

DARIUSZ ELIGIUSZ STASZCZAK

ZMIANY POZYCJI KRAJÓW UE W MIĘDZYNARODOWYM HANDLU MASZYNAMI I SPRZĘTEM TRANSPORTOWYM W LATACH 2005–2014

Streszczenie: Artykuł ten analizuje zmiany eksportu, importu i salda handlu maszynami i sprzętem transportowym krajów członkowskich Unii Europejskiej w latach 2005–2014. Autor wykazał dominującą pozycję Niemiec jako eksportera netto maszyn i sprzętu transportowego w badanym okresie. Ponadto najważniejszymi eksporterami netto maszyn i sprzętu transportowego w 2014 roku były: Włochy, Republika Czeska, Holandia, Słowacja, Węgry i Polska. Najważniejsza zmiana dotyczyła Polski, która była importerem netto w 2005 roku. Włochy utrzymały swoją pozycję, zaś pozostali eksporterzy netto uzyskali lepsze miejsca w 2014 roku. Wielka Brytania była najważniejszym importerem netto maszyn i sprzętu transportowego w latach 2005–2014. Natomiast Francja spadła z pozycji eksportera netto do importera netto. Jednak istnieje stosunkowo duże prawdopodobieństwo odzyskania francuskiej nadwyżki. Podkreślono duże udziały eksportu i importu maszyn i sprzętu transportowego w handlu towarowym krajów UE. Ponadto autor udowodnił większe znaczenie eksporterów netto niż importerów netto w unijnym handlu międzynarodowym maszynami i sprzętem transportowym.

Słowa kluczowe: Unia Europejska, handel międzynarodowy, maszyny i sprzęt transportowy.

1. CEL, METODA BADAWCZA, CHARAKTERYSTYKA PRZEDMIOTU ANALIZY, HIPOTEZA I PODSTAWA TEORETYCZNA

Celem pracy wykazanie wpływu eksporterów netto i importerów netto UE na kształtowanie się unijnego salda handlu maszynami i sprzętem transportowym. Przyjęto metodę badawczą analizy opisowej zmian pozycji unijnych eksporterów netto i importerów netto w międzynarodowym handlu maszynami i sprzętem transportowym, bazującej na danych statystycznych z Eurostatu. Praca ma charakter praktyczny, jednak rozważania można odnieść do niektórych, wskazanych poniżej teorii wymiany międzynarodowej. Temat został wybrany z powodu dużego znaczenia maszyn i sprzętu transportowego dla obrotów wielu krajów UE.

Postawiono hipotezę badawczą, że eksporterzy netto posiadają większy wpływ na kształtowanie się unijnego salda handlu maszynami i sprzętem transportowym niż importerzy netto UE. Niewątpliwie bardzo ważne są korzyści, osiągnięte przez eksporterów netto i importerów netto, z przenoszenia postępu technicznego dzięki globalnej wymianie produktów należących do tych gałęzi gospodarki. Jednak saldo handlu zagranicznego także pozostaje ważne i to pomimo odejścia od teorii merkantylistycznych, domagających się gromadzenia możliwie największych ilości kruszców dzięki wymianie międzynarodowej. Obecnie w warunkach pieniądza oderwanego od wartości, istnieją tendencje do nadmiernego zadłużania się wielu krajów. Jednak taka polityka prowadzi do poważnych problemów gospodarczych, np. w Grecji i Hiszpanii¹.

Pieniądz jest miernikiem wartości, ale niedoskonałym ponieważ może odchylać się w górę i w dół od kosztów produkcji w zależności od wahań podaży i popytu. Pieniądz elektroniczny oraz w formie banknotów prawie nie posiada wartości, ponieważ nie jest towarem a jedynie symbolizuje określoną wartość (np. koszt produkcji banknotu o nominale 200 zł to tylko kilkadziesiąt groszy). Realną wartość posiadał tylko pieniądz będący jakąś formą towaru, np. pieniądz złoty lub srebrny. W takim przypadku zawarta w monecie masa złota lub srebra stanowiła realną wartość, do której dochodziły także koszty jej wybicia. Zatem zwiększenie ilości pieniądza wymagało wydobycia lub nabycia większej ilości złota lub srebra². W przypadku banknotów łatwo może dochodzić do zwiększenia ilości pieniądza w obiegu w stopniu większym niż wzrost produkcji, co powoduje inflację i często przyczynia się do spadku kursu danej waluty (choć inflacja jest tylko jednym z czynników wpływających na zmiany kursów walutowych). Dlatego USA w latach 1980-ych zadłużały się we własnej „silnej” walucie, czyli gdy kurs dolara amerykańskiego był wysoki, zaś spłacały długi w „słabej” walucie, czyli gdy kurs dolara był niski. W ten sposób przerzucono część kredytu na wierzycieli³.

Krajem silnie nastawionym proeksportowo była Japonia a ostatnio także inne kraje azjatyckie⁴. W Europie tego typu proeksportową gospodarkę mają zwłaszcza Niemcy. W przypadku teoretycznej interpretacji korzyści z handlu międzynarodowego, osiągniętych zwłaszcza w branży motoryzacyjnej, właściwa wydaje się teoria podobieństwa preferencji S. Lindera, która twierdzi, popyt na dany produkt jest

¹ D. E. Staszczak, *International Trade and Capital Flows as the Sources of the Nations Poverty or Richness*, Knowledge Globalization Conference, Boston, Massachusetts, Conference Proceedings, October 16–17, 2011, “Published Annually” 2012, Vol. 5, No. 1; Sawyer School of Business; Suffolk University, Boston, Massachusetts; Conference Papers: © Knowledge Globalization Institute, Boston, Massachusetts, USA, s. 146–165.

² Zob. D. E. Staszczak., *Global Instability of Currencies. Reasons and Perspectives according to the State- corporation Hegemonic Stability Theory*; “Revista de Economia Politica. Brazilian Journal of Political Economy” 2015, Vol. 35, No. 1 (138), s. 175–198.

³ Zob. D. E. Staszczak., *USA-UE. Wzajemne stosunki na tle zmian systemu światowego*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2001, s. 72–80.

⁴ J. Grabowiecki, *Japoński model gospodarczy jako wzorzec dla krajów Azji Południowo-Wschodniej*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2009, nr 4(44), s. 195–202.

zbliżony w krajach o podobnym poziomie rozwoju gospodarczego. Według tej teorii większe korzyści z wymiany międzynarodowej osiąga ten kraj, którego popyt na towary importowane jest mniejszy od popytu zagranicznego na jego towary, zatem uznaje także pozytywne znaczenie posiadania dodatniego salda handlu zagranicznego. Inną teorią wymiany międzynarodowej, pasującą do wyjaśniania korzyści z handlu maszynami i sprzętem transportowym jest teoria handlu wewnątrzgałęziowego H. G. Grubela i P. J. Lloyda, która koncentruje się na handlu podzespołami i częściami do produkcji, należącymi do tej samej gałęzi gospodarki. Dzięki temu takie same części wykorzystywane są do produkcji różnych wyrobów gotowych, w tym przypadku do różnych samochodów, co pozwala na produkcję wyrobów gotowych na wielką skalę i w efekcie na obniżenie ich kosztów⁵.

