

Augustyn Lorenc

Politechnika Krakowska  
Wydział Mechaniczny  
Instytut Pojazdów Szynowych  
e-mail: alorenc@pk.edu.pl

## Konkurencyjność polskiego transportu drogowego na rynku europejskim

**Kody JEL:** R41, L91, L87

**Słowa kluczowe:** rynek usług przewozowych, tendencje rozwojowe rynku TSL, aspekty ekonomiczne

**Streszczenie.** W artykule skupiono się na pokazaniu pozycji Polski i polskich przewoźników na tle rynku europejskiego. Jednym z celów publikacji była ocena szans polskich przewoźników drogowych na rynku europejskim oraz wskazanie czynników decydujących o powodzeniu prowadzenia firmy transportowej na rynku. Według statystyk Eurostat pod względem pracy przewozowej Polska znajduje się na drugim miejscu w Europie, natomiast pod względem przewożonej masy ładunków – na miejscu czwartym. Taka sytuacja pokazuje, że polskie firmy transportowe prowadzą agresywną strategię wejścia na rynku zagraniczne i konieczne jest podjęcie działań ukierunkowanych na zwiększenie efektywności przewozów. W artykule omówiono tendencje rozwoju rynku europejskiego, a także aspekty ekonomiczne związane z działalnością gospodarczą polskich przewoźników. Przedstawione zostały szanse i zagrożenia dla polskich firm z branży TSL, jak i przewidywania odnośnie do dalszego ich rozwoju.

### Wprowadzenie

Celem artykułu jest przedstawienie konkurencyjności polskich przedsiębiorstw transportu drogowego na rynku przewozu ładunków w Europie. Sektor usług w Polsce ciągle się rozwija, co widoczne jest w przyroście wartości dodanej brutto (WDB), która opisuje przyrost wartości dóbr w danym czasie. Usługi transportowe zajmują drugą pozycję i ich udział w wartości dodanej brutto ciągle wzrasta. Podstawowe cechy transportu

drogowego, czyli między innymi szybkość i elastyczność, wynikają z dużej dostępności infrastruktury punktowej i liniowej – gęstej i spójnej sieci dróg transportowych, co jest podstawową wadą pozostałych środków transportu (Leończuk, 2011). Transport drogowy najbardziej ekonomiczny jest na krótkie i średnie odległości (Urbanyi-Popiołek, 2013). Do jego wad należy zaliczyć: ograniczoną ładowność w porównaniu z innymi gałęziami transportu (np. transportem kolejowym, morskim), negatywny wpływ na środowisko naturalne i duży współczynnik wypadków.

## 1. Konkurencyjność jako czynnik rozwoju gospodarki narodowej

Przychody z całokształtu działalności we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2015 roku były większe o 12,4% w porównaniu z 2014 roku i wyniosły 136,1 mld zł. Przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 49 osób wypracowały blisko jedną trzecią przychodów. W usługach dominuje logistyka kontraktowa, którą świadczą operatorzy logistyczni, osiągając 41% przychodów, czyli blisko 383 bln euro. Kolejną wyróżniającą się usługą jest szeroko pojęty transport drogowy w postaci transportu ładunków lekkich i standardowych, co stanowi 14% ogólnych przychodów. Najczęściej transportem drogowym wożone są również materiały sypkie (9%), jak i ponadnormatywne (8%). Ładunki ponadnormatywne są to ładunki przekraczające wymiary dopuszczalne dla pojazdu nawet o 1 cm (w Europie dopuszczalna długość zestawu z naczepą wynosi 16,50 m) oraz wywierające zwiększony nacisk na osie pojazdu (większy niż 10 t) (Szymonik, 2014). Najmniej konkurencyjny jest transport lotniczy, który najbardziej opłacalny jest na znaczne odległości.

Koszty z całokształtu działalności we wszystkich jednostkach transportu drogowego w 2015 roku wyniosły 125,6 mld zł i w porównaniu z 2014 rokiem były większe o 12,3% (w sektorze publicznym wzrosły o 3,3%, a w sektorze prywatnym – o 13,0%); w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 49 osób (których udział w kosztach ogółem wynosił 33,3%) odnotowano wzrost o 7,4%.

