

Znaczenie sektora transportowego w wymianie handlowej państw Partnerstwa Wschodniego i Polski

Daniel Butyter

Uniwersytet Wrocławski

Streszczenie

Rynek usług transportowych stanowi integralną część gospodarki regionalnej. Poprawność funkcjonowania tego rynku determinuje sprawność i efektywność działania całego systemu gospodarki kraju, poszczególnych regionów oraz współpracy między państwami. Celem artykułu jest określenie wpływu rynku transportowego w państwach należących do programu Partnerstwa Wschodniego (Ukraina, Mołdawia, Gruzja, Armenia i Azerbejdżan) dla wymiany handlowej między tymi krajami a Polską. Analiza rynku transportowego w państwach Partnerstwa oraz danych dotyczących wartości dóbr i usług transportowanych poszczególnymi środkami transportu między krajami Partnerstwa a Polską, pozwoliła na sformułowanie wniosku, iż źle rozwinięta infrastruktura transportowa w państwach Partnerstwa Wschodniego przyczynia się do hamowania wymiany handlowej między Polską a tymi państwami.

Słowa kluczowe: Polska, Partnerstwo Wschodnie, infrastruktura transportowa, rynek usług transportowych

Wstęp

Głównym dążeniem współczesnych gospodarek narodowych jest osiągnięcie zrównoważonego rozwoju, będącego podstawą wysokiego poziomu życia obywateli. Realizacja tego celu wymaga dynamicznego i zrównoważonego rozwoju wszystkich elementów gospodarki. Szczególne miejsce wśród nich zajmuje transport, ze względu na to, że dobrze rozwinięty rynek transportowy upraszcza działalność gospodarczą, zapewnia dostępność geograficzną do regionu, a usługi transportowe same w sobie stanowią istotny wkład do gospodarki krajowej. Badania teoretyczne i empiryczne wskazują, że dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju kraju, rynek transportowy powinien rozwijać się szybciej niż inne sektory gospodarki (Matwiejewa 2011, s. 135–136). W aspekcie międzynarodowym, poprawne funkcjonowanie i szybki rozwój sektora transportowego prowadzi do zwiększenia wymiany handlowej między państwami, a to z kolei prowadzi do zwiększenia innowacyjności, dyfuzji wiedzy, większej mobilności czynników produkcji i obustronnego rozwoju krajów. Z tego względu ważne jest określenie roli sektora transportowego w wymianie handlowej między państwami, określenie głównych możliwych kierunków jego rozwoju i wyodrębnienie najistotniejszych problemów funkcjonowania tego sektora.

Celem artykułu jest określenie wpływu rynku transportowego w państwach należących do programu Partnerstwa Wschodniego (Ukraina, Mołdawia, Gruzja, Armenia i Azerbejdżan) dla wymiany handlowej między tymi krajami a Polską. W pracy zostanie wykorzystana metoda analizy danych statystycznych dotyczących obrotów handlowych między państwami Partnerstwa Wschodniego i Polską, w podziale na poszczególne środki transportu, którymi odbywa się handel.

* Artykuł współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Europejskiego Funduszu Społecznego

1. Wpływ rynku usług transportowych na gospodarkę kraju

Rynek usług transportowych jest systemem, który kształtuje relacje dotyczące świadczenia usług transportowych na szczeblu krajowym i międzynarodowym między konsumentami i producentami oraz innymi uczestnikami rynku i organami państwa (Matwiejewa 2011, s. 136). Istota rynku usług transportowych wynika z jego głównej funkcji, jaką jest zabezpieczenie producentów w czynniki produkcji, a konsumentów w gotową produkcję. Oprócz tego, sektor usług transportowych, jako część gospodarki kraju, jest istotnym źródłem dochodu dla gospodarki regionu. W UE w 2011 r. usługi transportowe stanowiły około 4,9% (540 mld euro) generowanego PKB przez państwa członkowskie. W tym sektorze działało około 1,0 mln przedsiębiorstw, w których było zatrudnionych około 11,1 mln osób (około 10, 9% osób zatrudnionych w sektorze usług, z wyłączeniem sektora finansowego, który nie jest wliczany do kategorii usług, a istnieje jako osobna kategoria) — około 5,0% siły roboczej UE (*Energy, Transport and...* 2014, s. 20–21).

