

Aleksandra Koźlak

Wydział Ekonomiczny
Uniwersytet Gdański

Struktura sektora transportu drogowego w Polsce i ocena jego wyników ekonomicznych na tle państw Unii Europejskiej

Streszczenie

Transport drogowy ładunków stanowi znaczącą część systemu transportowego Polski i całej Unii Europejskiej. W artykule przeprowadzono analizę porównawczą struktury sektora transportu drogowego, kosztów świadczenia usług przez przewoźników z różnych krajów oraz ich wyników ekonomicznych. Celem artykułu jest wykazanie, że struktura polskiego sektora transportu drogowego i osiągnięte wyniki ekonomiczne na tle innych krajów UE są czynnikami utrudniającymi polskim przedsiębiorstwom dostosowanie się do Pakietu mobilności. Badania wykazały, że wprowadzenie proponowanych zmian spowoduje pogorszenie konkurencyjności polskich przewoźników, którzy wprawdzie mają obecnie przewagę kosztową, ale charakteryzują się niską wydajnością pracy, słabszymi niż konkurenci wynikami ekonomicznymi i niekorzystną strukturą sektora drogowego.

Słowa kluczowe: transport drogowy, struktura sektora transportu drogowego, koszty usług transportowych, konkurencyjność przewoźników drogowych, Pakiet mobilności

Kody klasyfikacji JEL: R40, R48, R49.

1. Wprowadzenie

Europejski transport drogowy ładunków stanowi istotny element systemu transportowego. Członkostwo Polski w Unii Europejskiej i zniesienie restrykcji w dostępie do rynku transportowego stworzyły dla polskich przedsiębiorstw transportu drogowego nowe perspektywy rozwoju, ale też odmienne od dotychczasowych warunki konkurencji międzynarodowej. Komisja Europejska pracuje nad wprowadzeniem Pakietu mobilności¹, który znacząco wpłynie na zwiększenie kosztów świadczenia usług transportowych przez polskich przewoźników, głównie ze względu na konieczność stosowania wynagrodzeń na poziomie kraju wykonywania usługi. W tym kontekście autorka podjęła się przeprowadzenia analizy porównawczej struktury sektora transportu drogowego w Polsce na tle innych krajów UE, które odgrywają istotną rolę na europejskim rynku transportowym. Liczba przedsiębiorstw transportowych, ich wielkość, zasoby oraz osiągnięte wyniki ekonomiczne determinują możliwości przedsiębiorstw w radzeniu sobie ze zmianami w otoczeniu prawnym, wpływającymi na poziom kosztów. Celem artykułu jest wykazanie, że struktura polskiego sektora transportu drogowego i osiągnięte wyniki ekonomiczne na tle innych krajów UE spowodują relatywnie większe trudności w dostosowaniu się do Pakietu mobilności i podwyższenie kosztów w polskich przedsiębiorstwach.

2. Zmiany wielkości pracy przewozowej i udziału polskich przedsiębiorstw transportu drogowego w rynku europejskim

Transport drogowy jest gałęzią transportu, która obecnie dominuje w przewozach ładunków w Polsce i całej Unii Europejskiej. Jego udział w pracy przewozowej (bez transportu morskiego i lotniczego) od lat utrzymuje się w UE-28 na dosyć stabilnym poziomie ok. 72 proc. O istotnym znaczeniu gospodarczym transportu drogowego jako branży w Unii Europejskiej decyduje generowanie obrotów na poziomie 470 mld EUR (w tym transport ładunków – 330 mld EUR, a transport osób – 140 mld EUR) oraz zatrudnienie ok. 5 mln osób (*An overview of the EU road transport*, 2017).

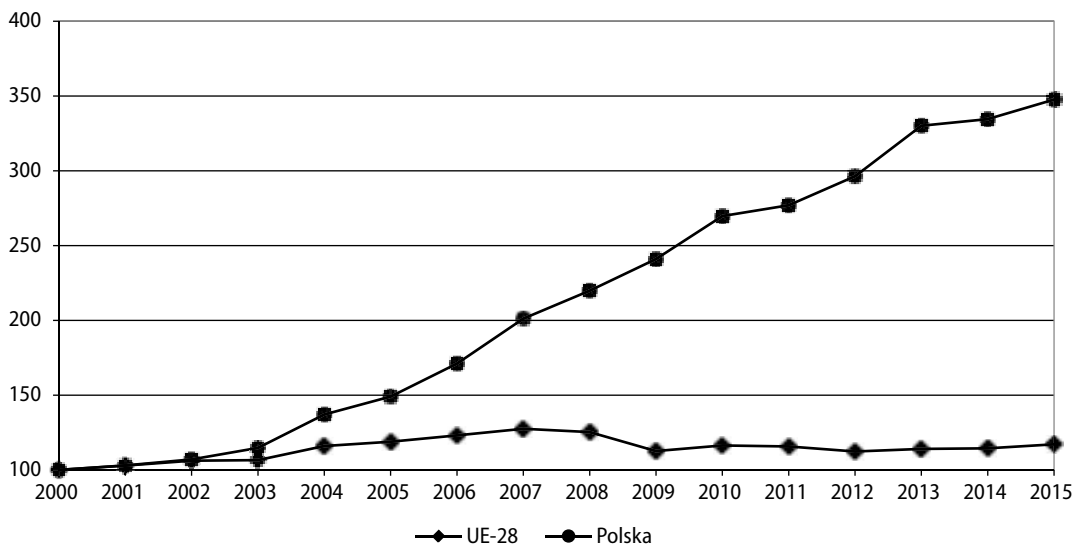
Wielkość pracy przewozowej wykonanej w Unii Europejskiej transportem drogowym wzrastała w znacznym tempie do 2007 r., po czym, w wyniku kryzysu w latach 2008–2009, nastąpił spadek zarówno wolumenu przewozów, jak i wykonanej pracy przewozowej. W następnych latach wielkość pracy przewozowej utrzymywała się w przedziale

¹ Pojęcie „Pakiet mobilności” obejmuje zestaw propozycji rozporządzeń Komisji Europejskiej opublikowanych w 2017 r. Nowe inicjatywy regulacyjne dotyczą m.in.: dostępu do rynku przewozów drogowych ładunków, regulacji socjalnych w transporcie drogowym, opłat za korzystanie z infrastruktury transportowej, interoperacyjności systemów pobierania opłat.

1694–1767 mld tonokilometrów, przy czym od 2012 r. następuje co roku niewielki wzrost. Nie udało się jednak wrócić do poziomu sprzed kryzysu.

Pozycję konkurencyjną przewoźników pochodzących z różnych krajów można ocenić na podstawie dynamiki zmian wielkości przewozów i pracy przewozowej oraz udziału przewoźników z poszczególnych państw w obsłudze obrotu towarowego na rynku europejskim. W pierwszej kolejności przeprowadzono analizę dynamiki zmian wielkości pracy przewozowej w stosunku do roku 2000, który przyjęto za rok bazowy. Porównano dynamikę zmian pracy przewozowej transportem drogowym wszystkich przewoźników z UE-28 łącznie i przewoźników polskich (rysunek 1).

