

BENTKOWSKA-SENATOR Krystyna¹
KORDEL Zdzisław¹

Polski transport samochodowy w łańcuchach dostaw

Transport samochodowy, łańcuchy dostaw, transport międzynarodowy ładunków, transport krajowy ładunków

Streszczenie

W niniejszym opracowaniu zaprezentowano charakterystykę transportu samochodowego świadczącego o jego roli na rynku usług transportowych a co za tym idzie - w łańcuchu dostaw. Podany został, w formie zestawień i opisu, stan polskiego transportu samochodowego ładunków, z punktu widzenia liczby przedsiębiorstw i grup liczebności pojazdów ogółem w latach 1996-2010, jak też z podziałem na rodzaje przewozów tj. transport międzynarodowy i krajowy. W transporcie międzynarodowym uwzględnione zostało powiązanie funkcjonujących firm transportowych z liczbami posiadanych pojazdów w grupach jak też rozkład przestrzenny liczb pojazdów i firm według województw.

POLISH ROAD TRANSPORT IN THE SUPPLY CHAINS

Abstract

This publication presents characteristics of the road transport substantiating it's role on the transport services market, and consequently – in the supply chain. The condition of the Polish freight carrying road transport has been depicted in the form of compilations and description, from the view point of the number of enterprises and groups of firms with various numbers of vehicles in general for the years 1996-2010, as well as with the division into types of haulages, i.e. international and domestic transport. In the international transport, the interconnection between the functioning transport firms and numbers of the vehicles in possession within groups, has been taken into account, as well as a spatial distribution of the number of vehicles and firms, arranged according to districts.

1. WSTĘP

Współczesne łańcuchy dostaw cechuje intensywne korzystanie z transportu samochodowego. Jego znaczący potencjał w systemie transportowym kraju decydująco wpływa nie tylko na organizacyjną, technologiczną i ekonomiczną stronę realizacji tych łańcuchów ale jest także kluczowym elementem w konstruowaniu nowych łańcuchów dostaw. Stąd też w niniejszym artykule autorzy zaprezentowali charakterystykę organizacyjno-strukturalną transportu samochodowego z uwzględnieniem rozmieszczenia według województw. Może to być niezbędny materiał dla operatorów logistycznych podejmujących wyzwania w zakresie tworzenia jak i rzeczywistej realizacji tych łańcuchów dostaw.

2. CHARAKTERYSTYKA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Pozytywnym skutkiem przemian ostatniego dwudziestolecia było powstanie warunków do konkurencji, wymuszającej lepszą organizację przewozów, racjonalne wykorzystanie taboru (ładowności i przebiegu), poszukiwanie stałych i wiarygodnych klientów jak też konieczność wejścia w sferę finansową. Dzięki takiej sytuacji nastąpił znaczący liczbowy wzrost zarówno przedsiębiorstw transportu samochodowego wykonującego przewozy ładunków jak i taboru. Ilustracją tego procesu jest zestawienie przedmiotowych wielkości w tabeli 1.

Tab. 1. Przedsiębiorstwa w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby posiadanych samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych.

Lata stan na 31 XII	Ogółem	Przedsiębiorstwa o liczbie samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych					
		5 i mniej	6-9	10-19	20 - 49	50 - 99	100 i więcej
o liczbie pracujących powyżej 5 osób							
1996	1586	435	292	573	215	54	17
1997	1776	489	329	690	206	51	11
1998	2037	592	392	782	220	38	13
o liczbie pracujących powyżej 9 osób							
1998	1447	323	465	389	219	38	13
1999	1494	369	500	385	188	40	12
2000	1444	311	548	359	177	39	10

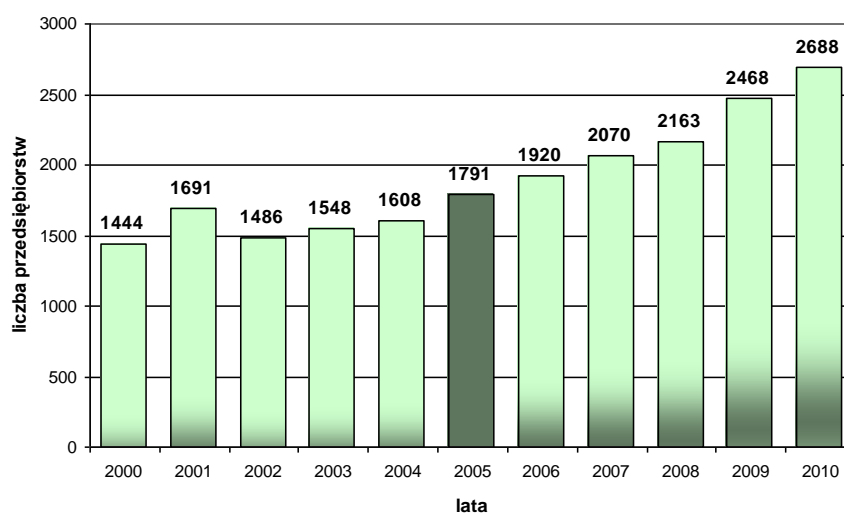
¹ Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Badań Ekonomicznych; 03-301 Warszawa; ul. Jagiellońska 80; tel. 22 43 85 400, fax 22 43 85 401 info@its.waw.pl.

