

KONKURENCYJNOŚĆ CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO POLSKI NA RYNKU PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH

DATA PRZESŁANIA: 15.12.2017, DATA AKCEPTACJI: 15.06.2018, KODY JEL: R40, R42

Urszula Motowidlak

Uniwersytet Łódzki
umotowidlak@onet.eu

STRESZCZENIE

Celem artykułu jest identyfikacja zasadniczych kategorii konkurencyjności przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego Polski oraz ocena kluczowych czynników decydujących o podjęciu konkurencji z innymi podmiotami na rynku międzynarodowym. W realizacji celu głównego wykorzystano studia literaturowe, analizę danych wtórnych oraz wyniki badań własnych. Uzyskane rezultaty wskazują, iż ciężarowy transport samochodowy Polski ma duży potencjał w dążeniu do dalszego rozwoju. Obecna sytuacja gospodarcza Europy sprzyja jego ekspansji na rynku przewozów międzynarodowych. Utrzymanie pozycji na europejskim rynku napotyka jednak znaczące bariery związane z ryzykiem legislacyjnym, dużą wrażliwością na sytuację gospodarczą Europy oraz niedoborem kierowców. Czynniki te mogą stanowić realne zagrożenie dla konkurencyjności ciężarowego transportu samochodowego Polski.

SŁOWA KLUCZOWE

transport samochodowy, przewozy ładunków, konkurencyjność

WSTĘP

Transport stanowi jedną z istotnych determinant rozwoju społecznego i gospodarczego współczesnego świata. Szczególną rolę w polskiej gospodarce odgrywa ciężarowy transport samochodowy, który nie tylko ma duże znaczenie w wymiarze krajowym, lecz również europejskim. Warunkuje on międzynarodową współpracę i odgrywa zasadniczą rolę w tworzeniu światowej sieci obrotu dobrami konsumpcyjnymi oraz w transferze dóbr inwestycyjnych między krajami (Wojewódzka-Król, Załoga, 2016, s. 50–51).

Duże znaczenie w podejmowaniu przez przedsiębiorstwa transportu samochodowego działalności międzynarodowej mają zarówno czynniki zewnętrzne, jak też odpowiednio realizowany system wewnętrznego zarządzania przedsiębiorstwem. Za ważny czynnik rozwoju

konkurencyjnego transportu uznaje się podejście rządu oraz innych organów do tworzenia przyjaznego porządku prawnego. Jego przejrzystość i prostota sprzyjają rozwojowi krajowych przedsiębiorców, a także zagranicznym inwestorom.

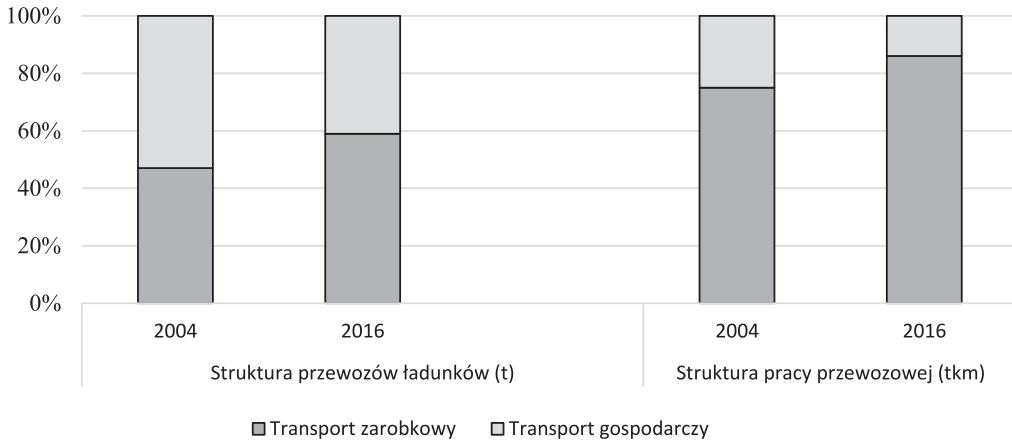
Analiza literatury przedmiotu oraz ocena aktywności gospodarczej przedsiębiorstw pozwalają sformułować tezę, zgodnie z którą konkurencyjność realizowanych usług transportu towarowego stanowi kluczowy element polityki gospodarczej Polski. Efekty tych działań mają wymiar gospodarczy, społeczny, środowiskowy, instytucjonalno-prawny i polityczny.