Rysunek 1. Dynamika zmian pracy przewozowej ładunków transportem drogowym w UE-28 i w Polsce w latach 2000–2015 (rok 2000 = 100 proc.)



Źródło: opracowanie własne na podstawie *EU transport in figures* (2017).

Z obliczeń zaprezentowanych na rysunku 1 wynika, że praca przewozowa ładunków wykonywana przez polskie przedsiębiorstwa transportu drogowego w latach 2000–2015 charakteryzowała się znacznie większą dynamiką wzrostu niż średnio w UE-28 (wzrost o 247,6 proc.), co świadczy o ich wysokiej konkurencyjności i stałym rozwoju.

Ze względu na cel artykułu warto się przyjrzeć zmianom w wielkości poszczególnych rodzajów przewozów. Zazwyczaj wielkość przewozów analizowana jest w podziale na rynki międzynarodowe (przewozy w eksporcie i imporcie, cross-trade oraz kabotaż) i krajowe (obsługiwane przez przewoźników krajowych). Transport krajowy stanowi około 2/3 całej działalności transportowej w UE wyrażonej w tonokilometrach. W 2015 r. zsumowany transport krajowy, wykonany przez przewoźników z różnych krajów miał udział 65,1 proc. w pracy przewozowej całej UE. Pogłębianie integracji w ramach jednolitego rynku przyczyniało się do szybszego wzrostu międzynarodowych przewozów drogowych niż krajowych. W latach

2005–2015 liczba tonokilometrów wykonanych w przewozach międzynarodowych wzrosła o 46 proc., a w krajowych tylko o 6 proc. Warto zauważyć też dynamiczny przyrost przewozów kabotażowych (tabela 1), które w latach 2005–2015 wzrosły o 115 proc., jednak ich udział w przewozach całkowitych jest niewielki i wynosi zaledwie 1,8 proc. (*Eurostat Statistics Explained*, 2018).

Tabela 1. Krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków transportem drogowym w UE-28 w latach 2000–2015

Przewozy / lata	2000		2005		2010		2015	
	mld tkm	proc.	mld tkm	proc.	mld tkm	proc.	mld tkm	proc.
Transport krajowy	1086,4	72,0	1225,8	68,3	1176,9	67	1151,0	65,1
Transport międzynarodowy	421,6	28,0	568,8	31,7	578,4	33	616,9	34,9
w tym: kabotaż	b.d.	b.d.	14,9*	0,8	20,5	1,2	32,1	1,8
Transport drogowy razem	1509,5	100	1794,6	100	1755,3	100	1767,9	100

* dla UE-25

Źródło: *Eurostat Statistics Explained* (2018).

Po wejściu Polski do Unii Europejskiej polscy przewoźnicy zaczęli w większym stopniu uczestniczyć w transporcie międzynarodowym, co potwierdzają dane GUS. W latach 2004–2015 wzrost pracy przewozowej wyniósł (dane w mld tkm) (Transport wyniki działalności, GUS):

- w przewozach krajowych – 37,8 (wzrost o 64 proc.),
- w przewozach międzynarodowych – 110,4 (wzrost o 251 proc.), przy czym: w eksporcie – 33, w imporcie – 32,2, w przewozach cross-trade – 37, w kabotażu – 8,1.

Znaczny wzrost pracy przewozowej wykonanej przez polskich przewoźników wystąpił zarówno w obsłudze polskiego handlu zagranicznego, jak i handlu krajowym trzecich.

Analiza zmian w wielkości pracy przewozowej pokazuje, iż polscy przewoźnicy odnieśli sukces, a wzrost wykonanej przez nich pracy przewozowej znacznie odbiega od wyników konkurentów z innych krajów. W latach 2000–2015 największy wzrost pracy przewozowej odnotowali polscy przewoźnicy (258,7 mld tkm) i było to prawie czterokrotnie więcej niż uzyskali kolejni pod tym względem przewoźnicy hiszpańscy i sześciokrotnie więcej niż przewoźnicy niemieccy. Dużą dynamikę przyrostu wielkości pracy przewozowej w ujęciu procentowym wykazali przewoźnicy z Bułgarii, Litwy i Chorwacji, ale były to przyrosty nieprzekraczające 26 mld tkm (*EU transport in figures*, 2017). Ekspansja polskich przewoźników na rynku europejskim spowodowała przejście dużej części ładunków obsługiwanych dotychczas przez przewoźników z innych krajów. Najwięcej stracili na tym przewoźnicy z Włoch, Francji, Wielkiej Brytanii i Belgii. Polscy przewoźnicy od kilku lat mają największy udział w przewozach międzynarodowych, który w 2015 r. wyniósł 25,2 proc. Kolejne miejsca zajmują Hiszpania (11,7 proc.) i Niemcy (7,6 proc.). W przewozach cross-trade przewaga

przewoźników z Europy Środkowo-Wschodniej jest jeszcze bardziej widoczna. Wykonują oni ponad 80 proc. tego rodzaju przewozów, przy czym największy udział mają przewoźnicy polscy (29,5 proc.). Z krajów UE-15 wyróżniają się jedynie Portugalia (3,5 proc.) i Holandia (3,1 proc.) (*Eurostat Statistics Explained*, 2018).

Osiągnięta na rynku transportowym pozycja konkurencyjna jest wynikiem oddziaływania czynników konkurencyjności wewnętrznych (na które przedsiębiorstwo ma wpływ) i zewnętrznych wynikających ze specyfiki społeczno-gospodarczej oraz polityki państw członkowskich (Koźlak, 2010). Czynniki mającymi znaczenie dla konkurencyjności przedsiębiorstw transportu drogowego są:

- 1) koszty działalności i ceny oferowanych usług transportowych,
- 2) potencjał pracowników i przedsiębiorstwa jako organizacji,
- 3) posiadana flota pojazdów i stosowane technologie, przyjazność dla środowiska,
- 4) jakość usług i elastyczność w dostosowaniu się do potrzeb klienta (Burnewicz, 2017).

W dalszej części artykułu zostanie przeprowadzona analiza porównawcza poziomu kosztów, wydajności i osiągniętych wyników ekonomicznych oraz struktury sektora transportowego w krajach Unii Europejskiej.

