

Jarosław Brach
Akademia Ekonomiczna Wrocław

Polski międzynarodowy zarobkowy transport samochodowy na przestrzeni ostatnich 17 lat ze szczególnym uwzględnieniem przystąpienia do UE – szanse, wyzwania, zagrożenia (cz. 2)

Wymiernym skutkiem zwiększonego zainteresowania drogowymi przewoźnikami międzynarodowymi stał się zwiększony zakup samochodów przygotowanych do świadczenia takich usług. Na 1 stycznia 1997 r.¹ liczba takich aut nie przekraczała 20 000 egzemplarzy. Potem systematycznie rosła, by 1 stycznia 2003 r. dojść do 32 000 egzemplarzy, 1 maja 2004 r. (dzień członkostwa w UE) do prawie 45 000 sztuk, z kolei 1 lipca 2005 r. do niespełna 65 000 egzemplarzy (patrz tab. nr 1). Czyli w ciągu 8 i pół roku liczba ta wzrosła ponad 3-krotnie.

W latach 1997 – 2002 roczny przyrost liczby uprawnień i tym samym pojazdów przystosowanych do wykonywania międzynarodowego transportu drogowego był kilkuprocentowy, nie przekraczając 8,5%. Tuż przed wstąpieniem do UE i po samym wstąpieniu nastąpił jednak znaczny przyrost liczby licencji. Szczególny przyrost odnotowano między 1 stycznia 2004 r. i 1 stycznia 2005 r., gdy liczba uprawnień/pojazdów zwiększyła się aż o 45,2%. W przeważającej większości pojazdy te były fabrycznie nowe i wobec tego „ekologiczne”, tzn. przystosowane do spełniania bardziej rygorystycznych norm czystości spalin. Sprzedaż takich pojazdów systematycznie rosła i – co należy podkreślić – jak na nasze warunki w sposób wręcz lawinowy. W roku 2003 zwiększyła się o 32%, a w 2004 aż o 41,7%!!! Jeszcze większy wzrost odnotowano w kategorii 2-osiowych ciągników siodłowych, najczęściej wykorzystywanych w przewozach międzynarodowych. Tu niektóre koncerny dostarczające auta tego typu odnotowały ponad 100-procentowe zwiększenie dostaw. Niemniej oprócz fabrycznie nowego taboru dużym zainteresowaniem cieszyły się także przywożone z Zachodu samochody używane. Według różnych szacunków sprowadzono ich ponad 10 000, a kupo-

Tab. nr 1. Liczba uprawnień licencyjnych na przewóz rzeczy. Źródło: Raport BOTM 2005 str. 8

Stan na dzień	Liczba uprawnień licencyjnych na przewóz rzeczy	Wzrost w stosunku do okresu poprzedniego		Liczba uprawnień „ekologicznych”	Udział uprawnień „ekologicznych”	
		ilościowo	procentowo		ilościowy wzrost w stosunku do poprzedniego okresu	Procentowy udział w ogólnej liczbie uprawnień
01.01.1997	19 997	b.d.	b.d.	5 250	b.d.	26,0%
01.01.1998	21 470	1 493	7,5%	6 255	1 005	29,1%
01.01.1999	23 275	1 805	8,4%	9 756	3 501	41,9%
01.01.2000	23 883	608	2,6%	11 939	2 183	50,0%
01.01.2001	25 705	1 822	7,6%	14 247	2 308	55,4%
01.01.2002	27 854	2 149	8,4%	17 951	3 704	64,4%
01.01.2003	31 927	4 073	14,6%	22 372	4 421	70,1%
01.01.2004	41 119	9 192	28,8%	27 013	4 641	65,7%
01.05.2004	44 683	3 564	6,2%	28 599	1 586	64,0%
01.01.2005	59 706	15 023	33,6%	40 608	12 009	68,0%
01.07.2005	64 747	5 041	8,4%	41 279	671	63,8%

wały je generalnie firmy mniejsze, nierzadko jednoosobowe. Tym zwiększonym zakupom czy to sprzętu nowego, czy używanego, sprzyjały m.in.: obniżenie cen ciężarówek przez zachodnie koncerny, realna aprecjacja złotego oraz bardziej łagodne podejście instytucji finansowych w kwestii ułatwień przy zakupach. Szczególnie łatwiejszy w dostępie i tańszy leasing czynił nabywanie prostszym. Pozytywnym efektem takiego stanu rzeczy stało się znaczne zwiększenie potencjału przewozowego przez nasze przedsiębiorstwa transportowe. Negatywami były jednak: wzrost od roku 2003 średniego wieku ciężarówek oraz spadek udziału nowoczesnego, proekologicznego taboru, z 70,1% (1.01.2003) do 63,8% (1.07.2005). Na szczęście spadek ten zachodził jedynie w układzie nominalnym, gdyż realnie liczba nowoczesnych ciężarówek wzrosła aż o 50% w relacji 1 styczeń 2005 do 1 stycznia 2004 i o 52,8% w układzie 1 lipiec 2005 do 1 stycznia 2004.