Celem artykułu jest identyfikacja zasadniczych kategorii konkurencyjności przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego Polski oraz ocena kluczowych czynników decydujących o podjęciu konkurencji z innymi podmiotami na rynku międzynarodowym. W realizacji przyjętego celu wykorzystano studia literaturowe, analizę danych wtórnych oraz wyniki badań własnych.

TRENDY ROZWOJOWE CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO POLSKI

Ciężarowy transport samochodowy jest aktualnie najważniejszym rodzajem transportu towarowego w Polsce zarówno pod względem udziału w tonażu przewiezionych ładunków, jak również wykonanej pracy przewozowej wyrażonej w tonokilometrach (tkm). Od 2004 roku transport ten przeżywał okres bardzo dynamicznego rozwoju związanego z otwarciem się rynków europejskich na usługi polskich przewoźników. Spowodowało to systematyczny wzrost udziału transportu samochodowego w przewozach ładunków, przede wszystkim kosztem transportu kolejowego. Zgodnie z danymi GUS (2017, s. 89) w 2016 roku transportem samochodowym w Polsce przewieziono 1546,6 mln t ładunków, czyli o 37% więcej niż w 2004 roku, co stanowiło 84% całkowitej masy ładunków przewiezionych transportem lądowym. Udział transportu samochodowego w pracy przewozowej wykonanej środkami transportu lądowego wzrósł z 59% w 2004 do 81% w 2016 roku. W analizowanym okresie wielkość pracy przewozowej w przewozach ładunków transportem samochodowym odnotowała ponad dwukrotny wzrost i w 2016 roku wynosiła 303,6 mld tkm.

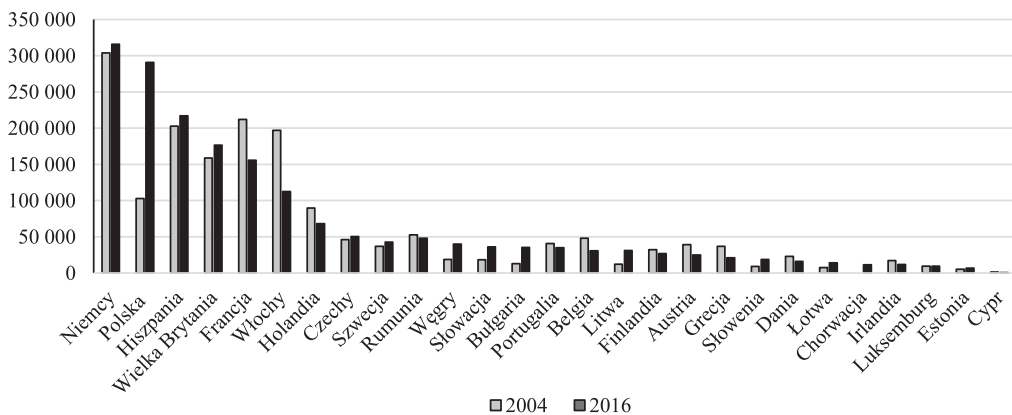
O rosnącej roli ciężarowego transportu samochodowego w polskiej gospodarce świadczy także systematyczny wzrost udziału transportu samochodowego zarobkowego w przewozach ładunków ogółem (rys. 1). W 2016 roku transport ten stanowił ponad 59% w całkowitym tonażu przewiezionych ładunków środkami transportu samochodowego, tj. o 12 punktów procentowych więcej niż w 2004 roku. Z jego udziałem w 2016 roku przewieziono 954 mln t ładunków, podczas gdy w 2004 roku masa przetransportowanych ładunków wynosiła 452 mln t. W strukturze całkowitej pracy przewozowej wykonanej transportem samochodowym (wyrażonej w tkm) transport zarobkowy umocnił swoją pozycję, zwiększając swój udział z 75% w 2004 do 86% w 2016 roku.



Rysunek 1. Struktura przewozów ładunków i pracy przewozowej zrealizowanych przez transport samochodowy Polski w 2004 i 2016 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2005, 2017).