3. Analiza kosztów i wydajności przedsiębiorstw transportu drogowego

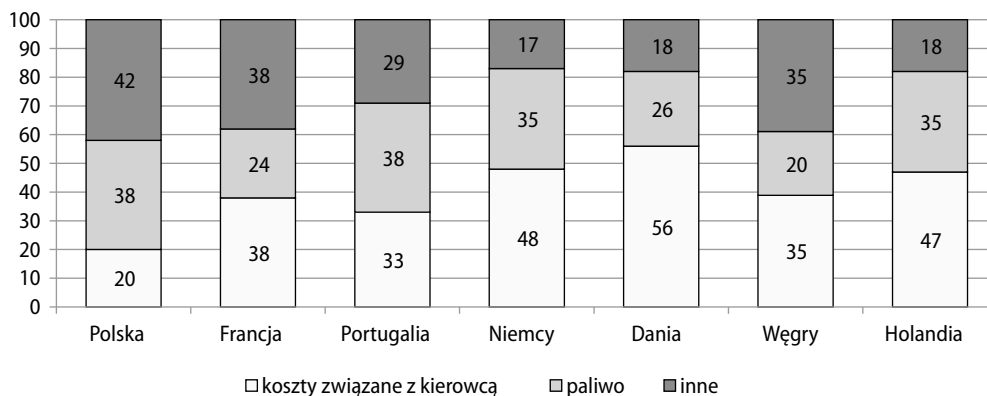
Najważniejszym czynnikiem konkurencyjności w drogowych przewozach ładunków jest cena usługi, gdyż jakość jest z reguły na dość podobnym poziomie. Poziom cen zależy od kosztów własnych wykonania usługi i przyjętego narzutu zysku. Podstawowymi składnikami kosztów w transporcie drogowym są wynagrodzenia i narzuty na wynagrodzenia, koszty zakupu materiałów eksploatacyjnych (głównie paliwa), amortyzacja oraz podatki i opłaty. Kraje z Europy Środkowo-Wschodniej uzyskują przewagę konkurencyjną głównie dzięki relatywnie niskim kosztom pracy i w pewnym stopniu niższej cenie paliw. Z kolei większość starych krajów członkowskich charakteryzuje się wyższym poziomem technologicznym, innowacyjnością i większą wydajnością pracy.

Na podstawie wywiadów przeprowadzonych wśród przewoźników drogowych, zespół badawczy AECOM (*Collection and analysis of data*, 2014) określił typową strukturę kosztów transportu ładunków w niektórych państwach członkowskich (rysunek 2). W badaniu tym do kosztów dotyczących kierowców zaliczono wynagrodzenia i narzuty na wynagrodzenia oraz koszty szkoleń. Koszty paliwa liczone były po cenach zakupu, czyli łącznie z podatkami paliwowymi. Natomiast do kategorii kosztów „inne” zaliczono amortyzację, koszty utrzymania, ogumienia, ubezpieczenia, koszty finansowe oraz podatki i opłaty.

W większości państw członkowskich udział kosztów pracy przekracza 33 proc., jedynie w Polsce koszty pracy, według tego badania, były na niższym poziomie i ich udział wyniósł 20 proc. Udział ten pokrywa się z danymi opublikowanymi przez GUS (*Transport drogowy*

w Polsce, 2017). Koszty związane z paliwem wahały się w przedziale 24–38 proc. kosztów całkowitych. Na tle innych krajów u polskich przewoźników jest stosunkowo duży udział kosztów zaliczonych do pozostałych. Wynika to z wysokich kosztów usług obcych, zwłaszcza kosztów leasingu taboru i kosztów amortyzacji.

Rysunek 2. Struktura kosztów transportu ładunków w wybranych krajach członkowskich UE w 2012 r. (w proc.)



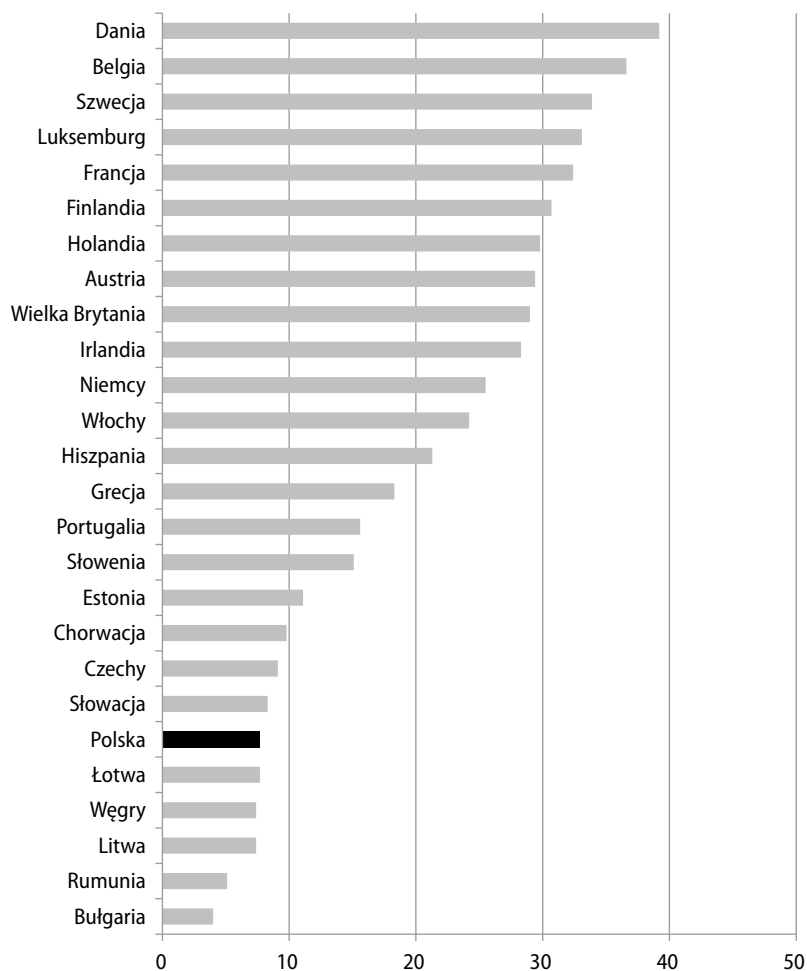
Źródło: *Collection and analysis of data* (2014).

Poziom średniego wynagrodzenia w transporcie drogowym ładunków jest zróżnicowany w zależności od rodzaju realizowanego przewozu, przy czym stawki za transport międzynarodowy są wyższe niż za krajowy. W skład wynagrodzenia wchodzi różne elementy – w wielu krajach obowiązują układy zbiorowe, które precyzują składniki i wysokość minimalnych wynagrodzeń. Wynagrodzenie kierowcy wykonującego międzynarodowe przewozy drogowe składa się zazwyczaj z wynagrodzenia zasadniczego, wynagrodzenia za czas dyżuru, wynagrodzenia za pracę w nocy, świadczeń wypłacanych z tytułu podróży służbowych, czyli przede wszystkim diet i ryczałtów za noclegi. Poza składnikami wynagrodzenia między państwami członkowskimi występują różnice co do zasad, które składniki wynagrodzenia mogą być zaliczane do płacy minimalnej, a które nie, co utrudnia miarodajne porównywanie kosztów w poszczególnych państwach. Porównanie kosztów pracy w poszczególnych gałęziach transportu utrudniania też fakt, iż Eurostat publikuje dane łącznie dla całej sekcji Transport i gospodarka magazynowa. Na podstawie tych danych można jednak zaobserwować różnice między krajami (rysunek 3).

