

*Marcin Ślęzak*

Instytut Transportu Samochodowego

*Zdzisław Kordel*

Instytut Transportu Samochodowego

*Jerzy Waśkiewicz*

Instytut Transportu Samochodowego

## **Problemy funkcjonowania polskiego transportu drogowego w przewozach ładunków**

---

### **Streszczenie**

Unijne regulacje transportu drogowego, jakie aktualnie występują w praktyce, pokazały, że polscy przewoźnicy dobrze odczytali i zrozumieli ich istotę, której celem było stworzenie wolnego przepływu towarów i osób na wspólnym, konkurencyjnym rynku. Stąd też znacząca pozycja polskich przewoźników w przewozach ładunków w UE. Niemniej należy stwierdzić, że zaczynają występować pewne zagrożenia w odniesieniu do dotychczasowych zasad jego funkcjonowania. Dlatego w niniejszym artykule zaprezentowano zarówno teoretyczne rozważania dotyczące cech rynku konkurencyjnego, problematyki monitorowania rynku transportu samochodowego przez ITS Warszawa, jak i stan polskiego transportu samochodowego w przewozach ładunków.

**Słowa kluczowe:** liberalizm, konkurencja, regulacja, monitorowanie, stan transportu samochodowego  
**Kody klasyfikacji JEL:** A10

---

## 1. Wprowadzenie

Polski transport drogowy w przewozach ładunków wykazuje znaczącą dynamikę rozwoju na rynku europejskim. Stąd też celem niniejszego artykułu było zaprezentowanie wybranych zagadnień związanych z jego funkcjonowaniem na tym rynku. Na podstawie literatury przedmiotu oraz własnych badań przedstawiono problemy związane z regulacjami tego rynku, a także w sposób syntetyczny zaprezentowano skutki tych regulacji.

## 2. Liberalizm jako podstawa wolnego rynku

W polityce państwa można wyodrębnić dwie podstawowe zasady regulacyjne, określające ogólne warunki funkcjonowania podmiotów gospodarczych. Są nimi: liberalizm i interwencjonizm.

Jedną z istotnych strategii działania państwa, określającą warunki funkcjonowania przedsiębiorstw, jest liberalizm. Przełożenie doktryny liberalizmu na systemy praktyczne zyskało miano liberalizacji. Odnosząc powyższe stwierdzenie do sfery gospodarczo-społecznej ogółem, można to pojęcie rozumieć jako **proces polegający na eliminowaniu lub łagodzeniu przeszkód ograniczających rozwój swobodnego rynku dóbr i usług**.

Liberalizacja jest procesem, którego przebieg i skutki, w odniesieniu do transportu, zasługują na szczególną uwagę, ma bowiem na celu zniesienie barier dostępu do wewnętrznych rynków transportowych jako warunku powstania wolnej konkurencji. Narzędziem realizacji tej ideologii w praktyce są regulacje [Bentkowska-Senator, Kordel, 2006], które stanowią proces dostrajania funkcjonowania podmiotów do przyjętej strategii rozwoju w danym otoczeniu polityczno-społecznym, zgodnie z regułami nauk ekonomicznych.

Oznacza to w praktyce, że wprowadzając koncepcje liberalizmu, należy konkretne bariery wejścia na rynek towarów czy usług uregulować w danym kraju lub grupie krajów tak, aby były spełnione warunki właściwe konkurencji w ramach współczesnych systemów ekonomicznych, tj. wolności gospodarowania. Taki sposób postępowania Unia Europejska określa mianem harmonizacji przepisów o konkurencji, czyli wyrównania jej warunków na całym obszarze wspólnotowym. Prowadzi to do sentencji, że liberalizacja nie może obejść się z natury rzeczy bez regulacji, jako środków do osiągnięcia zadanego celu. Ostateczny efekt ich wdrażania będzie zależał od wielu czynników, takich jak podmioty regulujące (sprawcze), przedmioty odniesienia, zakres i czas przyjętych metod działania.