2001	1691	369	754	363	161	34	10
2002	1486	266	658	357	167	32	6
2003	1548	239	704	360	199	41	5
2004	1608	269	654	404	229	43	9
2005	1791	290	745	440	263	40	13
2006	1920	282	802	492	272	60	12
2007	2070	335	324	1001	323	66	21
2008	2163	425	424	812	391	83	28
2009	2468	189	308	1160	647	119	45
2010	2688	196	331	1224	747	136	54

*) Od 2007 r. zmieniła się w GUS metoda pozyskiwania i uogólniania wyników odnośnie przedsiębiorstw o liczbie pojazdów do 9 i od 10.

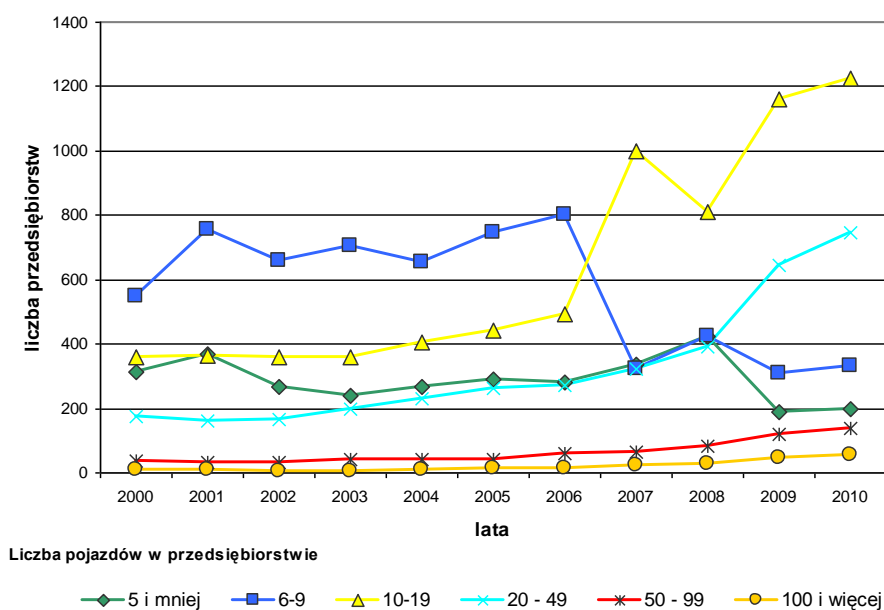
Źródło: „Transport – wyniki działalności” w latach 2000-2009, GUS, Warszawa

Graficznie ilustruje to zjawisko rys. 1 w odniesieniu do przedsiębiorstw ogółem, a rys. 2 z podziałem przedsiębiorstw na grupy według liczby posiadanych pojazdów.



Rys. 1. Przedsiębiorstwa ogółem w transporcie samochodowym zarobkowym

Źródło: tabela 1



Rys. 2. Przedsiębiorstwa ogółem w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby pojazdów

Źródło: tabela 1

Od 1998 r. dane GUS obejmują już tylko przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Liczba takich firm ogółem wzrosła gwałtownie w 2001 roku, po czym wróciła (mniej więcej) do poprzedniego poziomu w 2002 r. Następnie zaczął się od 2002 r. sukcesywny wzrost liczby firm ogółem i osiągnął poziom 2 688 w 2010 r.

Charakterystyczny dla okresu 2000-2010 jest wzrost w grupie firm posiadających 10-19 pojazdów, która w 2010 r. osiągnęła liczbę 1224 i stanowiła około 46% ogółem.