Najniższe koszty pracy w transporcie występują w przedsiębiorstwach bułgarskich, najwyższe zaś w duńskich i są one prawie dziesięciokrotnie wyższe niż w bułgarskich. Można też zauważyć, że w wartościach bezwzględnych koszty pracy w państwach członkowskich, które przystąpiły do UE w 2004 r. i 2007 r. są znacznie niższe niż w państwach członkowskich UE-15, jednak różnica w wyniku procesu konwergencji stopniowo maleje. Dynamika wzrostu wynagrodzeń w transporcie drogowym jest wyższa w krajach UE-13 niż w UE-15,

co wynika w dużym stopniu z obowiązku stosowania płacy minimalnej dla zagranicznych przewoźników w niektórych krajach (m.in. w Niemczech, Francji, Włoszech).

Rysunek 3. Średnie koszty pracy w dziale gospodarki transport i magazynowanie w krajach UE w 2015 r. (EUR/godz.)



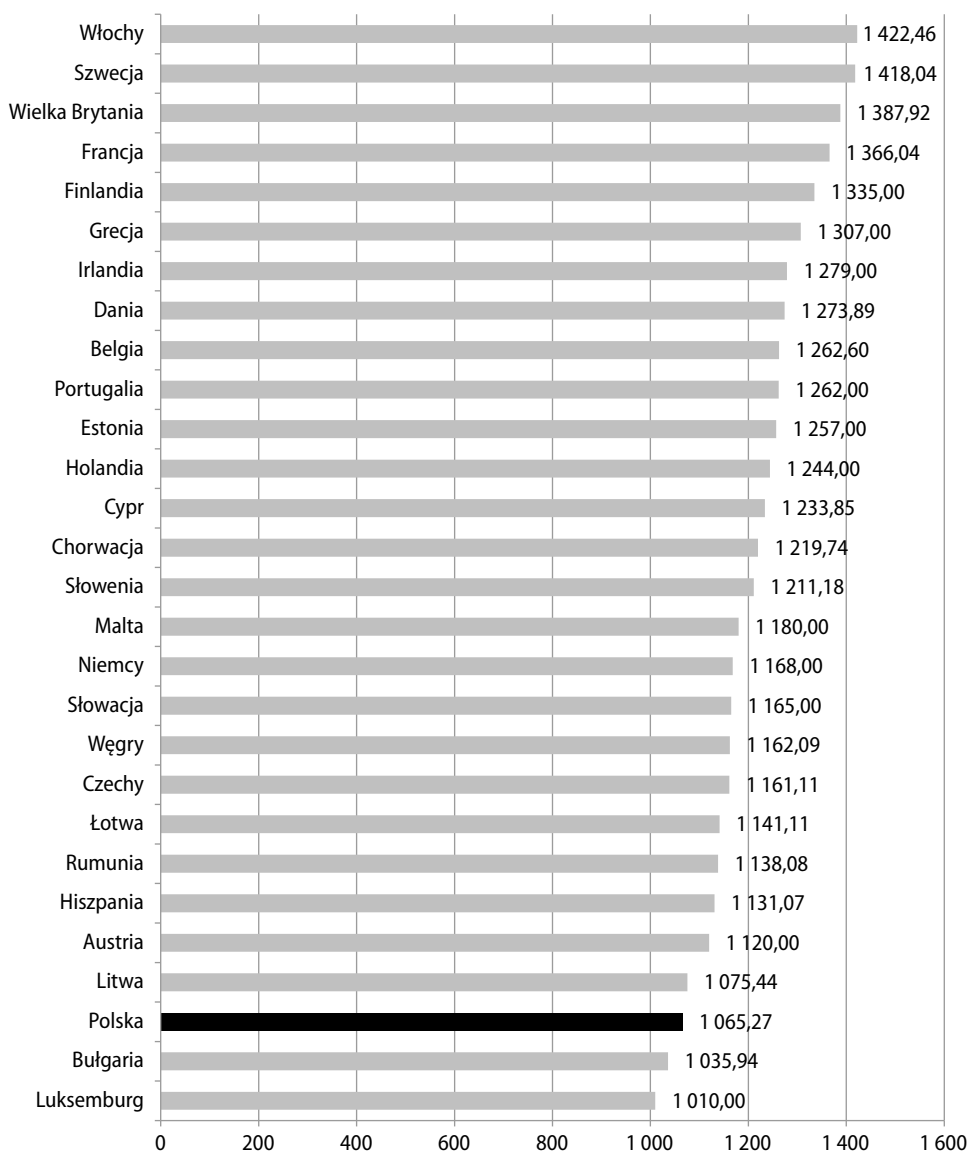
Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostat Labour Market (2018).

Koszty paliwa w całej UE zmieniają się zgodnie z perturbacjami na światowym rynku ropy naftowej, ale różnice między państwami są znaczne. W UE zharmonizowano opodatkowanie produktów energetycznych i ustalono minimalne poziomy podatków wliczonych w cenę paliwa. Poza tym ograniczeniem państwa członkowskie mają swobodę ustalania krajowych stawek podatkowych w sposób odpowiadający prowadzonej polityce, co w efekcie znajduje odzwierciedlenie w cenach paliwa. Poziom średnich cen oleju napędowego w krajach UE na początku 2018 r. przedstawiono na rysunku 4.

Najniższe ceny oleju napędowego są w Luksemburgu i Bułgarii, a najwyższe we Włoszech i Szwecji. Paliwo w kraju najdroższym kosztuje ponad 40 proc. więcej niż w kraju najtańszym.

Polska z ceną na poziomie 1065,27 EUR/1000l plasuje się na miejscu 3. od końca. Wprawdzie polscy kierowcy tankują paliwo także w innych krajach, ale wyjeżdżając z Polski z pełnym bakiem są w stanie przejechać 2000–3000 km, co w rezultacie wzmacnia ich przewagę konkurencyjną.

