

Aleksandra Koźlak  
Uniwersytet Gdański

## Znaczenie usług transportowych w bilansie płatniczym Polski na tle tendencji w międzynarodowej wymianie handlowej

Ze względu na wzrost znaczenia usług w gospodarce podjęto się zbadania wielkości i struktury światowych obrotów usługami oraz ich udziału w bilansie płatniczym Polski. Szczególną uwagę zwrócono na eksport i import usług transportowych. Celem artykułu było wykazanie znaczenia usług transportowych w polskim handlu zagranicznym. Aby go osiągnąć, przeprowadzono analizę danych statystycznych dotyczących handlu światowego oraz statystyk polskiego bilansu płatniczego. Poza tym posłużono się metodami opisowymi (analiza literatury przedmiotu) oraz ogólnymi metodami badawczymi i zasadami racjonalnego rozumowania. Przeprowadzone badania pozwoliły na stwierdzenie, iż zarówno w handlu światowym, jak i w polskim handlu zagranicznym wzrasta udział obrotów usługami, przy czym udział usług w obrotach polskiego handlu zagranicznego jest o kilka punktów procentowych niższy niż średnio na świecie. Wykazano również, iż w przeciwieństwie do tendencji w handlu światowym, w Polsce następuje wzrost eksportu i importu usług transportowych. Bilans usług transportowych w polskim bilansie płatniczym jest dodatni, przy czym w największym stopniu przyczynia się do tego nadwyżka eksportu nad importem usług transportu samochodowego. Świadczy to o wysokiej konkurencyjności polskiego transportu samochodowego.

Słowa kluczowe: bilans płatniczy, handel światowy, handel zagraniczny Polski, międzynarodowy handel usługami, usługi transportowe

Klasyfikacja JEL: F10, F19, F40, F60

### Importance of transport services in the Polish balance of payments against the background of trends in international trade

The paper examines the size and structure of global trade in services and their share in Poland's balance of payments. Particular attention was paid to export and import of transport services. The main purpose of the paper was to prove the importance of transport services in Polish foreign trade. Statistical data on Polish and world trade were analysed to achieve this goal. In addition, descriptive methods (analysis of literature) as well as general research methods and principles of scientific reasoning were used. The conducted research allowed to state that both in world trade and in Polish foreign trade the share of services increases, while the share of services in the Polish foreign trade turnover is by a few percent lower than the world average. It was also indicated that, in contrast to the trends in world trade, there was an increase in export and import of transport

services in Poland. The balance of transport services in the Polish balance of payments is positive. The surplus of export over the import of road transport services constitutes a major contribution to the good result. This proves that Polish road transport is highly competitive.

Keywords: balance of international payments, world trade, foreign trade of Poland, international trade in services, transport services

JEL classification: F10, F19, F40, F60

## Wprowadzenie

Handel międzynarodowy odgrywa istotną rolę w nowoczesnej gospodarce światowej. Procesy globalizacyjne przyspieszyły zmiany w rozmieszczeniu produkcji pomiędzy krajami i kontynentami, a także doprowadziły do alokacji inwestycji finansowych, co spowodowało intensyfikację międzynarodowej współpracy gospodarczej. Z punktu widzenia poszczególnych krajów handel zagraniczny przyczynia się do wzrostu PKB, wpływa na jego strukturę, prowadzi do specjalizacji produkcji, umożliwia i ułatwia postęp technologiczny. Pozwala też osiągać korzyści dzięki konkurencji i zwiększeniu wydajności, prowadząc w rezultacie do wzrostu jakości produktów i usług oraz zmniejszenia kosztów produkcji [Jaszczyński, 2016].

Procesowi globalizacji towarzyszą zmiany w sieciach komunikacyjnych, systemach transportowych, strukturach organizacyjnych przedsiębiorstw i systemach wartości, a także zmniejszanie się roli państwa w gospodarce. Rozwój ilościowy i jakościowy systemu transportowego oraz wdrażanie nowoczesnych rozwiązań w zintegrowanych łańcuchach dostaw istotnie sprzyja globalizacji powiązań gospodarczych. Sprawny transport stanowi podstawowy warunek realizacji międzynarodowych przepływów towarowych i usługi transportowe również są przedmiotem wymiany międzynarodowej.

Na tle tendencji światowych w wymianie usług przeprowadzono analizę wielkości i salda obrotu usługami transportowymi w polskim bilansie płatniczym i zmian zachodzących w tym zakresie. Celem artykułu jest określenie znaczenia usług transportowych w polskim handlu zagranicznym, w tym w ujęciu gałęziowym.