Ważna rola transportu w rozwoju gospodarek regionalnych powoduje konieczność rozszerzenia zakresu badań naukowych mających na celu rozwiązanie problemów infrastruktury transportowej w skali danego regionu (Marszałowa i Nowosjelow 2010, s. 220).¹ Większość badań (zarówno teoretycznych, jak i empirycznych) dotyczących znaczenia oraz wpływu transportu na rozwój regionalny obejmuje jedynie wpływ określonych rodzajów transportu (np. kolejowego czy drogowego), lecz mało jest badań, które wyjaśniają wpływ całego rynku transportowego na rozwój regionu (Chrabąszcz 2012, s. 39–40).

Integralną i najważniejszą częścią rynku usług transportowych jest infrastruktura transportowa. Infrastruktura transportowa jest systemem organizacyjno-gospodarczym, który jest podsystemem gospodarki regionalnej i, który obejmuje całokształt instytucji, powiązanych między sobą wraz ze środowiskiem instytucjonalnym. System, z dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową, zapewnia zrównoważony rozwój gospodarczy przez regulowanie przepływów czynników produkcji, co wspiera konkurencję i zapewnia sprawne funkcjonowanie gospodarki regionalnej (Bartniczak 2013, s. 11–13). Można mówić o infrastrukturze transportowej w skali całego świata, wówczas jej elementy funkcjonują jako jednolity system, ale jednocześnie w skali regionu. Infrastruktura transportowa w regionie powinna tworzyć niezbędne warunki dla funkcjonowania podstawowych branż przemysłu i przyczyniać się do efektywnego wykorzystania potencjału gospodarczego regionu w skali całej gospodarki światowej (Kwarciński 2012, s. 104–106).

Poszczególne sektory gospodarki są w różny sposób uzależnione od sektora transportowego. Dlatego są wyodrębniane trzy grupy sektorów, które podobnie reagują na zmiany zachodzące na rynku transportowym. Do pierwszej grupy należą te sektory, dla których zmiany zachodzące w sektorze usług transportowych wywołują zmiany lokalizacji ośrodków działalności gospodarczej między regionami. Do tej grupy tradycyjnie należy produkcja przemysłu przetwórczego i niektóre usługi (usługi wysokotechnologiczne, usługi biznesowe i finansowe). Do drugiej grupy należą te sektory gospodarki, produkcja których jest zorientowana na eksport lub substytucję importu. Przedsiębiorstwa tych sektorów produkują towary, które są wysyłane do innych regionów. Trzecia grupa wiąże się z przedsiębiorstwami, których produkcja ukierunkowana jest na rynki regionalne i nie wymaga dużych nakładów transportowych. Do tej grupy należy sprzedaż detaliczna, lokalne usługi biznesowe, usługi świadczone przez małe firmy budowlane, przedsiębiorstwa sektora samorządowego i niektóre przedsiębiorstwa produkcyjne.

2. Wpływ świadczonych usług transportowych w państwach Partnerstwa Wschodniego na wymianę handlową z Polską

Głównym problemem rynku transportowego państw Partnerstwa Wschodniego jest fizyczne zużycie infrastruktury w tych krajach. Należy przypomnieć, że państwa Partnerstwa Wschodniego należą do państw byłego Związku Radzieckiego i większość infrastruktury transportowej nie była

1. W artykule pod infrastrukturą transportową autor rozumie przedsiębiorstwa transportowo-logistyczne, linie komunikacji transportowej, podmioty sektora usług transportowych i część ruchomą wszystkich rodzajów transportu.

naprawiana od ponad 25 lat (Krikawskij i Kubiw 2008, s. 45–79). Problemy związane z funkcjonowaniem rynku samochodowego w państwach Partnerstwa Wschodniego są przede wszystkim wynikiem konieczności spełnienia wymagań standardów ochrony środowiska EURO. W Polsce, jako państwie członkowskim UE, są stosowane normy EURO-6, jednak w państwach Partnerstwa Wschodniego wymogi są niższe, co wprowadza ograniczenia na wjazd oraz eksploatację (np. maksymalną szybkość samochodów ciężarowych) samochodów wykonujących usługi przewozów kabo-
tażowych, czyli transportu towarów i usług, nie obejmującego przewozów pasażerów. Innym problemem tego sektora jest infrastruktura drogowa, która jest w katastroficznym stanie (tylko na Ukrainie 95% dróg o znaczeniu regionalnym powinna zostać wyremontowana lub całkowicie wybudowana).