Od 2004 roku ciężarowy transport samochodowy Polski systematycznie umacniał swoją pozycję na rynku europejskim (rys. 2).



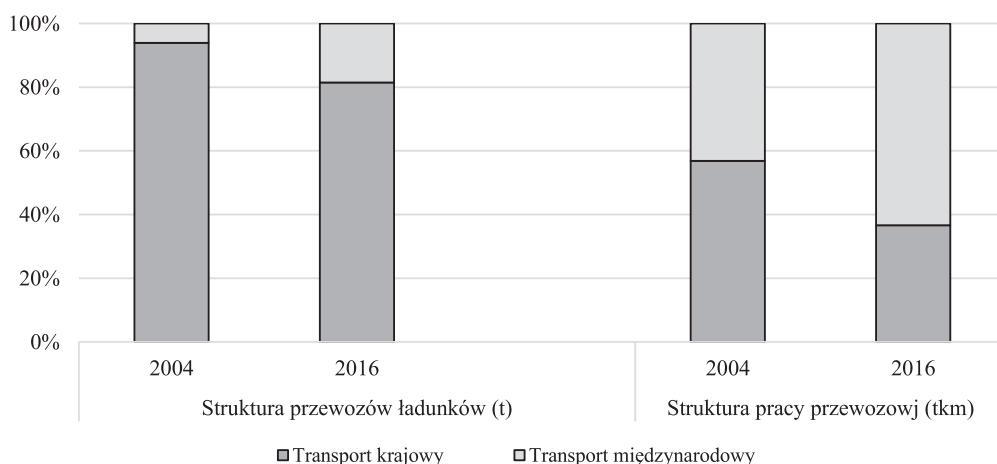
Rysunek 2. Praca przewozowa wykonana w przewozach ładunków transportem samochodowym w państwach członkowskich Unii Europejskiej w 2004 i 2016 roku (mln tkm).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: (Eurostat, 2017).

Praca przewozowa wykonana w 2016 roku przez polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego, wyrażona w tkm, stanowiła 15,7% całkowitych przewozów ładunków transportem samochodowym Unii Europejskiej (UE), co lokowało nasz kraj na drugiej pozycji za Niemcami. Warto jednocześnie podkreślić, iż w zestawieniu Polski z innymi państwami członkowskimi UE dynamika wzrostu pracy przewozowej w przewozach ładunków transportem samochodowym

w latach 2004–2016 była najwyższa i wyniosła 280%. Wielkość tej pracy wzrosła z 102,8 mld tkm w 2004 roku do 290,7 mld tkm w 2016 roku.

W ciężarowym transporcie samochodowym Polski coraz większą rolę odgrywają przewozy międzynarodowe (rys. 3). W latach 2004–2016 udział transportu międzynarodowego w całkowitych przewozach ładunków transportem samochodowym wzrósł z 6,1 do 18,5%, licząc w tonach, natomiast wielkość pracy przewozowej wyrażona w tkm wzrosła z 43,2 do 63,4%.



Rysunek 3. Struktura przewozów ładunków i pracy przewozowej według kierunków zrealizowanych transportem samochodowym Polski w 2004 i 2016 roku.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (2005, 2017).

W Polsce w przewozach międzynarodowych zarówno w eksporcie, jak i imporcie dominują przewozy ładunków do i z krajów UE. W 2016 roku ich udział w strukturze pracy przewozowej ogółem transportem samochodowym, wyrażonej w tkm, wyniósł 92,7% w eksporcie i 94,5% w imporcie. Wśród poszczególnych państw członkowskich UE największą rolę w przewozach międzynarodowych Polski ogółem odgrywa transport ładunków do i z Niemiec, stanowiący w 2016 roku ponad 30% wykonanej pracy przewozowej w eksporcie i odpowiednio 29% w imporcie.

Umiejscowienie usług i związana z nim zmiana struktury taboru będącego na wyposażeniu polskich przedsiębiorstw transportowych stanowiły dodatkowe i bardzo istotne czynniki wpływające na wzrost efektywności realizowanych przewozów. Według danych Eurostatu w latach 2004–2015 udział pustych przewozów w całkowitej liczbie pokonanych kilometrów przez polskie pojazdy ciężarowe zmniejszył się z 29,8 do 24,1%. Było to m.in. efektem wzrostu udziału polskich przewoźników w rynku przewozów kabotażowych z 4,1% w 2004 do 36,1% w 2015 roku.