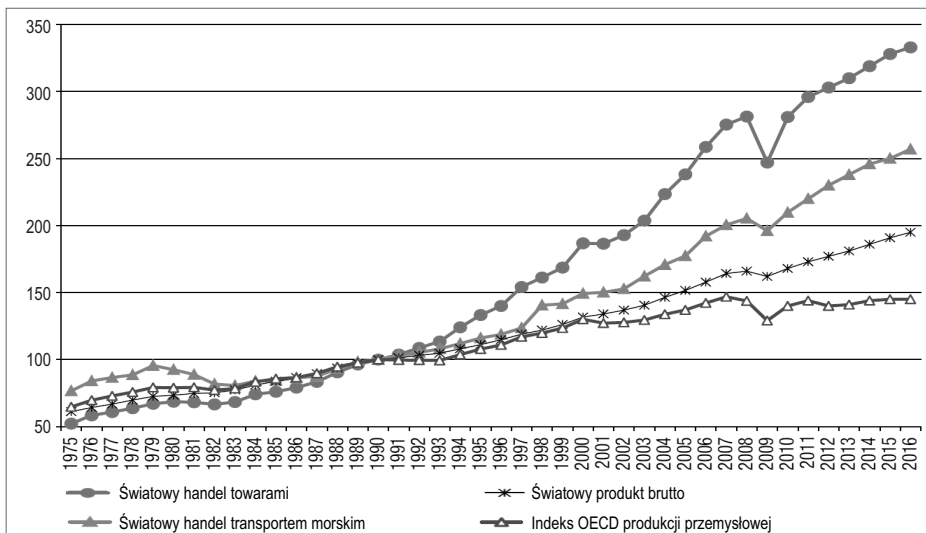
### 1. Zmiany wielkości i struktury międzynarodowej wymiany handlowej

Charakterystyczną cechą współczesnej gospodarki światowej jest przepływ czynników produkcji między krajami i znoszenie ograniczeń w handlu międzynarodowym (eliminowanie barier taryfowych i pozataryfowych). Do liberalizacji

handlu międzynarodowego przyczyniły się działania Światowej Organizacji Handlu (WTO) oraz znoszenie restrykcji w obrotach handlowych w ramach ugrupowań integracyjnych. Ułatwiało to dostęp do rynków innych państw i sprzyjało wzrostowi przepływów międzynarodowych towarów i usług. Wśród podstawowych czynników wpływających na rozwój handlu międzynarodowego należy wymienić również postęp technologiczny. Szybki rozwój technologii, jaki miał miejsce w przemyśle przetwórczym, transporcie, telekomunikacji i informatyce, istotnie wpłynął na zwiększenie skali wymiany międzynarodowej [Rogaczewski, 2017].

Analizując wielkość międzynarodowych przepływów towarów, można zauważyć, iż na przestrzeni lat 1970–2016 dynamika handlu międzynarodowego była znacznie wyższa niż przyrost światowego produktu brutto. W okresie tym wielkość światowego eksportu towarów wzrosła ponad 50-krotnie, podczas gdy światowy produkt brutto wzrósł tylko 22-krotnie [UNCTADSTAT, 2018]. Trzema największymi światowymi partnerami w handlu międzynarodowym są UE-28, Chiny i Stany Zjednoczone. Wśród państw członkowskich Unii Europejskiej zdecydowanie największy udział w handlu zewnętrznym miały Niemcy. W 2016 r. w wywozie towarów z UE-28 do państw trzecich wyniósł on 28,7 %, a w przywozie 18,8% [EUROSTAT, 2017a].

Na rysunku 1 przedstawiono relatywne zmiany w światowym produkcie brutto, produkcji przemysłowej, handlu światowym i handlu morskim. Od ok. 2000 r.



Rysunek 1. Dynamika zmian wolumenu światowego handlu na tle zmian światowego PKB (1990 = 100)

Źródło: [UNCTAD, 2017].

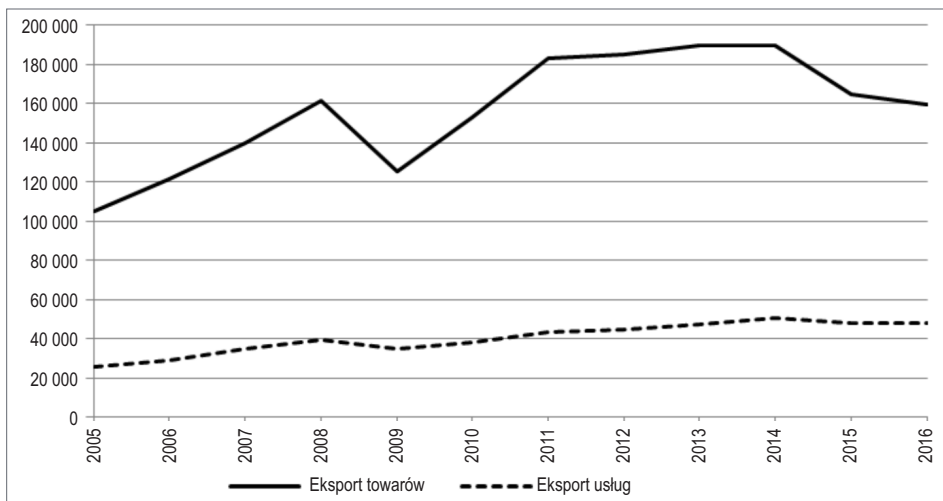
obroty handlu światowego i handlu morskiego wzrastały w szybszym tempie niż gospodarka światowa, ale też w 2009 r. zanotowały większy spadek. Globalny eksport spadł w 2009 r. (w relacji do roku wcześniejszego) o 12% w ujęciu wolumenu, a w ujęciu wartościowym o 23%. Wysoki spadek wolumenu handlu światowego był większy niż przewidywała większość ekonomistów. Spadek produkcji spowodował zmniejszenie obrotów handlowych i w konsekwencji zapotrzebowanie na usługi transportu morskiego. Jednakże już w 2010 r. straty zostały odrobione [WTO, 2011]. W kolejnych latach wolumen handlu światowego wzrastał w szybkim tempie, ale od 2015 r. obniżała się wartość obrotów handlowych, co ilustrują dane przedstawione na rysunku 2.

