkm	273114	300 807	284740	248685	228216	267309	279172
W tym:							
Transport kolejowy	83530	69116	54448	47756	49972	54253	52043
Transport samochodowy	40292	51200	75023	74679	119740	159527	174223
Transport rurociągowy	13887	13493	20354	20854	25388	23513	21247
Transport morski	207430	166048	133654	104190	31733	28580	30279
Transport śródlądowy	1034	876	1173	1126	1277	1338	1274
Transport lotniczy	57	74	88	80	106	98	106

* dane za rok 1991

Źródło: Roczniki statystyczne RP, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

darce. Porównując wielkość pracy przewozowej z poszczególnych lat można stwierdzić, że mimo pozytywnych tendencji dopiero w roku 2008 został osiągnięty poziom z roku 1993.

Ciekawy i być może wart wnikliwych badań, wykraczających jednak poza zakres publikacji, jest fakt, że we wspomnianych już krajach taki kryzys w branży transportowej nie wystąpił. O ile w Czechach i na Węgrzech pojawiały się krótkookresowe spadki przewozów, o tyle na Słowacji zwiększała się i ilość ładunków, i wielkość pracy przewozowej¹³.

Wzrost przewozów w Polsce osiągnąony stabilnie od 2004 roku nie rozłożył się równomiernie na wszystkie gałęzie transportu. Największą dynamiką charakteryzowały się przewozy samochodowe i lotnicze, najniższą kolejowe i morskie. Ilość ładunków przewożonych transportem kolejowym pozostaje w zasadzie na niezmiennym poziomie, co prowadzi do wniosku, że zwiększenie liczby przewoźników kolejowych na polskim rynku i wzrost konkurencji nie są spowodowane rosnącym popytem na przewozy kolejowe. Oznacza to, że przewoźnicy kolejowi dzielą się tą samą ilością ładunków, odbierając je sobie nawzajem lub też zabierając je potentatowi na rynku – PKP Cargo. Czy analizowane tendencje zmiany zachodzące w branży transportowej i mają wpływ na strukturę gałęziową przewozów?

Tabela 6

Struktura gałęziowa przewozów ładunków (tkm) w

	1993*	1995	2000	2002	2005	2007	2008
Transport kolejowy	23,6	23,0	19,1	19,2	21,9	20,3	18,6
Transport samochodowy	14,9	17,0	26,3	30,0	52,4	59,7	62,4
Transport rurociągowy	4,5	4,5	7,2	8,4	11,1	8,8	7,6
Transport morski	56,8	55,2	47,0	41,2	14,0	10,7	10,9
Transport śródlądowy	0,2	0,3	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5
Transport lotniczy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie: *Roczniki statystyczne RP*, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

W analizowanym okresie zmniejszało się stale zaangażowanie transportu kolejowego w przewozy ładunków. Nie był to jednak proces o wysokiej dynamice, tu nie możemy przyrównać się do południowych sąsiadów Polski, gdzie

¹³ E. Kępka, op. cit., s. 204.

w Czechach i na Węgrzech z udziałów na poziomie odpowiednio około 70 i 60%, nastąpił spadek do poziomu dwudziestu paru procent¹⁴. Zresztą oba te państwa nie mają dostępu do morza, więc struktura gałęziowa przewozów jest inna niż w Polsce. Patrząc jednak na dane dotyczące UE-27 można zauważyć, że mimo osłabienia roli przewozów kolejowych w samych przewozach lądowych ich udział w Polsce na poziomie około 26% jest jednak wyższy niż średni wskaźnik dla UE – około 18%, a wielkość pracy przewozowej realizowanej przez transport kolejowy daje Polsce drugie miejsce za Niemcami¹⁵. Natomiast dramatyczny spadek dotknął transport morski, którego udział w przewozach zmniejszył się pięciokrotnie. O ile malejące zaangażowanie transportu kolejowego jest zbieżne z tendencjami występującymi w państwach UE, o tyle w przypadku transportu morskiego tak gwałtowne zmiany i udział przewozów morskich na poziomie około 11%, nie znajduje odniesienia do UE, gdzie około 90% przewozu ładunków handlu zagranicznego i ponad 40% jej handlu wewnętrznego realizowane jest przez transport morski¹⁶. Jednocześnie z osłabieniem znaczenia transportu kolejowego i morskiego zwiększała się rola transportu samochodowego – udział przewozów samochodowych zwiększył się ponad czterokrotnie. Odnosząc się tylko do przewozów lądowych, mimo tak wysokiej dynamiki, udział przewozów samochodowych w Polsce na poziomie około 74% jest niższy niż średnia dla UE-27, wynosząca około 77%¹⁷.