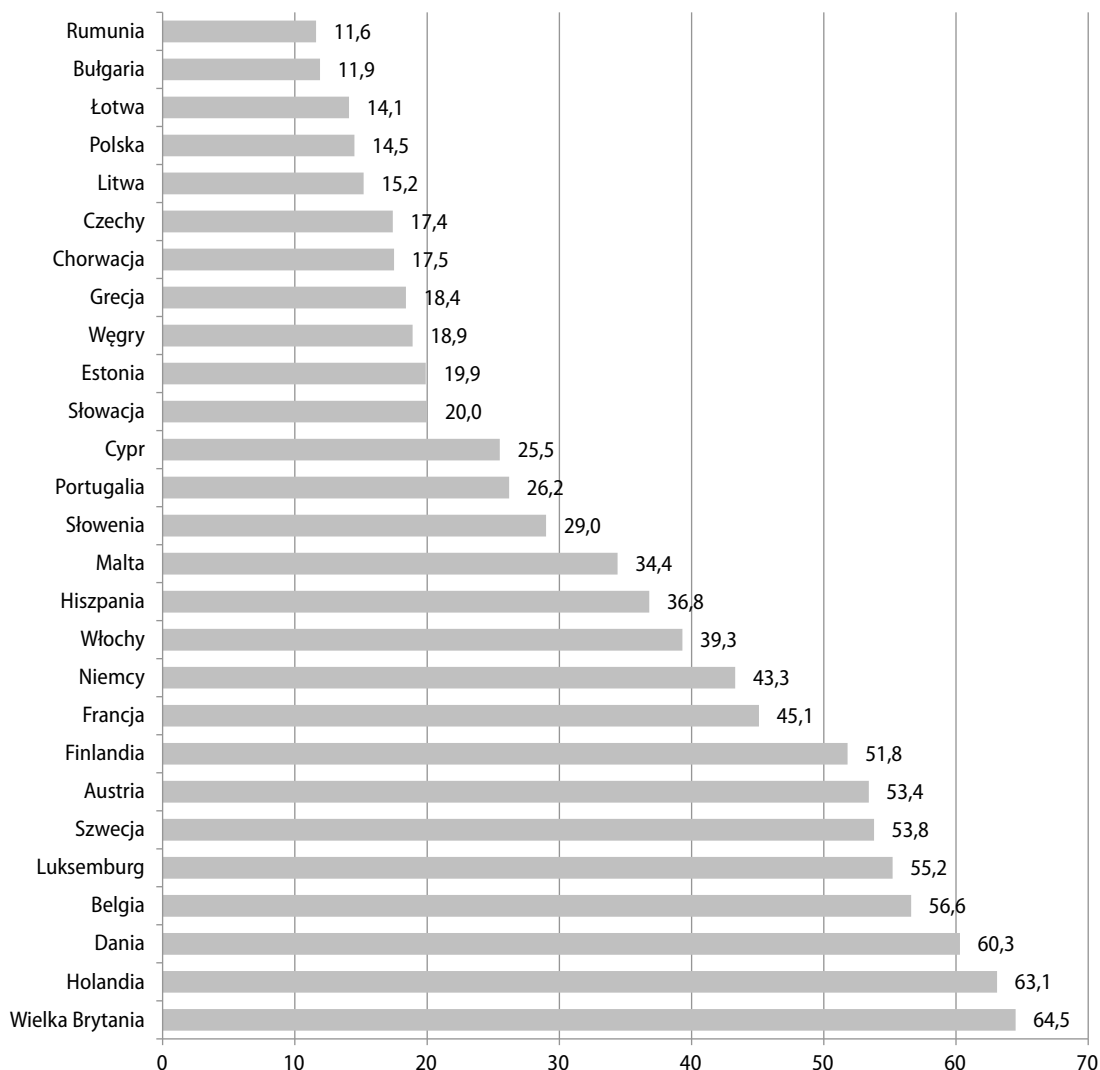
Rysunek 4. Ceny oleju napędowego za 1000l wg stanu na 12.03.2018 r. (w EUR)



Źródło: *The European Commission's Oil Bulletin* (2018).

Słabą stroną polskich przedsiębiorstw transportu drogowego jest niska wydajność pracy (rysunek 5). Wydajność pracy pokazuje wartość dodaną brutto przypadającą na jednego pracującego.

Rysunek 5. Wydajność pracy w transporcie drogowym ładunków w 2015 r.
(w tys. EUR/pracującego)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostat Structural Business Statistics (2018).

Przewoźnicy drogowi z wysoko rozwiniętych krajów zachodnioeuropejskich oraz skandynawskich charakteryzują się znacznie wyższą wydajnością pracy niż krajów Europy Środkowo-Wschodniej (EŚW). Dla przykładu, polscy przewoźnicy mają wydajność pracy trzykrotnie mniejszą niż Niemcy i ponad czterokrotnie mniejszą niż przewoźnicy duńscy, holenderscy i Brytyjcy. Jak już wspomniano wcześniej, przedsiębiorstwa zachodnioeuropejskie mają przewagę technologiczną oraz częściej wdrażają innowacje zarówno produktowe i procesowe, jak i organizacyjne. Można mówić również o przewadze kapitałowej, gdyż przedsiębiorstwa zachodnioeuropejskie dysponują większymi zasobami kapitału własnego i mają łatwiejszy dostęp do finansowania zewnętrznego. Przedsiębiorstwa zachodnioeuropejskie oferują

też wyższą jakość i szerszy zakres usług towarzyszących przewozom ładunków. Wynika to z ich przewagi technologicznej i kapitałowej. Usługi o większej wartości dodanej są oferowane głównie przez przedsiębiorstwa średnie i duże, które posiadają własne terminale przeładunkowe i centra logistyczne. Im większa firma, tym ma większy potencjał, aby zapewnić kompleksowe usługi. Polskie przedsiębiorstwa transportowe funkcjonujące na rynku europejskim specjalizują się w prostej usłudze przewozu ładunku od nadawcy do odbiorcy.

4. Analiza struktury sektora transportu drogowego w Polsce na tle innych krajów UE

Specyfiką sektora transportu drogowego w Europie jest duże rozproszenie strony podaźowej rynku. Usługi transportu drogowego towarów w UE-28 oferowane są przez ok. 550 tys. przeważnie małych przedsiębiorstw, w których zatrudnionych jest średnio po sześciu pracowników (*EU transport in figures, 2017*). W sprawozdaniu Komisji Europejskiej z 2014 r. na temat stanu unijnego rynku transportu drogowego (COM(2014) 222 final) stwierdzono, że w ostatnich latach struktura sektora nie uległa istotnym zmianom i 80 proc. przedsiębiorstw funkcjonujących na tym rynku zatrudnia poniżej 10 pracowników i jednocześnie aż 99 proc. poniżej 50 osób. Średnio na jedno przedsiębiorstwo w UE-28 przypadało w 2015 r. 6,4 pracownika, jednak między państwami członkowskimi UE można zaobserwować znaczne różnice w zakresie struktury sektora ze względu na wielkość przedsiębiorstw. Dane dotyczące liczby przedsiębiorstw transportu drogowego i zatrudnionych w nich pracowników zawiera tabela 2.

Tabela 2. Liczba przedsiębiorstw transportu drogowego ładunków i zatrudnionych w nich osób w państwach UE-28 w 2015 r.

