

Marta Kadłubek
Politechnika Częstochowska

WYBRANE PROGNOZY ROZWOJU SEKTORA ZAROBKOWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO ŁADUNKÓW W POLSCE

Streszczenie: Prognozy struktury i popytu na zarobkowy transport samochodowy ładunków w Polsce zaprezentowane w artykule sporządzone zostały przez autorów na podstawie szeregu zjawisk społeczno-gospodarczych, które mają istotny wpływ na rozwój pracy przewozowej, m.in. zmiany w strukturze wytwarzania PKB czy czynniki, które stanowią o obecnym kształcie gospodarki, zarówno poprzez stymulację, jak i hamowanie jej rozwoju. W większości opracowań prognostycznych szacunkowe trendy w zakresie zarobkowego transportu samochodowego ładunków zakładają, że transport ten będzie zwiększać swój udział w rynku przewozów.

Słowa kluczowe: zarobkowy transport samochodowy ładunków; prognozy popytu i struktury

Największe zmiany wpływające na wielkość i strukturę popytu na transport dokonują się w sferze technologicznej i innowacyjnej transportu, w strukturze i technologiach produkcji oraz w sferze stylu życia społeczeństwa¹. Głównymi barierami ograniczającymi efektywne i racjonalne funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego ładunków są niedogodności infrastrukturalne, legislacyjne, finansowe i administracyjne. Z racji niebagatelnej rozległości czynników determinujących prognozy zapotrzebowania na usługi przedsiębiorstw transportu samochodowego ładunków, według *Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu*, ocena prognoz powinna uwzględniać perspektywę czasu około 30 lat².

¹ Burnewicz J.: *Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu*, ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Sopot 2007, s. 4

² Założenia „*Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2002-2013*”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2004, s. 18

W większości opracowań prognostycznych, m.in. autorstwa J. Burnewicza³, S. Dorosiewicza, W. Gisa, E. Menesa i J. Waśkiewicza⁴, S. Ślubowskiego⁵, J. Waśkiewicza⁶, zakłada się dalszy wzrost przewozów samochodowych. Według analiz zawartych w Białej Księdze, w najbliższych latach będziemy świadkami znacznej wyżki przewozów drogowych ładunków w krajach UE. Unijni eksperci przewidują, iż wartość tych przewozów, która w 1990 r. wyniosła 118 mld tkm, w 2020 r. osiągnie poziom 320 mld tkm. Na terenie 25 państw członkowskich w ciągu tych 30 lat udział przewozów samochodowych wzrośnie z 60 % w 1990 r. do 75 % w 2020 r.⁷

Szacunkowe trendy do 2030 r. w zakresie transportu samochodowego ładunków, zaprezentowane w Zielonej Księdze UE z 2003 r. zakładają, że ów transport będzie zwiększać swój udział w rynku przewozów wszystkich członków UE wbrew podejmowanym deklaracjom. Przewiduje się, że zmniejszy się jednak intensywność tego wzrostu, ale zaledwie o 0,2 % średniorocznie⁸. Studia prognostyczne dla 2030 r. wskazują na tendencję zmniejszania się transportochłonności gospodarki krajów członkowskich Unii Europejskiej (o 30 % w nowych krajach akcesyjnych i o 5,5 % w UE – 15), przy czym transportochłonność gospodarek nowych krajów członkowskich będzie ponad dwukrotnie wyższa niż w UE – 15 (obecnie 3,2 razy wyższa)⁹. Nie przewiduje się natomiast istotnych zmian w strukturze gałęziowej rynku przewozów ładunków, której prognostyczne założenia Komisji Europejskiej na lata 2010, 2020 i 2030 prezentuje Tablica 1.

Tablica 1

Prognoza struktury rynku przewozów ładunków UE – 25

Udział (%)	2010 r.	2020 r.	2030 r.
Transport samochodowy	73,1	75,4	77,4
Transport kolejowy	14,1	12,6	11,2
Żegluga śródlądowa	12,9	12,1	11,3

Źródło: European Commission: *European Energy and Transport Trends to 2030*, Luxemburg 2003, s. 122

Zaplanowany na 2010 r. poziom udziału transportu samochodowego ładunków w rynku przewozów lądowych w UE – 25 został już w 2000 r. przekroczony i jest bliski prognozy dla 2030 r. Zakres zmiany tych tendencji z punktu widzenia popytu jest ograniczony. Popyt na przewozy ładunków w UE zwykle odzwierciedla skutki jej rozszerzenia. Zniesienie ceł i ograniczeń we wzajemnych obrotach handlowych