Specyficzną cechą przedmiotu badań jest fakt, że firmy z branży maszynowej i motoryzacyjnej należą do największych na świecie, zaś takie korporacje transnarodowe rozmieszczają zakłady produkcyjne w wielu krajach świata⁶. Państwa, które starają się przyciągnąć lub zatrzymać kapitał, zapewniają różne łądy instytucjonalno-prawne, obowiązujące na ich terytoriach, które są bardziej lub mniej korzystne dla biznesu⁷. W przypadku krajów słabo rozwiniętych podstawowym atutem jest zwykle tania robocizna, która jednak nie jest najważniejszym czynnikiem w przypadku dóbr wysoko zaawansowanych technologicznie. Bardzo ważne jest posiadanie przez dany kraj wykwalifikowanej kadry kierowniczej, charakteryzującej się zdolnościami przywódczymi⁸. W handlu maszynami i innym sprzętem producenci muszą uwzględnić potrzeby nabywców, dla których ważne są ceny z uwzględnieniem rabatów, koszty transportu i dostawy, koszty instalacyjne i podatki nakładane na te produkty w poszczególnych krajach⁹. Kraje, w których lokowana jest taka produkcja powinny charakteryzować się pewną stabilnością polityczną, a także powinny być atrakcyjne dla biznesu międzynarodowego pod względem ekonomicznym, np. posiadać odpowiednią infrastrukturę, wykwalifikowaną kadrę pracowniczą, wysoką siłę nabywczą ludności i przynajmniej nie odstraszać systemem podatkowy. Branżę tą wyróżnia także konieczność ponoszenia ogromnych kosztów na badania i rozwój oraz produkcja na masową skalę, co zwykle wyklucza konkurencję ze strony małych i średnich firm. Zatem jest to branża opanowana przez oligopol i nie jest wykluczone tworzenie tajnych porozumień cenowych, czyli karteli¹⁰. W efekcie konkurencja ce-

⁵ P. Bożyk, *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne. Teoria i polityka*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2008, s. 62–63.

⁶ D. E. Staszczak, *Globalizacja. Zbiorowa hegemonia mocarstw i korporacji transnarodowych a globalny marketing*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2007, s. 57.

⁷ J. Kleer, *Sektor publiczny w warunkach współczesnych*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2008, nr 4 (40), s. 19–36.

⁸ H. Wnorowski, *Rola przywództwa w organizacji*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2009, nr 4(44), s. 119–129.

⁹ L. Alfaro, F. Z. Ahmed, *The Price of Capital: Evidence from Trade Data*, Harvard Business School, “Working Paper” August 2009, nr 07–073, s. 1–34.

¹⁰ D. R. Kamerchen, R. B. McKenzie, C. Nardinelli, *Ekonomia*, [tłumaczenie pod red. P. Kuropatwiński], Wydawnictwo Fundacji Gospodarczej NSZZ Solidarność, Gdańsk 1992, s. 615–616.

nowa jest stosunkowo niska¹¹ lub w skrajnych przypadkach zostaje wyeliminowana, co odróżnia te gałęzie gospodarki od producentów rolnych, których jest wielu, a ponadto działają w warunkach koncentracji skupu i przetwórstwa, a następnie zbytu przetworzonych produktów przez wielkie korporacje¹². Z kolei korporacje transnarodowe z branży maszynowej i sprzętu transportowego posiadają własne lub podporządkowane sobie sieci sprzedaży i serwisu, zatem ich wpływ na ceny jest bardzo duży.

2. ZMIANY POZYCJI EKSPORTERÓW NETTO I IMPORTERÓW NETTO UE MASZYN I SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO W LATACH 2005–2014

W roku 2014 do eksporterów netto maszyn i sprzętu transportowego zaliczało się dwanaście krajów, które zajęły następujące miejsca: 1/ Niemcy, których saldo wynosiło 232,3 mld euro, 2/ Włochy z saldem 54,7 mld euro, 3/ Czechy posiadające saldo 22,4 mld euro, 4/ Holandia z saldem 18,9 mld euro, 5/ Słowacja 10,2 mld euro, 6/ Węgry 8,1 mld euro, 7/ Polska 6,2 mld euro, 8/ Austria 6,0 mld euro, 9/ Hiszpania 2,9 mld euro, 10 Szwecja 2,3 mld euro, 11/ Słowenia 1,9 mld euro i 12/ Rumunia 1,4 mld euro [tabela 1 i wykres 1].

Z kolei do importerów netto maszyn i sprzętu transportowego w 2014 roku zaliczało się piętnaście krajów, które zajęły kolejno następujące miejsca: 1/ Wielka Brytania, której saldo wynosiło -51,3 mld euro, 2/ Grecja -6,2 mld euro, 3/ Irlandia -5,0 mld euro, 4/ Belgia -4,4 mld euro, 5/ Portugalia -2,9 mld euro, 6/ Francja -2,5 mld euro, 7/Bułgaria -2,2 mld euro, 8/ Luksemburg -2.1 mld euro, 9/ Dania -1,4 mld euro, 10/ Litwa -1,4 mld euro, 11/ Łotwa -1,2 mld euro, 12/ Malta -0,9 mld euro, 13/ Estonia -0,9 mld euro, 14/ Finlandia -0,8 mld euro i 15/ Cypr -0,8 mld euro. Prawdopodobnie do importerów netto zalicza się także Chorwacja, dla której brakuje danych w bazie Eurostat za 2014 rok, ale w 2013 roku posiadała saldo wynoszące -1,5 mld euro [tabela 1 i wykres 1].

Cała Unia Europejska była eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego w 2014 roku i posiadała saldo wynoszące 257,1 mld euro [tabela 1 i wykres 1], pomimo większej liczby importerów netto niż eksporterów netto wśród krajów członkowskich. Wynikało to zwłaszcza z dużego dodatniego salda Niemiec, Włoch, Czech i Holandii oraz ze stosunkowo nieznaczących ujemnych sald krajów importerów netto, z wyjątkiem Wielkiej Brytanii, która zdecydowanie psuje unijną statystykę w tej branży.

¹¹ V. Singh, T. Zhu, *Pricing and Market Concentration in Oligopoly Markets*, "EconPapers Marketing Science" 2008, t. 27, nr 6, s. 1020–1035.

¹² A. Czyżewski, A. Matuszczak, *Potrzeba zmian w modelu rozwoju rolnictwa a finansowanie celów w budżecie rolnym Polski po 2005 roku*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2015, nr 218, s. 113–131.

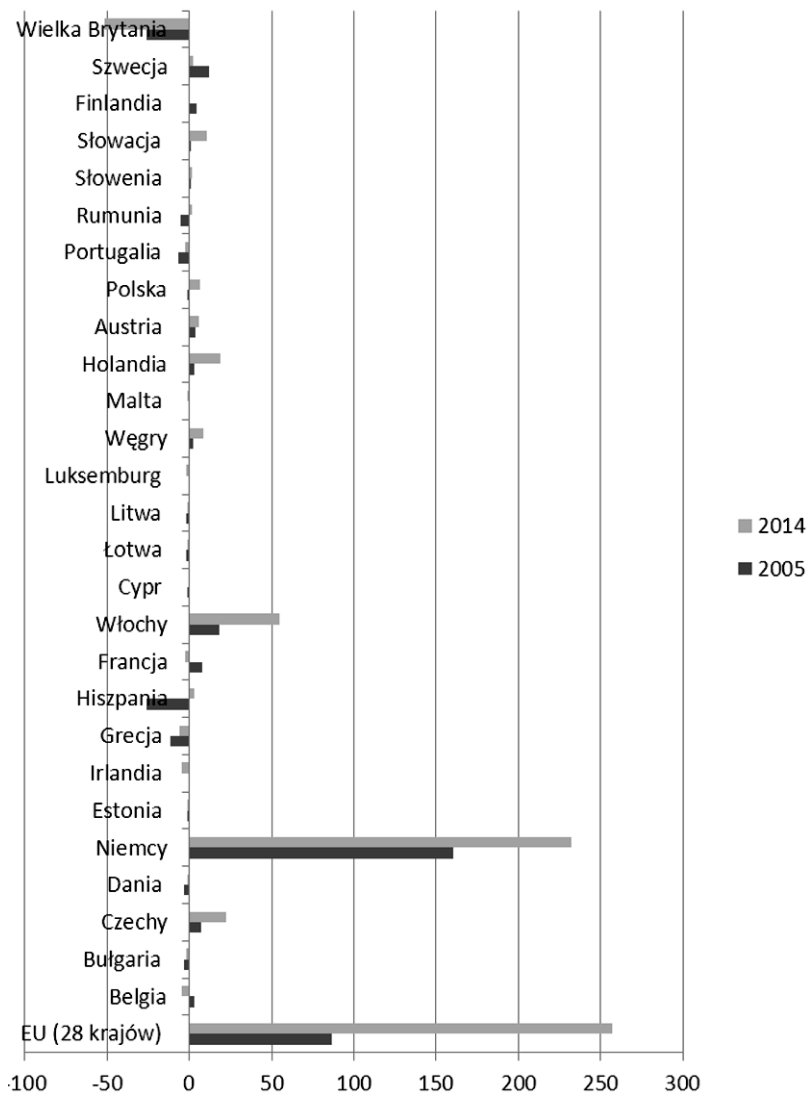
Tabela 1. Saldo handlu międzynarodowego maszynami i sprzętem transportowym (w miliardach euro – ceny bieżące)