KATEGORIE KONKURENCYJNOŚCI W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Utrzymanie wiodącej pozycji na europejskim rynku i dalszy rozwój polskich przedsiębiorstw samochodowych zajmujących się przewozem ładunków napotyka w ostatnim czasie na znaczne

bariery. Nasilające się zjawisko niepewności w odniesieniu do prowadzenia działalności gospodarczej w transporcie samochodowym może skutkować poważnymi zakłóceniami w logistyce, handlu, budownictwie oraz w wybranych branżach przemysłowych, które są szczególnie uzależnione od sprawnego funkcjonowania tego transportu. Ciężarowy transport samochodowy ma także istotne znaczenie dla kondycji polskich przedsiębiorstw leasingowych stanowiących ważny element sektora finansowego (PwC, TLP, 2016, s. 6). Wymaga więc podejmowania nieustannych działań sprzyjających poprawie konkurencyjności polskich przewoźników na rynku międzynarodowych przewozów ładunków (Brach, 2015, s. 324).

W wyniku rozwoju różnorodnych koncepcji dotyczących konkurencji na rynkach międzynarodowych ciężar dyskusji przesunął się z konkurencji między przedsiębiorstwami na rywalizację między krajami. W tym kontekście zaczęto rozróżniać przewagi komparatywne i przewagi konkurencyjne gospodarki danego kraju. Te pierwsze to absolutne i względne przewagi związane z dysponowaniem określonymi zasobami i sprawnością ich wykorzystania przez gospodarkę danego kraju w określonym momencie. Przewagi konkurencyjne związane są zaś z umiejętnością zwiększania korzyści z udziału w handlu międzynarodowym (Szymańska, 2015, s. 227).

Oceniając zdolność do konkurowania i analizując przewagi komparatywne całej gospodarki, wielokrotnie analizie poddawane są przedsiębiorstwa pogrupowane według kryterium branżowego lub terytorialnego (Dziedzic, Skalska, 2013, s. 10). Na rzecz takiego podejścia przemawia kilka argumentów. Za istotny z nich można uznać fakt, iż suma wartości dodanej, wypracowanej przez poszczególne branże, decyduje o poziomie życia mieszkańców danego kraju czy regionu.

Konkurencyjność sektora usług transportowych definiowana jest w różnorodny sposób, a podejście do możliwości zwiększenia przewagi gospodarczej przedsiębiorstwa i kraju stale ewoluuje (Załoga, 2006, s. 166). Postrzegane jest ono m.in. w kontekście umiejętności adaptowania pozytywnych trendów pojawiających się w otoczeniu, kreujących korzyści wewnętrzne i zewnętrzne. W tym ujęciu skuteczne konkurowanie rozumiane jest jako zdolność do wyprzedzania potrzeb oraz odkrywania nowej kombinacji i zastosowania istniejących lub nowych zasobów (Gołębska, 2005, s. 82).

Ze względu na sytuację finansową ciężarowy transport samochodowy jest silnie zależny od czynników zewnętrznych, zwłaszcza po stronie kosztów (Waśkiewicz, 2014, s. 6–7). Na jego kondycję duży wpływ mają (Patorska, Lauresh, 2015, s. 14–16):

- ryzyko legislacyjne zarówno na poziomie unijnym, jak i regulacji krajowych,
- koniunktura gospodarcza w Polsce i państwach członkowskich UE,
- ceny paliw,
- wysokość różnego rodzaju płacności na rzecz pracowników.

Zmiany w prawie, które prowadzą do wzrostu cen świadczonych usług transportowych, np. ustalenie płacy minimalnej w kilku państwach członkowskich UE czy zaostrożenie kontroli granicznych w reakcji na pogłębiający się kryzys związany z napływem imigrantów z Bliskiego Wschodu i Afryki, można uznać za istotne czynniki osłabiające konkurencyjność polskich przedsiębiorstw transportowych (PwC, TLP, 2016, s. 17). Wszystkie wydarzenia zagrażające stabilności politycznej Polski lub UE są jednocześnie groźne dla rozwoju rynku ciężarowego transportu samochodowego (Bilans, 2015, s. 16).