Smutny jest obraz transportu śródlądowego. W wielu krajach UE transport śródlądowy stanowi poważne uzupełnienie dla innych gałęzi transportu i dotyczy to nie tylko państw bez dostępu do morza, gdzie oczywisty jest poważny udział tej gałęzi transportu w przewozach ładunków. W Polsce transport śródlądowy znajduje się w fazie upadku, głównie z przyczyn infrastrukturalnych.

Podejmując próbę odpowiedzi o przyczyny tak znaczących zmian, należy odnieść się do struktury towarowej przewozów kolejowych i samochodowych, a także morskich. W przewozach morskich notuje się spadek przewozów drobnicy i ładunków konteneryzowanych na rzecz głównie węgla, koksu i zbóż. Koleją w Polsce wożony jest głównie węgiel w różnej postaci i rudy metali. Natomiast w przewozach samochodowych zdecydowanie większy udział mają wyroby wszystkich branż przetwórstwa przemysłowego, o zróżnicowanym stopniu przetworzenia, artykuły rolno-spożywcze i produkty rolne, a więc

¹⁴ Ibidem, s. 209.

¹⁵ J. Neider, op. cit.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Eurostat.

Tabela 7

Średnia odległość przewozu 1 tony w km

	1990	1995	2000	2002	2008
Transport kolejowy	297	307	291	214	209
Transport samochodowy	32	47	67	75	151
Transport morski	7284		5869		2895

Źródło: *Roczniki Statystyczne RP*, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

towary o większej dynamice i częstotliwości spożycia. Nie sposób pominąć faktu, że przedstawione tendencje pozostają w sprzeczności z podstawowymi celami polityki transportowej Unii Europejskiej. Mimo podejmowanych działań nie następuje przesunięcie popytu z przewozów samochodowych na przewozy kolejowe. Prognozowany i promowany rozwój transportu intermodalnego wymaga poważnych inwestycji na poprawę trakcji i centra logistyczne, terminale przeładunkowe, a także nowoczesnych koncepcji logistycznych i technologii transportowych. Poza tym to jednak kolej odrywa w przewozach intermodalnych podstawową rolę. A tu spotykamy się z małą szybkością przewozu, wzrostem kosztów eksploatacyjnych, niską elastycznością wobec oczekiwań klientów i nieterminowością. Polska nie stanowi wyjątku, obserwowane tendencje są zgodne z występującymi w branży transportowej krajów Unii Europejskiej. Natomiast na taką dynamikę zmian w przypadku Polski niewątpliwie miały też wpływ zmiany zachodzące w polskim handlu zagranicznym. Już po roku 1991 zaczęła zmieniać się struktura geograficzna, a z czasem także towarowa polskiego eksportu i importu, stanowiąc olbrzymie wyzwanie dla logistyki handlu zagranicznego. Rynkiem eksportowym stawał się rynek Unii Europejskiej, a największym partnerem handlowym – Niemcy. W imporcie pierwszym partnerem są Niemcy, mocna jest pozycja krajów UE, ale drugim partnerem jest Rosja, dalej Chiny. Ważnymi rynkami jest też Ukraina i Białoruś. W latach 2000–2008 ponad dwukrotnie zwiększyły się obroty wyrobami i towarami przemysłowymi, maszynami i urządzeniami oraz artykułami spożywczymi. Z Rosji i Ukrainy wożone są głównie surowce, a na rynki krajów UE towary przetworzone, wymagające organizacji dostaw częstych, mniejszych i terminowych, czyli transportem samochodowym. Są to jednak produkty o wyższej wartości niż surowce i towary nieprzetworzone, a więc mogą „udźwignąć” wyższe koszty logistyczne związane z realizacją dostaw. Dotyczy to też oczywiście przewozów krajowych.