| Kraj lata | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2005–2014 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| EU (28 krajów) | 86,4 | 93,3 | 117,1 | 145,1 | 106,4 | 124,0 | 203,2 | 258,4 | 274,1 | 257,1 | 1665,2 |
| Belgia | 2,6 | 2,0 | -1,5 | -4,3 | -4,8 | -6,4 | -6,2 | -4,4 | -3,7 | -4,4 | -31,1 |
| Bułgaria | -3,1 | -3,7 | -4,5 | -5,0 | -2,4 | -1,8 | -1,9 | -2,6 | -2,0 | -2,2 | -29,1 |
| Czechy | 7,1 | 9,5 | 11,3 | 13,8 | 12,2 | 13,2 | 18,3 | 20,7 | 21,3 | 22,3 | 149,7 |
| Dania | -3,1 | -5,0 | -5,2 | -4,1 | -2,9 | -1,7 | -0,4 | -1,8 | -1,6 | -1,4 | -27,2 |
| Niemcy | 160,7 | 170,0 | 196,1 | 199,4 | 139,6 | 168,9 | 202,2 | 223,7 | 224,2 | 232,3 | 1917,2 |
| Estonia | -1,2 | -1,7 | -1,7 | -1,0 | 0,1 | -0,3 | -0,6 | -1,1 | -1,0 | -0,9 | -9,5 |
| Irlandia | 0,0 | -0,7 | -2,2 | -1,7 | -0,9 | -2,0 | -2,3 | -2,5 | -2,2 | -5,0 | -19,5 |
| Grecja | -11,7 | -12,9 | -15,3 | -14,8 | -13,5 | -9,9 | -6,4 | -6,2 | -5,1 | -6,3 | -102,1 |
| Hiszpania | -25,9 | -28,7 | -32,4 | -24,4 | -5,1 | -6,8 | 2,0 | 6,0 | 10,2 | 2,9 | -102,3 |
| Francja | 7,7 | 7,5 | -1,6 | -3,3 | -7,9 | -5,7 | -11,0 | -2,3 | -2,4 | -2,5 | -21,5 |
| Chorwacja | -2,9 | -3,1 | -3,3 | -3,5 | -2,1 | -1,1 | -0,8 | -1,0 | -1,5 | : | -19,4 |
| Włochy | 18,0 | 23,6 | 31,5 | 36,0 | 24,8 | 18,4 | 31,0 | 47,2 | 52,9 | 54,7 | 338,4 |
| Cypr | -1,1 | -1,2 | -1,6 | -1,8 | -1,3 | -1,5 | -1,1 | -0,8 | -0,3 | -0,8 | -11,5 |
| Łotwa | -1,6 | -2,2 | -2,7 | -1,7 | -0,3 | -0,6 | -1,1 | -1,4 | -1,2 | -1,2 | -14,0 |
| Litwa | -1,7 | -2,3 | -3,2 | -2,6 | -0,5 | -0,7 | -1,3 | -1,1 | -1,4 | -1,4 | -16,1 |
| Luksemburg | -0,5 | -0,7 | -1,3 | -1,2 | 0,0 | -0,5 | -0,9 | -1,8 | -2,0 | -2,1 | -11,0 |
| Węgry | 2,6 | 5,3 | 6,6 | 8,2 | 8,2 | 9,7 | 11,3 | 8,9 | 8,0 | 8,2 | 77,0 |
| Malta | -0,2 | -0,2 | -0,1 | -0,2 | -0,4 | -0,5 | -0,4 | -0,2 | -0,5 | -0,9 | -3,6 |
| Holandia | 2,7 | 2,9 | 12,2 | 8,3 | 7,7 | 9,3 | 11,7 | 17,4 | 17,7 | 18,9 | 108,7 |
| Austria | 3,9 | 6,1 | 5,7 | 5,4 | 2,5 | 3,8 | 3,4 | 3,9 | 4,8 | 6,0 | 45,5 |
| Polska | -1,2 | -0,8 | -1,3 | -2,3 | 4,2 | 3,5 | 4,7 | 4,1 | 5,6 | 6,2 | 22,7 |
| Portugalia | -7,0 | -6,6 | -7,3 | -8,1 | -7,0 | -7,6 | -3,4 | -0,8 | -1,5 | -2,9 | -52,3 |
| Rumunia | -5,1 | -6,7 | -9,6 | -8,5 | -0,7 | -0,7 | -0,5 | -0,3 | 1,3 | 1,4 | -29,4 |
| Słowenia | 0,6 | 0,7 | 0,9 | 0,7 | 1,2 | 1,4 | 1,7 | 1,9 | 1,5 | 1,9 | 12,5 |
| Słowacja | 0,7 | 2,1 | 3,1 | 4,3 | 5,0 | 5,5 | 7,0 | 9,6 | 10,5 | 10,2 | 58,0 |
| Finlandia | 4,2 | 5,0 | 5,3 | 6,1 | 3,6 | 1,3 | -1,1 | -0,4 | -1,2 | -0,8 | 21,9 |
| Szwecja | 12,1 | 12,4 | 10,9 | 10,6 | 5,5 | 4,4 | 6,6 | 5,3 | 4,9 | 2,3 | 75,0 |
| Wielka Brytania | -26,0 | -13,6 | -50,1 | -38,6 | -31,3 | -45,6 | -33,4 | -36,7 | -39,6 | -51,4 | -366,2 |

Uwagi: dwukropek (:) oznacza brak danych; ostatnia kolumna oznacza zsumowane saldo za lata 2005–2014 – obliczenia własne; kolejność państw w tabeli przyjęta według kolejności w bazie Eurostat, czyli zgodnie z nazwami krajów w ich własnych językach, np. Cypr w języku greckim nazywa się Kypros a Finlandia w języku fińskim nazywa się Suomi.

Źródło: Eurostat 2016 – <http://ec.europa.eu/eurostat> [01.03.2016].

Rysunek 1. Saldo handlu międzynarodowego maszynami i sprzętem transportowym (w miliardach euro – ceny bieżące)



Uwaga: pominięto Chorwację z powodu braku danych za 2014 rok (na osi poziomej są miliardy euro)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Tabeli 1.

Natomiast w 2005 roku w UE było trzynastu eksporterów netto, którzy zajmowali kolejno następujące miejsca: 1 Niemcy, osiągające rekordowo wysokie saldo 160,7 mld euro, 2/ Włochy 18,0 mld euro, 3/ Szwecja 12,1 mld euro, 4/ Francja 7,6 mld euro, 5/ Czechy 7,1 mld euro, 6/ Finlandia 4,2 mld euro, 7/ Austria 3,9 mld euro, 8/ Holandia 2,6 mld euro, 9/ Belgia 2,6 mld euro, 10/ Węgry 2,6 mld euro, 11/ Słowacja 0,7 mld euro, 12/ Słowenia 0,6 mld euro i 13/ Luksemburg -0,5 mld euro [tabela 1 i wykres 1].

Z kolei w 2005 roku wśród krajów członkowskich dzisiejszej UE było piętnastu importerów netto (Bułgaria, Rumunia i Chorwacja nie należały wówczas do UE), którzy zajmowali kolejno następujące miejsca: 1/ Wielka Brytania z tradycyjnie najbardziej zaniżającym unijne statystyki saldem -26,0 mld euro, 2/ Hiszpania podobnie mocno zaniżająca statystykę UE saldem -25,9 mld euro, 3/ Grecja -11,7 mld euro, 4/ Portugalia -7,0 mld euro, 5/ Rumunia -5,1 mld euro, 6/ Bułgaria -3,1 mld euro, 7/ Dania -3,0 mld euro, 8/ Chorwacja -2,9 mld euro, 9/ Litwa -1,7 mld euro, 10/ Łotwa -1,6 mld euro, 11/ Polska -1,2 mld euro, 12/ Estonia -1,2 mld euro, 13/ Cypr -1,1 mld euro, 14/ Malta -0,2 mld euro i 15/ Irlandia z saldem minimalnie poniżej 0,0 mld euro [tabela 1 i wykres 1].