Państwo	Liczba przedsiębiorstw					Liczba zatrudnionych	Średnia liczba zatrudnionych na jedno przedsiębiorstwo
	Ogółem	0–9 osób	10–49 osób	49–249 osób	Powyżej 250 osób		
Belgia*	7875	b.d.	1161	151	b.d.	59 132	8
Bułgaria	11 979	10 747	1101	123	8	63 127	5,3
Czechy	30 312	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	121 099	4,0
Dania	4827	4099	608	110	10	36 145	7,5
Niemcy	36 921	26 468	9020	1343	90	427 089	11,6
Estonia	2977	2580	359	38	0	16 047	5,4
Grecja	18 703	b.d.	275	b.d.	b.d.	34 051	1,8
Hiszpania	101 113	96 392	4304	386	31	313 097	3,1
Francja*	34 773	29 146	4751	798	77	347 563	10,0
Chorwacja	5478	5074	371	32	1	22 071	4,0
Włochy	67 159	60 744	5824	552	39	309 956	4,6

Cypr	815	783	b.d.	b.d.	0	1940	2,4
Łotwa	3426	2813	553	58	3	25 560	7,5
Litwa	5520	4421	923	157	19	57 406	10,4
Luksemburg	442	285	122	33	2	7410	16,8
Węgry	13 992	12 662	1132	188	10	70 946	5,1
Malta	323	300	b.d.	b.d.	0	1158	3,6
Holandia	11 139	9389	1336	374	40	114 995	10,3
Austria	6577	5246	1171	152	8	59 637	9,1
Polska	83 414	80 082	2805	461	66	327 899	3,9
Portugalia	7839	6647	1027	144	21	63 249	8,1
Rumunia	26 205	23 815	2074	283	33	133 012	5,1
Słowenia	5508	5042	414	52	0	22 433	4,1
Słowacja	8840	8151	568	107	14	44 542	5,0
Finlandia	9634	8702	867	60	5	44 980	4,7
Szwecja	14 820	13 349	1267	196	8	78 319	5,3
Wlk. Brytania	46 569	42 883	3074	546	66	259 670	5,6
Średnia arytmetyczna							6,4
Odchylenie standardowe							3,2

* dla Belgii i Francji przyjęto dane z 2014 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych (Eurostat Structural Business Statistics, 2018).

Do państw, w których funkcjonuje najwięcej przedsiębiorstw transportu drogowego zalicza się Hiszpanię, Polskę, Włochy i Wielką Brytanię. Przedsiębiorstwa zarejestrowane w tych czterech krajach stanowią ponad połowę wszystkich przedsiębiorstw w UE-28. Duża liczba przedsiębiorstw wiąże się z tym, że są to zazwyczaj przedsiębiorstwa małe.

W celu porównania struktury sektora transportu drogowego ładunków w państwach UE-28 przeprowadzono grupowanie państw wykazujących podobieństwo ze względu na średnią liczbę pracowników przypadających na 1 przedsiębiorstwo (LP/P). Wartości graniczne zostały wyznaczone przez sumę lub różnicę średniej arytmetycznej i odchylenia standardowego. Podział państw na grupy przedstawiono w tabeli 3.

Tabela 3. Grupowanie państw UE ze względu na średnią wielkość przedsiębiorstw transportu drogowego ładunków

Grupy	Wartości graniczne LP/P	Państwa
I	$LP/P \geq 9,6$	Niemcy, Francja, Luksemburg, Holandia, Litwa
II	$9,6 > LP/P \geq 6,4$	Belgia, Dania, Łotwa, Austria, Portugalia
III	$6,4 > LP/P \geq 3,2$	Bułgaria, Czechy, Estonia, Włochy, Chorwacja, Węgry, Malta, Polska, Rumunia, Słowenia, Słowacja, Finlandia, Szwecja, Wielka Brytania
IV	$LP/P < 3,2$	Hiszpania, Grecja, Cypr

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z tabeli 2.

Grupa I obejmuje państwa, w których jest największa koncentracja podaży usług transportu drogowego ładunków. Zakwalifikowało się do niej tylko pięć krajów: Niemcy, Francja, Luksemburg, Holandia i Litwa, w których średnia liczba zatrudnionych przypadających na przedsiębiorstwo waha się między 10 a 16,8. W II grupie znalazły się głównie kraje UE-15 i Łotwa, gdzie również średnia liczba zatrudnionych przypadających na przedsiębiorstwo przekracza średnią dla całego ugrupowania. Najliczniejsza jest grupa III, w której wartość średniej liczby zatrudnionych w przedsiębiorstwie waha się w przedziale 3,6–5,6. Do grupy tej zaliczono większość krajów UE-13, kraje skandynawskie (Finlandię i Szwecję) oraz Włochy. W grupie IV znalazły się trzy kraje południowoeuropejskie (Hiszpania, Grecja i Cypr), charakteryzujące się największym rozproszeniem podaży usług i najmniejszą średnią wielkością przedsiębiorstw.

W Polsce, w porównaniu do innych krajów, nawet z EŚW, wyraźna jest dominacja mikroprzedsiębiorstw (96 proc.), zatrudniających nie więcej niż 9 pracowników. Podobną strukturę sektora ma jedynie Hiszpania. W Niemczech mikroprzedsiębiorstwa stanowią tylko 71,7 proc., a we Francji, Holandii czy Danii ok. 84 proc. Nieco niższy odsetek mikroprzedsiębiorstw niż w Polsce jest też na Litwie i Łotwie (odpowiednio 80 i 82 proc.).

W sektorze transportu drogowego funkcjonuje bardzo mało przedsiębiorstw dużych, zatrudniających co najmniej 250 osób. W całej Unii Europejskiej jest zarejestrowanych ok. 550 takich przedsiębiorstw, co stanowi zaledwie 0,1 proc. badanej grupy. Największy udział mają przedsiębiorstwa duże w Holandii (0,4 proc.), Portugalii i na Litwie (po 0,3 proc.). Z kolei przedsiębiorstwa średnie, zatrudniające 49–250 pracowników, stanowią od 0,4 proc. w Hiszpanii i 0,6 proc. w Polsce do 3,4 proc. w Holandii i 3,6 proc. w Niemczech².

Struktura sektora transportu drogowego, z dominacją przedsiębiorstw mikro (jak ma to miejsce w Polsce), nie jest dobra z punktu widzenia ich możliwości rozwojowych. Przedsiębiorstwa małe są zazwyczaj niedoinwestowane i mają problemy z pozyskaniem kapitału zewnętrznego, są bardziej podatne na makroekonomiczne i rynkowe czynniki warunkujące ich sytuację ekonomiczną, mają też mniejsze zdolności adaptacyjne w dostosowywaniu się do zmian zachodzących w otoczeniu prawnym regulującym ich funkcjonowanie.