Źródłem powstawania regulacji na obszarze UE jest prawo wspólnotowe, z zasady zgodne z pierwotnym prawem wspólnotowym, ustanowionym przez traktaty (założycielski i adhezyjne). Ma ono pierwszeństwo przed prawem krajowym państw członkowskich i zgodnie z zasadą „bezpośredniej skuteczności” zobowiązuje do respektowania prawa. W praktyce UE dość często pojawia się zagadnienie nieuczciwej konkurencji ze strony przewoźników

Europy Środkowo-Wschodniej. Trzeba stwierdzić, iż na system prawa konkurencji składają się źródła prawa krajowego, w szczególności ustawa o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji z dnia 16 kwietnia 1993 r. [Dz.U. nr 47 z 1993 r.] oraz źródła prawa międzynarodowego, np. konwencja paryska o ochronie własności przemysłowej z dnia 20 marca 1883 r. Nie ma jednakże definicji opisującej, co należy rozumieć pod pojęciem „czynu nieuczciwej konkurencji”. Zgodnie z art. 3 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, który konkretyzuje definicję zawartą w konwencji paryskiej, czynem takim jest działanie sprzeczne z prawem lub dobrymi obyczajami, jeżeli rażąco narusza interes innego przedsiębiorcy lub klienta, a w szczególności: wprowadzające w błąd oznaczenie przedsiębiorstwa, fałszywe lub oszukawcze oznaczenie pochodzenia geograficznego towarów albo usług, wprowadzające w błąd oznaczenie towarów lub usług, naruszenie tajemnicy przedsiębiorstwa, nakłanianie do rozwiązania lub niewykonania umowy, naśladownictwo produktów, pomawianie lub nieuczciwe zachwalanie, utrudnianie dostępu do rynku, przekupstwo osoby pełniącej funkcję publiczną, a także nieuczciwa lub zakazana reklama oraz organizowanie systemu sprzedaży lawinowej. Należy zatem uznać, że termin „czyny nieuczciwej konkurencji” ma charakter zbiorczy i obejmuje swoim zakresem dwie grupy przypadków – te, które są sprzeczne z prawem lub dobrymi obyczajami (o ile naruszają interes innego przedsiębiorcy lub klienta) oraz te, które są wprost zakazane przez przepisy ustawy. Generalnie należy stwierdzić, że posądzanie UE o nieuczciwą konkurencję ze strony chociażby polskich przewoźników nie znajduje uzasadnienia w praktyce gospodarczej, a sugestie w tym zakresie mają charakter nieekonomiczny.

### 3. Regulacje rynku przewozów ładunków

Jednym z kluczowych, współczesnych zagadnień związanych z funkcjonowaniem transportu samochodowego w łańcuchach dostaw zarówno w Polsce, jak i UE jest problematyka regulacji tegoż rynku. Powstaje fundamentalne pytanie: Czy rynek ten powinien w dalszym ciągu być regulowany zarówno przez prawo unijne, jak i polskie prawodawstwo, czy należy stopniowo powracać do przyjętych wcześniej zasad deregulacji? Odpowiedź na to pytanie będzie miała istotne znaczenie przy analizie jakości funkcjonowania tej gałęzi transportu. Praktyka pokazuje, że rynek ten jest znacznie przeregulowany, a wiele regulacji, jakie państwa członkowskie wdrożyły, nie zawsze odpowiadają rzeczywistości gospodarczej. Co więcej, mocno jest regulowana sprawa dostępu do zawodu przewoźnika, zasada funkcjonowania w przewozach unijnych, kabotaż czy strona kosztowa funkcjonowania przedsiębiorstw, a pominięta została całkowicie strona popytowa i cenowa.