³ Burnewicz J.: *Realizacja polityki dostosowania polskiego transportu samochodowego do UE opóźnia się*, Przegląd Komunikacyjny, Nr 9/1996

⁴ Dorosiewicz S., Gis W., Menes E., Waśkiewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, Transport Samochodowy, Nr 4/2006

⁵ Ślubowski S.: *Rynek transportu i logistyki w Polsce*, ING Bank, Warszawa 2007, s. 41

⁶ Waśkiewicz J.: *Transport samochodowy w systemie transportowym Polski*, Problemy Ekonomiki i Transportu, Nr 1/1998, s. 117

⁷ *Przewozy pod specjalnym nadzorem*, Rzeczpospolita z dn. 25.11.2004 r., s. B5

⁸ Liberadzki B.: *Aktualne wyzwania przed europejską polityką transportową*, Przegląd Komunikacyjny, Nr 5/2005, s. 28-36

⁹ European Commission: *European Energy and Transport Trends to 2030*, Luxemburg 2003, s. 122

i wprowadzenie zasad wspólnego rynku powoduje wzrost handlu wewnątrz europejskiego. Wyrazem tego jest przesunięcie przewozów z długodystansowych i międzykontynentalnych w kierunku powiązań wewnątrz europejskich, wywołujące jednocześnie przejście z transportu morskiego oceanicznego na lądowy i morski bliskiego zasięgu. Obserwowane obecnie zmiany w popycie na przewozy ładunków najprawdopodobniej będą pogłębiane wskutek nasilania się zjawisk mających na celu zwiększenie efektywności gospodarowania, ochronę środowiska naturalnego oraz podnoszenie konkurencyjności w układzie globalnym.

Prognozy wielkości i struktury przewozów samochodowych towarowych opracowywane w Polsce są zgodne z trendami zakładanymi w UE-25. Według raportu ekspertów ING Banku¹⁰ branża transportowa ma przed sobą lata prosperity. Prawie 70 % uczestników badania opisanego w raporcie oczekuje wzrostu przewozów zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, na poziomie powyżej 5 % rocznie. Jedna trzecia ankietowanych przedsiębiorstw transportowych spodziewa się, że tempo wzrostu przekroczy 10 %. Rosnąć powinny praktycznie wszystkie segmenty rynku, jednak największa dynamika oczekiwana jest w transporcie drogowym ładunków.

Prognoza J. Burnewicza¹¹ (Tablica 2 i Rysunek 1), obejmująca popyt na przewozy samochodowe ładunków w Polsce do 2020 r., została wyprowadzona na podstawie m.in. dotychczasowych trendów przewozów z lat 1985-2003 i czynników kształtujących popyt wraz z podstawowym, czyli wskaźnikiem PKB. Z prognozy wynika, iż dynamika wzrostu masy przewozów będzie znacznie mniejsza od wzrostu wolumenu PKB, tj. 1,5 % - 2,4 % dla transportu samochodowego, natomiast wolumen pracy przewozowej będzie odpowiadał założonej dynamice wzrostu PKB, tj. 5,9 % - 6,8 %. Wzrost przewozów wynikający z podanej prognozy w latach 2003-2020 wyniesie prawie 28 % w wariantcie minimalnym oraz ponad 49 % w wariantcie maksymalnym. Praca przewozowa natomiast zwiększy się w wariantcie minimalnym w tym okresie o około 165 %, a w wariantcie maksymalnym o około 208 %, co wynika ze wzrostu przewozów na znaczne odległości¹².

Instytut Transportu Samochodowego (ITS) sporządził prognozę popytu na transport samochodowy ładunków (Tablica 2 i Rysunek 1) na podstawie szeregu zjawisk społeczno-gospodarczych, które mają istotny wpływ na rozwój pracy przewozowej, m.in. zmiany w strukturze wytwarzania PKB czy czynniki, które stanowią o obecnym kształcie gospodarki, zarówno poprzez stymulację, jak i hamowanie jej rozwoju¹³. W wariantcie pierwszym (minimalnym) uwzględniono wpływ wszystkich przyjętych czynników, a w wariantcie drugim (maksymalnym) pominięto wpływ internalizacji kosztów zewnętrznych transportu. W prognozowanym okresie 2006-2020 przewiduje się, że praca przewozowa w wariantcie minimalnym zwiększy się o 47,5 %, a w wariantcie maksymalnym o ponad 52 %. ITS na podstawie określonych na przyszłość zadań przewozowych wprowadził projekcję liczby pojazdów ciężarowych według grup ładowności. Według zróżnicowanych wariantów wydajności, liczba samochodów

