

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

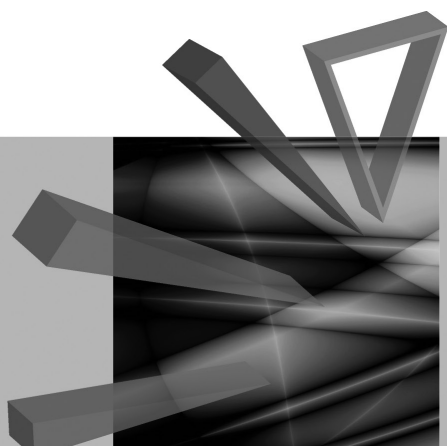
RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

315

Integracja i kryzysy na lokalnych i globalnych rynkach we współczesnym świecie

Tom 1



Redaktorzy naukowi

Jan Rymarczyk

Małgorzata Domiter

Wawrzyniec Michalczyk



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2013

Redakcja wydawnicza: Anna Grzybowska, Aleksandra Śliwka

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: K. Halina Kocur

Łamanie: Beata Mazur

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl, www.ebscohost.com,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się

na stronie internetowej Wydawnictwa

www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie

wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

Wrocław 2013

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-400-4 (tom 1)

ISBN 978-83-7695-327-4 (całość)

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	11
Franciszek Adamczuk , Współpraca gospodarcza na pograniczu polsko-czeskim – aspekty przestrzenne i instytucjonalne.....	13
Marzena Adamczyk , Rola Rady Stabilności Finansowej w zapobieganiu kryzysom finansowym.....	24
Eric Ambukita , Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w województwie wielkopolskim	33
Anna Barwińska-Małajowicz , Absolwenci szkół wyższych w kontekście (nie)dostosowania oferty edukacyjnej do potrzeb pracodawców. Analiza porównawcza na przykładzie wybranych regionów w Polsce i Niemczech	43
Zbigniew Bentyn , Kryzys polityczny i jego logistyczne konsekwencje dla międzynarodowej sieci dostaw	54
Zbigniew Binek , Minimalizacja kosztów wprowadzenia euro w Polsce – doświadczenia krajów wchodzących do Unii Europejskiej w 2004 roku oraz rozwiązania własne	64
Joanna Bogolębska , Doświadczenia gospodarki światowej ze stanami globalnych nierównowag płatniczych w kontekście ich kryzysogenności.....	74
Jarosław Brach , Pozycja polskich międzynarodowych drogowych przewoźników ładunków na europejskim rynku drogowego międzynarodowego transportu towarowego – przyczyny sukcesu	85
Magdalena Broszkiewicz , Kreowanie wartości dla akcjonariuszy jako instrument rozwoju i kształtowania atrakcyjności inwestycyjnej współczesnych rynków kapitałowych.....	105
Dominika Brzęczek-Nester , Pozycja konkurencyjna polskiego przetwórstwa przemysłowego w kontekście wyników handlu zagranicznego w latach 2006-2011	115
Katarzyna Brzozowska , Wpływ kryzysu finansowego na otoczenie regulacyjne biznesu we Włoszech	125
Katarzyna Bujan , <i>Cash pooling</i> jako instrument zarządzania płynnością finansową w transnarodowych korporacjach	135
Ignacy H. Chrzanowski , NAFTA jako alternatywna forma integracji gospodarczej. Z perspektywy krajów postkomunistycznych	144
Anna Chrzęściewska , Determinanty rozwoju bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Indiach.....	157
Anna Czech , Kryzysy energetyczne we współczesnym świecie	167
Wioletta Czemieli-Grzybowska , Źródła finansowania małych i średnich przedsiębiorstw w Europie w warunkach kryzysu	175

Katarzyna Czerewacz-Filipowicz , Polityka antykryzysowa Federacji Rosyjskiej na obszarze Euroazjatyckiej Wspólnoty Gospodarczej	184
Małgorzata Czermińska , Swobody rynku wewnętrznego oraz wspólna polityka konkurencji Unii Europejskiej a konkurencyjność przedsiębiorstw...	195
Małgorzata Domiter , Znaczenie globalnych reguł prowadzenia wymiany handlowej ze szczególnym uwzględnieniem KNU dla krajów rozwijających się	208
Jerzy Dudziński , Uwagi o działalności inwestorów finansowych na rynkach towarowych.....	223
Bartosz Fortuński , Czy energetyka światowa integruje się z założeniami polityki energetycznej Unii Europejskiej?.....	234
Elżbieta Golemska , Nowe metody zarządzania logistyką międzynarodową w procesie umiędzynarodawiania polskich przedsiębiorstw	244
Eugeniusz Gostomski , Proces tworzenia unii bankowej w krajach Eurolandu	256
Małgorzata Graćik-Zajackowski , <i>Fair trade</i> : szansa czy zagrożenie dla rozwoju krajów Południa?	267
Tomasz Gutowski , Bezpośrednie inwestycje zagraniczne jako główny sposób inwestowania korporacji transnarodowych w Polsce	277
Marcin Haberla, Sebastian Bobowski , Od uniwersytetu średniowiecznego do uniwersytetu trzeciej generacji	287
Rafał Hryniewiecki , Dyplomacja energetyczna – pomiędzy teorią a praktyką	298
Małgorzata Janicka , Liberalizacja przepływów kapitałowych wobec ewolucji międzynarodowego systemu walutowego	308
Anna H. Jankowiak , Japoński model komunikacji biznesowej a otwarcie japońskiej gospodarki na globalizację	319
Dorota Jankowska, Agnieszka Majka , Zmiany na lokalnych rynkach pracy województwa podkarpackiego w aspekcie przeobrażeń trójsektorowej struktury zatrudnienia	327
Dorota Jarema , Odpowiedź ASEM na światowy kryzys finansowy	337
Bohdan Jeliński , Fundamentalne konsekwencje kryzysu gospodarki globalnej	346
Ewa Klima, Magdalena Rosińska-Bukowska , Kryzys finansowy 2008 – analiza percepcji kryzysu przez społeczeństwo europejskie	357
Barbara Klimas , Kryzys państwa opiekuńczego i trudności w ograniczaniu społecznych funkcji państwa	368
Artur Klimek , Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych z krajów wschodzących do Polski	378
Karolina Klupś , Przepływy bezpośrednich inwestycji zagranicznych na Ukrainie oraz ukraińskich inwestycji zagranicznych w latach 2004-2013	388
Agnieszka Kłysik-Uryszek , Wpływ kryzysu na aktywność międzynarodową przedsiębiorstw polskich	400
Agnieszka Konopelko , Polityka Unii Europejskiej wobec krajów regionu Kaukazu Południowego w kontekście globalnego kryzysu finansowego ..	410

Radosław Koszewski , Wykorzystanie zbiorów rozmytych w selekcji kandydatów do aliansu	421
Patrycja Krawczyk , Wpływ kryzysu rynków finansowych i bankowych w XXI wieku na ocenę ratingową wybranych państw	429
Anetta Kuna-Marszałek , Budowa powiązań nauki z biznesem – przegląd badań.....	439
Jarosław Kuśpit , Efekty ekonomiczne Europejskiej Polityki Sąsiedztwa Unii Europejskiej wobec państw Europy Wschodniej w okresie kryzysu gospodarczego	450
Aleksandra Kuźmińska-Haberla , Kraj pochodzenia produktu we współczesnej gospodarce.....	459
Małgorzata Stefania Lewandowska, Tomasz Gołębiowski , Innowacyjność a konkurencyjność międzynarodowa polskich przedsiębiorstw przemysłowych. Wyniki badań.....	469
Marek Maciejewski , Wiarygodność kredytowa państw w obliczu kryzysu finansów publicznych	480
Agnieszka Majka , Zróżnicowanie atrakcyjności inwestycyjnej powiatów województwa podkarpackiego.....	493
Dominika Malchar-Michalska , Międzynarodowy handel zbożem w krajach o niskim dochodzie i deficycie żywnościowym w obliczu światowego wzrostu cen żywności w latach 2006-2011	502
Arkadiusz Malkowski , Rola zarządzania strategicznego w budowaniu konkurencyjnego regionu transgranicznego na przykładzie Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013	513
Arkadiusz Malkowski, Agnieszka Malkowska , Creating a competitive region on the example of Pomerania Euroregion	523
Witold Małachowski , Polityka antykryzysowa Niemiec a integracja europejska	533
Jakub Marszałek , Emisja obligacji zamiennych w warunkach światowego kryzysu finansowego	545
Grzegorz Mazur , Nowy kształt powszechnego systemu preferencji celnych Unii Europejskiej	555
Lidia Mesjasz , Doświadczenia historyczne w zakresie niewypłacalności państw – wnioski dla współczesnej polityki gospodarczej.....	566
Joanna Michalczyk , Główne przesłanki bezpieczeństwa żywnościowego Polski i próba jego pomiaru.....	577
Wawrzyniec Michalczyk , Znaczenie wymiany wewnątrzgałęziowej w polskim handlu zagranicznym towarami rolno-spożywczymi	592
Bartosz Michalski , Zaawansowanie technologiczne polskiego eksportu w pierwszej dekadzie XXI wieku	607

Tomasz Michałowski , Kryzys zadłużeniowy w strefie euro a trwałość relacji kursowej euro/frank CFA.....	619
Ewa Mińska-Struzik , Bariery rozwoju eksportu w polskich przedsiębiorstwach wysokiej techniki – wyniki badań własnych	630