Zwiększaniu się liczby uprawnień na przestrzeni ostatnich 8 lat towarzyszyły dość istotne zmiany w strukturze naszej branży transportowej. 25 lutego 1998 r.² 21 825 koncesji towarowych (z czego 18 709 przypadających na obszary, gdzie występowała regulacja zezwoleń bądź

Tab. nr 2. Struktura branży transportowej według liczby posiadanych koncesji na dzień 25.02.1998 r. Źródło: Pekaes – prospekt emisyjny wyd. cyt. str. 79

Liczba koncesji towarowych	Liczba firm	Procent firm
1 koncesja	3 091	46
od 2 do 4	2 654	39,5
od 5 do 10	702	10,4
od 11 do 20	195	2,9
od 21 do 50	73	1,1
od 51 do 100	7	0,1
od 101 do 1000	0	0
powyżej 1000	1	0
Razem	6 723	

¹ Raport BOTM 2005 str. 8.

² Pekaes – prospekt emisyjny – wyd. cyt. str. 79

Tab. nr 3 Struktura branży transportowej według liczby posiadanych licencji na dzień 1.01.2002 r. Źródło: *Informacja na temat funkcjonowania międzynarodowego transportu...* wyd. cyt. str. 5 83,3% z liczby 27854 stanowiły pojazdy klasy ciężkiej – dużej ładowności, o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 20 t.

Liczba licencji na przewóz rzeczy	Liczba przedsiębiorców	Liczba licencji	Procent przedsiębiorstw	Procent licencji
1 licencja	3 771	3 771	44,2	13,5
Od 2 do 4	3 298	8 684	38,7	31,2
Od 5 do 10	1 083	7 184	12,7	25,8
Od 11 do 20	265	3 736	3,1	13,4
Od 21 do 50	97	3 000	1,1	10,8
Od 51 do 100	11	702	0,1	2,5
powyżej 100	3	777	0,04	2,8
Razem	8 528	27 854		

niewystarczająca ich liczba) znajdowało się w posiadaniu 6 723 firm transportowych (patrz tab. nr 2).

Pośród wszystkich firm aż 46% dysponowało tylko jedną koncesją, natomiast kolejne 39,5% od 2 do 4 koncesji. Powyższe oznacza, iż rynek był bardzo rozdrobniony, skoro aż 85% koncesji = taboru znajdowało się w rękach małych przewoźników. Tylko jedna z firm – PEKAES dysponowała flotą liczącą więcej niż 1 000 pojazdów ciągnionych. W następnych latach, na skutek zwiększenia zakupów, łączenia się jednych przedsiębiorstw, upadku innych, struktura naszych firm transportowych prezentowała się już zgoła odmiennie (patrz tab. nr 3).

W porównaniu z rokiem 1998 nastąpiło zatem przesunięcie w kierunku firm średnich. 31,2% licencji (poprzednio 39,5%) posiadały podmioty dysponujące od 2 do 4 licencjami, 25,8% (poprzednio 10,4%) od 5 do 10, z kolei 13,4% (poprzednio 2,9%) od 11 do 20. Równocześnie z jednej strony znacznej redukcji uległa grupa najmniejsza, z jedną koncesją, której udział w rynku spadł z 46% do zaledwie 13,5%. Z drugiej zaś pojawiło się coraz liczniejsze grono firm mocniejszych, dysponujących od 50 do 100 licencjami (wzrost z 7 do 11 podmiotów) oraz powyżej 100 (3 podmioty). W tym ostatnim przypadku znamienym jest jednak, że

Tab. nr 4 Struktura branży transportowej według liczby posiadanych licencji na dni: 01.01.2005 oraz 01.07.2005. Źródło – *Raport BOTM 2005*, str. 10. Na 64747 pojazdów 78,7% należało do kategorii najcięższej, czyli powyżej 20 t. dopuszczalnej masy całkowitej