¹⁰ Ślubowski S.: *Rynek transportu...*op.cit., s. 41

¹¹ Burnewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, Przegląd Komunikacyjny, Nr 12/2005, s. 17-26

¹² Burnewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, [w:] Liberadzki B., Mindur L. /red./: *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Wyd. Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom 2007, s. 121-145

¹³ Dorosiewicz S., Gis W., Menes E., Waśkiewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania...*op.cit., s. 8

ciężarowych ogółem wyniosłaby w 2020 r. od 2848 tyś. do 3218 tyś., w tym udział samochodów do 3,5 t dmc wyniosłby od 80 % do 75 %¹⁴.

Tablica 2

Prognozy popytu na przewozy ładunków transportem samochodowym do 2020 r. według J. Burnewicza oraz Instytutu Transportu Samochodowego

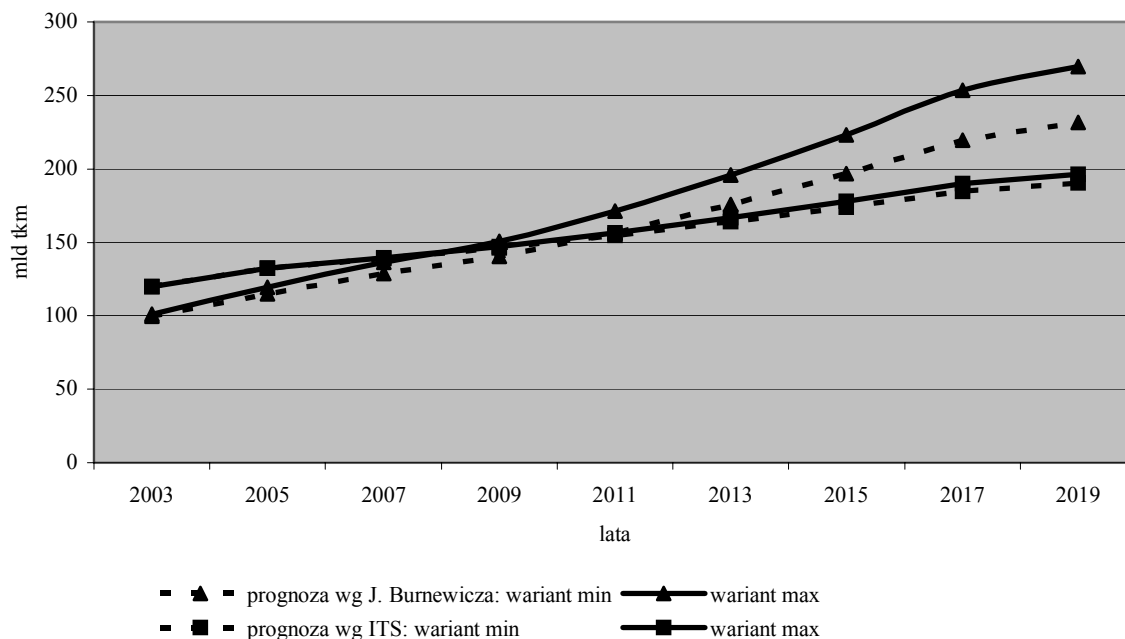
Prognoza według J. Burnewicza*					Prognoza według ITS**	
Lata	przewozy w mln ton		praca przewozowa w mld tkm		praca przewozowa w mld tkm	
	wariant min	wariant max	wariant min	wariant max	wariant min	wariant max
2003	993,0	993,0	87,4	87,4	-	-
2005	1032,5	1047,1	99,9	101,1	119,7	119,7
2007	1080,0	1120,0	115,0	119,4	132,2	132,3
2009	1109,3	1172,6	128,6	136,2	138,9	139,4
2011	1120,4	1203,4	140,3	150,7	146,1	147,1
2013	1149,3	1257,4	156,5	171,2	154,8	156,5
2015	1184,4	1320,6	175,6	195,8	164,1	166,7
2017	1219,9	1385,8	196,6	223,2	174,1	177,8
2019	1254,1	1450,5	219,4	253,4	184,6	189,9
2020	1270,6	1482,6	231,5	269,5	190,3	196,4
roczna dynamika 2003/2020	1,5 %	2,4 %	5,9 %	6,8 %	3,2 %	3,7 %