Dużą część problemów rynku transportowego w państwach Partnerstwa Wschodniego wynika również z funkcjonowania transportu kolejowego. Szczególnie dotkliwy jest problem taboru kolejowego, w którym poziom amortyzacji osiągnął 70%. W państwach Partnerstwa Wschodniego 30% kolei, 40% trakcji kolejowych i ponad 11% mostów i konstrukcji inżynierskich wymaga wymiany i przebudowy. Problem różnej szerokości kolei również utrudnia przekroczenie granicy państw europejskich z państwami byłego Związku Radzieckiego. Infrastruktura kolejowa oraz przewozy kolei w państwach Partnerstwa Wschodniego są zmonopolizowane przez państwo, które jest jedynym podmiotem świadczącym usługi w tym sektorze transportowym. Punkty techniczne, na których zmienia się szerokość kół pociągów i wagonów są przestarzałe, ich liczba jest niewielka, a wszelkie prace modernizacyjne wykonuje się ręcznie, w wyniku czego przewozy kolejowe stają się bardziej czasochłonne, co ogranicza rodzaje produktów, które można nimi transportować (Kirdina 2010, s. 222–224).

Nie tylko transport lądowy, także wodny napotyka na szereg trudności sprawnego funkcjonowania. Jest to kwestia szczególnie istotna dla państw Południowego Kaukazu, dla którego transport wodny jest kluczowy. Obecnie głównym problemem tych krajów jest przestarzała flota handlowa. Statki należące do floty są mocno zużyte (ponad 15 lat), mało efektywne (wyporność jest 3–5 razy mniejsza od statków floty amerykańskiej, japońskiej czy greckiej) i fizycznie zniszczone. Podobna sytuacja występuje w transporcie powietrznym. Brak nowoczesnych modeli samolotów oraz duże koszty wykorzystania powietrznych środków transportu powoduje, że ten sektor staje się niekonkurencyjny na arenie europejskiej.

Ze względu na problemy z wewnętrznym rynkiem transportowym i szereg innych przyczyn, rynki państw Partnerstwa Wschodniego nie są dla Polski istotne. W 2014 r. eksport Polski ogółem do tych państw wyniósł 217,5 mld dolarów, a import 220,8 mld dolarów, co oznacza, że obroty handlowe Polski z tymi państwami, bez względu na bliskość geograficzną niektórych z nich, stanowią zaledwie 2% obrotów w handlu zagranicznym ogółem Polski. Z podobną sytuacją mamy do czynienia w przypadku usług transportowych świadczonych przez podmioty polskie. Udział świadczonych usług transportowych krajom Partnerstwa Wschodniego jest znikomy i stanowi zaledwie 1% świadczonych usług transportowych za granicę ogółem i mniej niż 0,4% świadczonych usług za granicę ogółem.

Tab. 1. Handel zagraniczny Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego w 2014 r. (w mln dolarów)

Państwo	Eksport	Import
Armenia	47,2	3,6
Azerbejdżan	62,4	17,6
Gruzja	93,9	10,1
Mołdawia	143,7	85,3
Ukraina	3 067,5	2 645,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych na stronach <http://stat.gov.pl/>, <http://www.ukrstat.gov.ua/>, <http://www.armstat.am/ru/>, <http://www.geostat.ge/>, <http://www.statistica.md/index.php?l=ru>, <http://www.stat.gov.az/indexen.php>, z dnia 25 lipca 2015

Dane statystyczne dotyczące udziałów poszczególnych rodzajów transportu w eksporcie i imporcie towarów i usług między Polską a państwami Partnerstwa Wschodniego potwierdzają, że

największe przewozy przy eksporcie towarów i usług z Polski są wykonywane transportem drogowym, z kolei import — kolejowym. Wynika to ze struktury eksportu i importu towarów. Do Polski są importowane głównie surowce i półprodukty, z niskim udziałem wartości dodanej, a eksportowane towary końcowe z wysokim udziałem wartości dodanej. Warto również podkreślić, że cena tych towarów, zarówno eksportowanych, jak i importowanych, jest istotnie uzależniona od kosztów transportu. Zmniejszenie kosztów będzie miało istotny wpływ na zmianę struktury handlu zagranicznego. Kluczową rolę w tym zakresie odgrywa polepszenie infrastruktury kolejowej i drogowej na Ukrainie.