Najnowsze propozycje Unii Europejskiej idą w kierunku tworzenia kolejnego pakietu drogowego, chociaż nie wdrożono jeszcze rozporządzeń nr 1071, 1072 i 1073, z położeniem nacisku na rozwiązanie dumpingu socjalnego w transporcie drogowym – przy czym nie bardzo wiadomo, jaka jest definicja tego dumpingu. Można przypuszczać, że Komisja Europejska pracuje nad zagadnieniami prawnymi, które nie mają nic wspólnego z rzeczywistością

gospodarczą. Trzeba wyraźnie podkreślić, że pojęcie „dumpingu socjalnego” nie zostało dotychczas formalnie zdefiniowane i nie funkcjonuje w nomenklaturze Trybunału Sprawiedliwości UE. Istnieją duże wątpliwości co do tego, jaką formę mogłoby to zjawisko przyjąć w praktyce gospodarczej. Generalnie termin ten jest kojarzony wyłącznie z nieuczciwymi praktykami niektórych firm przewozowych (tzw. przedsiębiorstw skrzynek pocztowych), głównie z Europy Zachodniej. Pojęcia tego nie należy z kolei kojarzyć z różnicami występującymi w systemach zabezpieczeń społecznych legalnie funkcjonujących w Unii Europejskiej i historycznie uwarunkowanych (chodzi o różnice w poziomach płac minimalnych i składek ubezpieczeniowych). Tego zjawiska nie ujednotolici się nawet w bardzo długim horyzoncie czasowym.

Właściwie już w chwili obecnej cały rynek transportu samochodowego w Polsce, realizujący przewozy ładunków, jest poddany mocnym regulacjom prawnym, które wynikają zarówno z Dyrektyw i Rozporządzeń Unii Europejskiej, jak i konwencji Organizacji Narodów Zjednoczonych, włączając w to także polską ustawę o transporcie drogowym. Przy tym ma się tu na uwadze wszystkie przedsiębiorstwa dysponujące taborem ciężarowym powyżej 3,5 t dmc. Oznacza to w praktyce, że rynek przewozów ładunków taborem do 3,5 t dmc nie podlega żadnym regulacjom prawnym.

Transport samochodowy jest regulowany różnorodnymi instrumentami administracyjno-prawnymi, których zadaniem jest stworzenie ram brzegowych jego funkcjonowania. Co prawda, nie jest to czysta teoria rynkowa lecz rzeczywistość, z którą spotyka się ta gałąź transportu. Poniżej zaprezentowano dwie wybrane regulacje prawne – ustawę o transporcie drogowym i konwencję TIR, które określają ramy funkcjonowania tej gałęzi transportu tak od strony organizacyjno-prawnej, jak funkcjonalnej. Trzeba podkreślić, że są to wybrane instrumenty, bowiem jest ich znacznie więcej, a ramy tej konferencji nie pozwalają na dokładną prezentację wszystkich uregulowań prawnych tej gałęzi transportu.

Generalnie należy wyraźnie stwierdzić, że funkcjonowanie polskiego transportu samochodowego w zakresie przewozów ładunków w Polsce, ale także we wszystkich krajach Unii Europejskiej jest ściśle regulowane przez instrumenty prawne, takie jak ustawy, rozporządzenia czy konwencje. Powstaje pytanie, czy jest to dobre rozwiązanie z punktu widzenia funkcjonowania rynku transportowego jako kategorii ekonomicznej. Na tak postawione pytanie nie otrzyma się jasnej i jednoznacznej odpowiedzi. Z jednej strony, instrumenty prawne regulujące funkcjonowanie każdego rynku w danym państwie są naturalnym narzędziem polityki państwa i to nie podlega żadnej dyskusji. Z drugiej strony, zwolennicy czystej gospodarki rynkowej uważają, że każda ingerencja państwa w sferę funkcjonowania rynku poprzez instrumenty prawne jest nie do zaakceptowania i powoduje jego nieskuteczność. Obserwując współczesny rynek społeczno-gospodarczy świata, trzeba jednak stwierdzić, że we wszystkich państwach występują instrumenty prawne, którymi steruje się rozwojem danych rynków gospodarczych.