5. Analiza wyników ekonomicznych przedsiębiorstw transportu drogowego

Na kondycję ekonomiczną sektora transportu drogowego wywierają wpływ warunki ekonomiczne, sytuacja gospodarcza zarówno w kraju, jak i na świecie, a także różnorodne czynniki o charakterze rynkowym. Do takich czynników można zaliczyć m.in.: popyt i podaż

² Wprawdzie w Luksemburgu przedsiębiorstwa duże mają udział 0,5 proc., a średnie 7,5 proc., ale łącznie funkcjonuje ich tam tylko 442, więc nie mają dużego znaczenia w obsłudze rynku.

usług transportowych, koszty prowadzenia działalności przewozowej, w tym ceny paliw, sytuację na rynku pracy, konkurencję wśród przewoźników, system prawny i podatkowy itp.

Wyniki ekonomiczne przedsiębiorstw są efektem jakości gospodarowania we wszystkich obszarach ich działalności. Porównanie wyników ekonomicznych w ujęciu międzynarodowym nie jest łatwe, ponieważ Eurostat nie publikuje szczegółowych danych na temat rentowności podmiotów gospodarczych. Z tego względu analiza porównawcza sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstw transportu drogowego zostanie przeprowadzona na podstawie autorskich wskaźników względnych, utworzonych z wykorzystaniem miar, takich jak wartość obrotów (wartość sprzedaży), wartość dodana w kosztach produkcji i nadwyżka operacyjna brutto. Są to następujące wskaźniki:

- średnia wartość obrotów przypadających na jedno przedsiębiorstwo,
 - średnia wartość obrotów przypadających na 100 tkm pracy przewozowej,
 - wartość dodana w kosztach czynników produkcji przypadająca na 1 przedsiębiorstwo,
 - wartość dodana w kosztach czynników produkcji przypadająca na 100 tkm pracy przewozowej,
 - procentowy udział nadwyżki operacyjnej brutto w obrotach (*gross operating rate*).
- Wartości wskaźników dla wybranych państw Unii Europejskiej zawiera tabela 4.

Tabela 4. Wskaźniki ekonomiczne w sektorze transportu drogowego ładunków w wybranych państwach UE w 2015 r.

Państwo	Średnie obroty na 1 przedsiębiorstwo (tys. EUR)	Średnie obroty na 100 tkm (EUR)	Wartość dodana na 1 przedsiębiorstwo (tys. EUR)	Wartość dodana na 100 tkm (EUR)	Udział nadwyżki operacyjnej brutto w obrotach (proc.)
Belgia	1476,1	44,3	432,2	13,0	7,8
Dania	1220,7	40,8	454,6	15,2	10,6
Niemcy	1126,7	14,8	499,5	6,6	18,7
Hiszpania	308,6	15,6	113,8	5,7	b.d.
Francja	1255,4	34,0	442,8	12,0	4,8
Włochy	684,6	41,4	183,9	11,1	8,6
Holandia	1849,1	32,9	667,5	11,9	10,6
Austria	1477,1	55,0	486,8	18,1	11,9
Szwecja	719,0	27,5	283,1	10,8	10,8
Litwa	635,8	13,6	161,0	3,4	11,9
Łotwa	412,4	9,5	110,7	2,6	14,6
Polska	299,4	10,7	57,4	2,0	10,9
Rumunia	295,2	25,4	59,0	5,1	13,8
Bułgaria	289,5	11,9	63,4	2,6	15,3
Słowacja	409,2	11,2	101,3	2,8	14,2

	wartości najwyższe wskaźnika
	wartości najniższe wskaźnika

Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostat (2018).

Wartość obrotów generowanych przez przedsiębiorstwa transportu drogowego jest wynikiem sprzedaży usług transportowych i uzupełniających³. Wysokość średnich obrotów przypadających na jedno przedsiębiorstwo jest odzwierciedleniem przychodów uzyskiwanych przeciętnie przez przedsiębiorstwo z danego kraju. Najniższe wartości tego wskaźnika występują w państwach o dużej liczbie małych przedsiębiorstw, takich jak Polska, Rumunia, Bułgaria i Hiszpania. W państwach o bardziej skoncentrowanej podaży usług wskaźnik ten jest nawet kilkukrotnie wyższy.

Drugi wskaźnik, relacja wartości obrotów do wielkości wykonanej pracy przewozowej pokazuje, jaki przychód uzyskują średnio przedsiębiorstwa w danym kraju z wykonania 100 tkm pracy przewozowej. Ten wskaźnik jest niezależny od struktury sektora i można przyjąć, że pokazuje efekt finansowy świadczenia usług transportu drogowego. Najwyższe przychody jednostkowe za wykonaną pracę przewozową uzyskują przewoźnicy austriaccy, belgijscy i włoscy (41,4–55,0 EUR za 100 tkm), zaś najniższe przewoźnicy z EŚW – łotewscy, polscy i bułgarscy (9,5–11,2 EUR za 100 tkm).

Wartość dodana w kosztach czynników produkcji jest zyskiem brutto z działalności operacyjnej po uwzględnieniu dotacji operacyjnych oraz podatków pośrednich. Podobnie jak w przypadku obrotów, wyższa wartość dodana przypadająca na jedno przedsiębiorstwo jest wytwarzana w krajach zachodnioeuropejskich o skoncentrowanej podaży usług (najwyższa w Holandii – 667,5 tys. EUR/przedsiębiorstwo). Najniższa wartość dodana przypada średnio na przedsiębiorstwa w Polsce i w Rumunii (odpowiednio 57,4 i 59,0 tys. EUR na przedsiębiorstwo). Również wskaźnik wartości dodanej przypadającej na jednostkę pracy przewozowej w krajach EŚW jest najniższy (2,0–5,1 EUR/100 tkm). Niewiele wyższe wyniki osiągnęli przewoźnicy z Niemiec i Hiszpanii, co może świadczyć o tym, że przy dużej pracy przewozowej są w stanie korzystać z efektów skali i sprzedawać usługi po niższych cenach niż inni przewoźnicy zachodnioeuropejscy. W pozostałych krajach zachodnioeuropejskich wartość dodana przypadająca na 100 tkm przekraczała 11 EUR.

Eurostat mierzy opłacalność finansową sektorów miarą, którą jest udział nadwyżki operacyjnej brutto w obrotach. Metoda ta pozwala uniknąć konieczności dostosowania się do różnic w zasadach rachunkowości między krajami, w tym traktowania amortyzacji, ale występuje przy niej ryzyko, że ze względu na obciążenie kosztami pośrednimi i innymi kosztami operacyjnymi mogą występować straty finansowe mimo osiągnięcia pozytywnego poziomu wskaźnika (Heneric, Licht, Sofka, 2005). Wskaźnik ten przedstawia, jaką część obrotów przedsiębiorstw transportu drogowego stanowi nadwyżka operacyjna brutto. Nadwyżka operacyjna brutto jest to nadwyżka wygenerowana z działalności operacyjnej po odjęciu nakładów pracy⁴.

Udział nadwyżki operacyjnej brutto w obrotach przedsiębiorstw transportu drogowego ładunków waha się od 4,8 proc. we Francji do 18,7 proc. w Niemczech. Tendencje

³ Obrót obejmuje całkowite sumy zafakturowane podczas okresu sprawozdawczego, co odpowiada sprzedaży rynkowej towarów i usług osobom trzecim.