W grupach przedsiębiorstw liczących 6-9 oraz 10-19 pojazdów, począwszy od 2007 roku nastąpiło przesunięcie ich liczebności, spowodowane zmianą metody stosowanej przez GUS i z tego względu utrudnione zostało analizowanie trendu ich zmian.

Można przyjąć, że nieobjęte statystyką przedsiębiorstwa do 9 pracowników to firmy o bardzo małej liczbie pojazdów tj. od 1 do około 5.

Zmiany w sytuacji gospodarczej ostatnich kilkunastu lat znajdowały odzwierciedlenie w liczebności firm i pojazdów przede wszystkim w samochodowym transporcie międzynarodowym, co można przeanalizować na podstawie wielkości z tabeli 2.

Tab. 2. Liczby przedsiębiorstw i pojazdów w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 1997-2012

Lata	Przedsiębiorstwa		Pojazdy ogółem (uprawnienia i licencje)		Średnia liczba pojazdów w firmie
	Liczba	wzrost w stosunku do roku poprzedniego w %	Liczba	wzrost w stosunku do roku poprzedniego w %	
1997	4537	X	19997	X	4,41
1998	5819	28,26	21470	7,37	3,69
1999	6945	19,35	23275	8,41	3,35
2000	7480	7,7	23883	2,61	3,19
2001	7774	3,93	25705	7,63	3,31
2002	8528	9,7	27854	8,36	3,27
2003	8716	2,2	31927	14,62	3,66
2004	9757	11,94	41119	28,79	4,21
1.05.2004	8980	-7,96	44683	8,67	4,98
2005	11835	31,79	59706	33,62	5,04
2006	13534	14,36	72576	21,56	5,36
2007	16311	20,52	92283	27,15	5,66
2008	20481	25,57	112174	21,55	5,48
2009	23278	13,66	126785	13,03	5,45
2010	23864	2,51	128660	1,48	5,39
2011	24721*)	3,59	136719	6,26	5,53
2012	26266**)	6,25	147751	8,07	5,63

*) 23862 firmy posiadało minimum 1 pojazd, 859 firm nie posiadało pojazdów.

***) 25720 firm posiadało minimum 1 pojazd, 546 firm nie posiadało pojazdów.

Przyjęto, że stany na koniec 2010 r. i 2011 r. odpowiadają stanom na 1 stycznia 2011 r. i 2012 r.

Źródło: zestawienie własne na podstawie danych BOTM

Cechą charakterystyczną prezentowanych danych, szczególnie w ostatnich czterech latach jest fakt, iż pomimo pojawiającego się znacznego spowolnienia gospodarczego ujawniającego się w 2007 roku (badania koniunktury w transporcie samochodowym) zarówno liczba firm jak i ich potencjał przewozowy systematycznie wzrastał. I tak: w latach 2007-2009 tj. w okresie światowego kryzysu gospodarczego powstało w Polsce prawie 7 tys. nowych firm i zakupiono ponad 34 tys. pojazdów ciężarowych.

Powiązanie funkcjonujących firm transportowych z liczbami posiadanych przez nie pojazdów w grupach przeprowadzono na podstawie dostępnych informacji z lat 2005-2011 i zaprezentowano w tabeli 3, a ich strukturę procentową w tabeli 4 oraz na rysunkach 3 i 4.

Tab. 3. Liczby firm i pojazdów w grupach w latach 2005 – 2011

Liczby pojazdów w grupie	Stan na 1 stycznia										Stan na koniec			
	2005		2006		2007		2008		2009		2010 *)		2011 *)	
	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów
1	2842	2842	3327	3327	3993	3993	5287	5109	6125	5853	6037	6037	6801	6801
2-4	5220	13852	6065	16696	7161	19683	8809	23379	9993	26046	10340	28275	10867	29764
5-10	2747	16760	2843	19201	3473	23242	4259	27570	4724	30327	4893	32912	5240	35376
11-20	692	9884	851	12125	1065	15025	1337	18296	1518	20465	1580	22352	1710	24229
21 - 50	259	8419	349	10581	475	13979	598	17514	688	19893	763	22982	828	24955
51 - 100	58	4321	73	4848	110	7398	137	8872	166	10770	182	12430	197	13435
>100	17	3628	26	5798	34	8963	53	11434	64	13431	67	11731	77	13191
Razem	11835	59706	13534	72576	16311	92283	20480	112174	23278	126785	23862	136719	25720	147751

*) grudzień 2010 i 2011 r. – odpowiada stanowi na styczeń 2011 i 2012 r. (patrz tablica 2)