W branży TSL w Europie zatrudnionych jest 10 mln 306 tys. osób, w tym 47% w transporcie samochodowym, 24% w działalności usługowej wspomagającej transport i magazynowaniu. Prawie 2 mln pracowników łącznie zatrudniają Niemcy, a 1,4 mln Francja. W usługach transportowych Polska zatrudnia 60% w branży samochodowej, a 18% w działalności wspomagającej transport i w magazynowaniu. Przeciętne miesięczne wynagrodzenie brutto pracowników zatrudnionych na podstawie stosunku pracy w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób w 2015 roku wyniosło 3098,4 zł i w porównaniu z 2014 rokiem zwiększyło się o 3,9%.

W 2015 roku wartość poniesionych nakładów inwestycyjnych na zakup środków trwałych w przedsiębiorstwach transportu drogowego o liczbie pracujących powyżej 9 osób wyniosła 5306,1 mln zł, w tym na środki transportu – 3683,0 mln zł, budynki i budowlę – 890,8 mln zł, a na maszyny, urządzenia techniczne i narzędzia – 718,5 mln zł.

## 2. Europejski system transportowy

Europa jest kontynentem, na którym znajduje się 46 państw, z czego 28 państw tworzy Unię Europejską, w skład której wchodzi Polska. Kolejne państwa chcą dołączyć do Unii bądź są z nią stowarzyszone. Oznacza to, że tworzenie jednego wielkiego rynku jest sprawą nadrzędną i aby istnieć w gospodarce, konieczne jest ustalenie wspólnej polityki transportowej i otwarcie rynku na przewoźników zarejestrowanych w innych państwach UE. Celem UE związanym z transportem międzynarodowym jest stworzenie systemu transportowego na kontynencie europejskim, który będzie jednolity i zrównoważony. Jako cele szczegółowe dotyczące transportu samochodowego wymieniane są (Neider, 2008):

- a) stworzenie jednolitego systemu transportowego;
- b) tworzenie jednolitych zasad organizacji i funkcjonowania rynków transportowych, czyli wspólnych reguł dostępu do rynku i konkurencji obecnej na rynku, realizowane poprzez proces deregulacji sektora transportu;
- c) zharmonizowanie warunków konkurencji pomiędzy wszystkimi gałęziami transportu;
- d) stworzenie spójnych relacji rynkowych w układzie międzygałęziowym;
- e) rozwój transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T, ang. *Trans-European Network*).

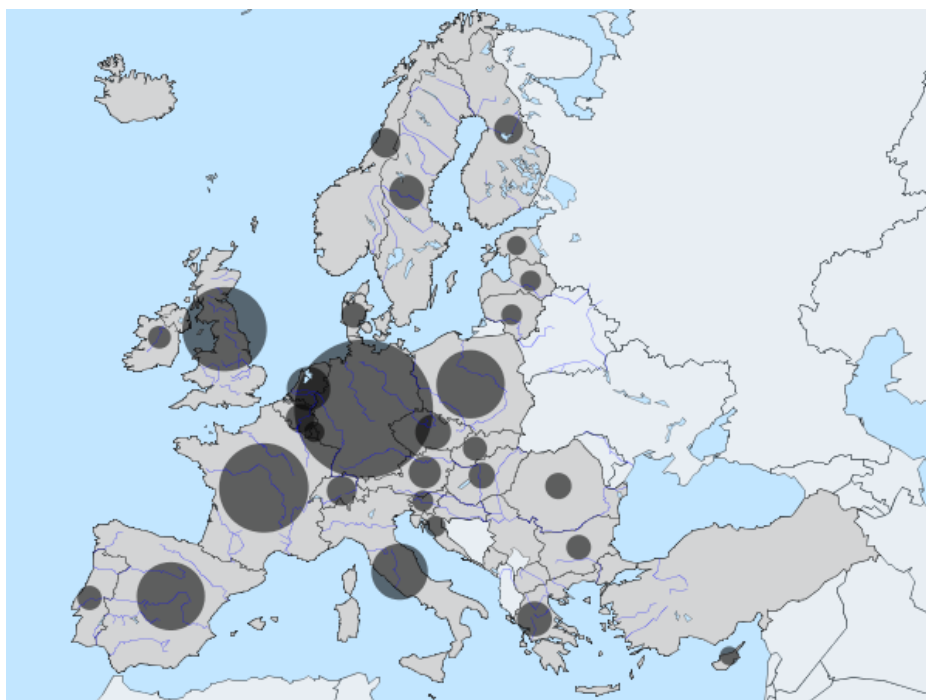
Najważniejszym punktem jest plan transeuropejskiej sieci dotyczącej transportu (TEN-T). Zakres TEN-T został ustalony w Białej Księdze Komisji Europejskiej w 1993 roku. W miarę upływu czasu ustalono w tym względzie 30 projektów rozbudowania infrastruktury obejmującej wszystkie gałęzie transportu (projekt nr 25 dotyczy rozbudowy autostrady na trasie Gdańsk–Wiedeń). TEN-T dzieli się na kilka podstawowych sektorów, w tym transeuropejską sieć drogową (TERN). Docelowo do 2020 roku TEN-T ma obejmować 89 500 km dróg kołowych o najwyższym standardzie na kontynencie europejskim.