Wraz z dynamicznym wzrostem wielkości międzynarodowej wymiany towarowej doszło do istotnych zmian w strukturze towarowej i geograficznej. W handlu międzynarodowym często spotykana jest specjalizacja poszczególnych państw w produkcji określonych dóbr i usług. Kraje dysponujące rozwiniętym przemysłem specjalizują się w eksporcie dóbr wysokoprzetworzonych, o znacznej wartości dodanej (np. Stany Zjednoczone, kraje UE-15, Japonia, Chiny). Wiele krajów słabiej rozwiniętych opiera swój rozwój na wydobywaniu posiadanych bogactw naturalnych lub na prowadzeniu intensywnych upraw rolnych, gdy pozwalają na to warunki naturalne (np. wiele krajów afrykańskich, słabiej rozwinięte kraje azjatyckie). Od pewnego czasu obserwuje się zjawisko przenoszenia produkcji z krajów wysokorozwiniętych o wysokich kosztach pracy do krajów rozwijających się, gdzie koszty pracy są dużo niższe. W krajach o korzystnych warunkach działalności gospodarczej powstają przedsiębiorstwa z udziałem kapitału zagranicznego oraz filie koncernów międzynarodowych. Wymaga to utworzenia sieci kanałów dystrybucji, którymi wyprodukowane dobra wysyłane są do krajów ich konsumpcji. W efekcie tworzą się skomplikowane powiązania wewnątrz przedsiębiorstw międzynarodowych, które wymagają dodatkowych usług zewnętrznych, w tym sprawnego i efektywnego transportu [Nowosielski, 2011].

Kolejnym trendem w światowej wymianie handlowej jest spadek znaczenia tradycyjnej wymiany o charakterze międzygałęziowym i zwiększanie się udziału wymiany wewnątrzgałęziowej. Handel wewnątrzgałęziowy polega na jednoczesnym imporcie i eksporcie produktów i ich części składowych pochodzących z tej samej gałęzi, dokonywanym przez dany kraj lub grupę krajów [Rynarzewski, 2004, s. 101]. Przedmiotem handlu między partnerami są zatem towary będące bliskimi substytutami w sferze produkcji, konsumpcji lub w obu tych sferach łącznie i są to przemysłowe towary przetworzone. Skutkiem rozwoju handlu wewnątrzgałęziowego jest pogłębienie powiązań gospodarczych między partnerami i przebudowa międzynarodowego podziału pracy [Pawlas, 2017]. Szczególnie wysoki przyrost wymiany wewnątrzgałęziowej miał miejsce w latach dziewięćdziesiątych XX w., a także w początkach XXI w. [Brühlhart, 2009].

Zachodzące od połowy lat dziewięćdziesiątych XX w. zmiany w geograficznej strukturze handlu międzynarodowego polegały przede wszystkim na systematycznym spadku udziału krajów wysoko rozwiniętych gospodarczo i wzroście udziału krajów rozwijających się, szczególnie Chin, które obecnie są jednym z głównych partnerów handlowych na świecie.

W ostatnich dekadach we współczesnej gospodarce światowej znacznie wzrosła rola usług. Stały wzrost udziału usług w tworzeniu produktu krajowego brutto, zatrudnieniu oraz handlu jest jednym z najistotniejszych trendów rozwojowych zarówno w krajach rozwiniętych, jak i rozwijających się. Najszybciej wzrastają obroty handlowe usługami umożliwiającymi funkcjonowanie globalnych łańcuchów wartości, takimi jak usługi: komunikacyjne, finansowe, komputerowe i informacyjne oraz pozostałe usługi biznesowe [Rudnicka, 2013]. Spostrzeżenie to dotyczy również międzynarodowej wymiany usług (rys. 2).