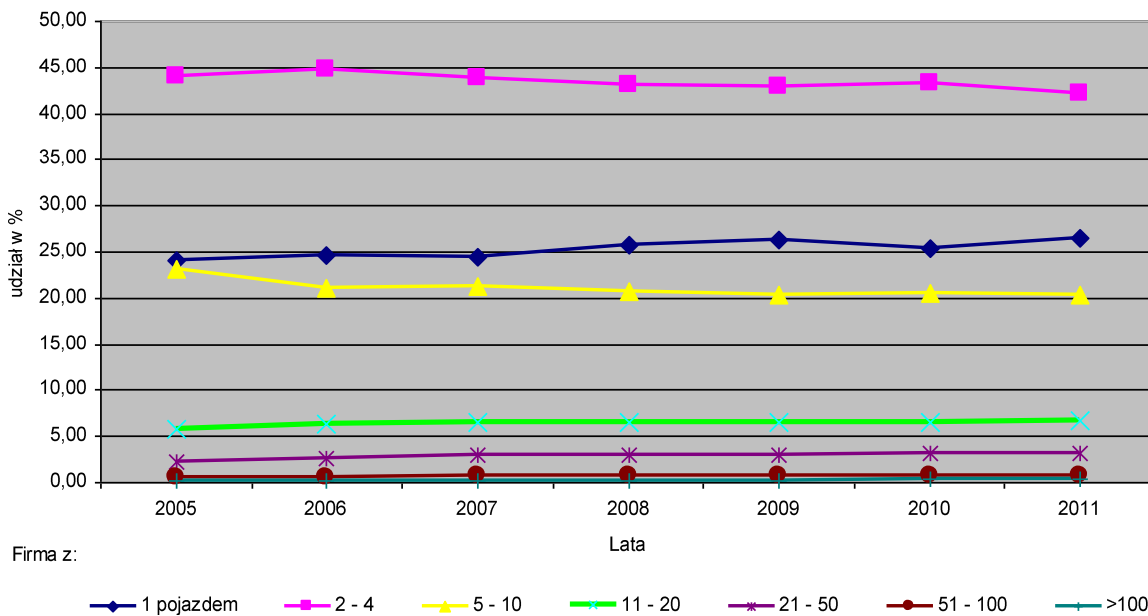
Źródło: zestawienie własne z raportów BOTM

Tab. 4. Struktury procentowe liczby firm i pojazdów w grupach w latach 2005-2011

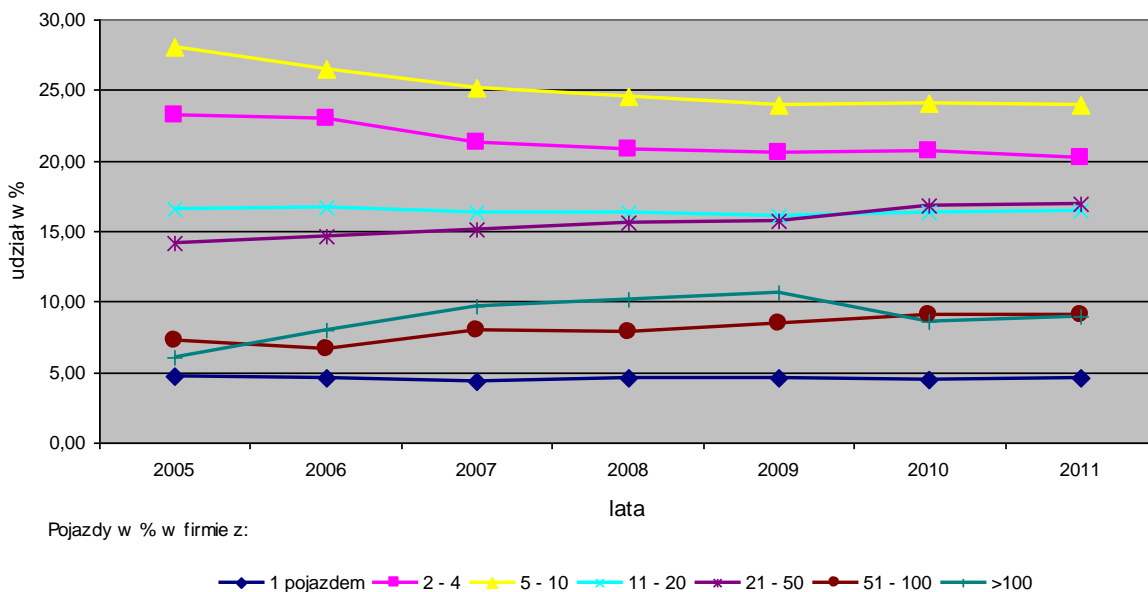
Liczby pojazdów w grupie	Stan na 1 stycznia										Stan na koniec			
	2005		2006		2007		2008		2009		2010 *)		2011 *)	
	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów	Liczba firm	Liczba pojazdów
1	24,01	4,76	24,58	4,58	24,48	4,33	25,82	4,55	26,31	4,62	25,30	4,42	26,44	4,60
2-4	44,11	23,20	44,81	23,00	43,90	21,33	43,01	20,84	42,93	20,54	43,33	20,68	42,25	20,14
5-10	23,21	28,07	21,01	26,46	21,29	25,19	20,80	24,58	20,29	23,92	20,51	24,07	20,37	23,94
11-20	5,85	16,55	6,29	16,71	6,53	16,28	6,53	16,31	6,52	16,14	6,62	16,35	6,65	16,40
21-50	2,19	14,10	2,58	14,58	2,91	15,15	2,92	15,61	2,96	15,69	3,20	16,81	3,22	16,89
51-100	0,49	7,24	0,54	6,68	0,67	8,02	0,67	7,91	0,71	8,49	0,76	9,09	0,77	9,09
>100	0,14	6,08	0,19	7,99	0,21	9,71	0,26	10,19	0,27	10,59	0,28	8,58	0,30	8,93
Razem	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