Jak stwierdza B. Liberadzki [2003] wolny rynek to kategoria czysto teoretyczna. W Polsce mamy regulowaną społeczną gospodarkę rynkową, co jest zapisane w Konstytucji. Przyjmując

to stwierdzenie można powiedzieć, że istotnym problemem nie jest to, że w gospodarce rynkowej stosuje się regulatory w postaci norm prawnych, a przede wszystkim precyzyjność ich sformułowań i jasność interpretacyjna przez poszczególne organa administracji państwowej lub sądowniczej. Stąd też bardzo dyskusyjne wydają się prace KE nad nowymi regulacjami w odniesieniu do transportu drogowego, pomimo braku szerszej analizy skuteczności dotychczasowych regulatorów. Nowe regulacje w postaci tzw. pakietu mobilności miałyby dotyczyć takich zagadnień, jak: 3 dni – delegowanie, 5 dni – kabotaż, 2-3-4 – odpoczynek tygodniowy oraz Letter-box.

**3 dni – delegowanie.** Cały drogowy transport międzynarodowy (z wyjątkiem tranzytu) ma być objęty zasadami delegowania pracowników. Stosowanie tych przepisów ma następować NIE od momentu przekroczenia granicy, TYLKO po upływie 3 dni pobytu w danym państwie członkowskim. Próg ten będzie liczony w skali miesiąca (dni będą się kumulować), a po jego przekroczeniu delegowanie ma objąć cały okres (nie będzie wyłączenia nawet tych 3 dni). Sumowany ma być nie tylko czas kierowania pojazdem, ale także okres innej pracy, oczekiwania i odpoczynku. Procedura samego delegowania ma zostać uproszczona – wymagana byłaby prosta notyfikacja bez konieczności tłumaczenia dokumentów na język każdego kraju czy posiadania przedstawiciela w kraju wykonywania operacji.

**5 dni – kabotaż.** Kabotaż ma być w pełni objęty zasadami delegowania jako praca wykonywana w całości w innym kraju. Nie byłoby ograniczeń liczby operacji (obecnie 3 operacje), jednak czas na realizację kabotażu skrócono do 5 dni (obecnie 7 dni). Ponadto Komisja chce wprowadzić minimalne, procentowe progi obowiązkowych kontroli operacji kabotażowych w danym kraju.

**2-3-4 – odpoczynek tygodniowy.** Komisja przyjęła, że w 4-tygodniowym okresie rozliczeniowym kierowca może odebrać po sobie maksymalnie 2 skrócone odpoczynki tygodniowe, które w ciągu 3 tygodni muszą być skompensowane i dodane do regularnego odpoczynku. Regularny odpoczynek tygodniowy nie może być odebrany w kabinie pojazdu, a pracodawca jest zobowiązany zapewnić kierowcy odpowiednie miejsce do odpoczynku w przypadku, kiedy nie może być on odebrany w wybranym przez kierowcę prywatnym miejscu. Pracodawca jest zobligowany do takiej organizacji pracy kierowcy, aby mógł on powrócić do domu na odpoczynek tygodniowy przynajmniej raz w ciągu 3 następujących po sobie tygodni.

**Letter-box.** Komisja Europejska zamierza wyeliminować z rynku firmy – „skrzynki pocztowe”, przez przyjęcie nowych kryteriów dla siedziby przedsiębiorstwa. KE chce wymagać jasnego powiązania pomiędzy siedzibą firmy a jej faktyczną i ciągłą działalnością gospodarczą w kraju rejestracji, proporcjonalnego zatrudniania pracowników czy przechowywania odpowiednich dokumentów w siedzibie. Poprawiona ma być także współpraca krajów członkowskich w zakresie wykrywania nadużyć.

Chcąc odpowiedzieć na pytanie, czy będzie to barierą rozwoju polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego, trzeba by było przeprowadzić szczegółową analizę porównującą wielkość przedsiębiorstwa, jego strukturę taborową, kadrową oraz zakres przestrzenny wykonywanych przewozów.

Jak pisze P. Borkowski: „Koszty działalności polskich firm transportowych wykonujących przewozy międzynarodowe zwiększą się o prawie jedną trzecią, jeśli zostaną wprowadzone propozycje KE ws. płacy minimalnej dla kierowców” [Materiał PAP].