⁴ Można ją obliczyć, odejmując od wartości dodanej w kosztach czynników produkcji koszty osobowe (EU Open Data Portal, 2018).

w kształtowaniu się tego wskaźnika nie pokrywają się z tendencjami omówionymi powyżej, gdyż poza bardzo dobrą kondycją sektora w Niemczech pozostałe państwa UE-15 uzyskują słabsze wyniki. Natomiast stosunkowo wysoką rentowność mają niektóre państwa UE-13, jak Łotwa czy Bułgaria. Można przypuszczać, iż w Belgii, Francji i we Włoszech przewoźnicy przy wysokich kosztach świadczenia usług stosują bardzo niskie narzuty zysku, aby utrzymać się na rynku. Z kolei przewoźnicy lotewscy i bułgarscy mogą mieć większy narzut zysku, ponieważ przy niskich kosztach ich oferta i tak jest konkurencyjna. Rentowność sektora transportu drogowego w Polsce kształtuje się na średnim poziomie, osiągając wartość zbliżoną do wskaźników dla Holandii, Szwecji i Danii.

Podsumowując rozważania dotyczące kondycji ekonomicznej sektora transportowego można stwierdzić, iż przedsiębiorstwa z zachodniej i północnej części Europy uzyskują wyższe jednostkowe obroty i wytwarzają wyższą wartość dodaną niż przedsiębiorstwa z Europy południowej i środkowo-wschodniej. Linia podziału względem tych wskaźników nie przebiega między UE-15 i UE-13, ale między państwami, które mają bardziej skoncentrowaną podaż w średnich i dużych przedsiębiorstwach a tymi, w których funkcjonują przede wszystkim mikroprzedsiębiorstwa.

6. Podsumowanie

Przeprowadzona analiza porównawcza parametrów ekonomicznych charakteryzujących przewoźników z różnych krajów UE pokazuje, że chociaż obecnie sytuacja polskich przewoźników na rynku europejskim jest korzystna, to wdrożenie Pakietu mobilności w kształcie zaproponowanym przez Komisję Europejską spowodowałoby pogorszenie ich konkurencyjności. Przewoźnicy z krajów członkowskich, które weszły do UE w 2004 r. mają niższe koszty świadczenia usług i z tego względu są w stanie oferować usługi po niższych cenach. Polscy przewoźnicy mają dobrą renomę na rynku i ich oferta charakteryzuje się dobrą relacją ceny do jakości. Zapisy w propozycjach rozporządzeń tego pakietu wpłynęłyby na zwiększenie kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw z krajów EŚW, głównie kosztów wynagrodzeń i świadczeń na rzecz pracowników, co przy niskich obecnie marżach zysku wymusiłoby podniesienie cen oferowanych usług.

Cena jest podstawowym, chociaż niejedynym, czynnikiem konkurencyjności przewoźników. Inna grupa czynników determinujących konkurencyjność przewoźników drogowych na rynku europejskim związana jest z potencjałem organizacyjnym i kadrowym przedsiębiorstw. Różnice w strukturze sektora transportu drogowego w poszczególnych krajach powodują, że rozwiązania zaproponowane przez Komisję Europejską w nierównym stopniu dotknęłyby podmioty z różnych państw. Szczególnie dotkliwe byłyby dla przewoźników z tych państw, w których funkcjonują przede wszystkim przedsiębiorstwa małe, a średnich i dużych jest niewiele, tak jak ma to miejsce w Polsce, na Słowacji, Węgrzech i w większości państw położonych w Basenie Morza Śródziemnego. Rozwiązania zawarte w Pakiecie

mobilności poddane pod głosowanie Parlamentu Europejskiego 4 lipca 2018 r. zostały odrzucone, co świadczy o tym, że nie są one akceptowane zarówno przez kraje EŚW, obawiające się utrudnień i podwyższenia kosztów świadczenia usług, jak i przez kraje zachodnioeuropejskie, które z kolei uważają je za zbyt liberalne.

Bibliografia

1. An overview of the EU road transport market in 2015(2017), European Commission, DG for Mobility and Transport, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf>, dostęp 10.03.2018.
2. Burnewicz, J. (2017). *The competitiveness of Polish road transport on the European market*. ResearchGate, <https://www.researchgate.net/publication/315656322>, dostęp 12.03.2018.
3. *Collection and analysis of data on the structure of the road haulage sector in the European Union*. Task A (2014) AECOM, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>, dostęp 12.03.2018.
4. EU Open Data Portal, <http://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/r87U2nGujDYtTM-BQ8bxYbg>, dostęp 15.03.2018.
5. *EU transport in figures. Statistical pocketbook 2017*(2017). Directorate General for Mobility and Transport, https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2017_en, dostęp 12.03.2018.
6. Eurostat Statistics Explained, http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Main_Page, dostęp 12.03.2018.
7. Eurostat Structural Business Statistics, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/structural-business-statistics/data/database>, dostęp 20.03.2018.
8. Eurostat Labour Market, <http://ec.europa.eu/eurostat/web/labour-market/labour-costs/database>, dostęp 12.03.2018.
9. Heneric, O., Licht G., Sofka, W. (eds.) (2005). *Europe's Automotive Industry on the Move: Competitiveness in a Changing World*. Heidelberg: Physica-Verlag.
10. Koźlak, A. (2010). *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
11. Sprawozdanie Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie stanu unijnego rynku transportu drogowego. Bruksela: 14.4.2014 r. COM(2014) 222 final.
12. The European Commission's Oil Bulletin, <https://data.europa.eu/euodp/en/data/dataset/eu-oil-bulletin>, dostęp 15.03.2018.
13. *Transport drogowy w Polsce w latach 2014 i 2015*(2017). Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.
14. *Transport wyniki działalności 2004–2016 (2005–2017)*. Warszawa: Główny Urząd Statystyczny.

The Structure of the Road Transport Sector in Poland and Assessment of Its Economic Results Against the Background of the European Union

Road Transport Sector Structure in Poland and Assessment of Its Economic Performance Compared to Other EU Member States

Abstract:

Road cargo transport accounts for a major part of the system of transport in Poland and in the European Union. The paper is a comparative analysis of the structure of road transport sector, cost of carrier services in different countries and their economic performance. The paper is aimed at demonstrating that the structure of Polish road transport sector and its economic performance, compared to other EU countries, inhibit Polish entrepreneurs' adaptation efforts connected with the "Mobility Package." Studies have shown that the implementation of proposed changes will deteriorate the competitiveness of Polish carriers, who currently enjoy cost advantage over their competitors, but whose labour productivity is low, economic performance poorer and who suffer from unfavourable structure of road transport.

Keywords: road transport, road transport sector structure, costs of transport services, competitiveness of road carriers, Mobility Package

JEL classification codes: R40, R48, R49