Summaries

Franciszek Adameczuk , Economic cooperation in Polish-Czech border – spatial and institutional aspects.....	23
Marzena Adamczyk , The role of Financial Stability Board in preventing financial crises	32
Eric Ambukita , Foreign direct investment in Wielkopolska Voivodeship	42
Anna Barwińska-Małajowicz , High schools graduates in the context of (not) adjusting of educational offer to the employer expectations. Comparative analysis on the example of chosen regions in Poland and Germany	53
Zbigniew Bentyn , The political crisis and its logistic implications for international supply network	63
Zbigniew Binek , Minimizing the costs of introduction of euro in Poland – experience of countries entering the European Union in 2004 and own solutions.....	72
Joanna Bogolebska , The experience of global economy with global imbalances as a crisis-breeding element.....	84
Jarosław Brach , The position of Polish international road freight carriers on the European market of international road freight hauling – reasons behind the success	104
Magdalena Broszkiewicz , Creating value for shareholders as an instrument of growth and development of the investment attractiveness of modern capital markets.....	114
Dominika Brzęczek-Nester , Competitive position of Polish manufacturing in the context of foreign trade performance in the period 2006-2011	124
Katarzyna Brzozowska , The impact of financial crisis on the regulation environment in Italy	134
Katarzyna Bujan , <i>Cash pooling</i> as a tool for liquidity management in transnational corporations	143
Ignacy H. Chrzanowski , NAFTA as an alternative form of economic integration. From the perspective of the post-communist countries.....	156
Anna Chrzęściewska , Determinants of foreign direct investment development in India.....	166
Anna Czech , Energy crises in contemporary world.....	174
Wioletta Czemieli-Grzybowska , Sources of financing small and medium enterprises in Europe during the crisis	183
Katarzyna Czerewacz-Filipowicz , Anti-crisis policy of the Russian Federation in the area of the Eurasian Economic Community	194

Małgorzata Czerwińska , Freedom of the internal market and the common EU competition policy and competitiveness of companies.....	207
Małgorzata Domiter , The importance of global trading rules with special regard to the Most Favoured Nation clause for developing countries.....	222
Jerzy Dudziński , Remarks on financial investors' engagement on commodity markets.....	233
Bartosz Fortuński , Is the global energy integrates with EU energy policy objectives?	243
Elżbieta Golemska , New methods of logistics management in the internationalization of Polish firms.....	255
Eugeniusz Gostomski , The process of creating the banking union in the eurozone	266
Małgorzata Grącik-Zajaczkowski , Fair trade: an opportunity or a threat for the development of the South?	276
Tomasz Gutowski , Foreign direct investments as the main way of transnational corporations' investments in Poland.....	286
Marcin Haberla, Sebastian Bobowski , From the medieval university to the university of the third generation.....	297
Rafał Hryniewiecki , Energy diplomacy – theoretical framework and practical applications	307
Małgorzata Janicka , The liberalization of capital flows in the presence of the evolution of the international monetary system.....	318
Anna H. Jankowiak , Japanese business communication model and the opening of the Japanese economy to the process of globalization	327
Dorota Jankowska, Agnieszka Majka , Changes on the local labor markets of the Podkarpackie Voivodeship in terms of the transformation of the three-sector structure of employment.....	336
Dorota Jarema , ASEM response to the global financial crisis	345
Bohdan Jeliński , Main consequences of global economy crisis	356
Ewa Klima, Magdalena Rosińska-Bukowska , The crisis of 2008 – analysis of European society's perception of the phenomenon.....	367
Barbara Klimas , Crisis of the welfare state and difficulties in limiting the social functions of the state.....	377
Artur Klimek , Inflows of foreign direct investment from emerging economies to Poland.....	387
Karolina Klupś , Foreign direct investment in Ukraine and the Ukrainian foreign investment flows in the years 2004-2013	399
Agnieszka Kłysik-Uryszek , Impact of economic crisis on Polish outward FDI	409
Agnieszka Konopelko , The European Union policy towards the countries of the South Caucasus region in the context of the global financial crisis.....	420
Radosław Koszewski , The use of fuzzy sets in the selection of candidates to an alliance	428

Patrycja Krawczyk , Impact of the crisis on financial and banking markets in the 21 st century on the rating of selected countries.....	438
Anetta Kuna-Marszałek , Building cooperation between science and business – literature review	449
Jarosław Kuśpit , Economic effects of the European Neighborhood Policy of the European Union towards the countries of Eastern Europe during the economic crisis	458
Aleksandra Kuźmińska-Haberla , Country of origin of a product in the modern economy	468
Małgorzata Stefania Lewandowska, Tomasz Gołębiowski , Innovativeness and international competitiveness of Polish industry. Research outcomes	479
Marek Maciejewski , The reliability of the states in the face of public finance crisis	492
Agnieszka Majka , Diversification of investment attractiveness of counties in the Podkarpackie Voivodeship.....	501
Dominika Malchar-Michalska , International cereal trade in Low-Income Food-Deficit Countries in the context of the world food price surge 2006-2011 ..	512
Arkadiusz Malkowski , Strategic management in building the competitive region on the example of Cross-border Co-operation Operational Programme of the Republic of Poland and the Czech Republic 2007-2013....	522
Arkadiusz Malkowski, Agnieszka Malkowska , Budowa konkurencyjnego regionu na przykładzie Euroregionu Pomerania.....	532
Witold Malachowski , Anti-crisis policy of Germany and European integration	544
Jakub Marszałek , Convertible bonds issuance in the time of world financial crisis	554
Grzegorz Mazur , A new shape of the Generalised System of Preferences of the European Union	565
Lidia Mesjasz , State insolvency – historical experience and lessons for current economic policy.....	576
Joanna Michalczyk , Main determinants of Poland’s food security and an attempt of its measuring	591
Wawrzyniec Michalczyk , The importance of intra-industry exchange in Polish foreign trade in agri-food products	606
Bartosz Michalski , Technological advancement of Polish exports in the first decade of the 21 st century	618
Tomasz Michalowski , Debt crisis in the eurozone and the sustainability of the euro/CFA franc rate.....	629
Ewa Mińska-Struzik , Barriers for exporting activities in Polish high-tech enterprises – own study results	640

Jarosław Brach

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

POZYCJA POLSKICH MIĘDZYNARODOWYCH DROGOWYCH PRZEWOŹNIKÓW ŁADUNKÓW NA EUROPEJSKIM RYNKU DROGOWEGO MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO – PRZYCZYNY SUKCESU

Streszczenie: Polska branża międzynarodowego drogowego transportu ładunków istnieje od ponad 50 lat, ale w ciągu ostatnich 20 lat polscy przewoźnicy tego rodzaju zdołali zostać najważniejszymi podmiotami – graczami na tym rynku. Podstawową przyczyną stojącą za ich sukcesem w obszarze internacjonalizacji, opisaną nawet jako swoisty fenomen, była ich zdolność do połączenia elementu zewnętrznego ze sprzyjającymi czynnikami w otoczeniu, a potem ich wykorzystania we właściwym momencie, we właściwy sposób i we właściwym zakresie oraz w połączeniu z zasobami firm, by osiągnąć wysoki poziom konkurencyjności w stosunku do takich przewoźników z innych krajów.

Słowa kluczowe: internacjonalizacja, polscy drogowi międzynarodowi przewoźnicy ładunków, przyczyny sukcesu polskich drogowych międzynarodowych przewoźników ładunków.

1. Wstęp

Sprawna wymiana towarowa w układzie międzynarodowym jest uwarunkowana istnieniem odpowiednio efektywnego systemu transportowego¹. Efektywnego, tzn. – z punktu widzenia producenta czy dystrybutora wysyłającego lub odbierającego towary – umożliwiającego przemieszczanie tych towarów w ruchu między krajami po jak najniższym relatywnym koszcie jednostkowym, przy poszanowaniu przepisów prawa, ograniczeniu negatywnego wpływu na środowisko, zachowaniu ustalonego reżimu czasowego oraz zapewnieniu maksymalnego bezpieczeństwa. Ten ostatni czynnik oznacza zarówno minimalizację wszelkich strat, będących np. następstwem zepsucia, zniszczenia, uszkodzenia bądź kradzieży ładunku, jak i ograniczenie zniszczeń czy uszkodzeń samego środka transportu przemieszczającego dany

¹ Artykuł bazuje na fragmentach monografii: J. Brach, *Internacjonalizacja polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków*, Wydawnictwo UE, Wrocław 2012, s. 287-297, 354-371, 390-402.

towar i innych pojazdów czy składowych infrastruktury punktowej i liniowej, znajdujących się przy tym środku transportu i/albo warunkujących możliwość jego poruszania się.

Sprawnie funkcjonujący system transportowy w układzie międzynarodowym, przy zachodzącym już od dziesiątków lat realnym spadku kosztów przemieszczania, umożliwi wytwórcom i pośrednikom zwiększenie przestrzennego zasięgu zbytu dóbr oraz defragmentację łańcucha wartości dodanej. Ten drugi element ma duże znaczenie dla wytwórców działających na obszarach o braku barier w wymianie międzynarodowej bądź występowaniu jedynie niewielkich ograniczeń w tym zakresie. Oznacza bowiem przechodzenie od filii silnie zintegrowanych pionowo, odpowiadających za realizację całego lub niemal całego cyklu produkcji danego dobra, na rzecz filii silnie wyspecjalizowanych, odpowiadających tylko za wykonywanie jednego albo kilku wybranych etapów w łańcuchu tworzenia wartości. Ponieważ niejednokrotnie filie te nie są dziś zlokalizowane w jednym państwie, lecz w kilku, nawet na różnych kontynentach, w naturalny sposób przekłada się to na wzrost wymiany międzygałęziowej, co szczególnie dotyczy wymiany między państwami wysoko rozwiniętymi, oraz – w następstwie tego wzrostu wymiany – na wzrost zapotrzebowania na transport. Ten wzrost staje się tym większy, im więcej różnorodnych surowców, półfabrykatów czy elementów gotowych musi być przewożonych między wyspecjalizowanymi filiami. Wobec tego kiedy rośnie stopień specjalizacji filii, wynikający ze stopnia dezagregacji łańcuchów tworzenia wartości dodanej, wtedy rosną przewozy. Niemniej, w układzie ekonomicznym, ten wzrost przewozów, będący następstwem dezagregacji, zachodzi tak długo, jak długo oszczędności uzyskane w wyniku specjalizacji i podziału są większe niż wydatki ponoszone na transport. W efekcie wzrost realnych kosztów transportu może mieć negatywny wpływ na z jednej strony dezagregację łańcuchów, z drugiej na zachodzenie wymiany międzynarodowej, w tym międzygałęziowej, na coraz większą skalę wartościową i ilościową oraz ze stale rosnącą intensywnością. Wzrost realnych kosztów transportu może więc źle oddziaływać na dalsze pogłębianie specjalizacji oraz może wywoływać efekt przesunięcia przemieszczania z obszarów położonych dalej do obszarów położonych bliżej miejsc wydobywania/produkcji, składowania czy konsumpcji.