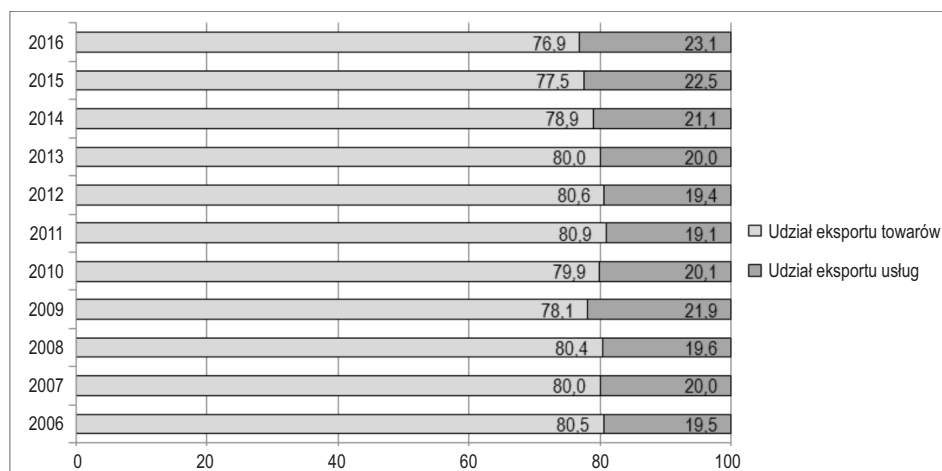


Rysunek 2. Eksport towarów i usług w handlu światowym w latach 2005–2016 (w mld USD, w cenach bieżących)

Źródło: [WTO, 2018].

Na rysunku 2 przedstawiono wielkość eksportu towarów i usług rynkowych w latach 2005–2016. Stosunkowo krótki okres ujęty w tej analizie wynika ze zmiany metodologii klasyfikacji usług, w związku z czym zaprezentowanie danych z lat wcześniejszych nie byłoby metodologicznie poprawne. Z danych wynika, że w latach 2015–2016 zanotowano zarówno spadek wartości eksportowanych towarów, jak i usług, ale spadek eksportu usług nie był tak duży jak towarów i w 2016 r. utrzymał się na podobnym poziomie. Nie dotyczyło to jednak usług transportowych, gdyż w ich przypadku wartość eksportu nadal się obniżała. Na rysunku 3

została pokazana struktura światowego eksportu w podziale na obroty towarami i usługami rynkowymi.



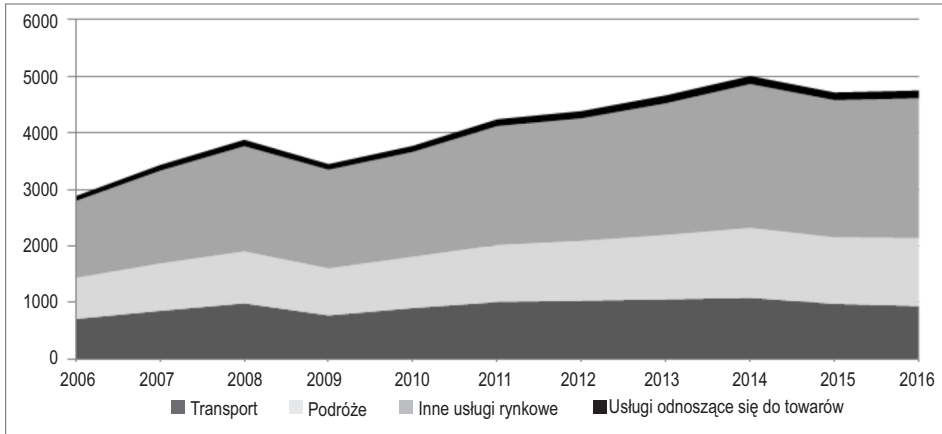
Rysunek 3. Rys. Struktura światowego eksportu w podziale na obroty towarami i usługami (w %)

Źródło Opracowanie własne na podstawie: [WTO, 2018].

W strukturze światowego eksportu dominuje eksport towarów. W 2016 r. jego udział wyniósł 76,9%, warto jednak zauważyć, że systematycznie wzrasta udział usług. O ile w 2005 r. udział eksportu usług pozostawał na poziomie poniżej 20%, to w latach 2006–2016 zwiększył się on o 3,6%, osiągając wielkość 23,1%. Z kolei udział importu usług w imporcie światowym w tym okresie wahał się w przedziale 18,3–22,4%, przy czym dopiero od 2011 r. występuje stała tendencja jego wzrostu.

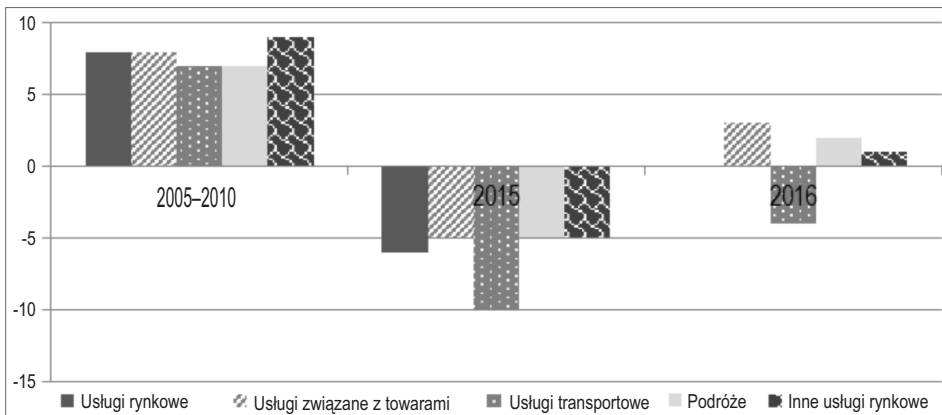
W latach 2006–2016 zwiększyła się wartość usług będących przedmiotem handlu międzynarodowego, mimo spadku w latach 2009 i 2014. Największy udział w handlu międzynarodowym mają podróże i usługi transportowe. W eksporcie usług w 2016 r. wyniósł on odpowiednio 25,1% oraz 17,7%. Pozostałe rodzaje usług mają znacznie mniejszy udział w wymianie międzynarodowej i z tego względu często są agregowane w jedną grupę jako „inne usługi rynkowe”. Stanowią one ponad połowę handlu światowego usługami (rys. 4).