Ponadto cała Unia Europejska (z uwzględnieniem Bułgarii, Rumunii i Chorwacji, które wówczas nie należały do UE) była eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego w 2005 roku i posiadała saldo wynoszące 86,4 mld euro [tabela 1 i wykres 1], chociaż liczba importerów netto przewyższała liczbę eksporterów netto wśród krajów członkowskich. Wynikało to zwłaszcza z dużego dodatniego salda Niemiec, a także Włoch i Szwecji, podczas gdy unijne saldo zaniżały głównie: Wielka Brytania, Hiszpania i Grecja.

Z powyższej ilustracji wynika, że niemieckie dodatnie saldo maszynami i sprzętem transportowym poprawiało saldo całej UE w 2005 i 2014 roku, a także we wszystkich latach badanego okresu. Ponadto Niemcy utrzymywały dodatnie saldo w całym badanym okresie a jego tendencja była wzrostowa z wyjątkiem załamania do 139,6 mld euro w 2009 roku, czyli w okresie globalnej recesji. Pozytywna rola przypadła także Włochom, które także utrzymywały dodatnie saldo w całym badanym okresie, z wyjątkiem załamania podczas globalnej recesji [tabela 1]. Warto także podkreślić stabilną pozycję tych dwóch wiodących eksporterów netto w UE. Z kolei trzeci eksporter netto UE w 2014 roku, czyli Czechy, awansował z pozycji piątej, którą zajmował w 2005 roku. Natomiast czwarta w 2014 roku Holandia awansowała z pozycji ósmej z 2005 roku. Piąta Słowacja awansowała aż z jedenastego miejsca a szóste Węgry awansowały z pozycji dziesiątej. Natomiast Polska zajmująca pozycję siódmą wśród unijnych eksporterów netto w 2014 roku, awansowała z pozycji unijnego jedenastego importera netto w 2005 roku. Warto dodać, że do grona eksporterów netto maszyn i sprzętu transportowego, Polska dołączyła dopiero w 2009 roku, czyli w okresie globalnej recesji, osiągając saldo wynoszące 4,2 mld euro [tabela 1].

Ponadto z powyższej ilustracji wynika słaba pozycja Wielkiej Brytanii, która w latach 2005 i 2014 pozostawała pierwszym unijnym importerem netto maszyn i sprzętu transportowego. Brytyjskie ujemne saldo pozostawało na pierwszym miejscu w UE w całym badanym okresie z wyjątkiem 2006 roku, kiedy to niechlubne pierwsze miejsce zajęła Hiszpania osiągając saldo -28,7 mld euro, zaś Wielka Brytania z saldem -13,6 mld euro znalazła się na drugim miejscu wśród unijnych importerów netto [tabela 1]. Ponadto Hiszpania z drugiego importera netto w 2005 roku stała się dziewiątym eksporterem netto w 2014 roku. Z kolei drugi unijny importer netto w 2014 roku, czyli Grecja była trzecim importerem netto w 2005 roku, zaś trzeci unijny importer netto w 2014 roku, czyli Irlandia była ostatnim,

czyli piętnastym importerem netto w 2005 roku. Natomiast czwarty importer netto w 2005 roku, czyli Portugalia, spadła na pozycję szóstą w 2014 roku.

3. GŁÓWNI UNIJNI EKSPORTERZY NETTO I IMPORTERZY NETTO MASZYN I SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO NA PODSTAWIE ZSUMOWANEGO SALDA Z LAT 2005–2014

Oprócz analizy salda z początku i końca analizy, z uwzględnieniem trendów występujących w trakcie badanego okresu, istotne wydaje się wskazanie głównych eksporterów netto i importerów netto maszyn i sprzętu transportowego na podstawie zsumowanego salda z lat 2005–2014, w celu wykazania stosunkowo długookresowej korzystnej lub niekorzystnej sytuacji tych krajów w handlu międzynarodowym.

Unia Europejska pozostaje eksporterem netto według zsumowanego salda i osiągnęła 1665,2 mld euro, co potwierdziło hipotezę badawczą twierdzącą, że eksporterzy netto posiadają większy wpływ na kształtowanie się unijnego salda handlu maszynami i sprzętem transportowym niż importerzy netto UE, pomimo przeważającej liczby importerów netto.

Do głównych eksporterów według zsumowanego salda należą: 1/ Niemcy 1917,2 mld euro, 2/ Włochy 338,4 mld euro, 3/ Czechy 149,7 mld euro, 4/ Holandia 108,7 mld euro, 5/ Węgry 77,0 mld euro, 6/ Szwecja 75,0 mld euro i 7/ Słowacja 58,0 mld euro, 8/ Austria 45,5 mld euro i 9/ Polska 22,7 mld euro [tabela 1]. Niemcy i Włochy zajmują pozycję liderów według zsumowanego salda, podobnie jak w poszczególnych latach. Czechy i Holandia pozostają na odpowiednio trzecim i czwartym miejscu, czyli tym samym pozycjach, które posiadały w 2014 roku. Węgry, zajmujące piąte miejsce, w 2014 roku zajęły miejsce szóste. Szwecja zajmująca szóste miejsce w 2014 roku była dziesiąta, ale w 2005 roku była trzecia, zatem jej pozycja ulega wyraźnemu osłabieniu. Słowacja zajmująca miejsce siódme, była piąta w 2014 roku. Austria zachowała ósme miejsce zarówno w saldzie zsumowanym, jak i w 2014 roku. Z kolei Polska zajmująca dziewiąte miejsce, była siódma w 2014 roku, zaś eksporterem netto jest od 2009 roku, co wskazuje na stopniową poprawę pozycji naszego kraju.

Głównymi importerami netto według zsumowanego salda były: 1/ Wielka Brytania, 2/ Hiszpania, 3/ Grecja, 4/ Portugalia i 5/ Belgia [tabela 1]. Wielka Brytania pozostała na pierwszym miejscu w zanizaniu unijnego salda, podobnie jak w prawie całym badanym okresie. Hiszpania drugim importerem netto była także w 2005 roku, jednak od 2011 roku jest eksporterem netto a 2014 osiągnęła dziewiąte saldo dodatnie w UE, co wskazuje na stopniową poprawę pozycji tego kraju. Grecja będąca trzecim importerem netto, była piątym importerem netto w 2005 roku i drugim w 2014 roku, co wskazuje na pogłębianie się negatywnych tendencji. Portugalia będąca czwartym importerem netto posiadała tą samą pozycję w 2005 roku a piątą w 2014 roku, co wskazuje na trwałość jej negatywnej sytuacji. Z kolei piąty importer netto, czyli Belgia była czwartym importerem netto w 2014 roku,

zaś w 2005 roku pozostawała dziewiątym eksporterem netto a ujemne belgijskie saldo pojawiło się dopiero w 2007 roku, co dowodzi szybkiego pogarszania się pozycji tego kraju w handlu międzynarodowym produktami tej branży.