Historycznie najstarszą gałęzią transportu, umożliwiającą sprawne przemieszczanie ładunków w układzie międzynarodowym, zarówno w relacjach między-, jak i wewnątrzkontynentalnych, jest żegluga morska. W niewielkim stopniu pod względem przewożonej masy towarowej oraz wykonanej pracy przewozowej uzupełniały ją żegluga śródlądowa oraz transport drogowy. Ten ostatni przez wieki opierał się mianowicie na wykorzystaniu wysiłku fizycznego ludzi i zwierząt, przede wszystkim koni. Cechował się także małą efektywnością, w tym niewielką prędkością jazdy oraz małymi zdolnościami przewozowymi. Sytuacja w tym zakresie zaczęła ulegać diametralnej zmianie dopiero w wiekach XIX i XX. W XIX wieku na znaczeniu zaczęła zyskiwać kolej, natomiast w wieku XX w warunkach europejskich dominującą gałęzią w towarowym ruchu międzynarodowym stał się transport samochodowy.

Początki motoryzacji sięgają końca XIX wieku, ale zasadniczy jej rozwój datuje się na lata pierwszej wojny światowej i dwie dekady po niej. Dla międzynarodowego drogowego transportu ładunków istotny jest jednak dopiero rozwój, jaki dokonał się w przemyśle motoryzacyjnym tuż przed oraz w trakcie drugiej wojny światowej. Producenci ciężarówek oraz zabudów, naczepek i przyczep byli bowiem w stanie zaoferować użytkownikom tabor pod względem technicznym, ekonomicznym i eksploatacyjnym przystosowany do przewozów na dłuższych dystansach. Czynniki techniczny – wpływający na wymiary ekonomiczny i eksploatacyjny – wynikał ze zdolności do przemieszczania 6-10 ton ładunku przez pojazdy drogowe w konfiguracji solo i do 16-20 ton w zestawie z relatywnie dużą prędkością, wynikającą m.in. z instalacji w ciężarówkach coraz mocniejszych silników, o mocy przekraczającej 150 KM. Do tego, porównując np. ze stanem torowisk po zniszczeniach wojennych, niezły był stan sieci drogowej, systematycznie rozwijanej od lat 50. XX wieku, głównie w zachodniej części kontynentu. Czynniki ekonomiczny stanowił pochodną rosnącej opłacalności przewozów drogowych, które stawały się efektywniejsze i w rezultacie coraz bardziej konkurencyjne niż nie tylko przewozy kolejowe, ale i – w wybranych przypadkach – żegluga śródlądowa czy nawet morska. Czynniki eksploatacyjny był zaś następstwem tego, iż od przełomu lat 40. i 50. samochody zaczynały zapewniać załogom odpowiednie warunki do pracy i wypoczynku nawet w trakcie wielodniowych podróży. Jednocześnie niezwykle istotne dla dalszego rozwoju drogowego międzynarodowego transportu ładunków było i jest istnienie odpowiedniej, stale ulepszanej infrastruktury oraz funkcjonowanie prawodawstwa na poziomie międzynarodowym, w postaci m.in. konwencji, przepisów ugrupowań integracyjnych czy umów dwustronnych, wspomagającego i upraszczającego takie przewozy jak konwencje TIR i CMR. Dlatego pierwsze wyspecjalizowane przedsiębiorstwa międzynarodowego drogowego transportu ładunków w państwach Europy Zachodniej zaczęły powstawać pod koniec lat 40., a w następnej dekadzie ten rodzaj przewozów rozwijał się już bardzo dynamicznie. Na przykład firmy zachodnioniemieckie przewiozły za granicę tego kraju i zza granicy do tego kraju: w 1949 roku 460 000 ton ładunków, a w 1954 roku już blisko 3 300 000 ton ładunków². Czyli w ciągu zaledwie 5 lat zachodnioniemieccy przewoźnicy drogowi zwiększyli swoje przewozy w obsłudze handlu zagranicznego Niemiec Zachodnich (NRF) ponad 7-krotnie.

2. Sytuacja wyjściowa – okres do 1989 roku

Pierwszy polski wyspecjalizowany podmiot międzynarodowego drogowego transportu ładunków został wyodrębniony z dniem 1 stycznia 1959 roku na podstawie rozporządzenia podpisanego w dniu 22 grudnia 1958 roku przez ministra transportu.

² R. Przybylski, *Na dalekich trasach. 50 lat Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce*, ZMPD, Warszawa 2008, s. 9.

Podmiotem tym było Przedsiębiorstwo Międzynarodowych Przewozów Samochodowych (PMPS) „Pekaes”, gdzie słowo „Pekaes” stanowiło transkrypcyjny zapis skrótu PKS.

W okresie do 1989 roku zarówno Pekaes – najpierw PMPS, potem, od 1982 roku, po koniecznych przekształceniach własnościowych, funkcjonujący jako spółka akcyjna – jak i inne firmy uprawnione do wykonywania takich przewozów należały do państwa i realizowały te przewozy na zasadzie monopolu. Monopol ten wynikał z przyjętych wówczas rozwiązań prawnych. Na mocy pierwszego krajowego aktu, regulującego sferę drogowych międzynarodowych przewozów ładunków, czyli Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1958 roku w sprawie wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego autobusami i samochodami ciężarowymi zarejestrowanymi w kraju³, międzynarodowy przewóz drogowy zarejestrowanymi w kraju ciężarowymi pojazdami samochodowymi mogły wykonywać wyłącznie przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej (PKS) na podstawie zezwoleń wydawanych przez ministra komunikacji. Jeśli jednak określony przewóz lub przewozy nie mogły być wykonywane przez jednostki PKS lub w innych uzasadnionych przypadkach, minister komunikacji mógł udzielić zezwolenia na wykonanie jednorazowego międzynarodowego przewozu drogowego bądź wielokrotnych międzynarodowych przewozów drogowych w okresie do jednego roku innym niż przedsiębiorstwa PKS uspołecznionym jednostkom organizacyjnym.

Dopiero w 1961 roku zagadnienie drogowych przewozów międzynarodowych zostało w kraju uregulowane przez akt wyższego rzędu – ustawę z 27 listopada 1961 roku o transporcie drogowym i spedycji krajowej⁴. Unormowano w niej wszelkie kwestie związane ze spedycją i transportem, w tym transportem krajowym i międzynarodowym, zarówno międzynarodowym transportem drogowym krajowymi pojazdami samochodowymi, jak i międzynarodowym przewozem drogowym wykonywanym zagranicznymi pojazdami samochodowymi. Przede wszystkim międzynarodowy transport drogowy pojazdami samochodowymi zarejestrowanymi w kraju mógł być prowadzony po uprzednim uzyskaniu odpowiedniego zezwolenia. Stałe zezwolenie mogło otrzymać wyłącznie państwowe przedsiębiorstwo transportu publicznego. Gdy określony przewóz bądź przewozy nie mogły być wykonane przez takie przedsiębiorstwo lub w innych uzasadnionych przypadkach, zezwolenia na wykonanie jednorazowego albo wielokrotnych międzynarodowych przewozów drogowych w oznaczonym okresie lub co do określonej ilości ładunku mogły być przydzielone innym uspołecznionym jednostkom. Zezwolenia wydawał początkowo minister komunikacji, a po reorganizacji resortów, od 24 października 1987 roku, minister transportu i gospodarki morskiej.

³ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1958 roku w sprawie wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego autobusami i samochodami ciężarowymi zarejestrowanymi w kraju, DzU 1958, nr 76, poz. 398.

⁴ Ustawa z dnia 27 listopada 1961 roku o transporcie drogowym i spedycji krajowej, DzU 1961, nr 53, poz. 297.