„29 proc. prognozowanego wzrostu kosztów opiera się na przesłance, że firmy będą chciały utrzymać swoje przychody. Jeśli przyjmujemy unijne liczby dotyczące udziału kosztów płac i kosztów paliwa w ogólnych wydatkach naszych firm transportowych, to należy oczekiwać wzrostu kosztów o 29 proc. dla polskich przedsiębiorstw” [Materiał PAP].

Prof. P. Borkowski zastrzegł, że mówi o małych firmach, bo w przypadku dużych wzrost będzie mniejszy, ponieważ będą one w stanie rotować kierowców, wysyłając ich do różnych krajów, by nie podlegali pod przepisy o płacy minimalnej.

Ekspert uważa, że regulacje, jakie zaproponowała Komisja Europejska, sprzyjają dużym przewoźnikom. „Nie określiłbym tego jako próbę wyeliminowania polskiego transportu, tutaj chodzi prawdopodobnie o interesy dużych firm przewozowych, zwłaszcza z Europy Zachodniej, które są zagrożone działaniami ze strony polskich przewoźników. Chodzi też o przewoźników rumuńskich, łotewskich, litewskich, którzy opanowali rynek unijny” [Materiał PAP].

Ta wypowiedź potwierdza wcześniejsze stwierdzenie, że w tym zakresie należałoby przeprowadzić bardziej szczegółowe badania analityczne, niż opierać się tylko na samych konstrukcjach myślowych i odczuciach politycznych.

#### **4. Zagadnienie monitorowania rynku transportu drogowego**

Zarówno dla polityki transportowej państwa, jak i podmiotów rynku transportu samochodowego ważnym zagadnieniem jest jego systematyczne monitorowanie, a więc ustalanie faktycznego jego stanu liczbowego i jakościowego, bowiem jest to podstawą do określania polityki transportowej w stosunku do tej gałęzi transportu. [Waśkiewicz, Kamińska, 2017].

Trzeba wyraźnie stwierdzić, że polskie firmy transportu ciężarowego, w efekcie otwarcia rynku unijnego po akcesji Polski do UE, dzięki zdolnościom ich kadry i ich wysiłkowi, a także dzięki niższemu kosztom prowadzenia działalności (w tym niższemu kosztom zatrudnienia kierowców) w porównaniu szczególnie z firmami transportowymi tzw. starej UE, zdobyły pozycję dominującą na tym rynku. Obecnie przeszło 25% pracy przewozowej międzynarodowego transportu ciężarowego w UE wykonują firmy zarejestrowane w Polsce. Niemniej jednak trzeba bardzo mocno podkreślić fakt, że niższe koszty socjalne w Polsce nie wynikają z dumpingowej polityki państwa, a są rezultatem ukształtowania się systemu instrumentów polityki gospodarczej państwa w odniesieniu do polskich podmiotów gospodarczych. Stąd też argumenty UE o dumpingu socjalnym krajów środkowo-europejskich i zakłócaniu uczciwej konkurencji są pozbawione elementarnych podstaw i nie mogą być wykorzystywane w celu ograniczania swobody funkcjonowania rynku transportu samochodowego. Jednak sukces rynkowy polskich przewoźników międzynarodowych, ale także przewoźników z innych unijnych krajów Europy Środkowej i Wschodniej, spowodował reakcję ze strony niektórych

państw członkowskich. Ostatnio jesteśmy świadkami wyjątkowego nasilenia działań, takich państw UE, jak Niemcy czy Francja, stanowiących przejaw polityki protekcjonistycznej wobec rodzimych przedsiębiorstw międzynarodowego transportu samochodowego. Działania te, potwierdzone stanowiskiem Rady UE w sprawie pracowników delegowanych, zagrażają wysokiej konkurencyjności m.in. polskich przewoźników międzynarodowych.