*) grudzień 2010 i 2011 r. – odpowiada stanowi na styczeń 2011 i 2012 r. (patrz tablica 3)

Źródło: tablica 3



Rys. 3. Struktura firm międzynarodowych przewozów samochodowych wg grup pojazdów w % w latach 2005 – 2011
Źródło: tabela 4



Rys. 4. Struktura grup pojazdów w % w firmach międzynarodowych przewozów samochodowych w latach 2005 – 2011
Źródło: tabela 4

W latach 2005-2012 liczby pojazdów ogółem firm wzrosły ponad dwukrotnie. Najbardziej wzrosły liczby firm w grupach 51 – 100 i powyżej 100 pojazdów (prawie trzykrotnie), ale ich udział w ogólnej liczbie firm jest nadal nieznaczny. Na zwiększenie liczby pojazdów ogółem wpłynęły zmiany przede wszystkim w grupach firm liczących od 5 – 10, od 11 – 20 i od 21 – 50 pojazdów.

Najliczniejszą grupę stanowili w badanym okresie przedsiębiorcy, którzy posiadali od 2 do 4 uprawnień licencyjnych (pojazdów). Ich udział w ogólnej liczbie firm wynosił w 2005 r. 44%, w 2011 r. nieco ponad 42%, a liczebność z 5 220 zwiększyła się do 10 867 firm. Zaprezentowane dane wskazują na stabilność udziału firm posiadających jeden pojazd i tak ich udział wynosił w 2005 r. około 24% ogółem firm a w 2011 r. około 26%. Liczby bezwzględne świadczą o ponad dwukrotnym ich wzroście.

Największą liczbę pojazdów posiadały te przedsiębiorstwa, którym wydano, począwszy od 2005 r. od 5 do 10 wypisów z licencji. Udział pojazdów w 2011 r. w grupie

5 – 10 był dominujący i wynosił prawie 24% ogółem.

Ogólnie można stwierdzić, że rynek przewozów międzynarodowych jeszcze w kilku poprzednich latach był szczególnie rozdrobniony, jeżeli w 2005 roku firmy z 1 – 4 pojazdami stanowiły 66% ogółu firm. W 2011 roku struktura firm transportowych nie uległa korzystnej zmianie, gdyż udział firm z 1 – 4 pojazdami wynosił ponad 68% ogółem. Firmy te (z 1 – 4 pojazdami) skupiały w 2005 r. prawie 28% całej floty, a w 2011 r. udział ten spadł do około 25%.

W 2005 r. tylko 17 firm posiadało powyżej 100 pojazdów, tj. średnio na firmę przypadało 213 pojazdów. W 2011 r. liczba tych firm zwiększyła się do 77, a średnio na firmę przypadało 171 pojazdów.

Interesującym przyczynkiem do charakterystyki polskiego i międzynarodowego transportu samochodowego ładunków jest analiza rozmieszczenia firm przewozowych między województwa (tabela 5.). Zaprezentowane w tabeli liczby bezwzględne zostały uzupełnione udziałami procentowymi województw w liczbach firm i pojazdów ogółem w kraju. Graficzny obraz przestrzennego rozmieszczenia firm i pojazdów zaprezentowano na rys. 5 i 6.