W okresie do 1989 roku polska branża międzynarodowego drogowego transportu ładunków była w zasadzie bardzo słaba. Słabość ta wynikała z małej liczby podmiotów, dysponujących relatywnie niewielką liczbą pojazdów. W 1980 roku⁵ do monopolistycznego Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych należało 37 krajowych jednostek gospodarki uspołecznionej. Były to: PMPS Pekaes, 17 wojewódzkich przedsiębiorstw PKS, Przedsiębiorstwo Spedycji Krajowej, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Warszawa, PLO Zakład Kontenerowy w Gdyni, Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe Budownictwa Elektrotechnicznego i Przemysłu „Transprzet” Tychy, Poznańskie Przedsiębiorstwo Transportu Budownictwa „Transbud”, Zakłady Przetwórstwa Owocowo-Warzywnego Hortex Góra Kalwaria, Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Katowice oraz Przedsiębiorstwo Spedycji Międzynarodowej C. Hartwig Gdańsk. Niemniej 7 lat później, w 1987 roku⁶, członkami zrzeszenia było już około 60 firm, a do najważniejszych z nich należały: PEKAES Auto-Transport SA, PLO Zakład Kontenerowy w Gdyni, Transbud, Transmeble i Przedsiębiorstwo Obrotu Zwierzętami Hodowlanymi. Mimo tego wzrostu ich liczby, firmy dysponowały sumarycznie niewielkim potencjałem przewozowym, wynikającym z posiadania niewielkiej liczby pojazdów. W 1981 roku takich ciężarówek było w kraju zarejestrowanych poniżej 1500, z kolei w 1988 roku około 2000. Tym samym branża ta pozostawała relatywnie niezwykle słaba nie tylko w porównaniu z taką branżą w rozwiniętych krajach kapitalistycznych, jak Niemcy, Francja, Dania, Holandia, Belgia czy Włochy, ale i w innych państwach socjalistycznych, jak Czechosłowacja, Węgry, NRD bądź Bułgaria. W efekcie udział krajowych drogowych przewoźników ładunków w obsłudze polskiego handlu zagranicznego był niski, chociaż, co trzeba podkreślić, stale wzrastał. Jeśli uwzględnimy się żeglugę morską i śródlądową oraz transporty lotniczy, kolejowy i samochodowy, to pod względem wykonanej pracy przewozowej udziały tego ostatniego kształtowały się następująco: 1965 rok – 0,07%, 1970 rok – 0,1%, 1975 rok – 0,24%, 1980 rok – 0,35%, 1981 rok – 0,63%, 1983 rok – 0,84%, lata 1984 i 1985 – 0,7%⁷. W ciągu dwóch dekad udział zwiększył się więc 10-krotnie, ale i tak był bardzo niski, poniżej 1%, a zdecydowanie dominowały wtedy transporty morski i kolejowy.

Celem tego artykułu jest próba odpowiedzi na pytanie: Dlaczego na przestrzeni zaledwie niespełna dwóch dekad polscy drogowi międzynarodowi przewoźnicy ładunków pod względem wykonanej pracy przewozowej stali się najważniejszymi takimi przewoźnikami w całej Unii Europejskiej, zdecydowanie ważniejszymi niż posiadający w tym obszarze o wiele większe doświadczenie i dłuższą historię, przewoźnicy niemieccy albo holenderscy?

⁵ Materiały pozyskane w archiwum ZMPD.

⁶ Tamże.

⁷ Obliczenia własne na podstawie Rocznik statystyczny transportu 1945-1966, GUS, Warszawa 1967; Rocznik statystyczny transportu 1971, GUS, Warszawa 1971; Rocznik statystyczny transportu 1981, GUS, Warszawa 1982; Rocznik statystyczny transportu 1986, GUS, Warszawa 1987.

3. Analiza sytuacji po 1989 roku

Wzrost popytu na przewozy w relacjach międzynarodowych stanowił warunek wystarczający do zwiększenia przewozów przez krajowe przedsiębiorstwa międzynarodowego drogowego transportu ładunków. Warunkiem niezbędnym było umożliwienie tym przedsiębiorstwom możliwie nieskrępowanego wykonywania takich przewozów, czyli stworzenie podstaw, by mogły one swobodnie rozwijać przewozy w relacjach międzynarodowych pod względem zarówno liczby obsługiwanych krajów i klientów, jak i masy przemieszczanych ładunków. Takie warunki bardzo szybko, nawet przed zasadniczym etapem przemian w kraju, zostały stworzone. Pełna liberalizacja i deregulacja wcześniej zmonopolizowanego rynku, na mocy ustawy z 23 grudnia 1988 roku o działalności gospodarczej⁸, spowodowała bowiem, że:

- powstało kilkanaście tysięcy nowych firm zajmujących się drogowym międzynarodowym transportem ładunków, gdy przed 1989 rokiem było ich około 60;
- liczba taboru posiadanego przez te firmy w początkowym, szczytowym okresie wyniosła około 35 000 egzemplarzy, co w porównaniu z okresem wyjściowym, przed 1989 rokiem, oznaczało ponad 17,5-krotny wzrost.

Jedynymi pierwotnymi ograniczeniami w dalszym wzroście liczby firm i taboru były: brak kapitału na szybki rozwój, w tym nabycie taboru wysokiej jakości, oraz brak stosownej liczby zezwoleń zagranicznych. Od 1992 roku pojawiło się ograniczenie w postaci koncesjonowania⁹, oznaczającego limitowanie dostępu do wykonywania przewozów i korzystnego dla branży, gdyż:

- Doszło do zakończenia wojny cenowej, w dalszej perspektywie mogącej zagrozić branży wskutek wzrostu znaczenia podmiotów słabych kapitałowo i upadku podmiotów zwracających uwagę nie tylko na cenę, ale i jakość świadczonych usług. Nastąpiło przejście od konkurencji opartej głównie na cenie do konkurencji uwzględniającej aspekty jakościowe wykonanej usługi.
- Mogły zacząć powstawać firmy większe, mające więcej taboru lepszego jakościowo oraz zdolne do obsługi większej liczby większych klientów z większej liczby rynków. Przy mniejszej, ale wciąż istniejącej konkurencji krajowej, uzyskiwane marże pozwalały na dokonywanie niezbędnych inwestycji i tym samym m.in. dalsze zwiększanie zdolności do konkurowania z dużymi podmiotami zagranicznymi. Wzrost krajowych podmiotów zwiększał ich potencjał internacjonalizacyjny i tym samym kompensował wzrost tego potencjału u konkurentów. Oznaczało to, że z czasem krajowe firmy były w stanie przejąć realizację zleceń, które dotychczas realizowali konkurenci zagraniczni, oraz powodowało, że kierunki ekspansji tych konkurentów na krajowym rynku mogły ulec zmianie, na przykład ze sfery przewozów do sfery ich organizacji w ramach sieci – łańcuchów logistyczno-spedycyjnych.

⁸ Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej, DzU 1988, nr 41, poz. 324.

⁹ Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, DzU 1991, nr 75, poz. 332.

Tym samym krajowi przewoźnicy w bardzo krótkim okresie mogli przygotować się do obsługi zwiększonej masy towarowej w relacjach międzynarodowych. O tym, że przygotowali się we właściwy sposób, świadczą m.in. statystyki dotyczące masy przewożonych przez nich ładunków i wykonanej pracy przewozowej w kolejnych latach, w tym w przewozach w eksporcie z naszego kraju i imporcie na jego terytorium oraz w ruchu tranzytowym i na terenie państw obcych (tab. 1).

Tabela 1. Przewozy ładunków transportem samochodowym w ruchu międzynarodowym w latach 1995-2011

Rok							
1995		2000		2001		2002	
w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm
7263	5 388	9 336	9 841	10 790	11 286	12 784	15 327
Udział procentowy w transporcie samochodowym ogółem							
7,6	37,91	11,27	52,73	14,15	58,95	18,15	67,17
Przewozy	Rok						
	2004		2005				
	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm			
Ogółem, w tym	42 511	43 983	52 551	50 886			
Eksport	19 612	20 500	21 286	20 570			
Import	17 265	17 995	19 531	19 018			
Między obcymi krajami	3 998	4 982	9 314	10 645			
w tym tranzyt przez Polskę	1 448	2 331	2 019	3 944			
Kabotaż	1636	506	2420	653			
Udział procentowy transportu międzynarodowego w transporcie ogółem	5,8	42,8	6,1	45,5			
Przewozy	Rok						
	2006		2007		2008		
	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm	
Ogółem, w tym	74 380	68 895	88 882	85 111	98 912	93 012	
Eksport	27 730	26 245	31 395	31 001	34 601	33 801	
Import	25 318	23 953	31 946	31 421	34 830	33 691	
Między obcymi krajami	17 187	17 425	22 220	21 589	26 051	24 566	
w tym tranzyt przez Polskę	2 268	4 372	2 499	4 810	2 404	4 508	
Kabotaż	4 145	1 272	3 321	1 098	3 430	954	
Udział procentowy transportu międzynarodowego w transporcie ogółem	8,3	53,7	9,0	56,4	9,0	56,4	

Tabela 1, cd.

Przewozy	Rok					
	2009		2010*		2011	
	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm
Ogółem, w tym	116 488	101 536	143 571	120 090	141 670	117 917
Eksport	39 185	36 137	48 087	44 048	50 049	44 479
Import	37 727	34 299	45 347	42 134	46 042	41 835
Między obcymi krajami	31 261	28 497	35 093	29 988	33 106	27 807
w tym tranzyt przez Polskę	2 019	3 958	2 578	4 590	2 176	4 159
Kabotaż	8 315	2 601	15 044	3 920	12 473	3 796
Udział procentowy transportu międzynarodowego w transporcie ogółem	10,0	56,2	11,8	59,4	10,7	56,8

* dane skorygowane.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport. Wyniki działalności*, GUS, Warszawa 1996, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012.