Tab. 2. Udział poszczególnych rodzajów transportu w eksporcie towarów i usług z Polski do państw Partnerstwa Wschodniego (w %)

Państwo	Drogowy	Kolejowy	Morski	Wodny śródlądowy	Powietrzny
Armenia	36	50	14	–	–
Azerbejdżan	41	23	35	–	1
Gruzja	63	25	10	–	2
Mołdawia	54	42	–	4	–
Ukraina	40	43	8	6	3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych... (jak w tabeli 1)

Tab. 3. Udział poszczególnych rodzajów transportu w imporcie towarów i usług do Polski z państw Partnerstwa Wschodniego (w %)

Państwo	Drogowy	Kolejowy	Morski	Wodny śródlądowy	Powietrzny
Armenia	27	54	19	–	–
Azerbejdżan	33	17	40	–	–
Gruzja	47	24	29	–	–
Mołdawia	39	50	–	11	–
Ukraina	16	73	6	4	0,5

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych opublikowanych... (jak w tabeli 1)

Jak wynika z danych przedstawionych w tabelach 2 i 3, dominujący w wymianie handlowej między Polską i państwami Partnerstwa Wschodniego jest transport kolejowy i drogowy. Jeśli uwzględnić również dane z tabeli 1, to można wywnioskować, że spośród wszystkich państw Partnerstwa Wschodniego wymiana handlowa z Ukrainą jest najbardziej istotna dla Polski. Dlatego poprawne funkcjonowanie systemu logistycznego akurat w tym kraju jest najważniejsze. Ukraina występuje również jako łącznik w transzycie lądowym towarów i usług z innymi państwami Partnerstwa Wschodniego.

3. Efekty funkcjonowania rynku transportowego w państwach Partnerstwa Wschodniego dla współpracy z Polską

Współpraca Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego prowadzi do szeregu efektów, które są widoczne zarówno w gospodarce Polski, jak i gospodarce państw Partnerstwa Wschodniego. Efekty te są uzależnione przede wszystkim od wolumenu wymiany handlowej z państwem partnerem. Dlatego też największe są dla Ukrainy, jako głównego partnera handlowego a mniejsze dla innych państw Partnerstwa. Efekty dla Polski są wprawdzie mało istotne, jednakże w wyniku przeprowadzonych badań udało się wyodrębnić następujące efekty:

- We wschodnich województwach Polski tj. Lubelskie, Świętokrzyskie i Podkarpackie oraz w województwie mazowieckim zostało utworzonych wiele przedsiębiorstw transportowych, które specjalizują się w świadczeniu usług przewozów kabotażowych do wschodnich sąsiadów Polski, również do państw Partnerstwa Wschodniego. Zwiększenie liczby takich przedsiębiorstw pociąga jednak za sobą kolejne skutki. Ceny na benzynę oraz koszty pracy w sektorze świadczenia usług transportowych są niższe w krajach Partnerstwa Wschodniego niż w Polsce. Związane

jest to, w przypadku Ukrainy i Mołdawii, z bliższą odległością do Rosji, z której sprowadza się większą część ropy naftowej, co powoduje że ceny na benzynę są niższe niż w Polsce. Podobna sytuacja występuje w Armenii (Marszałowa i Nowosjelow 2010, s. 230–236). Z kolei Azerbejdżan sam zaspokaja swoje zapotrzebowanie na produkty naftowe oraz eksportuje je do Gruzji. Sytuacja społeczno-gospodarcza w tych krajach jest gorsza niż w Polsce (niższa minimalna i średnia płaca) dlatego koszty siły roboczej dla przedsiębiorstw są niższe. Jednak ze względu na wysoki poziom korupcji i utrudnienia biurokratyczne, ukraińscy eksporterzy preferują współpracę z polskimi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportowe. W taki sposób przedsiębiorstwa transportowe zaspokajają popyt nie tylko polskich eksporterów, ale również ukraińskich eksporterów, dla których tańsza i bardziej efektywna jest współpraca z polskimi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportowe (Matwiejewa 2011, s. 140–143).

- Polska dla Unii Europejskiej jest pewnego rodzaju mostem, przez który odbywa się tranzyt towarów na Wschód. Dlatego polskie przedsiębiorstwa transportowe świadczą usługi kabotażowe do wschodnich sąsiadów UE. Udział polskich przedsiębiorstw transportowych we współpracy UE z państwami Partnerstwa Wschodniego jest największy.
- Chociaż wymiana handlowa Polski z państwami Partnerstwa Wschodniego jest relatywnie niewielka, jednak wzrasta każdego roku. Ze względu na to, że Polska importuje dobra z niskim udziałem wartości dodanej, a eksportuje z wysokim, to przedsiębiorstwa zarabiają na zwiększeniu wartości dodanej. Dzięki niskiej cenie, dla polskich przedsiębiorstw opłacalny jest import materiałów z państw Partnerstwa Wschodniego, a to powoduje wzrost zatrudnienia oraz zwiększenie liczby wyprodukowanych dóbr, które są później eksportowane na Wschód.
- Dysproporcja między eksportem i importem w handlu powoduje wystąpienie dodatkowych kosztów handlowych związanych z ruchem pustych składów samochodowych lub wagonów, co podwyższa koszty transportu aż o 60%. Zwiększenie przepustowości infrastruktury transportowej Ukrainy przyczyni się do ożywienia strumieni handlu nie tylko Polski, ale i innych państw członkowskich UE. Czynniki produkcji w państwach Partnerstwa Wschodniego są tańsze, a więc mniejsze koszty transportu pozwolą sprowadzać je w większej ilości, dlatego polscy przedsiębiorcy będą mogli obniżyć swoje koszty produkcyjne.