4. ZNACZENIE EKSPORTU I IMPORTU DLA SALDA GŁÓWNYCH UNIJNYCH EKSPORTERÓW NETTO I IMPORTERÓW NETTO MASZYN I SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO

Największy eksport maszyn i sprzętu transportowego w UE w 2014 roku osiągnęły następujące kraje: 1/ Niemcy 549,3 mld euro (kraj ten zajmował także pierwsze miejsce w eksporcie w 2005 roku wynoszącym 400,5 mld euro oraz w zsumowanym eksporcie za lata 2005–2014 wynoszącym 4744,5 mld euro), 2/ Francja 165,4 mld euro (kraj ten zajmował także drugie miejsce w eksporcie w 2005 roku wynoszącym 161,2 mld euro oraz w zsumowanym eksporcie za lata 2005–2014 wynoszącym 1587,0 mld euro), 3/ Holandia 148,6 mld euro (kraj ten zajmował piąte miejsce w eksporcie w 2005 roku i wyprzedzany był przez Niemcy, Francję, Wielką Brytanię i Włochy), 4/ Włochy 140,9 mld euro (kraj ten zajmował czwarte miejsce w eksporcie w 2005 roku i wyprzedzany był przez Niemcy, Francję i Wielką Brytanię), 5/ Wielka Brytania 132,5 mld euro (kraj ten zajmował czwarte miejsce w eksporcie w 2005 roku), 6/ Hiszpania 77,7 mld euro, 7/ Czechy 72,5 mld euro, 8/ Belgia 72,0 mld euro i 9/ Polska 62,0 mld euro (nasz kraj charakteryzował się szybkim i stabilnym wzrostem eksportu w całym badanym okresie, zaczynając od 28,1 mld euro w 2005 roku), [tabela 2].

Największy import maszyn i sprzętu transportowego w UE w 2014 roku osiągnęły następujące kraje: 1/ Niemcy 317,03 mld euro (kraj ten zajmował także pierwsze miejsce w 2005 roku osiągając 239,8 mld euro oraz w zsumowanym imporcie za lata 2005–2014 wynoszącym 2827,4 mld euro), 2/ Wielka Brytania 183,9 mld euro (kraj ten zajmował także drugie miejsce osiągając 157,7 mld euro w 2005 roku oraz trzecie miejsce w zsumowanym imporcie za lata 2005–2014 wynoszącym 1592,1 mld euro), 3/ Francja 167,9 mld euro (kraj ten zajmował także trzecie miejsce osiągając 153,5 mld euro w 2005 roku oraz drugie miejsce w zsumowanym imporcie za lata 2005–2014 wynoszącym 1608,6 mld euro), 4/ Holandia 129,6 mld euro (kraj ten zajmował także czwarte miejsce osiągając 106,0 mld euro w 2005 roku), 5/ Włochy 86,2 mld euro (kraj ten zajmował także piąte miejsce osiągając 94,1 mld euro w 2005 roku), 6/ Belgia 76,4 mld euro, 7/ Hiszpania 74,7 mld euro, 8/ Polska 55,7 mld euro (nasz kraj miał tendencję do długotrwałego powolnego wzrostu importu z przejściowymi spadkami) i 9/ Czechy 50,3 mld euro [tabela 3].

Rozważając znaczenie eksportu i importu dla głównych eksporterów netto maszyn i sprzętu transportowego UE, należy podkreślić zdecydowanie wiodącą i najsilniejszą pozycję Niemiec, które zajmują zdecydowanie pierwsze miejsce zarówno w eksporcie, jak i imporcie w całym badanym okresie, przy czym za-

równy ich saldo, jak i eksport oraz import mają tendencję wzrostową. Oznacza to, że Niemcy posiadają bardzo silną pozycję konkurencyjną w świecie i dla utrzymania swojej pozycji nie muszą ograniczać importu. Drugi eksporter netto z 2014 roku, czyli Włochy, chociaż pozostają znacznie w tyle za Niemcami pod względem wysokości salda to jednak swoją pozycję utrzymują w sposób stabilny w badanym okresie. Natomiast włoski eksport zajmował dopiero czwarte a import piąte miejsce w UE w 2014 roku, co oznacza że udział Włoch w handlu międzynarodowym jest mniejszy niż można by wnioskować z wielkości salda. Czechy, będące trzecim eksporterem netto w 2014 roku, zajęły dopiero siódme miejsce w eksporcie i dziewiąte w imporcie. Czwarty eksporter netto w 2014 roku, czyli Holandia, zajmowała trzecie miejsce w eksporcie i czwarte w imporcie. Natomiast Polska, będąca siódmym eksporterem netto, zajęła dziewiąte miejsce w eksporcie i ósme w imporcie.

Warto zauważyć, że chociaż uważa się, iż sankcje ekonomiczne w handlu maszynami i sprzętem transportowym UE z Rosją uderzyły zwłaszcza w Niemcy i Polskę¹³, to jednak nie zmieniły pozytywnych tendencji w handlu zagranicznym tych państw. Dowodzi to bardzo wysokiej konkurencyjności gospodarki niemieckiej oraz wzrastającej konkurencyjności gospodarki polskiej.

Tabela 2. Eksport maszyn i sprzętu transportowego (w miliardach euro – ceny bieżące)

| Kraj / Rok | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2005–2014 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| EU (28 krajów) | 472,3 | 505,9 | 546,2 | 570,9 | 459,3 | 570,5 | 648,4 | 706,2 | 708,6 | 709,2 | 5897,4 |
| Belgia | 68,0 | 71,2 | 75,1 | 74,4 | 57,2 | 62,7 | 70,8 | 72,1 | 71,3 | 72,0 | 694,7 |
| Bułgaria | 1,3 | 1,6 | 2,0 | 2,4 | 2,0 | 2,6 | 3,4 | 3,4 | 4,0 | 4,3 | 27,0 |
| Czechy | 31,8 | 40,1 | 48,4 | 53,7 | 43,3 | 54,7 | 64,1 | 66,2 | 65,8 | 72,5 | 540,5 |
| Dania | 18,9 | 19,5 | 19,9 | 21,0 | 17,1 | 17,8 | 20,0 | 19,6 | 20,4 | 22,0 | 196,4 |
| Niemcy | 400,5 | 441,7 | 481,2 | 478,2 | 376,8 | 456,2 | 508,5 | 527,3 | 524,9 | 549,3 | 4744,5 |
| Estonia | 2,2 | 2,4 | 2,4 | 2,5 | 1,7 | 2,5 | 3,9 | 4,2 | 4,3 | 4,1 | 30,1 |
| Irlandia | 22,9 | 22,8 | 21,4 | 17,9 | 13,4 | 10,1 | 9,8 | 9,9 | 9,9 | 9,8 | 147,8 |
| Grecja | 1,8 | 2,2 | 2,3 | 2,6 | 2,1 | 2,1 | 2,3 | 2,3 | 2,0 | 2,3 | 22,1 |
| Hiszpania | 62,4 | 67,5 | 71,4 | 68,2 | 57,6 | 65,0 | 74,3 | 70,3 | 76,4 | 77,7 | 690,8 |
| Francja | 161,2 | 163,1 | 162,7 | 161,3 | 132,1 | 151,7 | 158,8 | 166,9 | 163,9 | 165,4 | 1587,0 |
| Chorwacja | 2,0 | 2,4 | 2,8 | 3,2 | 2,2 | 2,8 | 2,8 | 2,6 | 2,3 | : | 23,2 |
| Włochy | 112,1 | 123,8 | 139,1 | 139,9 | 108,3 | 120,7 | 132,7 | 133,7 | 135,5 | 140,9 | 1286,6 |
| Cypr | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 2,5 |
| Łotwa | 0,5 | 0,8 | 1,2 | 1,5 | 1,2 | 1,4 | 1,9 | 2,2 | 2,3 | 2,5 | 15,6 |

¹³ M. Rosińska-Bukowska, *Wpływ sankcji ekonomicznych na handel międzynarodowy – analiza zmian w wymianie handlowej Unia Europejska – Rosja*, „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego” 2015, nr 41, t. 1, s. 183–196.

c.d. Tabela 2.