W Polsce rynek ten charakteryzuje się silnym rozdrobnieniem, co pokazują dane liczbowe dotyczące jego struktury oraz średniego zatrudnienia. Wśród przedsiębiorstw zajmujących

się transportem samochodowym zarobkowym przeważają przedsiębiorstwa, w których liczba pracujących osób nie przekracza dziewięciu. W 2016 roku ich udział w całkowitej masie przewiezionych ładunków wyniósł 68,9 i 39,3% w pracy przewozowej wyrażonej w tkm (GUS, 2017, s. 55). Przeciętna firma zatrudniała niewiele ponad cztery osoby. Jednocześnie większość polskich przedsiębiorstw posiadających licencję na przewóz ładunków w UE miała od dwóch do czterech ciężarówek (Patorska, Lauresh, 2015, s. 8). Dominujący udział małych przedsiębiorstw transportu ciężarowego na rynku usług transportowych można uznać za źródło przewagi konkurencyjnej, co wynika m.in. z ich większej elastyczności w stosunku do dużych przedsiębiorstw. Należy jednak pamiętać, że silnie rozdrobniony rynek ciężarowego transportu samochodowego w Polsce jest wrażliwy na wahania koniunktury w transporcie.

Wyniki raportu firmy Deloitte dotyczące kondycji finansowej przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego w Polsce potwierdzają tezę o ich dużej różnorodności. Z jednej strony funkcjonuje wąska grupa przedsiębiorstw odnotowujących istotne zyski, z drugiej zaś istnieje dużo liczniejszy segment podmiotów ponoszących straty. Średni zysk netto w całej badanej grupie w 2013 roku wyniósł 624 tys. zł. Jednocześnie największy zysk osiągnięty przez przedsiębiorstwo objęte badaniem stanowił 19,7 mln zł, a największa strata 8,8 mln zł (Patorska, Lauresh, 2015, s. 13). Z roku na rok zwiększa się również poziom zadłużenia przedsiębiorstw samochodowych działających na rynku przewozów ładunków, który jest wynikiem powszechnego wykorzystywania leasingu jako jednego z głównych źródeł kapitału używanego do nabywania nowych jednostek taboru. Udział przedsiębiorstw leasingowych w 2016 roku w Polsce stanowił 68,8% nabytych pojazdów ciężarowych. W 2015 roku odsetek ten wyniósł 66,2% (PZPM, 2017, s. 50).

Rynek transportowy jest obecnie rynkiem konsumenta. Ze względu na homogeniczny charakter usług transportowych przewoźnicy konkurują o klientów głównie ceną, co może być źródłem kolejnych niekorzystnych regulacji prawnych dla polskich przewoźników, np. ustawowego podnoszenia składników wynagrodzeń. Ważnym czynnikiem dla przyszłości ciężarowego transportu samochodowego Polski będzie bowiem konkurencja o rynki krajowe Europy Zachodniej. Monitorowanie i ocena konkurencyjności polskich przewoźników powinny więc stanowić podstawowe elementy strategii rozwoju kraju.

Analiza literatury przedmiotu i działania wynikające z polityki gospodarczej pozwoliły na identyfikację zasadniczych kategorii konkurencyjności istotnych dla ciężarowego transportu samochodowego Polski (Patorska, Lauresh, 2015; PwC, TLP, 2016). Są to:

- kapitał ludzki,
- przepisy prawa,
- koszty,
- źródła finansowania,
- innowacyjne rozwiązania,
- współpraca.

Poszczególnym kategoriom przyporządkowano po pięć czynników decydujących o podjęciu konkurencji z innymi podmiotami na rynku międzynarodowym (tab. 1).

Tabela 1. Zasadnicze kategorie i czynniki konkurencyjności ciężarowego transportu samochodowego Polski

Zasadnicze kategorie	Czynniki konkurencyjności
Kapitał ludzki	wiedza, umiejętności techniczne, kompetencje społeczne, języki obce, odporność na stres
Przepisy prawa	prawo pracy, bezpieczeństwo ruchu drogowego, prawo celne, zamówienia publiczne
Koszty	podatki, opłaty i ceny paliw, wynagrodzenia, amortyzacja, remonty okresowe, koszty zewnętrzne
Źródła finansowania	pożyczki komercyjne, leasing, kredyty inwestycyjne, fundusze i dotacje, środki własne
Innowacyjne rozwiązania	projektowanie procesów, zarządzanie projektami, innowacje techniczne, technologie informacyjne, rozwiązania informatyczne
Współpraca	polityka regionalna i krajowa, orientacja na klienta, współpraca z innymi przedsiębiorstwami transportowymi, współpraca z nauką, komunikacja międzykulturowa

Źródło: opracowanie własne.

