

Rozwój samochodowego

transportu

Drogowy transport towarowy

W latach 1996-1997 – wg danych GUS – w rejonowych urzędach administracji ogólnej zarejestrowanych było ponad 1,4 mln samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych. Ok. 34% przewozów transportu samochodowego – w tonach i ok. 60% przewozów w tkm, wykonywanych było w ramach transportu zarobkowego. 66% przewieziono transportem samochodowym własnym. Szacuje się, że 92% przewoźników transportu zarobkowego stanowią firmy prywatne. Wśród nich, aż 74% przewoźników posiada od 1 do 4 pojazdów i zatrudnia do 5 osób. Tylko 26% to przedsiębiorstwa zatrudniające ponad 5 osób. Szacuje się także, że tylko ok. 20% firm prowadzi działalność wyłącznie transportową. W wielu przypadkach (m.in. ze względu na bezpieczeństwo ekonomiczne) podmioty gospodarcze wykonują szereg innych usług, wśród nich – działalność spedycyjną.

Transport międzynarodowy

W ostatnich kilku latach występuje zamrożenie liczby koncesji na wykonywanie międzynarodowego transportu rzeczy w związku z ograniczoną liczbą zezwoleń zagranicznych, otrzymywanych przez MTiGM w ramach kontyngentów ustalanych na zasadzie wzajemności, od zagranicznych władz transportowych; stwarza to ograniczenie ilościowe dostępu do zawodu przewoźnika drogowego. Według stanu na początek 1999 r., udzielonych zostało 23.338 koncesji na przewozy towarowe. Koncesje te są w posiadaniu 6.945 firm; w 1998 r. powstało 1.126 nowych przedsiębiorstw transportu drogowego towarowego, dysponujących łącznie 1.789 koncesjami.

Ponad 42% firm posiada zaledwie 1 pojazd, 41% – dysponuje od 1 do 4 pojazdami; tylko 9 firm posiada od 51 do 100 pojazdów, natomiast 2 mają więcej niż 100 pojazdów. Tabor ten jest nowoczesny i spełnia europejskie (określone przez EKG ONZ oraz UE) standardy techniczne; na ponad 23 tys. pojazdów ciężarowych wykonujących przewozy międzynarodowe ok. 50% to tabor ekologiczny (jest to wskaźnik lepszy, niż w Niemczech).

Obserwuje się wzrastającą tendencję udziału kapitału zagranicznego w polskim rynku transportowym (powstają niezależne zagraniczne firmy transportowe; tworzone są oddziały firm w Polsce; firmy zagraniczne wchodzi w spółki z polskimi firmami; firmy zagraniczne obsługują polskich klientów własnym taborom). Liczba zarejestrowanych firm z udziałem kapitału zagranicznego wynosiła w 1998 r. ok. 90.

Transport krajowy

Zdecydowanie gorsze jest rozeznanie MTiGM na temat stanu i struktury krajowego transportu zarobkowego rzeczy. Brak jest skutecznego i prawnie umocowanego systemu monitorowania rynku transportu drogowego, w tym zwłaszcza – krajowego transportu drogowego.

Szacuje się, że struktura firm zajmujących się wykonywaniem przewozów zarobkowych rzeczy na terenie kraju jest podobna, jak w wyżej opisanej ogólnej charakterystyce. Analiza danych statystycznych dot. pojazdów samochodowych ciężarowych, o tonażu od 3,5 tony wzwyż, wykazuje że 75% z nich to pojazdy wyprodukowane do 1997 r. Zdecydowana liczba starych pojazdów jest wykorzystywana w transporcie krajowym i – jak się szacuje – znajduje się w posiadaniu firm i użytkowników prywatnych.