| Kraj / Rok | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2005–2014 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Litwa | 1,9 | 2,5 | 2,9 | 3,1 | 2,0 | 2,8 | 3,6 | 4,1 | 4,4 | 4,9 | 32,3 |
| Luksemburg | 7,6 | 9,7 | 7,5 | 8,2 | 8,1 | 6,2 | 5,7 | 5,8 | 4,9 | 4,9 | 68,6 |
| Węgry | 29,7 | 37,3 | 43,1 | 44,4 | 35,6 | 43,4 | 45,6 | 42,8 | 42,9 | 44,7 | 409,5 |
| Malta | 1,2 | 1,4 | 1,4 | 1,2 | 0,9 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,1 | 1,0 | 11,9 |
| Holandia | 108,7 | 115,2 | 131,7 | 130,6 | 108,4 | 132,6 | 140,4 | 145,3 | 141,9 | 148,6 | 1303,5 |
| Austria | 42,4 | 45,6 | 49,4 | 49,0 | 37,1 | 43,7 | 47,9 | 49,5 | 52,2 | 53,1 | 469,7 |
| Polska | 28,1 | 35,5 | 41,8 | 48,0 | 42,3 | 49,5 | 52,7 | 53,9 | 58,1 | 62,0 | 471,9 |
| Portugalia | 10,3 | 11,6 | 12,3 | 12,1 | 8,8 | 10,1 | 11,8 | 12,1 | 11,9 | 12,2 | 113,1 |
| Rumunia | 5,7 | 7,7 | 10,1 | 12,1 | 12,5 | 15,8 | 18,6 | 18,2 | 20,8 | 22,2 | 143,7 |
| Słowenia | 6,0 | 7,1 | 9,1 | 9,6 | 7,7 | 8,7 | 9,4 | 8,9 | 9,3 | 10,2 | 86,0 |
| Słowacja | 11,3 | 16,1 | 22,6 | 26,1 | 22,0 | 26,6 | 30,2 | 34,3 | 36,6 | 37,4 | 263,1 |
| Finlandia | 23,4 | 26,1 | 28,1 | 29,0 | 18,4 | 17,4 | 16,9 | 16,9 | 15,4 | 16,3 | 207,8 |
| Szwecja | 47,6 | 52,0 | 54,2 | 52,4 | 36,2 | 46,2 | 53,8 | 50,3 | 48,0 | 46,5 | 487,2 |
| Wielka Brytania | 131,7 | 162,1 | 120,7 | 111,0 | 88,4 | 106,8 | 117,8 | 126,8 | 127,8 | 132,5 | 1225,9 |

Uwagi: dwukropek (:) oznacza brak danych; ostatnia kolumna oznacza zsumowany eksport za lata 2005–2014 – obliczenia własne; kolejność państw w tabeli przyjęta według kolejności w bazie Eurostat, czyli zgodnie z nazwami krajów w ich własnych językach, np. Cypr w języku greckim nazywa się Kypros a Finlandia w języku fińskim nazywa się Suomi.

Źródło: Eurostat 2016 – <http://ec.europa.eu/eurostat> [01.03.2016].

Tabela 3. Import maszyn i sprzętu transportowego (w miliardach euro – ceny bieżące)

| Kraj / lata | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2005–2014 |
|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| UE (28 krajów) | 385,9 | 412,6 | 429,0 | 425,8 | 352,9 | 446,5 | 445,2 | 447,7 | 434,5 | 452,1 | 4232,2 |
| Belgia | 65,3 | 69,2 | 76,6 | 78,7 | 61,9 | 69,1 | 77,0 | 76,5 | 75,0 | 76,4 | 725,8 |
| Bułgaria | 4,4 | 5,3 | 6,5 | 7,3 | 4,4 | 4,4 | 5,3 | 6,0 | 6,0 | 6,4 | 56,1 |
| Czechy | 24,7 | 30,6 | 37,1 | 39,9 | 31,1 | 41,5 | 45,8 | 45,5 | 44,5 | 50,3 | 390,8 |
| Dania | 22,0 | 24,4 | 25,1 | 25,1 | 20,0 | 19,6 | 20,4 | 21,5 | 22,0 | 23,5 | 223,5 |
| Niemcy | 239,8 | 271,7 | 285,1 | 278,8 | 237,1 | 287,3 | 306,3 | 303,6 | 300,6 | 317,0 | 2827,4 |
| Estonia | 3,4 | 4,1 | 4,1 | 3,5 | 1,8 | 2,8 | 4,5 | 5,3 | 5,3 | 5,0 | 39,9 |
| Irlandia | 22,9 | 23,5 | 23,6 | 19,6 | 14,3 | 12,1 | 12,1 | 12,4 | 12,1 | 14,7 | 167,4 |
| Grecja | 13,5 | 15,1 | 17,6 | 17,4 | 15,6 | 12,0 | 8,7 | 8,6 | 7,1 | 8,5 | 124,2 |
| Hiszpania | 88,3 | 96,2 | 103,8 | 92,6 | 62,7 | 71,7 | 72,4 | 64,3 | 66,2 | 74,7 | 793,1 |
| Francja | 153,5 | 155,6 | 164,3 | 164,6 | 139,9 | 157,4 | 169,9 | 169,3 | 166,2 | 167,9 | 1608,6 |
| Chorwacja | 4,9 | 5,5 | 6,1 | 6,7 | 4,3 | 3,9 | 3,6 | 3,6 | 3,8 | : | 42,5 |

c.d. Tabela 3.

| Kraj / lata | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2005–2014 |
|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Włochy | 94,1 | 100,2 | 107,6 | 103,8 | 83,5 | 102,3 | 101,6 | 86,4 | 82,5 | 86,2 | 948,2 |
| Cypr | 1,6 | 1,6 | 1,8 | 2,0 | 1,5 | 1,7 | 1,3 | 0,9 | 0,7 | 1,0 | 14,1 |
| Łotwa | 2,1 | 3,0 | 3,9 | 3,1 | 1,6 | 2,1 | 3,1 | 3,6 | 3,5 | 3,7 | 29,8 |
| Litwa | 3,7 | 4,8 | 6,1 | 5,6 | 2,6 | 3,5 | 4,9 | 5,2 | 5,8 | 6,3 | 48,4 |
| Luksemburg | 8,2 | 10,4 | 8,9 | 9,4 | 8,1 | 6,7 | 6,6 | 7,5 | 6,9 | 7,0 | 79,7 |
| Węgry | 27,1 | 32,0 | 36,5 | 36,2 | 27,4 | 33,7 | 34,3 | 34,0 | 34,8 | 36,5 | 332,6 |
| Malta | 1,4 | 1,7 | 1,5 | 1,4 | 1,3 | 1,6 | 1,7 | 1,6 | 1,6 | 1,9 | 15,7 |
| Holandia | 106,0 | 112,3 | 119,5 | 122,3 | 100,7 | 123,3 | 128,8 | 127,8 | 124,2 | 129,6 | 1194,8 |
| Austria | 38,5 | 39,5 | 43,6 | 43,6 | 34,6 | 39,9 | 44,5 | 45,6 | 47,4 | 47,1 | 424,2 |
| Polska | 29,3 | 36,4 | 43,1 | 50,3 | 38,1 | 46,0 | 48,0 | 49,8 | 52,4 | 55,7 | 449,2 |
| Portugalia | 17,3 | 18,3 | 19,6 | 20,2 | 15,8 | 17,7 | 15,2 | 12,9 | 13,4 | 15,1 | 165,4 |
| Rumunia | 10,8 | 14,4 | 19,7 | 20,6 | 13,2 | 16,6 | 19,1 | 18,5 | 19,5 | 20,8 | 173,2 |
| Słowenia | 5,4 | 6,3 | 8,2 | 8,9 | 6,4 | 7,3 | 7,8 | 7,1 | 7,8 | 8,3 | 73,5 |
| Słowacja | 10,6 | 13,9 | 19,5 | 21,8 | 17,0 | 21,1 | 23,3 | 24,7 | 26,0 | 27,2 | 205,2 |
| Finlandia | 19,2 | 21,1 | 22,8 | 22,9 | 14,9 | 16,1 | 18,1 | 17,3 | 16,6 | 17,1 | 186,0 |
| Szwecja | 35,4 | 39,6 | 43,3 | 41,8 | 30,7 | 41,8 | 47,2 | 45,0 | 43,1 | 44,2 | 412,2 |
| Wielka Brytania | 157,7 | 175,7 | 170,8 | 149,6 | 119,7 | 152,5 | 151,2 | 163,5 | 167,5 | 183,9 | 1592,1 |

Uwagi: dwukropki (:) oznaczają brak danych; ostatnia kolumna oznacza zsumowany import za lata 2005–2014 – obliczenia własne; kolejność państw w tabeli przyjęta według kolejności w bazie Eurostat, czyli zgodnie z nazwami krajów w ich własnych językach, np. Cypr w języku greckim nazywa się Kypros a Finlandia w języku fińskim nazywa się Suomi.