Oceny istotności wyszczególnionych w tabeli 1 czynników konkurencyjności dokonano w wyniku badania ankietowego.

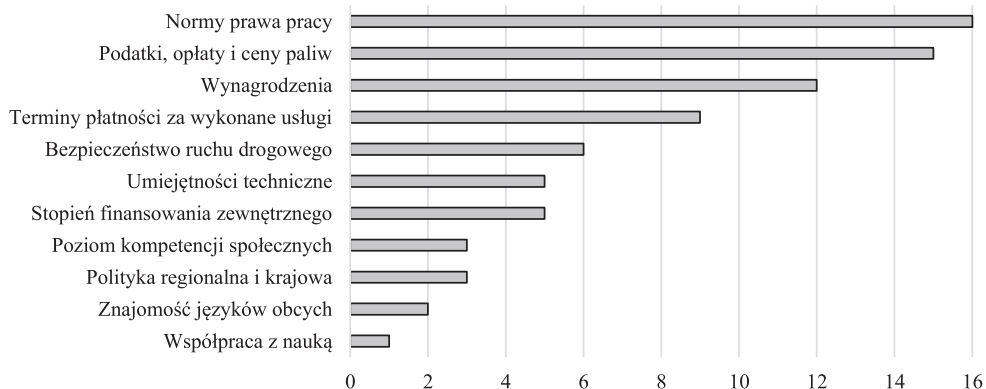
METODYKA BADANIA KONKURENCYJNOŚCI CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO POLSKI

Badanie kluczowych czynników decydujących o podjęciu konkurencji przez przedsiębiorstwa ciężarowego transportu samochodowego na rynku międzynarodowym było badaniem ankietowym przeprowadzonym w formie elektronicznej oraz za pośrednictwem pogłębionych wywiadów indywidualnych. Zakres czasowy badania obejmował okres od kwietnia do lipca 2017 roku. W ankiecie wzięło udział 56 przedsiębiorstw działających w Polsce. Badanie miało charakter pilotażowy. Z uwagi na wielkość próby badawczej uzyskanych wyników nie należy odnosić do całego sektora usług ciężarowego transportu samochodowego w Polsce. Przyjmując to założenie, przeprowadzone badanie pozwoliło jednak w sposób szacunkowy ocenić istotność poszczególnych czynników konkurencyjności. Wyniki tej oceny zostaną wykorzystane do uszczegółowienia kierunków dalszych badań.

Charakterystyka socjoekonomiczna ankietowanych pozwala stwierdzić, że w grupie poprawnie zweryfikowanych ankiet odpowiedzi udzieliło 37 przedsiębiorstw krajowych i 12 z kapitałem zagranicznym. Wśród badanych dominowały przedsiębiorstwa reprezentujące sektor małych i średnich przedsiębiorstw (88%). Ponad 75% ankietowanych deklarowało dużą aktywność w dążeniu do wzrostu konkurencyjności na rynku przewozów międzynarodowych. Jedynie 4% badanych było zadowolonych z pozycji swojego przedsiębiorstwa na rynku międzynarodowym.

WYNIKI BADANIA

W opinii badanych respondentów istnieje wiele czynników, które w istotny sposób hamują chęć przedsiębiorstw transportowych do podjęcia decyzji o szerszej ekspansji na rynki międzynarodowe (rys. 4).