Instytut Transportu Samochodowego, poprzez swoje badania, których celem jest monitorowanie zmian zachodzących na rynku transportu samochodowego, w miarę swoich możliwości stara się dostarczać organom odpowiedzialnym za polską politykę transportową wiarygodnych i aktualnych informacji o tym rynku. Organa te, w praktyce często pozbawione są wystarczającej wiedzy o szczególnie dynamicznie zmieniającej się w ostatnich latach sytuacji przedsiębiorstw transportowych funkcjonujących na konkurencyjnym rynku transportowym, a przez to posiadają ograniczoną możliwość podejmowania decyzji w sytuacjach kryzysowych, których jesteśmy świadkami w ostatnich latach (m.in. np. embargo Rosji z 2014 r. na dostawy niektórych artykułów spożywczych). Aktualnie wiedza ta jest niezbędna dla argumentowania racji polskiego sektora międzynarodowego transportu drogowego wobec Komisji Europejskiej. Przykładem jest chociażby kwestia dotycząca płacy minimalnej pracowników delegowanych, w tym kierowców transportu międzynarodowego. Dzięki m.in. badaniom prowadzonym w Instytucie Transportu Samochodowego w zakresie monitorowania zmian na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, w tym kształtowania się średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w polskich przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu samochodowego, możliwe było w 2017 r. dostarczenie Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa oraz Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych argumentów w przedmiotowym zakresie, które z założenia miały służyć obronie racji polskiej strony wobec stanowiska Komisji Europejskiej<sup>1</sup>, operującej hasłami równości społecznej i przeciwdziałaniu dumpingowi socjalnemu.

Prowadzone przez ITS prace, dotyczące monitorowania m.in. zmian kosztów jednostkowych na rynku międzynarodowego transportu ciężarowego, umożliwiają ponadto coraz większej liczbie uczestników szeroko pojętego rynku transportu obserwację tendencji mających miejsce na tym rynku i zapoznanie się z problemami jego rozwoju. Uzyskane informacje są również przydatne przewoźnikom do porównań i oceny własnej pozycji na konkurencyjnym rynku. Są niezbędną przesłanką do opracowywania przez te przedsiębiorstwa własnych strategii rozwoju, szczególnie w sektorze MŚP.

---

<sup>1</sup> Projekt Pakietu Mobilności dotyczący m.in. kwestii płacy minimalnej kierowców, Komisja Europejska przedstawiła 31 maja 2017 r. Rada UE w dniu 23 października 2017 r. przyjęła stanowisko w sprawie pracowników delegowanych, w tym m.in. w kwestii zasad wynagradzania kierowców.

## 5. Stan sektora polskiego międzynarodowego transportu ciężarowego

Dotychczasowe regulacje rynku transportu samochodowego, poprzez pryzmat danych z Polski, wskazują, że są one wystarczające i przyczyniają się do rozwoju tego rynku. Według Biura ds. Transportu Międzynarodowego Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego (GITD, dawniej BOTM), przewozy międzynarodowe (według stanu na koniec 2017 r.) wykonywało około 34,6 tys. firm zarejestrowanych w Polsce (posiadających ważne wypisy z licencji), czyli trzykrotnie więcej w porównaniu ze stanem z grudnia 2004 r. Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy międzynarodowe według stanu na koniec 2017 r. wyniosła ok. 218 tys. oraz wzrosła przeszło 3,5-krotnie w porównaniu z odpowiednią liczbą w końcu 2004 r.

Przewozy międzynarodowe wyniosły: w 2017 r. 285 mln ton i 215,2 mld tkm. W 2017 r. praca przewozowa transportu międzynarodowego była przeszło czterokrotnie większa w porównaniu z pracą wykonaną w 2005 r. W strukturze typów przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym od 2005 r. niespełna czterokrotnie wzrosła masa ładunków wywożonych i przywożonych do Polski, a praca przewozowa wzrosła w tym typie przewozów niespełna trzy i półkrotnie. Ponadto znacząco wzrosły przewozy wykonywane przez polskie firmy pomiędzy obcymi krajami (przeszło ośmiokrotnie według przewiezionych ton oraz prawie sześciokrotnie w pracy przewozowej) i przewozy kabotażowe (przeszło 20 razy w masie przewiezionych ładunków i przeszło 27 razy w pracy przewozowej) (tabela 1).