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Burnewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, Przegląd Komunikacyjny, Nr 12/2005; **Dorosiewicz S., Gis W., Menes E., Waśkiewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, Transport Samochodowy, Nr 4/2006

Analogiczną do powyższych tendencję zintensyfikowania przewozów transportem samochodowym ładunków przyjęto w prognozie zawartej we Wstępnym Programie Operacyjnym „*Konkurencyjność Transportu*”¹⁵. Podkreślono, iż do 2020 r. przewidywany jest bardzo duży wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe, w tym na przewozy ładunków transportem samochodowym na poziomie 2 – 3 % rocznie. Przyjęte wielkości zakładanego popytu na przewozy samochodowe ładunków prezentuje Tablica 3.

¹⁴ Bentkowska-Senator K., Kordel Z.: *Polski transport samochodowy ładunków*, Wyd. KODEKS, Bydgoszcz 2007, s. 149

¹⁵ Wstępny Program Operacyjny „*Konkurencyjność Transportu*”, Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2005, s. 4



Rys. 1. Prognozy pracy przewozowej w transporcie samochodowym ładunków według J. Burnewicza oraz Instytutu Transportu Samochodowego

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Burnewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, Przegląd Komunikacyjny, Nr 12/2005; ** Dorosiewicz S., Gis W., Menes E., Waśkiewicz J.: *Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku*, Transport Samochodowy, Nr 4/2006

Założone wielkości wzrostu przewozów we Wstępnym Programie Operacyjnym „Konkurencyjność Transportu” są znacznie wyższe zarówno w liczbie ton, jak i tonokilometrów od poprzednio zaprezentowanych prognoz według J. Burnewicza i ITS. Brak jest jednak uszczegółowienia czynników uzasadniających przyjęte wielkości poza stwierdzeniem, iż wzrost transportu wiąże się z zakładanym rozwojem gospodarki oraz zwiększeniem obrotów polskiego handlu zagranicznego¹⁶.

Tablica 3

Prognoza wzrostu przewozów do 2013 i 2020 roku transportem samochodowym ładunków

Wyszczególnienie		Lata			Wskaźnik wzrostu 2020/2005
		2005	2013	2020	
Przewozy w mln ton, wariant	min.	993	1179	1325	1,33
	max.		1344	1654	1,67
Praca przewozowa w mld tkm, wariant	min.	87	158	235	2,70
	max.		177	280	3,22

Źródło: Wstępny Program Operacyjny „Konkurencyjność Transportu”, Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2005, s. 5

¹⁶ Wstępny Program Operacyjny „Konkurencyjność Transportu”...op.cit., s. 4

Zdaniem K. Bentkowskiej-Senator i Z. Kordela¹⁷ rola transportu samochodowego ładunków będzie zróżnicowana w zależności od horyzontu czasowego, który obejmuje 30 lat i można go podzielić na dwa podokresy. W najbliższych 15 latach znaczenie przewozów ładunków transportem samochodowym będzie utrzymywało się na dotychczasowym poziomie, z zaznaczającą się tendencją malejącą jako efekt działań interwencyjnych państwa, takich jak wdrożenie opłat związanych z ochroną środowiska czy też regulacji administracyjnych w formie ograniczeń ruchu. Obecnie transport samochodowy jest droгим ogniwiem w zintegrowanych łańcuchach dostaw, ale relacje cen w odniesieniu do innych gałęzi nie są na tyle znaczące, aby zobligować usługobiorców do korzystania z gałęzi efektywnych ekologicznie i infrastrukturalnie, nawet na dalekich trasach przewozowych. W następnym okresie, tj. od 16 do 30 lat, rola transportu samochodowego będzie się zdecydowanie zmniejszała. Zasadniczymi przyczynami tej tendencji będą ustabilizowane, wdrożone opłaty użytkowników infrastruktury samochodowej oraz opłaty ekologiczne, jak również rozwój transportu intermodalnego. Autorzy zakładają, że w okresie tym nastąpi efektywne powiązanie sieci transportowej z rozmieszczeniem miejsc produkcji i miejsc jej odbioru. Przewidywany jest rozwój funkcjonowania w pełni zintegrowanych łańcuchów transportowych, zarówno w obszarze krajowym, jak i międzynarodowym.