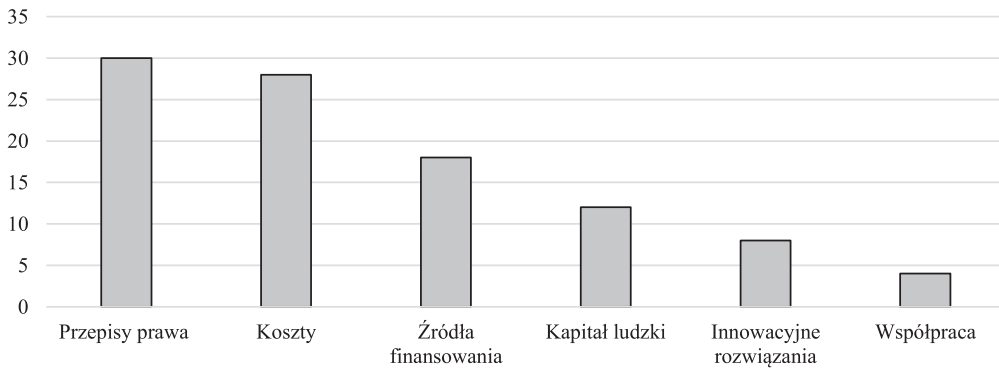


Rysunek 4. Znaczenie czynników konkurencyjności w opinii badanych przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego (pkt.).

Źródło: opracowanie własne.

Rozkład istotności poszczególnych czynników konkurencyjności w pięciu badanych kategoriach w dużym stopniu wynika z bieżących uwarunkowań funkcjonowania przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego na rynku międzynarodowym. Transport samochodowy jest branżą silnie regulowaną zarówno na poziomie krajowym, jak i unijnym, co znalazło potwierdzenie w badaniu. Zdaniem respondentów najważniejsze zagrożenie dla konkurencyjności ciężarowego transportu samochodowego stanowią przepisy regulujące normy prawa pracy, którym przypisano 16 ze 100 dostępnych do rozdysponowania punktów (pkt.). Zmiany w zakresie regulacji funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych mogą się w istotny sposób przyczynić do wzrostu kosztów działalności tych przedsiębiorstw, co bezpośrednio osłabi ich konkurencyjność. W badaniu czynnikiem należącym do kategorii koszty przypisano 28 pkt. Za najważniejsze z nich uznano wysokość opłat, podatków i wydatków na zakup paliwa, którym przyporządkowano 15 pkt., oraz płatności z tytułu wynagrodzeń (12 pkt.). W starszej grupie zawodowej niedostateczny poziom adaptacji nowych technologii uznano za kolejny czynnik osłabiający konkurencyjność polskich przewoźników. Wzrost wykorzystywanych nowych technologii informatycznych i informacyjnych w transporcie wpływa bowiem na zakres kompetencji oczekiwanych od pracowników.

Uzyskane wyniki badań jednoznacznie potwierdziły wzrost znaczenia kapitału ludzkiego dla dalszego rozwoju ciężarowego transportu samochodowego Polski (rys. 5). Kategorii tej przypisano 12 pkt., przy czym w wywiadach pogłębionych podkreślano, że oprócz wiedzy i umiejętności technicznych na znaczeniu zyskiwać będą umiejętności miękkie.



Rysunek 5. Znaczenie zasadniczych kategorii konkurencyjności w opinii badanych przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego (pkt.).

Źródło: opracowanie własne.

Doceniając znaczenie nowych technologii, wiedzy i umiejętności oczekiwanych od przyszłych pracowników, przedstawiciele przedsiębiorstw transportowych wciąż nisko wyceniają korzyści płynące ze współpracy ze środowiskiem naukowym. W ocenie postrzegania czynników konkurencyjności jako źródło przewagi wskazywano przede wszystkim na zasoby finansowe oraz wiedzę i umiejętności pracowników. Jednocześnie potwierdzono duży wpływ ryzyka legislacyjnego na kondycję finansową przedsiębiorstw transportowych.

WNIOSKI

Przedsiębiorstwa ciężarowego transportu samochodowego działające w Polsce stają się coraz bardziej konkurencyjne na arenie międzynarodowej poprzez dobrą jakość świadczonych usług i ich wciąż konkurencyjną cenę w stosunku do przewoźników z państw Europy Zachodniej. Zmniejszające się marże, zarówno na rynku ciężarowego transportu samochodowego, jak i logistyki, oraz stosunkowo niskie bariery wejścia na rynek będą jednak wymagały podejmowania kolejnych działań na rzecz poprawy efektywności funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych. W dłuższej perspektywie czasowej może to skutkować konsolidacjami na rynku towarowego transportu samochodowego. Ważnym czynnikiem w zabezpieczeniu interesów narodowych polskich przewoźników na rynku międzynarodowym stają się regulacje i przepisy prawne. Chcąc być bardziej konkurencyjnymi, przedsiębiorstwa samochodowe działające na rynku przewozów ładunków muszą postawić na poprawę innowacyjności oraz większe wykorzystanie kapitału ludzkiego.