**Tabela 1. Przewozy i praca przewozowa polskiego międzynarodowego transportu ciężarowego w latach 2005 i 2017 według kierunków transportu**

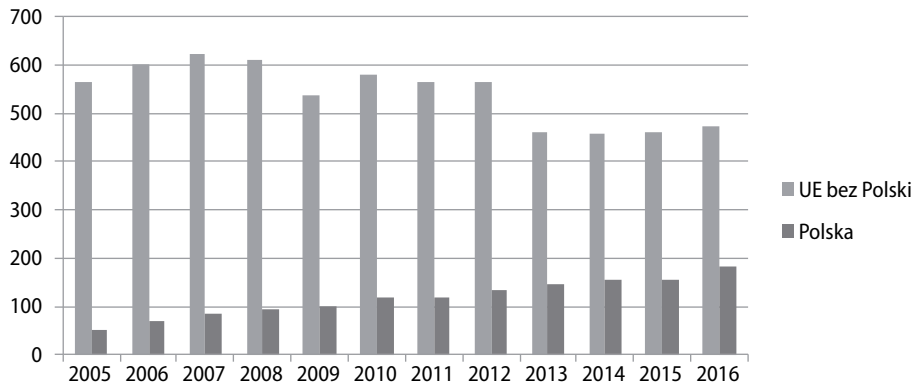
Wyszczególnienie	2005 r.		2017 r.		Dynamika (2005 = 100%)	
	Przewozy [tys. t]	Praca przewozowa [mln tkm]	Przewozy [tys. t]	Praca przewozowa [mln tkm]	przewozy [%]	praca przew. [%]
Transport międzynarodowy ogółem	52 551	50 886	284 993	215 184	542,3	422,9
w tym:						
wywóz	21 286	20 570	82 826	70 970	389,1	345,0
przywóz	19 531	19 018	72 197	64 597	369,7	339,7
Przewozy między obcymi krajami	9314	10 645	79 988	61 720	858,8	579,8
z tego: tranzyt przez Polskę	.	.	3933	5960	.	.
Kabotaż	2420	653	49 982	17 897	2065,4	2740,7

Źródło: GUS „Transport – wyniki działalności w 2017 r.” (2005 r.) i obliczenia własne.

Należy raz jeszcze podkreślić, że polscy przewoźnicy międzynarodowi zdecydowanie dominują w pracy przewozowej unijnego, międzynarodowego transportu ciężarowego [GUS]. W latach 2005–2016 udział ten wzrósł z 8,2 do 28% (rysunek 1).



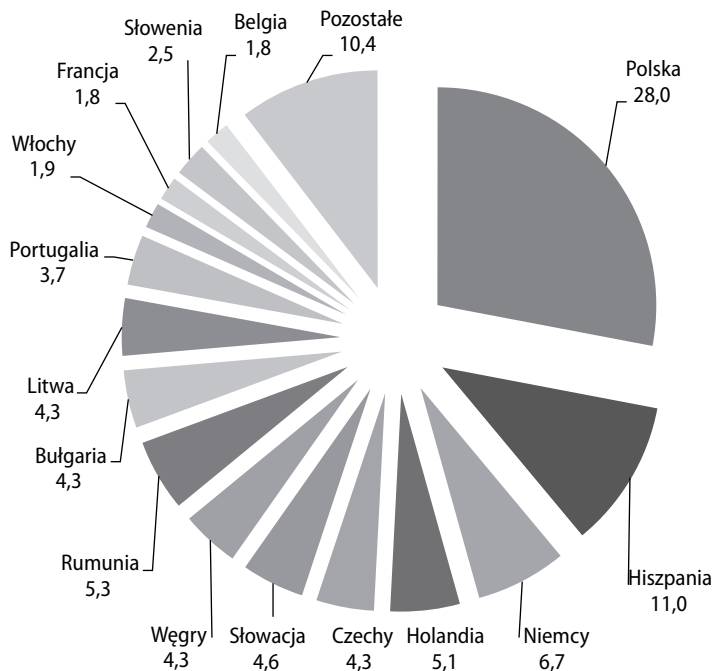
**Rysunek 1. Praca przewozowa wykonana polskim międzynarodowym transportem ciężarowym na tle pracy przewozowej ciężarowego transportu międzynarodowego w pozostałych krajach UE w latach 2005–2016 [mld tkm]**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Przykładowo, udział przewoźników niemieckich w pracy przewozowej na międzynarodowym rynku samochodowych przewozów rzeczy wyniósł 6,7%, a przewoźników francuskich wyniósł 1,8% (rysunek 2). Fakt ten świadczy o wysokiej konkurencyjności polskich przewoźników drogowych na rynku międzynarodowym.