Jako główny czynnik zapobiegający dalszemu rozwojowi transportu samochodowego stosowana jest odpłatność za korzystanie z infrastruktury drogowej, która na terenie UE występuje w dwóch rodzajach – jako winiety i myto. Zależnie od kraju podlegają jej pojazdy o ładowności od 3,5 t (m.in. Austria, Czechy, Słowacja) bądź od 12 t (m.in. Niemcy, Dania, Szwecja).

Równocześnie wprowadzane są kolejne normy Euro mające na celu zredukowanie ilości szkodliwych substancji w spalinach, aby poprawić ekologię transportu samochodowego (Neider, 2008).

### 3. Polski transport drogowy w Unii Europejskiej

Polska po wstąpieniu do Unii Europejskiej i zlikwidowaniu barier granicznych, a także poprzez sąsiedztwo z Europą Wschodnią i strategiczne położenie, realizuje wiele przewozów zagranicznych. Transport jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki państw członkowskich Unii Europejskiej, a od jego sprawnego funkcjonowania zależy w istotnym stopniu efektywność gospodarowania i skala możliwych do osiągnięcia korzyści z istnienia jednolitego europejskiego rynku. Wielkość przewozów ładunków według kraju działalności przewozowej przedstawiono na rysunku 1.

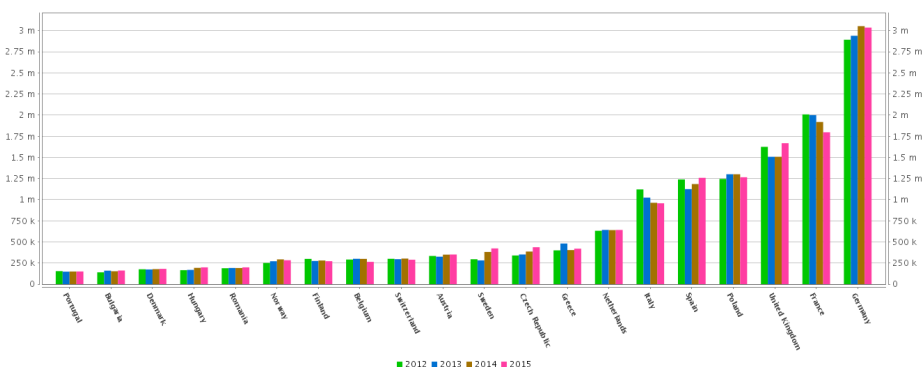


Rysunek 1. Przewozy ładunków według masy w Europie

Źródło: Eurostat, 2017.

W 2015 roku, podobnie jak w latach poprzednich, odnotowano wzrost liczby przewozów ładunków eksportowanych i importowanych transportem drogowym. Wywóz (eksport) ładunków z Polski oraz ich przywóz (import) rozkładają się na podobnych poziomach. Widoczny jest za to duży wzrost liczby przewozów pomiędzy zagranicznymi krajami, w związku z czym nasuwa się wniosek, że polskie firmy transportowe są coraz bardziej angażowane przez zagranicznych przedsiębiorców do transportu.