Potwierdzeniem tej tezy mogą być dane dotyczące średniej odległości przewozu 1 tony ładunku. O ile długość przewozów kolejowych i morskich

skraca się, o tyle pięciokrotnie od 1990 roku zwiększyła się długość przewozów samochodowych. Transport samochodowy obsługuje coraz dłuższe trasy. Dla odbiorców ładunków coraz ważniejsze są nie koszty, ale czas, niezawodność i elastyczność wobec jego potrzeb. Wszystko wskazuje na to, że wzrost popytu na przewozy samochodowe wynika ze zmian zachodzących w procesach produkcyjno-dystrybucyjnych, którym ze względu na swoje cechy, najlepiej jest w stanie sprostać transport samochodowy.

Zmiany, jakie dokonały się w polskim transporcie, są więc efektem reorganizacji łańcuchów dostaw, jak też integracji i liberalizacji rynku transportowego.

BIBLIOGRAFIA

Kępka E., *Sektory usługowe krajów Grupy Wyszehradzkiej. Studium porównawcze*, wyd. UW im. Marii Skłodowskiej-Curie, Warszawa 2008.

Neider J., *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2008.

Neider J., *Transport w Polsce*, „Logistyka” 2010, nr 1.

Roczniki Statystyczne RP, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

Roczniki statystyczne Gospodarki Morskiej, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

Rynek wewnętrzny, GUS, Warszawa za odpowiednie lata.

Transport. Wyniki działalności w 2008, GUS, Warszawa 2009.

STRESZCZENIE

Celem publikacji jest analiza i ocena zmian, jakie dokonywały się w polskim transporcie od początku lat 90. Zmiany objęły branżę transportową w obszarze struktury podmiotowej i własnościowej, prowadząc do wzrostu liczby podmiotów we wszystkich gałęziach transportu i rozwoju sektora prywatnego. Dotyczyły również roli transportu w polskiej gospodarce oraz struktury towarowej przewozów. Z powodu słabszej niż innych branż dynamiki rozwoju, a także zmiany struktury wielkości podmiotów zmniejszała się liczba pracujących w transporcie, osłabła również jego pozycja mierzona udziałem w WDB. Proces integracji i związana z nim liberalizacja rynku przewozów, wbrew przewidywaniom, nie osłabiły dynamizmu polskich przedsiębiorstw przewozowych, szczególnie działających w transporcie samochodowym. Transport samochodowy stał się najważniejszą gałęzią branży realizując ponad 70%

przewozów ładunków. Przewoźnicy samochodowi najlepiej wykorzystali też możliwości wynikające z uczestnictwa w jednolitym rynku UE.

SUMMARY

The aim of the publication is to analyze and assess changes that have taken place in the Polish transport since the early 1990s. They involved the transport industry in the field of its structure and ownership, leading to the increase of the number of companies in every branch of transport as well as the development of the private sector. They were also connected with the role of transport in the Polish economy and the structure of haulage. Due to a weaker dynamics of development than in other branches and the change of the structure of the size of businesses, the employment in transport decreased and its position measured as a share in the WDB weakened. The process of integration and liberalization of the transport market, against predictions, did not weaken the dynamics of Polish transport companies, especially those involved in road transport. Road transport became the most important branch of the business with a market share of 70% of the transport of goods. Road transport companies also took full advantage of the possibilities arising from the membership in the uniform market of the European Union.