Zakończenie

Wśród wszystkich państw członkowskich UE, Polska pod względem geograficznym jest najbliższym sąsiadem państw Partnerstwa Wschodniego. Jednak udział wymiany handlowej Polski z tymi państwami jest bardzo mały. Jedną z przyczyn tego jest słabo rozwinięty rynek usług transportowych w tych państwach. Wynikiem tego są wysokie koszty transportu ponoszone przez importerów i eksporterów. Ze względu na to, że koszty transportu mają istotny udział w wartości rynkowej towarów, to konkurencyjność takich produktów zmniejsza się, co prowadzi do zmniejszenia wolumenu obrotów handlowych. Rozwój rynku transportowego, szczególnie infrastruktury drogowej i kolejowej w tych krajach, przyczyni się do wielokrotnego zwiększenia obrotów handlowych z tymi krajami. Polscy przedsiębiorcy będą sprowadzać większe ilości surowców i półproduktów a zarazem będą eksportować większe ilości gotowej produkcji. Przedsiębiorcy działający na polskim rynku usług transportowych mogą wykorzystać wygodną pozycję geograficzną Polski i po korzystnych zmianach na rynku transportowym w państwach Partnerstwa Wschodniego świadczyć usługi przewozu dla przedsiębiorstw produkcyjnych z innych państw Unii Europejskiej, które naśladowując Polskę mogą sprowadzać tańsze materiały z tych państw, a eksportować gotową produkcję.

Podsumowując można stwierdzić, że źle rozwinięta infrastruktura transportowa w państwach Partnerstwa Wschodniego przyczynia się do hamowania rozwoju wymiany handlowej między Polską i państwami Partnerstwa Wschodniego, a sektor usług transportowych, w ramach którego są świadczone usługi przewozu towarów i usług na tym obszarze jest bardzo słabo rozwinięty.

Literatura

- BARTNICZAK B. (2013): *Zrównoważony transport na poziomie regionalnym jako przedmiot pomiaru wskaźnikowego*. „Studia Ekonomiczne” (143), s. 11–20.
- CHRABĄSZCZ K. (2012): *Cechy regionalne a rozwój krajowej infrastruktury drogowej na przykładzie autostrady A4*. „Zeszyty Naukowe Małopolskiej Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Tarnowie”, nr 1 (20), s. 39–47.
- Energy, Transport and Environment Indicators. 2014 Edition.* (2014), Pocketbooks, Luxembourg, Eurostat.
- KIRDINA O.G. [Кірдіна, О. Г.] (2010): *Аспекти впливу залізничного транспорту на економіку країни*. „Вісник економіки транспорту і промисловості” (29), s. 221–226.
- KRIKAWSKIJ E., KUBIW S. [Крикавський, Є., Кубів С] (red.) (2008): *Економіка логістичних систем*. Lwów [Львів], Wydawnictwo Politechniki Lwowskiej [Видавництво Львівської політехніки].
- KWARCIŃSKI T. (2012): *Uwarunkowania rozwoju dostępności usług transportowych w regionie*. „Zeszyty Naukowe. Problemy Transportu i Logistyki/Uniwersytet Szczeciński” (16), s. 103–111.
- MAKSIMOWA S.J. [Максимова С. Ю.] (2010): *Формирование и развитие транспортной инфраструктуры региона: диссертация... кандидата экономических наук: 08.00.05. Ставрополь [Ставрополь]*.
- MARSZALOWA A.S., NOWOSJELOW A.S. [Маршалова, А. С., Новоселов, А. С.] (2010): *Конкурентоспособность и стратегия развития муниципальных образований*. „Регион: экономика и социология” (3), s. 219–236.
- MATWIEJEWA A. [Матвеева А.] (2011): *Ринок транспортних послуг: поняття, учасники та об'єкти*. „Вісник Академії правових наук України”, nr 1 (64), s. 135–143.