Przewozy ładunków eksportowanych wyniosły 63,6 mln t i były większe o 4,1% niż przed rokiem. Najczęściej realizowane były one do krajów Unii Europejskiej (ich udział wzrósł w skali roku o 2,7 p.p. do 95,1%), z czego najwięcej do Niemiec (40,8%). Znaczny udział miały również przewozy ładunków eksportowanych do Czech (11,3%), Słowacji (5,0%), Francji (4,6%) oraz Włoch (4,6%). W latach 2014–2015 ponad 97% ładunków przywieziono z krajów Unii Europejskiej, najwięcej z: Niemiec (31,1%), Czech (9,7%), Słowacji (6,5%), Włoch (5,9%) i Holandii (4,7%).



Rysunek 2. Przewozy ładunków według masy w Europie

Źródło: Eurostat, 2017.

Analizując rynek przewozów według masy ładunków przewiezionych przez firmy transportowe zarejestrowane na terenie państw europejskich, można wyróżnić 6 państw. Od 2000 roku Polska przeskoczyła z miejsca 7. na 4. wśród liderów na rynku przewozu towarów (rysunek 2). Liderem w 2015 roku w wolumenie transportowanych ładunków były Niemcy (3,035 mln t). Wysoki wolumen transportu w dużym stopniu wynika z położenia geograficznego kraju w Środkowej Europie, jak i jego dużego udziału w handlu zagranicznym.

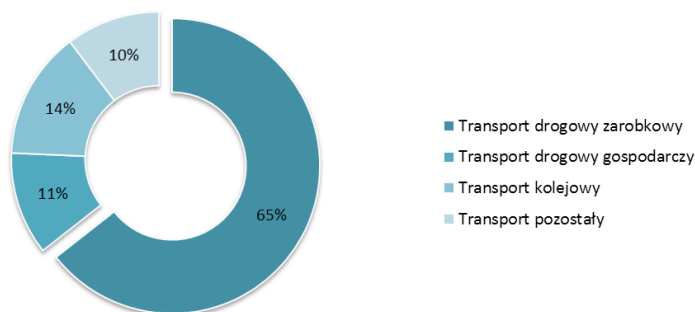
Według pracy przewozowej na pierwszym miejscu klasyfikowały się Niemcy (314 816 mln tkm), Polska (260 713 mln tkm), Hiszpania (209,390 mln tkm), Wielka Brytania (158,924 mln tkm), Francja (153 580 mln tkm) oraz Włochy (116 820 mln tkm). Łącznie te 6 państw realizowało ponad 70% całkowitych usług w transporcie drogowym UE.

Praca przewozowa wykonywana w ramach transportu międzynarodowego wynosi ponad połowę ogólnej pracy przewozowej realizowanej transportem polskim. Oznacza to, że przewóz jednej tony ładunku jest realizowany na znacznie dłuższy dystans niż w transporcie krajowym i wynosi on średnio 172 km (transportem krajowym jest to 167 km). W przypadku przewozów międzynarodowych puste przebiegi stanowią około 13% przebytej drogi (kilometrażu), a średni ładunek wynosił 15,4 t (*Transport wyniki*

działalności w 2015 roku, 2017). Polska jest zdecydowanym liderem, ponieważ zrealizowała aż 24% wszystkich przewozów międzynarodowych, za nią znajduje się Hiszpania, a później Niemcy.

#### 4. Funkcjonowanie transportu drogowego w Polsce

W 2015 roku w Polsce wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1803,8 mln t ładunków. W 2015 roku transportem drogowym przewieziono 1505,7 mln t ładunków. Dominującym rodzajem transportu był transport drogowy, a jego udział w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu obniżył się w skali roku o 0,6 p.p. do 83,5%. W roku 2013 udział transportu zarobkowego w ogólnych przewozach wyniósł 55,2%. Zbiorną strukturę pracy przewozowej według rodzaju transportu w roku 2015 przedstawiono na rysunku 3.



Rysunek 3. Struktura pracy przewozowej według rodzajów transportu w 2015 roku

Źródło: *Transport drogowy w Polsce w latach 2014 i 2015, 2017.*

W 2015 roku większość ładunków przewieziono transportem krajowym; jego udział w przewozie ładunków ogółem zmniejszył się w skali roku o 1,4 p.p. do 83,8%. W 2015 roku największy udział w przewozach ładunków miały przewozy wewnątrz województw i stanowiły one 63,8% wszystkich ładunków przyjętych do przewozu.