Od roku 2004, czyli od momentu przystąpienia naszego kraju do Unii Europejskiej, do roku 2011 polscy drogowi międzynarodowi przewoźnicy ładunków, zarówno zarobkowi, jak i wykonujący przewozy na potrzeby własne, zwiększyli masę przewożonych ładunków oraz wykonaną pracę przewozową we wszystkich rozpatrywanych kategoriach przewozów. W ramach przewozów ogółem w omawianym okresie wzrosły one w zakresie tonażowym aż o 233,5%. Ten wzrost był powiązany ze wzrostem o 154% w obszarze wykonanej pracy przewozowej, przy wzroście przewozów w eksporcie o nieco ponad 155% w ujęciu tonażowym i 116,9% w zakresie wykonanej pracy przewozowej, wzroście przewozów w imporcie do Polski o 166% w ujęciu tonażowym i o 120% w obszarze wykonanej pracy przewozowej, wzroście przewozów między krajami obcymi o ponad 728% w ujęciu tonażowym i 458% w obszarze wykonanej pracy przewozowej oraz wzroście przewozów kabotażowych o 662% w ujęciu tonażowym i o ponad 650% w obszarze wykonanej pracy przewozowej. Dane te oznaczają, że:

- Ogólnie przewożone były cięższe ładunki, na krótszych dystansach;
- W przewozach w eksporcie i imporcie wystąpiła analogiczna tendencja jak w przewozach ogółem, czyli przyrost masy przewożonych ładunków był większy niż wykonanej pracy przewozowej, oznaczający skrócenie średniej długości trasy. Po przystąpieniu Polski do Unii wystąpił zatem, towarzyszący wzrostowi wymiany, efekt przesunięcia miejsc lokalizacji odbiorców towarów od kontrahentów z naszego kraju i nadawców towarów dla kontrahentów w naszym kraju. Miejsca te zaczęły znajdować się bliżej.

- Skrócenie średniej długości trasy wystąpiło także w przewozach między krajami i przewozach kabotażowych. Szczególnie duża różnica dotyczy przewozów między krajami, gdyż 7,28-krotnemu wzrostowi w ujęciu tonażowym towarzyszył niespełna 4,6-krotny wzrost w obszarze wykonanej pracy przewozowej. Nadawcy i odbiorcy ładunków byli więc zlokalizowani coraz bliżej i byli to głównie nadawcy oraz odbiorcy z krajów unijnych.
- Po kryzysie z lat 2008-2009 nastąpiło krótkotrwałe bardzo duże ożywienie. Niestety, w roku 2011 ponownie pojawiły się niepokojące tendencje. Chociaż wzrosły przewozy w eksporcie i imporcie, to jednocześnie obniżyły się przewozy między krajami obcymi oraz tranzytowe. W efekcie w przewozach ogółem zanotowano niewielki spadek.

Niemniej, pomimo tych relatywnie niewielkich spadków, należy podkreślić, iż polscy przewoźnicy drogowi dobrze sobie radzili na rynku krajowym i międzynarodowym. W efekcie byli w stanie zdobywać coraz więcej zleceń nie tylko od rodzimych kontrahentów, ale i od podmiotów zagranicznych. W przypadku tych ostatnich były to zlecenia dotyczące eksportu do naszego kraju czy importu z niego oraz, co świadczy o zachowaniu wysokiego poziomu konkurencyjności, na przewozy między krajami obcymi – w tranzycie i przewozy kabotażowe.

Wysoki poziom konkurencyjności polskich przewoźników potwierdzają dane statystyczne dla pierwszej dekady tego stulecia. Na przykład w eksporcie towarów polskiego handlu zagranicznego pod względem masy towarowej przewiezionej przez transport samochodowy udział drogowych przewoźników krajowych wynosił ponad 70%, z kolei w imporcie towarów polskiego handlu zagranicznego kształtował się na poziomie między 65 a 70%¹⁰. Przewozy drogowe zdecydowanie przeważały również w przewozach ładunków w transporcie międzynarodowym według gałęzi transportu. Jeśli uwzględni się przewozy wykonywane przez krajowe podmioty z sektorów transportu kolejowego, samochodowego, lotniczego oraz żeglugi morskiej i śródlądowej, to pod względem masy przewiezionych ładunków na transport samochodowy przypadło około 55-65%¹¹. Udział transportu samochodowego stale zatem wzrastał, co świadczy o dalszym wzmocnieniu tej gałęzi w obsłudze polskiego handlu zagranicznego. Wzrost ten następuje zresztą nadal, co potwierdzają dane dla lat 2009-2011 (tab. 2).

Udział krajowych drogowych międzynarodowych przewoźników ładunków w zakresie przewozów ładunków w ujęciu tonażowym w ruchu międzynarodowym według gałęzi transportu w obsłudze polskiego handlu zagranicznego przekroczył już 60% i w omawianym okresie – lata 2009-2011 – przeciętnie kształtował się na poziomie niespełna 64-66%. Znamienne jest, że duży wzrost – z 64 do 65,8% w la-

¹⁰ Obliczenia własne na podstawie: *Transport. Wyniki działalności*, GUS, Warszawa, z lat 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009.

¹¹ Obliczenia własne na podstawie tych samych źródeł, co w poprzednim przypisie.

Tabela 2. Przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym według gałęzi transportu w latach 2009-2011, z wyłączeniem transportu rurociągowego

	Lata					
	2009		2010		2011	
	przewozy w tys. ton	udział procentowy	przewozy w tys. ton	udział procentowy	przewozy w tys. ton	udział procentowy
Przewozy ogółem	181 698		233 962		222 214	
Kolejowy	52 524	29	68 450	29,3	69 729	31,3
Samochodowy	116 488	64	153 729	65,8	141 670	63,8
Lotniczy	28	0	34	0	38	0
Żegluga śródlądowa	3 483	2,0	3 594	1,5	3 214	1,4
Żegluga morska	9 175	5,0	8 155	3,4	7 563	3,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport. Wyniki działalności*, GUS, Warszawa 2010, 2011, 2012.

tach 2009-2010 – odbył się wcale nie kosztem transportu kolejowego, którego znaczenie w niewielkim stopniu nawet zaczyna wzrastać, ale kosztem żeglugi morskiej i śródlądowej. Potwierdza to dobitnie, że rodzimi międzynarodowi drogowi przewoźnicy ładunków jeszcze wzmocnili dominującą pozycję w obsłudze polskiego handlu zagranicznego, także na dłuższych dystansach, stanowiąc na nich coraz poważniejszą alternatywę, szczególnie w stosunku do przewoźników morskich.

O mocnej pozycji polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków świadczą też wykonane przez te przedsiębiorstwa przewozy oraz liczba otrzymanych karnetów TIR w porównaniu z przewozami wykonanymi przez przewoźników z innych krajów (tab. 3) oraz z liczbą otrzymanych przez nich karnetów TIR (tab. 4 i 5).

W 1995 roku pod względem wykonanej pracy przewozowej największymi zachodnioeuropejskimi drogowymi przewoźnikami międzynarodowymi były firmy z: Francji (42,9 mld tkm), Holandii (40,42 mld tkm), Niemiec (36,5 mld tkm), Belgii (26,98 mld tkm) i Włoch (24,13 mld tkm). 5 lat później, w roku 2000, sytuacja w tym zakresie niewiele się zmieniła. Doszło jedynie do zamiany miejsc między dotychczasowymi liderami. Na pierwsze wysunęły się podmioty z Niemiec z wykonaną pracą przewozową na poziomie 54,18 mld tkm. Drugie, analogicznie jak 5 lat wcześniej, zajęli przewoźnicy holenderscy z pracą przewozową na poziomie 48,03 mld tkm, a trzecie hiszpańscy z pracą przewozową na poziomie 41,78 mld tkm. Ponieważ praca przewozowa wykonana w ruchu międzynarodowym przez przewoźników francuskich spadła z 42,9 do 40,84 mld tkm, zajęli oni czwarte miejsce, przed przewoźnikami belgijskimi z pracą przewozową równą 31,29 mld tkm i włoskimi, z pracą przewozową równą 26,43 mld tkm. Z państw Europy Środkowej najważniejszymi przewoźnikami międzynarodowymi były podmioty z Polski. Wykonana przez

Tabela 3. Przewozy międzynarodowe, włączając przewozy wykonywane pomiędzy krajami obcymi oraz kabotażowe, realizowane przez najważniejszych europejskich przewoźników drogowych – wielkość wykonanej pracy przewozowej w mld tkm

Rok	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
UE 27		429,9	452,9	475,4	486,4	549,0	567,8	604,2	622,6	609,7	537,1	578,8
UE 15	268,3	339,5	353,0	360,5	361,5	397,0	384,6	386,0	373,2	347,6	296,2	302,1
UE 12		90,4	99,8	114,9	124,8	152,1	183,1	218,2	249,4	262,2	240,9	276,7
Belgia	26,98	31,29	32,62	32,50	30,96	28,46	24,57	23,40	22,44	20,15	18,57	17,2
Bułgaria		3,34	4,74	4,87	4,91	7,35	9,33	7,96	8,73	8,20	11,44	13,3
Czechy		23,10	24,06	27,36	29,17	29,97	27,83	34,29	32,31	35,13	41,47	37,1
Niemcy	36,50	54,18	58,95	59,74	63,54	71,45	72,49	78,64	82,01	76,99	61,98	60,6
Hiszpania	22,86	41,78	47,04	55,04	54,18	65,81	66,84	67,20	68,26	67,80	60,84	63,9
Francja	42,90	40,84	38,30	34,62	32,71	33,02	27,95	28,69	27,82	24,43	17,60	17,9
Włochy	24,13	26,43	31,76	32,60	30,90	38,81	40,22	31,64	27,00	26,00	22,02	26,5
Litwa		6,24	6,76	9,19	9,50	10,07	13,77	15,90	17,57	17,86	15,12	17,1
Węgry		6,98	6,65	6,75	7,54	9,63	13,76	18,05	22,62	22,72	23,20	22,4
Holandia	40,42	48,03	47,49	47,16	47,98	55,76	52,34	52,18	47,24	46,15	41,34	42
Austria	15,43	22,73	25,08	25,84	26,52	26,81	24,53	24,75	22,66	19,74	15,58	14,7
Polska		27,02	28,23	29,82	32,99	43,98	50,89	68,90	85,11	93,01	101,53	124,7
Rumunia		4,41	7,90	14,37	17,22	22,57	32,13	34,57	35,59	33,20	13,39	13,8
Słowacja		9,28	8,48	9,91	11,54	13,11	16,95	17,01	21,54	22,96	22,19	22,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie *EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook*, European Commission, Brussels 2011 i 2012, oraz Eurostat, International Transport Forum.

nie praca przewozowa na poziomie 27,02 mld tkm dawała im nie tylko pierwsze miejsce w Europie Środkowej, ale i szóste na kontynencie, przed przewoźnikami włoskimi.