Województwa przodujące pod względem liczby firm, jak: mazowieckie, wielkopolskie, śląskie zajmują analogiczne miejsca pod względem liczby pojazdów. Najmniejszymi liczbami firm, jak i najmniejszymi liczbami pojazdów, charakteryzują się województwa: warmińsko-mazurskie, opolskie, świętokrzyskie.

Tab. 5. Firmy i pojazdy międzynarodowego zarobkowego transportu samochodowego wg województw – grudzień 2011

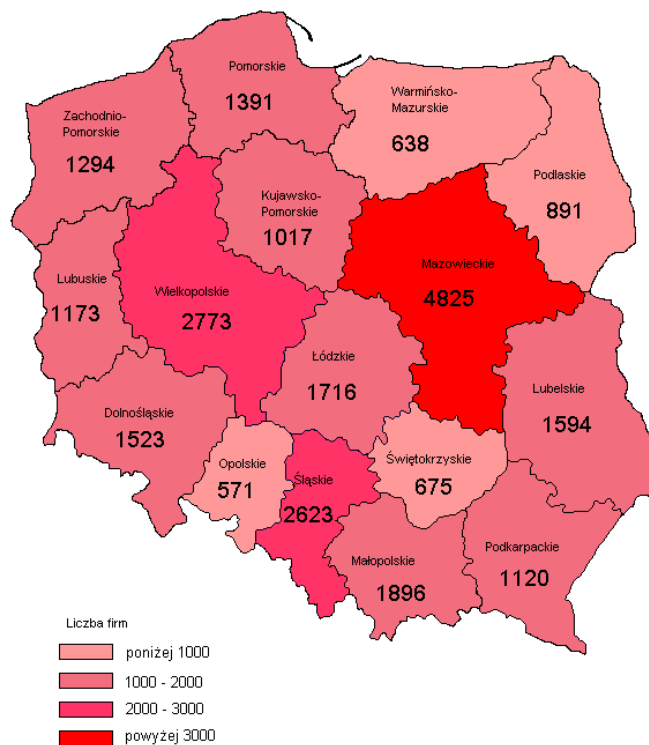
Województwa	Firmy		Pojazdy		Średnia liczba pojazdów w firmie
	Liczba	udział w %	Liczba	udział w %	
POLSKA	25720	100,00	147751	100,00	5,7
Dolnośląskie	1523	5,92	8428	5,70	5,5
Kujawsko-pomorskie	1017	3,95	5638	3,82	5,5
Lubelskie	1594	6,20	7847	5,31	4,9
Lubuskie	1173	4,56	7171	4,85	6,1
Łódzkie	1716	6,67	9052	6,13	5,3
Małopolskie	1896	7,37	10594	7,17	5,6
Mazowieckie	4825	18,76	30299	20,51	6,3
Opolskie	571	2,22	3663	2,48	6,4
Podkarpackie	1120	4,35	6024	4,08	5,4
Podlaskie	891	3,46	4120	2,79	4,6
Pomorskie	1391	5,41	7656	5,18	5,5
Śląskie	2623	10,20	15749	10,66	6,0
Świętokrzyskie	675	2,62	4080	2,76	6,0
Warmińsko-mazurskie	638	2,48	2947	1,99	4,6
Wielkopolskie	2773	10,78	17390	11,77	6,3
Zachodniopomorskie	1294	5,03	7093	4,80	5,5