**Rysunek 2. Struktura pracy przewozowej wykonanej przez międzynarodowych przewoźników drogowych ładunków krajów UE w 2016 r. [w %]**



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Można przyjąć, że w najbliższych latach ta struktura nie ulegnie istotnej zmianie pod warunkiem, że nie nasilą się w UE protekcjonistyczne działania niektórych państw w odniesieniu do rynku transportu drogowego.

## 6. Podsumowanie

Zakłada się, że w okresie najbliższych dziesięciu lat struktura systemów transportowych w poszczególnych państwach członkowskich, szczególnie Europy Środkowo-Wschodniej, nie ulegnie zasadniczym zmianom. W dalszym ciągu będzie dominował model ze zdecydowaną przewagą transportu samochodowego w przewozach ładunków. Silne lobby transportu samochodowego, a także struktura organizacyjna współczesnych łańcuchów dostaw będą wspierały rozwój tej gałęzi transportu. O konkurencji międzygałęziowej będzie można mówić za jakieś 30 do 40 lat, a to dlatego, że:

- na pewno wzmocni się bardzo świadomość ekologii, a to wymusi ograniczenie transportu samochodowego,
- polityka transportowa państw UE będzie (takie są założenia) mocno wspierać transport intermodalny i koncepcję: tiry na tory,
- w większym zakresie będzie się wykorzystywać żeglugę śródlądową (nawet w Polsce przewiduje się w tym okresie uregulowanie transportowe wszystkich rzek),
- powróci się do sterowania systemami transportowymi, a to będzie oznaczać określanie roli, w danej gospodarce, dla poszczególnych gałęzi transportowych, a co za tym idzie również całego zbioru instrumentów polityki transportowej, które będą wspierać te gałęzie, a także umożliwiać konkurencję międzygałęziową.

## Bibliografia

1. Bentkowska-Senator K., Kordel Z. [2006], *Liberalizacja jako instrument kreowania nowych szans rozwoju transportu*, TRANSLOG, Szczecin.
2. Dz.U. nr 47 z 1993 r., poz. 211.
3. GUS, „Transport – wyniki działalności” za lata 2005–2015.
4. Liberadzki B. [2003], Wypowiedź dla „Gazety Prawnej”, nr 54.
5. Materiał PAP z 6.06.2017 – prof. P. Borkowski, pracownik Uniwersytetu Gdańskiego.
6. Waśkiewicz J., Kamińska E. [2017], *Koszty jednostkowe przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego operujących głównie na rynku UE*, „Transport Samochodowy”, nr 4.

---

## Performance of Polish Road Freight Transport

---

### Summary

Currently binding EU regulations on road transport have demonstrated that Polish transportation companies have correctly read these regulations and understood their substance aimed at achieving free movement of goods and persons in common and competitive market. This is why Polish transportation companies enjoy a strong position in the EU freight market. Nevertheless, we need to admit that some threats have been emerging with respect to the so far existing operational rules of the market. This paper discusses theoretical considerations relating to the traits of a competitive market, the monitoring of road transport by ITS [Road Transport Inspectorate] Warsaw, as well as the condition of Polish freight transport.

**Keywords:** liberalism, competition, regulation, monitoring, road transport performance

---