Liczba uprawnień na przewóz rzeczy (wypisów z licencji)	Data	Liczba przedsiębiorców	Liczba wypisów z licencji	Procent przedsiębiorców	Procent wypisów
1 uprawnienie	01.01.2005	2 842	2 842	24,00%	4,76%
	01.07.2005	3 111	3 111	25,10%	4,80%
Od 2 do 4 uprawnień	01.01.2005	5 220	13 852	44,10%	23,20%
	01.07.2005	5 456	15 233	44,00%	23,50%
Od 5 do 10 uprawnień	01.01.2005	2 747	16 760	23,20%	28,07%
	01.07.2005	2 699	17 541	21,80%	27,10%
Od 11 do 20 uprawnień	01.01.2005	692	9 884	5,85%	16,55%
	01.07.2005	749	10 870	6,00%	16,80%
Od 21 do 50 uprawnień	01.01.2005	259	8 419	2,19%	14,10%
	01.07.2005	286	8 855	2,30%	13,70%
Od 51 do 100 uprawnień	01.01.2005	58	4 321	0,50%	7,24%
	01.07.2005	63	4 540	0,50%	7,00%
Powyżej 100 uprawnień	01.01.2005	17	3 628	0,14%	6,07%
	01.07.2005	22	4 597	0,20%	7,10%
Razem	01.01.2005	11 835	59 706	100%	100%
	01.07.2005	12 386	64 747		

³ Rozmowy Autora z przewoźnikami przeprowadzone w latach 2002-2004.

grono to dysponowało mniejszym parkiem samochodowym, niż 4 lata wcześniej sam PEKAES. Taka sytuacja wynikała z przeżywania wówczas przez tego najstarszego polskiego przewoźnika międzynarodowego dość poważnych problemów, zmuszających go do sprzedaży części aut wraz z koncesjami/licencjami.

Ta pozytywna tendencja wzmocnienia potencjału przewozowego przez naszych międzynarodowych transportowców i powstawania coraz większych firm utrzymała się także w latach następnych, m.in. na skutek opisanych wyżej zakupów taboru nowego i używanego. Przy czym szczególne wzmocnienie, tzn. powstawanie jeszcze większych podmiotów, miało miejsce w roku 2005. Co ważne, proces ten nastąpił mimo wciąż rosnącej liczby firm zajmujących się świadczeniem usługi drogowego transportu międzynarodowego. Na rynek wchodziły bowiem przeważnie firmy małe, dysponujące jednym, kilkoma pojazdami (patrz tab. nr 4)

Tab. nr 5. Międzynarodowy zarobkowy transport samochodowy (przedsiębiorstwa powyżej 9 pracowników) Źródło: GUS

Rok	2000	2001	2002	2003	2004
Tony w tys.	9 335,5	10 789,9	12 783,9	16 309,2	20 793,3
Tonokilometry w mln	9 840,8	11 286,4	15 327,0	17 977,0	23 860,1

Chociaż w dalszym ciągu najliczniejszą grupę stanowili przedsiębiorcy dysponujący od 2 do 4 oraz od 5 do 10 licencji (23,2 – 23,5% i 28,07 – 27,1%), lecz zdecydowanie wzrosła liczba podmiotów posiadających od 51 do 100 uprawnień (58 i 63 wobec żadnego w roku 1998 i 11 w roku 2002) oraz powyżej 100 uprawnień (17 i 22 wobec 1 w roku 1998 oraz 3 w roku 2002). W efekcie potencjał przewozowy tych dwóch ostatnich grup mierzony liczbą wypisów wzrósł z 2,5% (2002 r.) do 7,24 – 7% (51 – 100 pojazdów) oraz z 2,8% do 6,07 – 7,1% (powyżej 100 pojazdów). To wzmocnienie zachodziło zarówno w firmach o kapitale krajowym (PEKAES oraz nowi gracze w grupie największych, jak Podkowa, Polak, Equus, JAS-FBG), jak i polskich oddziałach znanych zagranicznych koncernów (VOS, który przejął wcześniej oparty o rodzimy kapitał Euroad oraz Raben czy Ricö).

Opisany wyżej wzrost możliwości przewozowych naszych firm trudniących się transportem międzynarodowym wynikał, o czym wcześniej napisano, ze zdecydowanie łatwiejszego dostępu do świadczenia takich usług, dużych zakupów taboru, jak również z optymistycznych przewidywań co do znacznego i opłacalnego wzrostu zamówień na przemieszczanie towarów w relacjach międzynarodowych po naszym wstąpieniu do UE. Tu niektórzy liczyli nawet na 60 – 80 – 100% przyrost³ w ciągu kilku miesięcy. Tymczasem przyrost nastąpił, ale w stopniu zdecydowanie mniejszym, aniżeli wcześniej prognozowano (patrz tab. nr 5).

SPROSTOWANIE

W tekście poprzedniego odcinka artykułu dr. J.Bracha błędnie została podana nazwa jednego z przedsiębiorstw. Zamiast „Okręgowe Przedsiębiorstwo Handlu Zwierzyną Hodowlaną” powinno być „Okręgowe Przedsiębiorstwo Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi”. Za zaistniałą nieścisłość wszystkich zainteresowanych przepraszamy.

Redakcja