W ciągu następnych 9 lat w klasyfikacji najważniejszych europejskich (bez rosyjskich) drogowych międzynarodowych przewoźników ładunków doszło do niezwykle poważnych zmian. Pod względem wykonanej pracy przewozowej najważniejszymi europejskimi przewoźnikami zostały przedsiębiorstwa z Polski, z wykonaną pracą przewozową wynoszącą 93,01 mld tkm w 2008 roku, 101,53 mld tkm w 2009 roku i aż 124,7 mld tkm w 2010 roku. Wartość ta oznaczała, że w ciągu 8 lat wykonana praca przewozowa wzrosła o ponad 240%, w ciągu 9 lat o ponad 275%, a w ciągu dekady aż o 358% (sic!). Wartości te stanowiły też odpowiednio w 2008 roku 15%, w 2009 roku 18,9%, z kolei w 2010 roku aż 21,5% (sic!) pracy przewozowej wykonanej w relacjach międzynarodowych przez podmioty z wszystkich 27 krajów Unii Europejskiej oraz odpowiednio 35, 42,1 i 45% pracy przewozowej wykonanej w ruchu międzynarodowym przez przewoźników z 12 krajów przyjętych do tego ugrupowania w ciągu ostatnich lat. Szczególnie znamienne jest to, iż mimo spadku ogółem wykonanej pracy przewozowej między latami 2008 i 2009 dla UE27 o 12,1%, dla UE15 o 15,1%, a dla UE12 o 8,1%, polscy drogowi międzynarodowi

przewoźnicy ładunków zdołali zwiększyć pracę przewozową o 9,2%. Byli zatem jednymi z nielicznych, którym pomimo niesprzyjających warunków w otoczeniu ekonomicznym, to zwiększenie się udało. Ponadto wykonana przez nich w 2010 roku praca przewozowa była niemal dwa razy większa niż zajmujących następane miejsca przewoźników międzynarodowych z Hiszpanii i Niemiec.

Na kolejnych miejscach – drugim i trzecim – uplasowały się firmy z Niemiec i Hiszpanii. Firmy niemieckie wykonały pracę przewozową równą 76,89 mld tkm w roku 2008, 62,98 mld tkm w roku 2009 i 60,6 mld tkm w roku 2010, czyli odpowiednio o niespełna 42%, 14,4% i 11,8% więcej niż w 2000 roku. Natomiast praca przewozowa wykonana przez firmy z Hiszpanii została określona na: 67,8 mld tkm 2008 roku, 60,84 mld tkm w 2009 roku i 63,9 mld tkm w 2010 roku, czyli odpowiednio o 62, 45,6 i 52,8% więcej niż 8, 9 i 10 lat wcześniej. Czwarte miejsce zajęli przewoźnicy holenderscy z pracą przewozową na poziomie 46,15 mld tkm w roku 2008, 41,34 mld tkm w roku 2009 i 42 mld tkm w roku 2010, czyli we wszystkich przypadkach mniejszą niż w roku 2000.

Niemniej największą dynamiką przyrostu wykonanej pracy przewozowej wykazali się przewoźnicy międzynarodowi z Rumunii. Wykonana przez nich praca przewozowa wzrosła z zaledwie 4,41 mld tkm w roku 2000 do 33,2 mld tkm w roku 2008. Wobec tego wzrost przekroczył 650%. W roku 2009 nastąpił jednak istotny spadek wykonanej przez nich pracy przewozowej, która w porównaniu z rokiem poprzednim zmniejszyła się aż o 59% (najwięcej w całej Unii Europejskiej). Przewoźnicy rumuńscy niezwykle mocno odczuli więc skutki kryzysu gospodarczego z lat 2008-2009. Do tego w roku 2010 nie udało się im znacząco zwiększyć przewozów towarowych w relacjach międzynarodowych, gdyż wykonana wtedy przez nich praca przewozowa została określona na 13,8 mld tkm.

Na podstawie analizy przytoczonych danych można stwierdzić, iż firmy z nowych krajów członkowskich Unii Europejskiej bardzo dobrze radziły sobie na unijnym rynku. W ciągu zaledwie kilku lat udało im się zająć na nim niezwykle wysoką pozycję – jeszcze wyższą, jeżeli uwzględni się potencjał ludnościowy i ekonomiczny tej grupy państw. Najogólniej, mimo zwiększenia wykonanej pracy przewozowej ogółem, podmioty z Europy Zachodniej, poza niemieckimi i hiszpańskimi oraz w niewielkim stopniu włoskimi i austriackimi, nie tylko traciły udziały w rynku, ale i w ujęciu nominalnym zmniejszały pracę przewozową wykonaną w ruchu międzynarodowym. Taka sytuacja wystąpiła m.in. w przypadku firm belgijskich i francuskich. Szczególnie symptomatyczny jest przykład tych ostatnich, gdyż zrealizowane przez nie przewozy, mierzone wykonaną pracą przewozową, spadły z 42,9 mld tkm w roku 1995 i 40,84 mld tkm w roku 2000 do zaledwie 17,6 mld tkm w roku 2009 oraz 17,9 mld tkm w roku 2010. I ta tendencja spadkowa miała praktycznie trwały charakter. Podmioty z nowych krajów członkowskich sukcesywnie, poprzez zwiększanie przewozów – wykonanej pracy przewozowej, zajmowały zatem pozycje zajęte wcześniej przez podmioty zachodnioeuropejskie.

Zajęcie przez krajowych drogowych międzynarodowych przewoźników ładunków pierwszego miejsca w Unii Europejskiej pod względem wykonanej pracy przewozowej świadczy o tym, że wykazywali się oni bardzo dużą umiejętnością w zdobywaniu zleceń, gdyż byli w stanie przedstawić konkurencyjne warunki ich świadczenia w obszarach interesujących zleceniodawców, w tym co do wysokości ceny, pewności i jakości obsługi, gotowości do wykonania w ogóle przewozów w określonych relacjach czy zdolności do zaspokojenia innych potrzeb zleceniodawcy, jeśli takie on wyrażał. W rezultacie pozyskiwali klientów z rynku macierzystego oraz z innych państw, co pozwoliło im na szeroką dywersyfikację źródeł przychodów. W rozpatrywanym przypadku kwestia odnosiła się do dywersyfikacji wynikającej z realizacji zleceń na wywóz ładunków z Polski, ich przywóz do naszego kraju oraz na przewozy tranzytowe, w tym wykonywane przez Polskę, i przewozy kabotażowe. Zajęciu pierwszego miejsca sprzyjało także położenie geograficzne naszego kraju. Polska znajduje się na szlakach prowadzących z zachodu na wschód i z północy na południe, przy czym ważniejszy jest kierunek z zachodu na wschód, z krajów Europy Zachodniej do państw byłego ZSRR oraz do państw azjatyckich. Ponieważ polskie firmy, o czym poniżej przy omawianiu liczby wydanych karnetów TIR, wykonywały takich przewozów relatywnie dużo, oznacza to, że z jednej strony umiejętnie spożytkowały położenie naszego kraju sprzyjające takim przewozom, z drugiej wykorzystywały swoją przewagę nad przewoźnikami zachodnioeuropejskimi. Przewaga ta wynikała m.in. z elementu niezwykle specyficznego i niekopiowalnego, jakim są cechy naszych kierowców; w odróżnieniu od prowadzących z Europy Zachodniej chcą i aż tak bardzo nie obawiają się bowiem jeździć na Wschód.

O mocnej pozycji naszych drogowych międzynarodowych przewoźników ładunków świadczy również liczba wydawanych im w ostatnich latach karnetów TIR (tab. 4 i 5). Niemniej przy omawianiu liczby wydanych takich karnetów należy uwzględnić fakt przynależności poszczególnych krajów do Unii Europejskiej, ponieważ w ruchu międzynarodowym realizowanym pomiędzy państwami ją tworzącymi karnety nie są wymagane.

Od lat największe zapotrzebowanie na karnety TIR wykazywali przewoźnicy tureccy. Byli oni absolutnymi liderami w liczbie wydanych im karnetów, co świadczy o bardzo dużym stopniu zinternacjonalizowania ich gospodarki, w tym utrzymywania bliskich więzi ekonomicznych z państwami Unii Europejskiej. Kolejne miejsca zajęli przewoźnicy rosyjscy oraz, przed przynależnością ich krajów macierzystych do Unii Europejskiej, rumuńscy i bułgarscy. Po przystąpieniu obu tych krajów do ugrupowania liczba wydanych karnetów dla ich podmiotów wyraźnie bowiem spadła, bo o ponad 90% w przypadku przewoźników rumuńskich oraz o ponad 60% w przypadku przewoźników bułgarskich. Zestawienie liczby wydanych karnetów TIR z wykonaną pracą przewozową świadczy jednak o tym, że przewoźnicy z tych dwóch państw przeważnie wykonywali przewozy na mniejsze odległości. Pewną ich część, głównie w przypadku przewoźników bułgarskich, stanowiły przewozy do Turcji.