Jak tego dowodzą analizy porównawcze, struktura przedsiębiorstw polskich nie różni się znacząco od tej, jaka występuje w Unii Europejskiej, gdzie aż 78% przedsiębiorstw posiada do 5 pojazdów (w Polsce 74% – do 4 pojazdów). Nie w tym też leży największy problem, czego dowodem jest ogromna

aktywność i przedsiębiorczość tzw. „małych” przewoźników z Holandii, Belgii, Niemiec czy Francji. Firmy małe mają szereg zalet, ułatwiających im funkcjonowanie na rynku, a nawet skuteczne konkutowanie o klienta. Należą do nich:

- względna łatwość zarządzania i nadzoru przez właściciela,
- niskie koszty działalności,
- dobre relacje na linii kierownictwo-personel, lepsza atmosfera pracy, niż w dużych przedsiębiorstwach,
- zdolność do elastycznego reagowania na zmiany na rynku,
- usytuowanie na określonym, wąskim fragmencie rynku, zapewniającym względne poczucie bezpieczeństwa w aspekcie konkurencji.

Generalnie ekspansywność „małych” przewoźników z państw Europy Środkowej i Wschodniej (w tym również i z Polski) jest zauważalna. Z prac studialnych wykonanych w latach 1998-1999 przez firmy konsultingowe NEA (holenderską) i Prognos AG (szwajcarską) wynika, że przewoźnicy z państw Europy Środkowej i Wschodniej – w ciągu ostatniego 10-lecia – opanowali fragment samochodowego rynku transportowego obejmujący przewóz towarów w układzie Wschód-Zachód. Ich udział w 1996 r. wyniósł tu ok. 78%, w porównaniu z udziałem przewoźników z UE – tylko 22%. Wynika to głównie z silniejszej pozycji konkurencyjnej w aspekcie kosztów, które są w EŚW niższe.

Istnieją wszelkie przesłanki ku temu, aby polscy przewoźnicy nie tylko zachowali swoją pozycję na krajowym i międzynarodowym rynku zarobkowego transportu towarów, ale także – by odnieśli wymierny sukces na rynkach państw Unii Europejskiej i wyraźnie skorzystali z członkostwa Polski w Unii Europejskiej.

W tym celu, MTiGM dążyć będzie do stymulowania właściwych zachowań polskich przedsiębiorców, m.in. poprzez wprowadzanie rozwiązań prawnych w transporcie oraz realizację programu edukacyjnego. Chodzi o to, aby istniejąca jeszcze różnica na

niekorzyść polskich przewoźników w aspekcie posiadanych zasobów finansowych, efektywności, a w szczególności – umiejętności organizacji i zarządzania polskim przedsiębiorstwem transportowym, została jak najszybciej zniwelowana.

Drogowy transport osób

Według danych Głównego Urzędu Statystycznego, w 1997 r. transport, gospodarka magazynowa i łączność stanowiły ogółem 5,7% Produktu Krajowego Brutto (PKB). W tej wielkości, 12% przypadało na transport osób (bez komunikacji miejskiej). Szacuje się, że spośród 81,5 tys. autobusów i autokarów zarejestrowanych w Polsce w 1997 r., 46 tys. wykorzystywanych było w zarobkowym przewozie osób na terenie kraju i w transporcie międzynarodowym. Liczbę zatrudnionych tu pracowników ocenia się na ok. 100-200 tys.

Pozostałe pojazdy (23 tys.) zaangażowane były w przewozach na potrzeby własne oraz w komunikacji miejskiej (12,5 tys.).

Transport międzynarodowy

Według stanu na początek 1999 r. udzielonych zostało 7.000 koncesji na przewozy osób. Koncesje te są w posiadaniu 2.626 firm; w 1998 r. powstało 605 nowych przedsiębiorstw transportu drogowego pasażerskiego, dysponujących łącznie 855 koncesjami.

Blisko 88% tych firm posiada od 1 do 4 pojazdów; zaledwie 8% firm posiada od 5 do 9 pojazdów, natomiast tylko dwie firmy dysponują powyżej 50 pojazdów.

Koncesje na międzynarodowy transport drogowy osób wydawane są bez ograniczeń ilościowych w przypadku dysponowania przez firmę pojazdem ekologicznym.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę [pisanie prac](#) - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach

prawa.