Z danych WTO wynika, że usługi transportowe tracą na znaczeniu w handlu międzynarodowym, gdyż ich udział zmniejszył się w badanym okresie o 4,7% [WTO, 2018], a spadek wartości sprzedaży był największy ze wszystkich rodzajów usług (rys. 5). Mimo że w 2016 r. wartość innych rodzajów usług będących przedmiotem handlu międzynarodowego wzrosła, wartość usług transportowych nadal się obniżała.



Rysunek 4. Wielkość handlu światowego usługami według rodzaju usług (w mld USD, w cenach bieżących)

Źródło: [WTO, 2018].



Rysunek 5. Dynamika zmian wartości eksportu usług w handlu światowym

Źródło: [WTO, 2018].

## 2. Bilans płatniczy Polski

Bilans płatniczy to statystyczne zestawienie wartości wszystkich transakcji gospodarczych, które miały miejsce między rezydentami danego kraju a nierezydentami (zagranicą) w danym okresie. Pokazuje poziom i strukturę obrotów płatniczych z zagranicą, odzwierciedlając powiązania gospodarki krajowej z gospo-

darką światową oraz stopień otwarcia gospodarki. Do podstawowych części bilansu płatniczego należą: rachunek obrotów bieżących obejmujący wymianę towarów i usług (import, eksport), dochody majątkowe i przekazy pieniężne, rachunek obrotów kapitałowych (przepływy inwestycji bezpośrednich osób i firm prywatnych oraz przepływy pieniężne) i rachunek zmian rezerw rządowych [NBP, 2018a].

Postępujące procesy globalizacyjne w sferze gospodarczej wywierają istotny wpływ na statystyki polskiego bilansu płatniczego. Obroty z zagranicą mają coraz większy udział w PKB i w coraz większym stopniu decydują o kierunkach polityki gospodarczej. Od kilku lat sytuację płatniczą Polski można uznać za stabilną, o czym świadczy systematycznie obniżający się deficyt rachunku bieżącego, który w 2016 r. wyniósł tylko 5,38 mld PLN (był o ok. połowę mniejszy niż w 2015 r., czterokrotnie mniejszy niż w 2013 r. i jedenastokrotnie mniejszy niż w 2012 r.) [NBP, 2018c]. Natomiast począwszy od 2015 r., zanotowano nadwyżkę w płatnościach wynikających z eksportu i importu towarów. Wcześniej, w pierwszych latach po wejściu do Unii Europejskiej, ujemne saldo obrotów towarowych wzrastało w szybkim tempie ze względu na większą dynamikę wzrostu importu niż eksportu polskich towarów. Występowanie deficytu w rachunku bieżącym oraz strukturalny import kapitału netto są charakterystyczne dla grupy krajów rozwijających się, do których zaliczała się Polska.

Zupełnie inaczej kształtowała się sytuacja w obrocie międzynarodowym usługami, gdyż przez wszystkie lata 2004–2016 saldo wymiany było dodatnie, z tendencją rosnącą (tab. 1). Warto zauważyć, iż w tym okresie udział eksportu usług w łącznej wartości eksportu towarów i usług zwiększył się z 17,2% do 20,2%, natomiast udział importu usług pozostawał na stabilnym poziomie 14–15%<sup>1</sup>. Udział eksportu usług w polskim handlu zagranicznym jest jednak o kilka punktów procentowych niższy niż tendencje ogólnoswiatowe. Usługi w bilansie płatniczym obejmują transport wraz z jego ubezpieczeniem, podróże zagraniczne, czyli wydatki cudzoziemców odwiedzających Polskę i Polaków wyjeżdżających za granicę, oraz pozostałe usługi (telekomunikacyjne, budowlane, finansowe, informacyjne, informatycznych itp.). Głównymi partnerami Polski w handlu usługami są Niemcy, Wielka Brytania i Szwajcaria [GUS, 2011–2017].