Tabela 4. Karnety TIR wydane przez IRU przewoźnikom z poszczególnych krajów – kraje z największą liczbą karnetów w latach 2000-2009

Kraj	Rok									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Białoruś	230200	232200	284000	237600	187000	182200	197500	194300	213600	161400
Bułgaria	205000	211000	252000	303000	313000	349000	394000	140000	148200	124200
Czechy	32550	34700	34850	38950	39700	37850	42500	17800	22200	14250
Estonia	79600	97000	90000	91000	56000	43000	47000	51000	39000	24500
Niemcy	41400	42950	42950	39950	42050	352009	32300	40450	31400	7650
Węgry	150600	123500	95450	67650	44900	34300	35800	16000	26100	14500
Łotwa	127500	124300	132000	154500	91000	90000	105500	90600	108900	57000
Litwa	247000	275900	299500	327200	148700	151600	165000	174500	218500	111500
Polska	244500	167000	213500	244000	273500	188000	291500	185100	286050	205100
Rumunia	333000	363800	462000	472900	486300	514700	397200	17800	27300	25900
Rosja	236800	192800	263700	313550	375650	424000	499900	660900	696600	404800
Turcja	336000	327000	412000	419000	544000	589000	689000	788500	765000	490000
Ukraina	184000	200000	190000	222500	251000	266000	324000	345000	317000	292000
Razem karnety*	2782600	2707950	3095200	3298000	3211050	3240650	3595850	3076250	3253800	2230400

*Łączna liczba karnetów wydanych przez IRU.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych przekazanych przez ZMPD oraz: *Konwencja celna dotycząca międzynarodowych przewozów towarów z zastosowaniem karnetów TIR*, opracowanie wewnętrzne ZMPD, Warszawa 2011, s. 18-19.

Omawiając kwestię karnetów, trzeba jeszcze zwrócić uwagę na spadek w latach 2008-2009 liczby karnetów dla przewoźników z krajów tradycyjnie jeżdżących w kierunku wschodnim. Na przykład dla przewoźników litewskich spadek ten wyniósł niespełna 49%, estońskich 38%, z kolei łotewskich prawie 48%. W przewozach na Wschód oraz w kierunku południowym przestają się też już praktycznie liczyć przewoźnicy z innych państw Europy Centralnej, w tym czescy oraz węgierscy.

Krajowi międzynarodowi przewoźnicy drogowi, z liczbą karnetów równą 254 500 w roku 2000, 291 500 w roku 2006, 185 100 w roku 2007, 286 060 w roku 2008 i 205 100 w roku 2009, zajmowali miejsce w pierwszej dziesiątce. Zwiększenie liczby wydanych karnetów, szczególnie po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej, dowiodło, że w bardzo krótkim okresie tuż po przystąpieniu do UE, które spowodowało spadek liczby karnetów z 213 500 w roku 2002, 244 000 w roku 2003 i 273 500 w roku 2004 do 188 000 w roku 2005, a zatem o 40% w relacji rok do roku, zdołali oni pozyskać klientów zlecających przewozy poza Unię, w tym głównie do Rosji i na Ukrainę. W ciągu roku, pomiędzy rokiem 2005 a 2006, liczba wydanych karnetów wzrosła mianowicie o ponad 55%. Tak więc w ciągu zaledwie kilkunastu miesięcy rodzimi drogowi przewoźnicy międzynarodowi zdobyli kontrakty, w tym w relacjach państwa Europy Zachodniej – kraje byłego ZSRR, dające możliwość lepszego wykorzystania taboru. Tabor ten po części został niedawno zakupiony, po

części stał się zbędny wskutek znacznego zwiększenia efektywności przewozów realizowanych do państw Unii Europejskiej, będącego następstwem likwidacji granic celnych między Polską a pozostałymi członkami tego ugrupowania.

Polscy drogowi międzynarodowi przewoźnicy ładunków relatywnie dobrze poradzili sobie także z negatywnymi skutkami kryzysu z lat 2008-2009. Chociaż liczba wydanych im karnetów w relacji rok do roku spadła o nieco ponad 28%, to i tak spadek ten był mniejszy niż spadek liczby karnetów wydanych przez IRU w tym okresie, który przekroczył 31%. Dane te świadczą o tym, iż polscy przewoźnicy cechują się bardzo dużą zdolnością przystosowawczą i umiejętnością radzenia sobie w czasie kryzysu. Pomimo niego, wykorzystując dogodne położenie kraju, dobre kontakty ze zleceniodawcami przewozów w krajach Europy Zachodniej i Wschodniej, byli w stanie relatywnie zwiększyć swój udział w przewozach wymagających użycia karnetu TIR. Tak duża zdolność przystosowawcza potwierdza znaczny potencjał konkurencyjny, większy niż u przewoźników z republik bałtyckich oraz w szczególności z krajów tzw. starej Unii – UE15. W efekcie polscy przewoźnicy ugruntowali swoją mocną pozycję jako najlepsi czy jedni z najlepszych europejskich specjalistów w przemieszczaniu towarów w drogowym ruchu międzynarodowym.

Opisane wyżej tendencje w zakresie liczby wydanych karnetów TIR zostały też utrzymane w latach 2010-2012 (tab. 5)

Tabela 5. Karnety TIR wydane przez IRU przewoźnikom z poszczególnych krajów – kraje z największą liczbą karnetów w latach 2010-2012

Kraj	Rok		
	2010	2011	2012
Białoruś	158 100	173 200	215 000
Bułgaria	137 600	150 000	131 000
Czechy	15 000	23 250	23 850
Estonia	40 000	38 500	52 200
Niemcy	18 950	24 900	16 450
Węgry	17 800	19 400	28 500
Łotwa	86 200	100 100	97 800
Litwa	157 500	185 200	191 600
Polska	283 100	310 050	296 000
Rumunia	43 500	62 000	53 300
Rosja	521 500	568 200	598 000
Turcja	701 500	672 000	685 000
Ukraina	309 500	363 000	376 800
Razem karnety*	2 822 200	3 074 500	3 158 300

*Łączna liczba karnetów wydanych przez IRU.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Konwencja celna dotycząca międzynarodowych przewozów towarów z zastosowaniem Karnetów TIR*, opracowanie wewnętrzne ZMPD, Warszawa 2013, s. 19-20.

Analogicznie jak we wcześniejszych okresach, najwięcej karnetów TIR wykorzystywali przewoźnicy z krajów nie należących do Unii Europejskiej, a z nią graniczących i dokonujących znacznej wymiany towarowej. W pierwszym rządzie powyższe dotyczy Turcji, Rosji, Ukrainy oraz Białorusi. W omawianym okresie międzynarodowi przewoźnicy tureccy wykorzystywali przeciętnie 20-25% wszystkich karnetów w ogóle wydanych przez IRU (701 500 na 2 822 200 w roku 2010, 672 000 na 3 074 500 w roku 2011 oraz 685 000 na 3 158 300 w roku 2012). Niezwykle mocna była także pozycja podmiotów rosyjskich – 521 500 karnetów w roku 2010, 568 200 w roku 2011 i 598 000 w roku 2012.

Z firm unijnych najwięcej karnetów wykorzystwały przedsiębiorstwa zarejestrowane w Polsce. Liczba 283 100 karnetów w roku 2010, 310 050 w roku 2011 oraz 296 000 w roku 2012 dała im czwarte miejsce na kontynencie, po przewoźnikach ukraińskich (309 500 w roku 2001, 363 600 w roku 2011 i 376 800 w roku 2012), a zdecydowanie przed przewoźnikami białoruskimi. Tym samym nasi przewoźnicy utrzymali swoją dotychczasową bardzo mocną pozycję w przewozach wykonywanych między państwami Europy Zachodniej, a szczególnie krajami byłego ZSRR. Niemniej w tych relacjach przewozowych musieli i muszą się liczyć z niezwykle silną konkurencją ze strony przewoźników z trzech republik bałtyckich niegdyś należących do ZSRR – Litwy, Łotwy i Estonii. Dobre rozeznanie postradzieckich rynków, znajomość tamtejszych realiów i tamtejszej mentalności oraz położenie geograficzne, co przede wszystkim dotyczy Litwy, powodują, iż litewskie, łotewskie oraz estońskie podmioty wręcz wyspecjalizowały się w realizacji przewozów z Europy Zachodniej głównie do Rosji i Białorusi oraz na Ukrainę. Liczba wydanych im karnetów TIR jest wyjątkowo duża, jeśli uwzględni się potencjał ludnościowy oraz liczbę pojazdów zarejestrowanych w tych krajach.

Jednocześnie w zakresie liczby wydanych karnetów TIR nieco zwiększyło się znaczenie przewoźników bułgarskich i rumuńskich. Bułgarzy z liczbą 137 600 karnetów w roku 2010, 150 000 w roku 2011 i 131 000 w roku 2012 wyspecjalizowali się głównie, ze względu na położenie swojego kraju, w przewozach do Turcji oraz do państw arabskich. Dlatego w porównaniu z okresem przed przystąpieniem do Unii liczba wykorzystywanych przez nich karnetów TIR spadła o około 60% i stanowi przeciętnie 1/3 liczby karnetów wydanych w przedakcesyjnym 2006 roku (394 500). Jeśli porówna się okres przed i po przystąpieniu do Unii, zdecydowanie jednak więcej stracili przewoźnicy rumuńscy. W 2006 roku wydano im 397 200 karnetów TIR, czyli praktycznie tyle samo co Bułgarom, ale w roku 2010 już tylko 43 500, w roku 2011 62 000, z kolei w roku 2012 53 300. Przewoźnikom tym, w odróżnieniu od bułgarskich, nie udało się zatem znacząco przejąć przewozów między Unią a Turcją i krajami arabskimi.