LITERATURA

Bilans (2015). *Bilans kompetencji w branży transport i logistyka. Raport z przeprowadzonych badań*. Kraków: Centrum Ewaluacji i Analiz Polityk Publicznych, Interdyscyplinarne Centrum Badań i Rozwoju Organizacji Uniwersytetu Jagiellońskiego. Pobrane z: krakow.pl/zalacznik/265275 (25.08.2017).

- Brach, J. (2015). Konkurencyjność współczesnego ciężarowego transportu samochodowego. *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Transportu i Logistyki*, 29, 319–344. DOI:10.18276/ptl.2015.29-23.
- Dziedzic, E., Skalska, T. (2013). *Metodologiczne podstawy oceny konkurencyjności Polski*. Warszawa: Polska Organizacja Turystyczna.
- Eurostat (2017). *Goods transport by road*. Pobrane z: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/main-tables> (18.08.2017).
- Golemska, E. (red.). (2005). *Logistyka w internacjonalizacji przedsiębiorstw Unii Europejskiej*. Poznań: Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej.
- GUS (2005). *Transport – wyniki działalności w 2004 r.* Pobrane z: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/> (12.09.2017).
- GUS (2017). *Transport – wyniki działalności w 2016 r.* Pobrane z: <http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-laczynosc/> (12.09.2017).
- Patorska, J., Lauresh, K. (2015). *Dokąd zmierza jednolity rynek europejski? Wpływ ustawy MiLoG na branżę transportu drogowego w Polsce*. Pobrane z: https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/pl/Documents/Reports/pl_Deloitte_MiLoG_PL.pdf (15.09.2017).
- PwC, TLP (2016). *Rynek pracy kierowców w Polsce*. Pobrane z: <https://www.pwc.pl/pl/pdf/pwc-raport-rynek-pracy-kierowcow.pdf> (10.09.2017).
- PZPM (2017). *Branża motoryzacyjna. Raport kwartalny PZPM i KPMG*. Pobrane z: www.pzpm.org.pl/Publikacje/Raporty (15.09.2017).
- Szymańska, E. (red.). (2015). *Wpływ projektów z zakresu turystyki i kultury na rozwój społeczno-gospodarczy regionu. Pozycja turystyki województwa podlaskiego na tle kraju i Europy*. Białystok: Urząd Marszałkowski.
- Waśkiewicz, J. (2014). Badania kosztowe w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego. *Transport Samochodowy*, 4, 5–16. Pobrane z: yadda.icm.edu.pl/yadda/element/bwmeta1.../c/waskiewicz_badania_4_2014.pdf (27.08.2017).
- Wojewódzka-Król, K., Załoga, E. (red.). (2016). *Transport. Nowe wyzwania*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.
- Załoga, E. (2006). Czynniki determinujące jakość polskiego transportu. W: D. Rucińska, E. Adamowicz (red.), *Nowa jakość polskiego transportu i logistyki po akcesji do Unii Europejskiej* (s. 163–172). Gdańsk–Sopot: Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego.

COMPETITIVENESS OF POLISH TRUCKING TRANSPORTATION ON INTERNATIONAL MARKET TRANSPORT

SUMMARY

The aim of this article is to identify the essential categories of competitiveness of Poland's trucking companies as well as to evaluate the key drivers of competition with other players in the international market. Literature studies, data analysis, and own research results were used to achieve the main objective. The results show that Poland's trucking industry has great potential for further development. Europe's current economic situation is supporting its expansion into the international transport market. However maintaining a position on the European market encounters significant barriers to legislative risk, high sensitivity to Europe's economic situation, and shortages of drivers. These factors can be a real threat to the competitiveness of Poland's trucking industry.

KEYWORDS

road transport, cargo transport, competitiveness

Translated by Urszula Motowidlak