Transport bierze aktywny udział w międzynarodowej wymianie handlowej i w związku z tym również usługi transportowe i pomocnicze na rzecz transportu są przedmiotem eksportu i importu. Z eksportem polskich usług transportowych mamy do czynienia, gdy [Kozłak, 2010]:

- przewozy eksportowanych lub importowanych towarów są dokonywane przez polskiego przewoźnika własnym taborem, bez względu na to, czy usługa transportowa jest sprzedawana wraz z eksportowanym towarem (gdy gestię

<sup>1</sup> Obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 1.



transportową posiada eksporter), czy też jest to niezależna transakcja sprzedaży usługi transportowej importerowi towaru, mającemu gestię transportową;

- przewoźnik polski wykonuje przewóz ładunków obcych między dwoma innymi krajami (tzw. przewozy *cross trade*);
- przewoźnik polski wykonuje przewóz ładunków na terytorium innego kraju na rzecz jego obrotu wewnętrznego (przewozy kabotażowe);
- zagraniczny przewoźnik przejeżdża tranzytem przez Polskę lub przez polskie porty morskie (na obszarze Polski nie znajduje się ani początkowy, ani końcowy punkt transportowy).

Tabela 1. Obroty towarowe i usługowe polskiego handlu zagranicznego (w mln PLN)

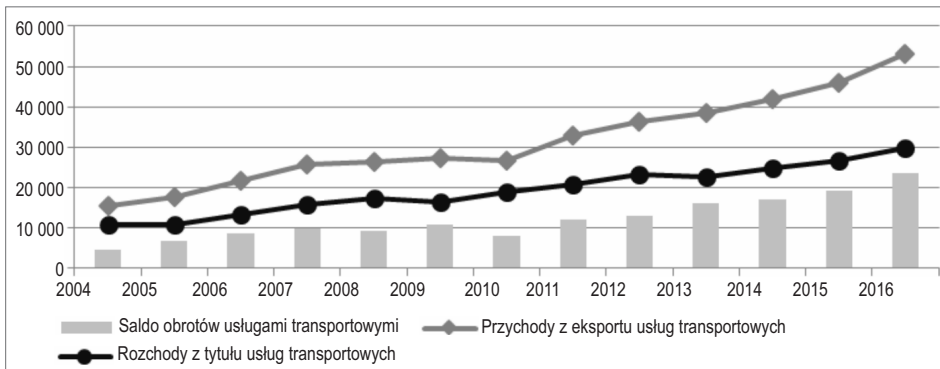
Rok	Saldo obrotów towarowych	Eksport	Import	Saldo obrotów usługami	Przychody	Rozchody
2004	-30 233	264 491	294 724	6 173	55 058	48 885
2005	-17 962	284 034	301 996	7 944	58 873	50 929
2006	-30 662	334 951	365 613	7 902	69 871	61 969
2007	-62 172	370 913	433 085	20 119	87 290	67 171
2008	-82 538	395 358	477 896	17 983	91 458	73 475
2009	-33 187	412 569	445 756	21 715	97 126	75 411
2010	-43 677	471 664	515 341	13 174	106 867	93 693
2011	-54 790	545 586	600 376	21 073	121 189	100 116
2012	-34 128	590 045	624 173	25 145	133 621	108 476
2013	-1 345	625 870	627 215	32 070	141 032	108 962
2014	-13 634	663 891	677 525	37 922	153 753	115 831
2015	9 326	720 238	710 912	45 610	170 112	124 502
2016	12 834	774 178	761 344	61 428	196 430	135 002

Źródło: [NBP, 2018c].

Każdy kraj w mniejszym bądź większym stopniu korzysta z importu usług transportowych. Wiąże się to z koniecznością tranzytu przez terytorium innych państw oraz korzystania z usług przewoźników wybranych przez partnera handlowego, gdy posiada on gestię transportową. Poza usługami przewozowymi przedmiotem eksportu i importu mogą być różne usługi pomocnicze: ubezpieczeniowe, spedycyjne, przeładunkowe, składowania lub usługi świadczone na rzecz obcych środków transportu (np. usługi remontowe, związane z holowaniem, pilotażem, zaopatrzeniem w paliwo, części zamienne itp.).

Transakcje z tytułu dostarczenia i nabycia usług transportowych są ewidencjonowane na rachunku obrotów bieżących w części dotyczącej obrotu usługami.

Udział eksportu usług transportowych w usługach ogółem wyniósł 26,8% w 2016 r., a w latach wcześniejszych wahał się w przedziale 26–30%. Natomiast udział importu usług transportowych w imporcie usług ogółem kształtował się na nieco niższym poziomie niż udział eksportu i w latach 2010–2016 było to 20–22% [GUS, 2011–2017]. Liczby te świadczą o dużym wpływie międzynarodowego obrotu usługami transportowymi na bilans płatniczy usług. Na rysunku 6 przedstawiono zmiany w wysokości przychodów i rozchodów wynikających z międzynarodowego obrotu usługami transportowymi w latach 2004–2016.



Rysunek 6. Wartość eksportu i importu usług transportowych oraz ich saldo (w mln PLN)  
Źródło: [NBP, 2018b].