Źródło: opracowanie własne z raportów BOTM

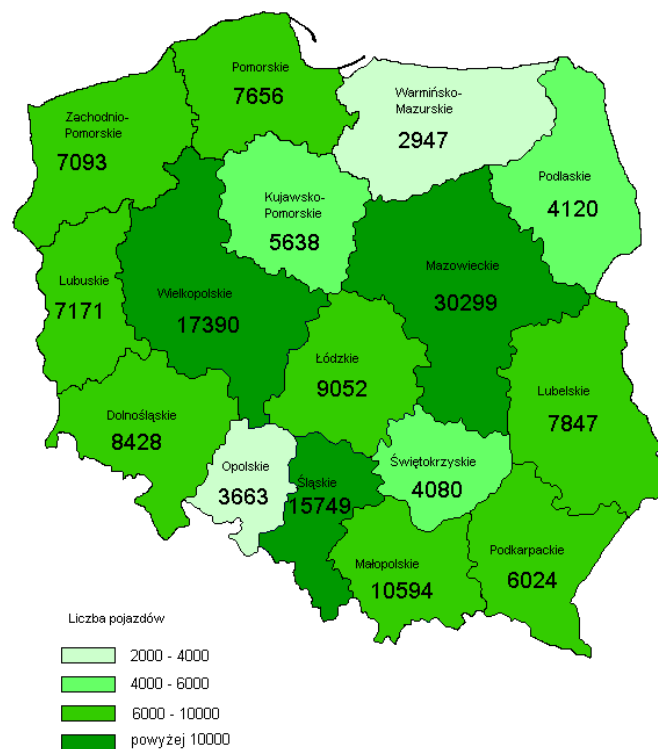
Wśród 16 województw mazowieckie ma znaczącą przewagę: jego udział w liczbie firm wynosi prawie 19%, a w liczbie pojazdów – prawie 21%.

Zbliżony rozkład przestrzenny liczb przedsiębiorstw i pojazdów wynika z niewielkich wahań średniej liczby pojazdów w firmie w każdym z województw w stosunku do średniej krajowej, która wynosi 5,7.

Na duże zróżnicowanie województw pod względem liczebności firm samochodowych i pojazdów wpływa wiele przyczyn, jak: różnice powierzchni, zaludnienia, potencjału i struktury gospodarki, stopnia urbanizacji, posiadanej infrastruktury transportu, czy też stosunków handlowych z innymi krajami.



Rys. 5. Rozkład przestrzenny przedsiębiorstw międzynarodowego zarobkowego transportu samochodowego wg województw na grudzień 2011
Źródło: tabela 5



Rys. 6. Rozkład przestrzenny pojazdów międzynarodowego zarobkowego transportu samochodowego wg województw na grudzień 2010
Źródło: tabela 5

Jednocześnie z danych Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM) wynika, że w 2010 r. 859 firm transportowych, a w 2011 r. – 546 firm pozbyło się całkowicie taboru zostawiając sobie licencje na wykonywanie przewozów, a w ramach tego podjęły działalność spedycyjną. Można wnioskować, że firmy te nie wytrzymały finansowo pogarszającej się sytuacji gospodarczej licząc, że nastąpi jednak poprawa koniunktury. Z drugiej strony znamienne jest, że w tych latach 2010-2011 powstało z kolei ponad 1545 nowych firm, które zakupiły około 11 tys. nowych pojazdów. Można więc przyjąć, że stabilizuje się szansa na wyjście z okresu, powszechnie określanego mianem kryzysu.

Tab. 6. Liczby licencji i wypisów z licencji w krajowym transporcie samochodowym w latach 2004-2010

Lata (stan na koniec roku)	Licencje (firmy) w tys.	Wzrost do roku poprzedniego w %	Wypisy z licencji (pojazdy) w tys.	Wzrost do roku poprzedniego w %	Średnia liczba pojazdów w firmie
2004	41,4	X	X	X	X
2005	45,2	9,18	119,3	X	2,64
2006	51,2	13,27	134,1	12,41	2,62
2007	57,0	11,33	155,1	15,66	2,72
2008	61,5	7,89	173,3	11,73	2,82
2009	62,2	1,14	180,5	4,15	2,90
2010	61,2	-1,61	181,2	0,39	2,96

Źródło: dane z Ministerstwa Transportu, Gospodarki Morskiej i Budownictwa

Liczebność firm i pojazdów w transporcie krajowym (tablica 6) charakteryzuje się znaczącą przewagą w porównaniu z odpowiednimi wielkościami dla transportu międzynarodowego. I tak już w 2004 roku liczba firm w samochodowym transporcie krajowym tj. 41,4 tys. była ponad 4-krotnie wyższa niż w transporcie międzynarodowym, a w 2010 – 2,5-krotnie. Przyrost firm w tym okresie w transporcie krajowym wynosił około 20 tys., a w międzynarodowym około 15 tys. Przyrost pojazdów wynosił odpowiednio około 61 tys. i 146 tys. co oznacza znaczącą dynamikę w transporcie międzynarodowym. Na tę różnicę wzrostu wpływa przeciętna liczba pojazdów w firmie, która w transporcie krajowym zwiększyła się nieznacznie i w 2010 roku wynosiła średnio około 3 pojazdy, gdy w transporcie międzynarodowym 5,6 pojazdów.