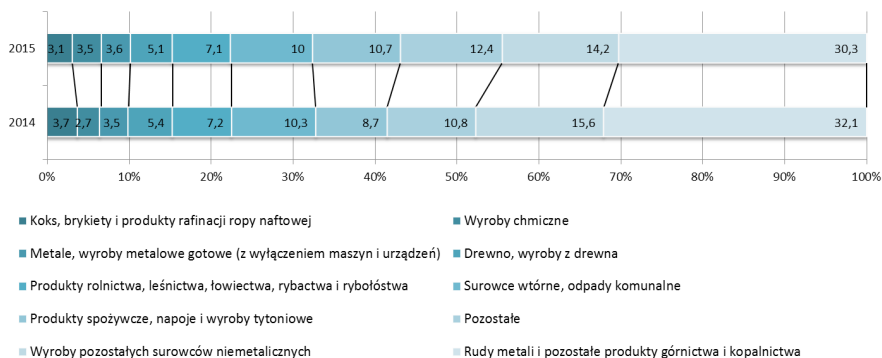
Widocznym potwierdzeniem faktu, że transport samochodowy się rozrasta, jest liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych, co pokazano w tabeli 1.

Tabela 1. Liczba środków transportu drogowego w Polsce w 2015 roku

	Samochody ciężarowe	Naczepy ciężarowe	Przyczepy ciężarowe
o ładowności w kg			
do 1499	2 447 764	11 349	474 287
1500–2999	214 058		
3000–4999	81 121		
5000–6999	150 813	4 643	91 139
7000–9999	86 943		
10000–14999	80 406	5 926	56 324
15000–19999	35 028	13 867	14 301
20000–24999	2 243	29 654	
25000 i więcej		276 722	
W tym według rodzaju nadwozia			
cysterny	9 571	15 600	2 668
izotermiczne, chłodnie i lodownie	83 483	37 730	2 317
do przewozu kontenerów	11 750	7 029	10 032
wywrotki	126 437	x	95 488
furgony	850 168	x	x
niskopodwoziowe	x	6 049	8 176
suma	309 8376	342 161	636 051

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS, 2017.

Ważnym czynnikiem określającym usługę transportową oraz jej formę jest rodzaj przewożonych towarów. Na rysunku 4 przedstawiono grupy ładunków przewożonych transportem samochodowym.

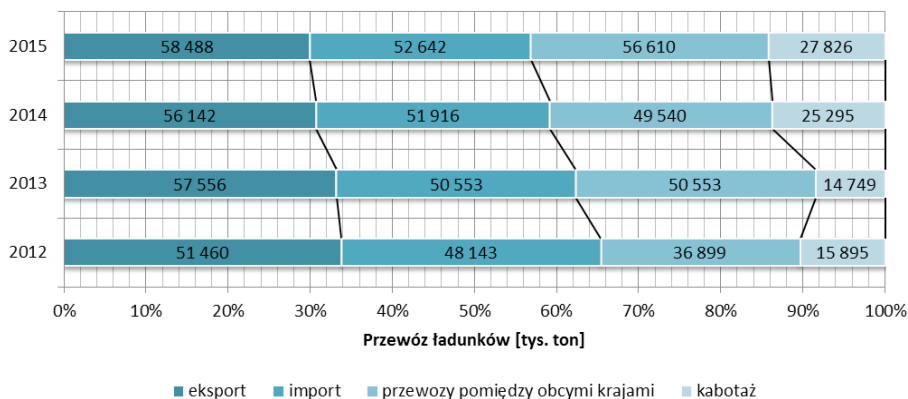


Rysunek 4. Struktura przewozów ładunków w transporcie krajowym według grup ładunków

Źródło: Transport wyniki działalności w 2015 roku, 2017.

W transporcie drogowym w grupach ładunków dominują przede wszystkim materiały z branży wydobywczej, górnictwa, jak i wyroby niemetaliczne czy artykuły spożywcze. Oznacza to, że w polskiej branży transportowej wykonuje się przede wszystkim przewozy towarów masowych oraz nieprzetworzonych.

Na rysunku 5 przedstawiono udział procentowy poszczególnych typów usług przewozowych realizowanych przez polskich przewoźników wraz z masą przewożonych ładunków w relacjach międzynarodowych.