Saldo bilansu usług transportowych w Polsce jest dodatnie, co oznacza, że eksport tych usług przewyższa ich import. Dodatnie saldo usług transportowych i podróży zagranicznych decyduje o tym, że bilans wszystkich usług również jest dodatni. Zarówno przychody z tytułu eksportu usług transportowych, jak i rozchody wynikające z ich eksportu wykazywały w latach 2004–2016 tendencję rosnącą, przy czym warto zauważyć, iż wzrost przychodów charakteryzował się większą dynamiką, co w rezultacie spowodowało systematyczną poprawę salda bilansu usług transportowych.

W dalszej kolejności warto przeprowadzić analizę udziału poszczególnych gałęzi transportu w eksporcie i imporcie usług transportowych oraz ich wpływu na bilans płatniczy Polski. Szczegółowe dane dotyczące wartości dostarczonych i nabytych usług transportowych przez gałęzie transportu zawiera tabela 2.

Wśród przychodów z eksportu usług transportowych najbardziej znaczącą pozycję stanowią wpływy z transportu samochodowego (ponad 60%), pozostałych usług wspomagających transport i transportu lotniczego. Równocześnie są to gałęzie transportu, które rozwijają się w Polsce najszybciej. W rozchodach z tytułu importu usług transportowych również transport samochodowy ma największy

Tabela 2. Wielkość eksportu i importu usług transportowych w Polsce w latach 2011–2016 (w mln PLN)

Rok	Ogółem transport*	Transport morski	Transport lotniczy	Transport kolejowy	Transport samochodowy	Transport wodny śródlądowy	Transport rurociągowy i przesyłowy	Pozostałe usługi wspomagające transport
Usługi transportowe dostarczone (eksport usług)								
2010	26 516	1 084	2 779	1 121	16 020	108	2 131	3 273
2011	32 413	1 300	3 840	1 192	19 833	96	2 237	3 915
2012	36 367	1 486	4 509	1 399	21 545	119	2 431	4 878
2013	39 230	1 555	5 675	1 475	23 693	130	1 338	5 364
2014	41 607	1 766	4 639	1 365	25 934	109	1 471	6 323
2015	44 830	1 723	4 735	1 352	28 389	83	1 709	6 839
2016	52 622	1 829	6 188	1 456	32 177	87	1 573	9 312
Usługi transportowe nabyte (import usług)								
2010	18 552	3 324	2 696	1 313	8 751	118	985	1 365
2011	20 324	3 322	2 983	1 315	10 146	78	824	1 656
2012	22 949	3 841	3 186	1 552	11 002	128	1 313	1 927
2013	22 069	3 864	3 015	1 431	11 249	127	b.d.	2 383
2014	24 469	4 221	4 180	1 422	11 662	99	65	2 820
2015	26 054	4 470	4 538	1 509	12 414	90	66	2 967
2016	29 104	4 703	5 767	1 597	13 812	69	40	3 116
Saldo bilansu płatniczego usług transportowych								
2010	7 964	-2 240	83	-192	7 269	-10	1 146	1 908
2011	12 089	-2 022	857	-123	9 687	18	1 413	2 259
2012	13 418	-2 355	1 323	-153	10 543	-9	1 118	2 951
2013	17 161	-2 309	2 660	44	12 444	3	b.d.	2 981
2014	17 138	-2 455	459	-57	14 272	10	1 406	3 503
2015	18 776	-2 747	197	-157	15 975	-7	1 643	3 872
2016	23 518	-2 874	421	-141	18 365	18	1 533	6 196

\* Bez usług kurierskich.

Źródło: [GUS, 2011–2017].

udział, z reguły nie przekracza on jednak 50%. Kolejnymi dwiema gałęziami transportu pod względem importu usług transportowych są transport lotniczy i morski. Zarówno w eksporcie usług transportowych, jak i imporcie niewielką rolę odgrywa żegluga śródlądowa, co jest skutkiem niskiego poziomu rozwoju tej gałęzi transportu w Polsce i zdegradowanej infrastruktury dróg wodnych.

W 2016 r. saldo usług transportowych wyniosło 23 518 mln PLN i było prawie czterokrotnie wyższe niż w 2010 r. Przyczyniło się do tego głównie wysokie dodatnie saldo wymiany usług transportu samochodowego. Wysokie dodatnie saldo występuje również w pozostałych usługach wspomagających transport. Ujemne saldo wymiany usług występuje w transporcie morskim i kolejowym, przy czym najwyższe wartości można zauważyć w transporcie morskim i niestety wykazują one tendencję rosnącą.

## Podsumowanie

Analiza danych zaprezentowanych w pracy pozwoliła na sformułowanie kilku syntetycznych wniosków:

- w latach 1970–2016 dynamika handlu międzynarodowego była znacznie wyższa niż przyrost światowego produktu brutto i w wielu krajach to wzrost eksportu przyczynił się do wzrostu poziomu PKB;
- w strukturze światowego eksportu dominuje eksport towarów, z udziałem ok. 3/4, ale systematycznie wzrasta rola usług; w Polsce również znaczenie usług w handlu zagranicznym wzrasta, ale ich udział w obrotach jest o kilka punktów procentowych niższy;
- usługi transportowe tracą na znaczeniu w handlu światowym, o czym świadczy spadek obrotów usługami transportowymi i zmniejszenie się ich udziału w eksporcie usług o 4,7%; w Polsce tendencja jest odwrotna, tzn. wzrasta eksport i import usług transportowych;
- udział eksportu usług transportowych w usługach ogółem w Polsce jest o ponad 10% większy niż w skali ogólnoświatowej;
- w latach 2004–2016 saldo bilansu płatniczego w części dotyczącej wymiany międzynarodowej usług było w Polsce dodatnie, z tendencją rosnącą, co w pewnym stopniu zmniejszało negatywne skutki ujemnego salda wymiany towarowej; dopiero od 2015 r. notuje się dodatnie saldo bilansu również w obrotach towarami;
- systematycznie zwiększało się dodatnie saldo bilansu usług transportowych, do czego przyczyniał się głównie transport samochodowy i usługi pomocnicze na rzecz transportu.

Obserwacje te pozwalają stwierdzić, iż usługi transportowe wywierają istotny wpływ na kształtowanie się struktury i salda rachunku obrotów bieżących polskiego bilansu płatniczego. Wzrastający eksport usług transportowych, szczególnie transportu samochodowego, przyczynia się do uzyskiwania dodatniego salda bilansu płatniczego i może świadczyć o wykształceniu się specjalizacji eksportowej. Potwierdzają to inne badania przeprowadzone przez autorkę, które wykazały wysoką konkurencyjność polskich przewoźników drogowych na rynku europejskim, mających udział w przewozach międzynarodowych na poziomie 28,2% [EUROSTAT, 2017b].

### Bibliografia

- Brühlhart M., 2009, *An Account of Global Intra-industry Trade 1962–2006*, The World Economy, vol. 32, issue 3.
- EUROSTAT, 2017a, *Międzynarodowy handel towarami*, Statistics Explained, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International\\_trade\\_in\\_goods/pl](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/International_trade_in_goods/pl) [dostęp: 10.02.2018].
- EUROSTAT, 2017b, *Road freight transport by journey characteristics*, Statistics Explained, [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road\\_freight\\_transport\\_by\\_journey\\_characteristics](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Road_freight_transport_by_journey_characteristics) [dostęp: 22.02.2018].
- GUS, 2011–2017, *Roczniki statystyczne handlu zagranicznego*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Jaszczyński M., 2016, *Znaczenie handlu zagranicznego w rozwoju gospodarczym*, Zeszyty Naukowe PWSZ w Płocku, Nauki Ekonomiczne, t. 23.
- Koźlak A., 2010, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- NBP, 2018a, *Słownik*, <https://www.nbpportal.pl/slownik/pozycje-slownika/bilans-plateczny> [dostęp: 22.02.2018].
- NBP, 2018b, *Statystyka bilansu platecznego*, *Bilans plateczny – dane kwartalne*, [http://www.nbp.pl/statystyka/bilans\\_plateczny/bop\\_q\\_pln.xlsx](http://www.nbp.pl/statystyka/bilans_plateczny/bop_q_pln.xlsx) [dostęp: 22.02.2018].
- NBP, 2018c, *Statystyka bilansu platecznego*, *Bilans plateczny – dane roczne*, [http://www.nbp.pl/statystyka/bilans\\_plateczny/bop\\_y.xlsx](http://www.nbp.pl/statystyka/bilans_plateczny/bop_y.xlsx) [dostęp: 22.02.2018].
- Nowosielski T., 2011, *Funkcjonowanie transportu morskiego w warunkach globalizacji*, *Współczesna Gospodarka*, vol. 2, issue 1.
- Pawlas I., 2017, *Relacje handlowe Polski ze Stanami Zjednoczonymi w latach 2006–2015*, [w:] *Handel zagraniczny i biznes międzynarodowy we współczesnej gospodarce*, red. M. Maciejewski, K. Wach, Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie, Kraków.
- Rogaczewski R., 2017, *Wybrane aspekty handlu międzynarodowego na przykładzie Polski i Niemiec*, *Acta Universitatis Nicolai Copernici. Zarządzanie*, vol. 44, no. 2.
- Rudnicka M., 2013, *Globalne tendencje w handlu usługami*, *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, nr 315.
- Rynarzewski T. (red.), 2004, *Teoria handlu międzynarodowego a współczesna gospodarka światowa*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- UNCTAD, 2017, *Review of maritime transport 2017*, New York – Geneva.
- UNCTADSTAT, 2018, <http://unctadstat.unctad.org> [dostęp: 20.02.2018].

---

WTO, 2011, *International Trade Statistics 2011*, [https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/its2011\\_e/its11\\_toc\\_e.htm](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/its2011_e/its11_toc_e.htm) [dostęp: 20.02.2018].

WTO, 2018, *Statistics database*, <http://stat.wto.org/Home/WSDBHome.aspx?Language=E> [dostęp: 20.02.2018].

A. Kozlak (✉) [a.kozlak@ug.edu.pl](mailto:a.kozlak@ug.edu.pl)

Wydział Ekonomiczny, Uniwersytet Gdański, ul. Armii Krajowej 119/121,  
81-824 Sopot, Polska