W obliczu zaakcentowanych barier rozwoju rynku samochodowego ładunków, w celu przeciwdziałania niekorzystnym tendencjom, zachodzi konieczność dokonania dogłębnej oceny rynku wewnętrznego, przeglądu rozwiązań legislacyjnych, wdrożenia inteligentnych systemów transportu drogowego i przygotowania infrastruktury transportowej. Korzystna koniunktura gospodarcza, rosnąca międzynarodowa wymiana handlowa i inwestycje zagraniczne stwarzają perspektywę wzmocnienia pozycji przedsiębiorstw transportu samochodowego ładunków.

Dodatkowe możliwości związane są z napływem funduszy unijnych, które powinny dopomóc zwłaszcza poprawie stanu tak istotnej dla branży infrastruktury drogowej. Według Ministerstwa Infrastruktury¹⁸ w latach 2007-2013 będziemy mogli przeznaczyć na ten cel nawet 120-150 mld PLN. Łączna wielkość środków przeznaczonych na transport w latach 2007-2013 w Programie Operacyjnym „*Infrastruktura i Środowisko*” wynosi około 26 mld Euro, z czego około 19 mld Euro pochodzić ma z budżetu Wspólnoty, a pozostała kwota stanowi całkowity udział publicznych środków krajowych. W ramach programu zakłada się realizację następujących przedsięwzięć¹⁹:

- budowę 1240 km autostrad oraz 2640 km dróg ekspresowych;
- dostosowanie dróg do nacisku 115 kN na oś;
- poprawę stanu utrzymania dróg krajowych.

¹⁷ Bentkowska-Senator K., Kordel Z.: *Polski transport...*op.cit., s. 151

¹⁸ materiały Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa 2007

¹⁹ Mindur L. /red./: *Technologie transportowe XXI wieku*, Wyd. Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2008, s. 484

Bibliografia

1. Bentkowska-Senator K., Kordel Z.: Polski transport samochodowy ładunków. Wyd. KODEKS, Bydgoszcz 2007.
2. Burnewicz J.: Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku. Przegląd Komunikacyjny, Nr 12/2005.
3. Burnewicz J.: Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku., [w:] Liberadzki B., Mindur L. /red./: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski. Wyd. Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom 2007.
4. Burnewicz J.: Realizacja polityki dostosowania polskiego transportu samochodowego do UE opóźnia się. Przegląd Komunikacyjny, Nr 9/1996.
5. Burnewicz J.: Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu. Ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Sopot 2007.
6. Dorosiewicz S., Gis W., Menes E., Waśkiewicz J.: Prognoza zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku. Transport Samochodowy, Nr 4/2006.
7. European Commission: European Energy and Transport Trends to 2030. Luxemburg 2003.
8. Liberadzki B.: Aktualne wyzwania przed europejską polityką transportową. Przegląd Komunikacyjny, Nr 5/2005.
9. materiały Ministerstwa Infrastruktury, Warszawa 2007.
10. Mindur L. /red./: Technologie transportowe XXI wieku. Wyd. Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2008.
11. Przewozy pod specjalnym nadzorem. Rzeczpospolita z dn. 25.11.2004 r.
12. Ślubowski S.: Rynek transportu i logistyki w Polsce. ING Bank, Warszawa 2007.
13. Waśkiewicz J.: Transport samochodowy w systemie transportowym Polski. Problemy Ekonomiki i Transportu, Nr 1/1998.
14. Wstępny Program Operacyjny „Konkurencyjność Transportu”. Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2005.
15. Założenia „Narodowej Strategii Rozwoju Transportu na lata 2002-2013”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2004.

CHOSEN PROGNOSIS OF CAR TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN POLAND

Abstract: Structure and demand prognosis of car transportation in Poland presented in the article were made up by the authors on the basis of number of social and economical occurrences which essentially influence on transportation work development, among other things the changes in GDP structure or factors which determine present economy shape as by stimulations as by it's development retardment. In majority of prognosis elaborations estimated trends in the sphere of car transportation assume enlarging it's participation in transportation market.

Keywords: car transportation, demand and structure prognosis