Rysunek 5. Udział procentowy poszczególnych typów usług przewozowych realizowanych przez polskich przewoźników wraz z masą przewożonych ładunków

Źródło: opracowanie własne.

W tabeli 2 przedstawiono natomiast przewozy ładunków transportem drogowym według rodzaju transportu.

Tabela 2. Przewozy ładunków transportem drogowym według rodzaju transportu

Kierunek transportu	2012		2013		2014		2015	
	ogółem	transport zarobkowy	ogółem	transport zarobkowy	ogółem	transport zarobkowy	ogółem	transport zarobkowy
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Przewóz ładunków (tys. t)								
ogółem	1 245 053	805 266	1 300 608	854 671	1 300 382	868 304	1 264 960	885 901
transport krajowy	1 082 475	652 869	1 117 001	681 260	1 107 702	685 411	1 060 300	690 335
transport międzynarodowy	162 578	152 397	183 607	173 411	192 680	182 893	204 660	195 566
eksport	56 865	51 460	62 877	57 556	61 075	56 142	63 601	58 488



1	2	3	4	5	6	7	8	9
import	51 585	48 143	53 699	50 553	55 220	51 916	55 756	52 642
przewozy pomiędzy obcymi krajami	37 438	36 899	53 699	50 553	50 330	49 540	56 981	56 610
Przewóz ładunków (mln tkm)								
ogółem	222 332	193 698	247 594	215 972	250 930	220 161	260 713	232 032
transport krajowy	89 013	66 174	100 320	74 846	96 627	72 261	104 679	80 967
transport międzynarodowy	133 319	127 524	147 274	141 126	154 303	147 900	156 034	151 064
eksport	50 891	47 774	54 296	51 031	53 594	50 609	53 252	50 534
import	45 164	43 137	47 878	45 773	50 195	47 701	48 864	47 006
przewozy pomiędzy obcymi krajami	31 980	31 433	37 721	37 128	41 880	41 160	44 368	44 097

Źródło: *Transport wyniki działalności w 2013 roku, 2015; Transport wyniki działalności w 2015 roku, 2017.*

Z powyższych analiz wynika, że transport drogowy cechuje się wysoką dynamiką rozwoju. Na korzystną sytuację transportu samochodowego wpływa modernizacja infrastruktury drogowej oraz brak wyraźnego konkurenta stanowiącego inną gałąź transportową. Transport drogowy wykazuje również znacznie wyższy poziom organizacji przewozu oraz logistyki przedsięwzięcia niż inne gałęzie.

## 5. Kierunki rozwoju polskiego transportu drogowego

Branża transportowa aktualnie znajduje się w trendzie szybkiego rozwoju, co skutkuje poszerzeniem zadań przedsiębiorstwa realizującego transport. W wyborze wykonawcy często głównym kryterium oceny jest kompleksowe wykonanie wymaganych usług. Jest to już zupełnie nowa forma świadczenia usługi, która obejmuje klasyczne usługi transportowe, takie jak przewóz, załadunek, wyładunek oraz zadania czysto spedycyjne (dokumentacja, odprawa celna, nadzór itp.). Dołączają do tego również takie czynności, jak magazynowanie, składowanie i inne. Oznacza to, że dane przedsiębiorstwo świadczy wtedy wszystkie wymagane czynności w tej branży obejmujące transport, spedycję i logistykę (Rucińska, Kędzior-Laskowska, 2015).

Udział inwestorów zagranicznych przyspiesza proces globalizowania się rynku (Kordel, 2016). Międzynarodowe przedsiębiorstwa zajmują znaczące miejsce na polskim rynku usług TSL. To właśnie te przedsiębiorstwa narzucają standardy jakościowe, organizacyjne i wpływają na szybki postęp technologiczny na polskim rynku (Mindur, 2016). Wymagane jest od firm branży TSL coraz lepsze zarządzanie frachtem, aby jego koszty były jak najniższe. Firmy transportowe wraz ze wzrostem wymagań rynkowych są

zmuszone wprowadzać dodatkowe oferty wykraczające poza podstawowe pojęcie zadań transportu, spedycji czy logistyki, między innymi konfekcjonowanie towarów, realizowanie przesyłek w sprzedaży internetowej czy nawet metkowanie (Rudnikowska, 2013).