Źródło: Eurostat 2016 – <http://ec.europa.eu/eurostat> [01.03.2016].

Analizując znaczenie eksportu i importu dla głównych importerów netto maszyn i sprzętu transportowego UE w 2014 roku, na pierwsze wątpliwie zaszczytne miejsce wysuwa się Wielka Brytania, która zajęła dopiero piąte miejsce w eksporcie i aż drugie w imporcie, co wskazuje na wyjątkowo niską konkurencyjność oraz zależność importową tego kraju. Drugi importer netto, czyli Grecja zdecydowanie mniej zaniża unijne statystyki, ale także pozostaje daleko w tyle zarówno w eksporcie, jak i imporcie, co dowodzi zacofania gospodarczego i silnej zależności importowej tego kraju. Podobną sytuację posiada trzeci importer netto, czyli Irlandia. Z kolei Belgia, będąca czwartym importerem netto, zajmuje ósme miejsce w eksporcie i szóste w imporcie. Należy zwrócić szczególną uwagę na szóstego importera netto, czyli Francję, która zajmuje aż drugie miejsce w eksporcie i trzecie w imporcie, zatem jej udział w handlu międzynarodowym jest ogromny. Kraj ten był w 2005 roku czwartym eksporterem netto, zaś importerem netto jest dopiero od 2007 roku. Jego ujemne saldo od 2012 roku kształtuje się na stosunkowo niskim poziomie, zatem istnieje szansa na poprawę sytuacji.

5. ZMIANY UDZIAŁU UNII EUROPEJSKIEJ W HANDLU OGÓŁEM TOWARÓW GŁÓWNYCH UNIJNYCH EKSPORTERÓW NETTO I IMPORTERÓW NETTO MASZYN I SPRZĘTU TRANSPORTOWEGO

Udział Unii Europejskiej w eksporcie ogółu towarów zmienił się dla poszczególnych unijnych eksporterów netto maszyn i sprzętu transportowego w latach 2005–2014 w następujący sposób: dla Niemiec spadł z 64,6% w 2005 do 57,7% w 2014 roku, dla Włoch spadł z 62,1% do 54,9%, zaś dla Czech spadł z 86,2% do 82,2%. Natomiast udział Unii Europejskiej w eksporcie ogółu towarów zmienił się dla poszczególnych unijnych importerów netto maszyn i sprzętu transportowego w latach 2005–2014 w następujący sposób: dla Wielkiej Brytanii spadł z 56,6% do 47,9%, dla Grecji spadł 64,6% do 48,1%, zaś dla Irlandii spadł z 63,8% do 55,0%¹⁴. Oznacza to, że recesja gospodarcza wpłynęła na znajdowanie nowych rynków zbytu poza Unią Europejską, chociaż UE wciąż pozostaje ważnym kierunkiem eksportu.

Udział Unii Europejskiej w imporcie ogółu towarów zmienił się dla poszczególnych unijnych eksporterów netto maszyn i sprzętu transportowego w latach 2005–2014 w następujący sposób: dla Niemiec wzrósł z 64,6% w 2005 do 65,6% w 2014 roku, dla Włoch spadł z 59,9% do 57,1%, zaś dla Czech spadł z 81,5% do 77,4%. Natomiast udział Unii Europejskiej w imporcie ogółu towarów zmienił się dla poszczególnych unijnych importerów netto maszyn i sprzętu transportowego w latach 2005–2014 w następujący sposób: dla Wielkiej Brytanii spadł z 56,0% do 53,0%, dla Grecji spadł 60,9% do 48,5%, zaś dla Irlandii spadł z 66,7% do 65,5%¹⁵. Zatem tylko dla Niemiec minimalnie wzrósł udział UE w imporcie ogółu towarów. Oznacza to, że recesja gospodarcza wpłynęła także na znajdowanie nowych kierunków zaopatrzenia poza Unią Europejską, chociaż UE wciąż pozostaje ważnym kierunkiem importu.

6. ZNACZENIE HANDLU MASZYNAMI I SPRZĘTEM TRANSPORTOWYM GŁÓWNYCH EKSPORTERÓW NETTO I IMPORTERÓW NETTO UE TYCH TOWARÓW W HANDLU TOWARAMI OGÓŁEM TYCH PAŃSTW

Analiza obejmuje głównych eksporterów netto i importerów netto maszyn i sprzętu transportowego w 2014 roku. Saldo maszynami i sprzętem transportowym jest porównane z saldem handlu towarowego ogółem. Ponadto obliczono udział eksportu maszyn i sprzętu transportowego w eksporcie towarowym ogółem oraz udział importu maszyn i sprzętu transportowego w imporcie towarowym ogółem na podstawie danych z Eurostatu.

Pierwszym eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego były Niemcy, których saldo wyniosło 232,3 mld euro i które posiadały także najwyższe dodatnie

¹⁴ Eurostat 2016 – <http://ec.europa.eu/eurostat> [01.03.2016].

¹⁵ Tamże.

saldo handlu towarowego wynoszące 219,7 mld euro. Jednak niemieckie saldo towarowe było mniejsze od salda handlu maszynami i sprzętem transportowym, zatem można stwierdzić, że badana branża jest jedną z dominujących w eksporcie tego kraju i sprzyja łagodzeniu gorszych wyników innych gałęzi gospodarki. Niemiecki eksport maszyn i sprzętu transportowego był największy w UE i wyniósł 549,3 mld euro, co stanowiło 48,4% niemieckiego eksportu towarami ogółem wynoszącego 1134,8 mld euro, będącego również największym w UE. Niemiecki import maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 317,0 mld euro, co stanowiło 34,6% niemieckiego importu towarów ogółem wynoszącego 915,0 mld euro, będącego również największym w UE¹⁶. Wykazano zatem bardzo duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla handlu towarowego Niemiec.

Włochy będące drugim eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego z saldem wynoszącym 54,7 mld euro, posiadały również dodatnie saldo handlu towarowego wynoszące 42,9 mld euro, zaś włoskie saldo towarowe było mniejsze od salda maszynowego i sprzętu transportowego, podobnie jak w przypadku Niemiec. Włoski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 140,9 mld euro, co stanowiło 35,4% włoskiego eksportu wszystkich towarów wynoszącego 398,0 mld euro. Natomiast włoski import maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 86,2 mld euro, co stanowiło 24,3% włoskiego importu towarów ogółem wynoszącego 355,1 mld euro¹⁷. Wykazano duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla handlu towarowego Włoch.

Trzecim eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego były Czechy, których saldo wyniosło 22,4 mld euro i które posiadały saldo handlu towarowego wynoszące 15,6 mld euro, zatem czeskie saldo towarowe było mniejsze od salda handlu maszynami i sprzętem transportowym, podobnie jak w przypadku Niemiec i Włoch. Czeski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 72,5 mld euro, co stanowiło 55,0% czeskiego eksportu towarowego wynoszącego 131,8 mld euro. Z kolei import maszyn i sprzętu transportowego Republiki Czeskiej wyniósł 50,3 mld euro, co stanowiło 43,3% czeskiego importu towarów ogółem wynoszącego 116,2 mld euro¹⁸. Wykazano większe niż w przypadku Niemiec i Włoch znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla handlu towarowego Czech.