Należy zauważyć, że w liczbie licencji ogółem znajdują się również te, które obejmują działalność gospodarczą związaną z pośrednictwem przy przewozie rzeczy, czyli spedytorów. Sytuacja taka jest zgodna z zapisem ustawy o transporcie samochodowym (art. 4 pkt 3b – Dz. U. z 2005, Nr 180, poz. 1497), co utrudnia oddzielenie przewoźników bez pojazdów czyli czystych pośredników od liczby licencji związanej z faktycznym przemieszczaniem rzeczy. Ponadto, część firm wykonuje oba rodzaje działalności równolegle.

Licencje na międzynarodowy transport drogowy (wspólnotowy) uprawniają również do wykonywania przewozów w krajowym transporcie drogowym (art. 12 ust. 2a w/w ustawy). Oznacza to, że faktyczna liczba firm, realizujących przewozy krajowe (nie rzadko w trakcie przewozu z przekroczeniem terytorium RP) jest trudna do ustalenia.

Jako próbę oszacowania łącznej liczby wszystkich firm transportu zarobkowego rzeczy (krajowego i międzynarodowego, niezależnie od liczby zatrudnionych pracowników) – uwzględniając wydane przez ITS certyfikaty oraz na podstawie uzyskanych w GUS danych przyjęto, że na koniec 2010 roku funkcjonowało w Polsce (wg sekcji PKD, klasa 4941Z):

- 144 577 przedsiębiorstw ogółem
- z tego:
 - 24 721 przedsiębiorstw transportu międzynarodowego (dane BOTM),
 - 61 200 przedsiębiorstw transportu krajowego,
 - 58 656 przedsiębiorstw transportu zarobkowego z pojazdami do 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej (nie wymagających licencji).

W liczbie podmiotów ogółem znajdowało się 140 744 przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób, co stanowiło 97,3%. Ten udział procentowy jest niewiele niższy w odniesieniu do 2008 r., gdy wielkość ta stanowiła 97,4%. Oznacza to, że na rynku transportu samochodowego nastąpiła względna stagnacja z punktu widzenia wielkości zatrudnienia. Potwierdza to dynamiczny rozwój sektora MSP w polskim transporcie samochodowym. Nie wydaje się, aby ta tendencja była korzystna ze względu na racjonalizację kosztów transportu w sferze makroekonomicznej.

Na podstawie wiedzy autorów uznano, że w transporcie krajowym wszystkie firmy są na tyle małe, że zatrudniają do 9 osób, analogicznie jak firmy nie mające osobowości prawnej. Te dwie grupy stanowiły razem 119 856 podmiotów. Oznacza to, że w transporcie międzynarodowym liczba firm zatrudniających do 9 osób wynosiła 20 888 podmiotów, co stanowiło 98,2 % podmiotów w transporcie międzynarodowym o liczbie pojazdów 1, 2-4 oraz 5-10 (razem było w tych grupach 21 270 firm).

3. WNIOSKI

Oceniając stan polskiego transportu samochodowego z punktu widzenia jego liczby i struktury należy stwierdzić, że jest on generalnie dobrze przygotowany do efektywnej realizacji współczesnych łańcuchów dostaw. Wyraźnie należy stwierdzić, że głównie chodzi o to, że polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego (operatorzy logistyczni) aktywnie, nie tylko realizują zgłaszane potrzeby przewozowe ale także kształtują europejskie systemy logistyczne i współpracują na zasadach partnerskich z innymi dużymi operatorami logistycznymi. Polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego współpracują także bezpośrednio z klientami europejskimi realizując przewozy kabotażowe na rynku Unii Europejskiej. Globalizacja powoduje powstawanie dużych i bardzo dużych przedsiębiorstw transportowych – a co za tym idzie, znaczących operatorów logistycznych co również uwidacznia się, choć powoli, na polskim rynku transportowym. Stąd też zaprezentowany materiał empiryczny obrazuje zdolność tej gałęzi do efektywnego zaspokajania

wszelkich potrzeb zarówno klientów jak i operatorów logistycznych na współczesnym rynku usług logistycznych. Ponadto, prezentując strukturę transportu samochodowego według województw wskazano na zróżnicowanie potencjału tej gałęzi w układzie przestrzennym co jest ważnym sygnałem dla klientów zamierzających lokować produkcję w Polsce i korzystać z usług polskiego transportu samochodowego.

4. BIBLIOGRAFIA

[1] „Transport – wyniki działalności” w latach 2000-2009, GUS, Warszawa