Poprzez wykonywanie i coraz większą kontrolę logistyki magazynowej oraz projektowanie odpowiedniego łańcucha dostaw dla klienta coraz więcej operatorów logistycznych decyduje się na współpracę z podwykonawcami w zakresie przewozu towaru niż inwestycję w powiększenie własnej floty pojazdów. Szczególnie kraje Europy Zachodniej (Francja, Niemcy, Holandia) decydują się na inwestycje w Polsce z powodu niższych kosztów. Koszty oraz forma działalności zależą w dużej mierze od formy ekspansji na rynek.

## Podsumowanie

Duża konkurencyjność polskich przewoźników wynikająca z dobrze dobranych stawek, terminowości oraz nowoczesnego taboru wpływa na ciągły rozwój polskiego rynku TSL zarówno w kraju, jak i na terenie Europy. Dzięki temu od 2000 roku transport drogowy realizowany przez polskich przewoźników znacząco wzrósł. Aktualnie Polska znajduje się na czwartym miejscu pod względem przewożonej masy ładunków oraz na drugim miejscu pod względem wykonywanej pracy przewozowej. Na rynku krajowym pojawiły się przedsiębiorstwa o kapitale zagranicznym, które współpracują z lokalnymi przewoźnikami. Daje to możliwości powiększania udziału w przewozach zagranicznych. Jednak mało jest polskich firm, które mogłyby konkurować z takimi podmiotami, jak Raben Group czy DB Schenker.

## Bibliografia

- Eurostat (2017). Pobrane z: [www.ec.europa.eu](http://www.ec.europa.eu) (16.06.2017).
- Kordel, Z. (2016). Regulowanie rynku transportu drogowego w Polsce. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka*, 58, 243–254.
- Leończuk, D. (2011). Transport drogowy towarów w Polsce. *Economy and Management*, 4, 98–108.
- Mindur, L. (2016). Przewozy międzynarodowego transportu drogowego w Polsce po transformacji gospodarczej. *Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe*, 17, 1449–1452.
- Neider, J. (2008). *Transport międzynarodowy*. Warszawa: PWE.
- Rucińska, D., Kędzior-Laskowska, M. (2015). Bezpieczeństwo i terminowość – atrybuty jakości usług w transporcie drogowym ładunków. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomika Transportu i Logistyka*, 57, 129–144.
- Rudnikowska, E. (2013). *Gęściej, czyli świat się kurczy*. Pobrane z: <http://www.newsweek.pl/biznes/tsl-transport-newsweek-pl,artykuly,275494,1.html> (16.06.2017).
- Szymonik, A. (2014). *Eurologistyka teoria i praktyka*. Warszawa: Difin.

*Transport drogowy w Polsce w latach 2014 i 2015* (2017). Warszawa.

*Transport – wyniki działalności w 2013 roku* (2015). Warszawa.

*Transport – wyniki działalności w 2015 roku* (2017). Warszawa.

Urbanyi-Popiołek, I. (red.) (2013). *Ekonomiczne i organizacyjne aspekty transportu*. Bydgoszcz: Wyd. Uczelniane Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy.

## COMPETITIVENESS OF POLISH ROAD TRANSPORT ON THE EUROPEAN MARKET

**Keywords:** the market of transport services, development trends of the TSL market, economic aspects

**Summary.** This article focuses on showing the position of Poland and Polish carriers against the European market. One of the objectives of the publication was to assess the chances of Polish road carriers on the European market and to indicate the factors determining the success of running a transport company on the market. According to Eurostat statistics, Poland is in second place in Europe in terms of transport performance. However, in terms of the transported weight of cargo, it is in the fourth place. This situation shows that Polish transport companies are pursuing an aggressive strategy of entering the foreign market, and it is necessary to take measures aimed at increasing the efficiency of transport. The article discusses trends in the development of the European market as well as economic aspects related to the economic activity of Polish carriers. Opportunities and threats for Polish companies from the TFL sector as well as predictions related to their further development were presented.

*Translated by Augustyn Lorenc*

Cytowanie

Lorenc, A. (2018). Konkurencyjność polskiego transportu drogowego na rynku europejskim. *Ekonomiczne Problemy Usług*, 1 (130), 77–87. DOI: 10.18276/epu.2018.130-08.