4. Podsumowanie

Należy stwierdzić, iż po 1989 roku w zakresie wielkości przewozów oraz wykonanej pracy przewozowej polskie przedsiębiorstwa międzynarodowego drogowego transportu ładunków stały się unijnymi liderami. Stały się nimi, chociaż przed 1989 rokiem w obszarze rozpatrywanych kryteriów zajmowały w Europie niezwykle słabą pozycję. Na odniesienie tego sukcesu złożyło się szereg powiązanych ze sobą elementów, w tym:

- Rosnąca zdolność do obsługi potrzeb polskiego handlu zagranicznego – krajowych eksporterów i importerów. Transport drogowy stał się dominującą gałęzią w przewozach międzynarodowych realizowanych z i do naszego kraju. Do tego polscy przewoźnicy dominują w wykonywaniu zleceń na rzecz nie tylko krajowych eksporterów, ale i krajowych importerów.
- Umiejętne wykorzystanie zmian w: krajowych systemach zaopatrzenia i dystrybucji, strukturze produkcji w gospodarce narodowej oraz strukturze krajowego eksportu i importu. W ciągu ostatnich dwóch dekad następowało przechodzenie od wytwarzania, dystrybucji oraz eksportu i po części importu towarów o niskiej wartości jednostkowej i dużej masie własnej na rzecz towarów o małej masie własnej i dużej wartości jednostkowej. Do przewożenia takich towarów w naturalny sposób lepiej niż transport kolejowy nadaje się transport samochodowy.
- Właściwe wykorzystanie jednej z podstawowych zalet transportu drogowego w postaci najlepszej ze wszystkich gałęzi możliwości realizacji na poziomie ponadnarodowym zleceń typu „od drzwi do drzwi”;
- Cechowanie się bardzo dużą skutecznością w działaniu. Krajowi przewoźnicy umieją skutecznie walczyć o zlecenia od kontrahentów zagranicznych na niezwykle konkurencyjnym rynku międzynarodowym. Pozyskiwane na nim zlecenia dotyczą przewozów, jakie mają być wykonane do naszego kraju i z naszego kraju, przewozów tranzytowych, w tym przez terytorium naszego kraju, oraz przewozów kabotażowych.
- Umiejętność przedstawienia konkurencyjnej oferty. Przy tym w pewnych okresach, szczególnie na początku lat 90., w zbyt dużym stopniu, ze względu na nadpodaż usług przewozowych, następowało przesunięcie w kierunku obniżania ceny kosztem jakości. Ten niekorzystny trend został powstrzymany i częściowo wyeliminowany w momencie wprowadzenia koncesjonowania, ale ponownie pojawił się po zastąpieniu koncesjonowania licencjonowaniem.
- Utrzymanie bardzo dużej elastyczności w działaniu, przejawiającej się umiejętnym wyszukiwaniem ofert przewozowych dających możliwość dywersyfikacji źródeł przychodów, pozyskania nowych kontrahentów, obsługi nowych rynków oraz znalezienia zleceń dla pojazdów, które w danym momencie stoją bezczynnie. Dzięki temu po 1989 roku polscy przewoźnicy utrzymali mocną pozycję w przewozach tranzytowych. Było to możliwe wskutek zdobywania ofert z rynku międzynarodowego i dostosowywania realizowanych kierunków przewozów do

pojawiających się potrzeb w tym zakresie. Firmy, mimo czasami pewnej specjalizacji w obsłudze określonych tras, były w stanie zrealizować zlecenia w innych kierunkach, o ile było to opłacalne oraz dysponowały możliwościami technicznymi – taborem, i formalnymi – koniecznymi zezwoleniami do realizacji tych zleceń.

- Umiejętne wykorzystanie szeregu atutów. Najważniejszy, unikatowy, to położenie kraju na przecięciu szlaków komunikacyjnych w relacjach północ-południe i wschód-zachód kontynentu. Atut ten właściwie został następnie połączony z przez długi okres niższymi niż w krajach Europy Zachodniej pensjami kierowców i ogólnie niższymi kosztami prowadzenia działalności gospodarczej oraz kolejnym elementem unikatowym, a będącym następstwem naszych pewnych cech narodowych. W przypadku drogowych przewozów międzynarodowych kwestia dotyczy dużej samodzielności kierowców, ich zdolności improwizacji i radzenia sobie w trudnych sytuacjach. Te cechy rodzimych prowadzących pojazdy pozwalają na utrzymanie mocnej pozycji w przewozach w kierunku wschodnim, w tym do krajów byłego ZSRR, gdzie od dawna niezwykle potrzebne jest samodzielne rozwiązywanie problemów, w tym związanych z dokumentami, odprawami i taborem, gdyż występują trudności w korzystaniu z pomocy z zewnątrz. Szczególnie ważne są wtedy umiejętność improwizacji, duża samodzielność, pomysłowość, większa chęć do podejmowania ryzyka i dobra znajomość mentalności tamtejszych mieszkańców. Ponadto utrzymaniu mocnej pozycji w przewozach Europa Zachodnia – Wschód sprzyja duża niechęć kierowców z zachodniej części kontynentu do wykonywania takich jazd. Wynika ona z czasu ich trwania oraz stawiania wysokich wymagań bytowych, nierzadko niemożliwych do spełnienia na Wschodzie. Do tego dochodzą różnice w mentalności, w tym przyzwolenie na podejmowanie działań półlegalnych i nielegalnych, służących szybszemu załatwieniu danej sprawy czy rozwiązaniu określonych problemów. W efekcie nasi przewoźnicy stali się jednymi z europejskich specjalistów i najważniejszych podmiotów w wykonywaniu przewozów tranzytowych z Europy Zachodniej do krajów byłego ZSRR.
- Fakt, oceniając okres przed- i poakcesyjny, że krajowi drogowi międzynarodowi przewoźnicy ładunków w pełni wykorzystali szansę, jaką dało im członkostwo naszego kraju w Unii, i to pomimo wprowadzenia przez kilka państw okresów przejściowych na wykonywanie przewozów kabotażowych. Przy tym dla naszych przewoźników, ze względu na obowiązujące w tym zakresie uregulowania, i tak ważniejsza niż swoboda wykonywania przewozów kabotażowych była swoboda wykonywania przewozów tranzytowych w ramach ugrupowania. W tym zakresie obowiązywała bowiem pełna liberalizacja dla podmiotów unijnych, a podstawowymi warunkami, by takie przewozy wykonywać, były: umiejętność pozyskania zleceń na nie oraz techniczna możliwość ich realizacji.

- Od strony technicznej zdolność przewoźników, wskutek dysponowania odpowiednim taborem, do podstawienia wymaganej liczby pojazdów wymaganego rodzaju.

Niemal stały wzrost przewozów i wykonanej pracy przewozowej był możliwy mimo występowania w otoczeniu wielu niesprzyjających czynników. W pierwszym rządzie zagadnienie dotyczy zezwoleń zagranicznych. Niewiele także wskazuje, aby w najbliższych latach doszło do łatwiejszego ich pozyskiwania w tych relacjach przewozowych, w których są one wymagane. Choć po przystąpieniu naszego kraju do Unii Europejskiej nasi przewoźnicy mogą swobodnie wykonywać przewozy w ramach tego ugrupowania, z wyłączeniem przewozów kabotażowych, nadal jednak istnieje grupa zezwoleń wyjątkowo deficytowych. W pierwszym rządzie są to, prawie zawsze rzadkie, zezwolenia rosyjskie (radzieckie za czasów ZSRR).

Literatura

- Brach J., *Internacjonalizacja polskich przedsiębiorstw międzynarodowego drogowego transportu ładunków*, Wydawnictwo UE, Wrocław 2012.
- EU Transport in Figures. Statistical Pocketbook*, European Commission, Brussels 2011 i 2012.
- Eurostat, International Transport Forum, <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>.
- Konwencja celna dotycząca międzynarodowych przewozów towarów z zastosowaniem Karnetów TIR*, opracowanie wewnętrzne ZMPD, Warszawa 2011.
- Konwencja celna dotycząca międzynarodowych przewozów towarów z zastosowaniem Karnetów TIR*, opracowanie wewnętrzne ZMPD, Warszawa 2013.
- Przybylski R., *Na dalekich trasach. 50 lat Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce*, ZMPD, Warszawa 2008.
- Rocznik statystyczny transportu 1945-1966, GUS, Warszawa 1967; Rocznik statystyczny transportu 1971, GUS, Warszawa 1971; Rocznik statystyczny transportu 1981, GUS, Warszawa 1982; Rocznik statystyczny transportu 1986” GUS, Warszawa 1987.
- Transport. Wyniki działalności*, GUS, Warszawa, z lat 1996, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 12 grudnia 1958 roku w sprawie wykonywania międzynarodowego przewozu drogowego autobusami i samochodami ciężarowymi zarejestrowanymi w kraju, DzU 1958, nr 76, poz. 398.
- Ustawa z dnia 27 listopada 1961 roku o transporcie drogowym i spedycji krajowej, DzU 1961, nr 53, poz. 297.
- Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej, DzU 1988, nr 41, poz. 324.
- Ustawa z dnia 26 lipca 1991 r. o warunkach wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, DzU 1991, nr 75, poz. 332.

THE POSITION OF POLISH INTERNATIONAL ROAD FREIGHT CARRIERS ON THE EUROPEAN MARKET OF INTERNATIONAL ROAD FREIGHT HAULING – REASONS BEHIND THE SUCCESS

Summary: The Polish sector of international road freight transport has existed for more than 50 years. But within the last 20 years Polish hauliers have managed to become the most import players on that market. The main factor contributing to their success in terms of internationalization, described even by some as a true phenomenon, has always been the ability to combine the element outside the company's control with favourable external factors and the company's own resources as well as the ability to use them at the right moment, in the right way and within the right scope in order to maintain great competitiveness in relation to similar carriers from other countries.

Keywords: internationalization, Polish international road freight hauliers, reasons for the success of Polish international road freight carriers.