Czwarty eksporter netto maszyn i sprzętu transportowego, czyli Holandia, której saldo wyniosło 18,9 mld euro, posiadała saldo handlu towarowego wynoszące 62,2 mld euro, zatem holenderskie saldo handlu towarowego było większe od salda handlu maszynami i sprzętem transportowym, czyli inaczej niż w przypadku Niemiec, Włoch i Czech. Holenderski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 148,6 mld euro, co stanowiło 29,4% eksportu towarowego tego kraju wynoszącego 505,8 mld euro. Natomiast holenderski import maszyn i sprzętu transportowego

¹⁶ Eurostat 2016 – <http://ec.europa.eu/eurostat> [01.03.2016]. Udziały procentowe – obliczenia własne.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ Tamże.

wyniósł 129,6 mld euro, co stanowiło 29.2% holenderskiego importu towarowego wynoszącego 443,7 mld euro¹⁹. Wykazano stosunkowo duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla handlu towarowego Holandii, jednak mniejsze niż w Niemczech, Włoszech i Czechach.

Należy także zwrócić uwagę na Polskę, będącą siódmym eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego osiągającym saldo wynoszące 6,2 mld euro, zaś saldo handlu towarowego wynoszące -2,4 mld euro. Oznacza to, że polskie ujemne saldo handlu towarami ogółem jest łagodzone przez dodatnie saldo handlu maszynami i sprzętem transportowym. Polski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 62,0 mld euro, co stanowiło 38,0% eksportu towarowego Polski wynoszącego 163,1 mld euro. Natomiast import maszyn i sprzętu transportowego naszego kraju wyniósł 55,7 mld euro, co stanowiło 33,6% polskiego eksportu towarowego wynoszącego 165,5 mld euro. Polskie ujemne saldo handlu towarowego jest obecnie niewielkie i wykazuje tendencję spadkową²⁰, zatem może zostać zamienione na dodatnie w stosunkowo krótkim okresie. Wykazano duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla polskiego handlu towarowego, które jest większe niż w Holandii.

Z kolei pierwszym i zdecydowanie dominującym importerem netto maszyn i sprzętu transportowego UE była Wielka Brytania, której saldo wyniosło -51,3 mld euro, zaś saldo handlu towarowego wyniosło -139,4 mld euro. Oznacza to, że saldo handlu maszynami i sprzętem transportowym dodatkowo obniża brytyjskie ujemne saldo handlu towarowego. Brytyjski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 132,5 mld euro, co stanowiło 34,8% eksportu towarowego Wielkiej Brytanii wynoszącego 380,2 mld euro. Natomiast import maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 183,9 mld euro, co stanowiło 35,4% brytyjskiego importu towarowego wynoszącego 519,7 mld euro²¹. Wykazano duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla brytyjskiego handlu towarowego.

Drugie, trzecie i piąte miejsce wśród importerów netto maszyn i sprzętu transportowego UE zajmowały odpowiednio: Grecja, Irlandia i Portugalia, ale są to kraje o niewielkich obrotach, zatem zostały pominięte w szczegółowej analizie.

Z kolei Belgia, będąca czwartym importerem netto maszyn i sprzętu transportowego osiągnęła saldo w wysokości -4,4 mld euro oraz saldo handlu towarowego wynoszące 12,5 mld euro. Oznacza to, że ujemne saldo handlu maszynami i sprzętem transportowym obniża belgijskie dodatnie saldo handlu towarami ogółem. Belgijski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 72,0 mld euro, co stanowiło 20,3% eksportu towarowego Belgii wynoszącego 355,3 mld euro. Natomiast import maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 76,4 mld euro, co stanowiło 22.3% belgijskiego importu towarowego wynoszącego 342,7 mld euro²². Wykazano stosunkowo duże

¹⁹ Tamże.

²⁰ Tamże.

²¹ Tamże.

²² Tamże.

znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla belgijskiego handlu towarowego, jednak mniejsze niż we wcześniej analizowanych krajach.

Szósty importer netto maszyn i sprzętu transportowego, czyli Francja osiągnęła saldo w wysokości -2,5 mld euro oraz saldo handlu towarami ogółem wynoszące -71,6 mld euro. Oznacza to, że niewielkie saldo handlu maszynami i sprzętem transportowym nieznacznie obniża duże francuskie ujemne saldo handlu towarowego. Francuski eksport maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 165,4 mld euro, co stanowiło 37,7% eksportu towarowego Francji wynoszącego 438,5 mld euro. Z kolei import maszyn i sprzętu transportowego wyniósł 167,9 mld euro, co stanowiło 32,9% francuskiego importu towarowego wynoszącego 510,1 mld euro²³. Wykazano duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego dla francuskiego handlu towarowego.

7. WNIOSKI I PROGNOZA

Unia Europejska pozostawała eksporterem netto maszyn i sprzętu transportowego w całym badanym okresie oraz według zsumowanego salda za badany okres 2005–2014 i osiągnęła saldo 1665,2 mld euro, co potwierdziło hipotezę badawczą twierdzącą, że eksporterzy netto posiadają większy wpływ na kształtowanie się unijnego salda handlu maszynami i sprzętem transportowym niż importerzy netto UE i to pomimo przeważającej liczby tych drugich.

Wpływ na tę korzystną sytuację miała wyjątkowo silna pozycja pierwszego eksportera netto UE, czyli Niemiec. Kraj ten zajmuje zdecydowanie pierwsze miejsce zarówno w unijnym eksporcie, jak i imporcie tej branży, z wyraźną tendencją wzrostową. Ponadto dodatnie saldo UE poprawili w 2014 roku inni eksporterzy netto, zwłaszcza Włochy, Czechy (których wartości eksportu i importu są jednak stosunkowo niskie) i Holandia. Do eksporterów netto zalicza się także Polska, której dodatnie saldo ma tendencję wzrostową w ostatnim okresie.

Z kolei największym importerem netto maszyn i sprzętu transportowego UE w badanym okresie była Wielka Brytania. Kraj ten zajmował aż drugie miejsce w imporcie i dopiero piąte w eksporcie. Pozostali główni importerzy netto to Grecja, Irlandia, Belgia, Portugalia i Francja. Ujemne saldo Francji pozostawało jednak stosunkowo niskie względem wielkości jej obrotów, zatem istnieje szansa na poprawę sytuacji tego kraju w stosunkowo krótkim okresie.

Ponadto wykazano duże znaczenie maszyn i sprzętu transportowego w handlu towarowym głównych maszynowych i transportowych eksporterów netto i importerów netto UE, co potwierdza ważność tych gałęzi gospodarki. Można prognozować, że pomimo trudności w handlu z Rosją, związanych z sankcjami ekonomicznymi, nastąpi dalsze wzmocnienie pozycji głównych eksporterów netto maszyn i sprzętu transportowego UE, do których prawdopodobnie dołączy wkrótce Francja.

²³ Tamże.

BIBLIOGRAFIA

- Alfaro L., F. Z. Ahmed F. Z., *The Price of Capital: Evidence from Trade Data*, Harvard Business School, "Working Paper" 2009 (sierpień), nr 07–073.
- Bożyk P., *Międzynarodowe stosunki ekonomiczne. Teoria i polityka*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2008.
- Czyżewski A., Matuszczak A., *Potrzeba zmian w modelu rozwoju rolnictwa a finansowanie celów w budżecie rolnym Polski po 2005 roku*, „Studia Ekonomiczne. Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego w Katowicach” 2015, nr 218.
- Eurostat, 2016 – <http://ec.europa.eu/eurostat> [01.03.2016].
- Grabowiecki J., *Japoński model gospodarczy jako wzorzec dla krajów Azji Południowo-Wschodniej*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2009, nr 4 (44).
- Kamerchen D. R., McKenzie R. B., Nardinelli C., *Ekonomia*, [tłumaczenie pod red. P. Kuropatwiński], Wydawnictwo Fundacji Gospodarczej NSZZ Solidarność, Gdańsk 1992.
- Kleer J., *Sektor publiczny w warunkach współczesnych*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2008, nr 4 (40).
- Rosińska-Bukowska M., *Wpływ sankcji ekonomicznych na handel międzynarodowy – analiza zmian w wymianie handlowej Unia Europejska – Rosja*, „Studia i Prace Wydziału Nauk Ekonomicznych i Zarządzania Uniwersytetu Szczecińskiego” 2015, nr 41, t. 1.
- Singh V., Zhu T., *Pricing and Market Concentration in Oligopoly Markets*, “Econ-Papers Marketing Science” 2008, t. 27, nr 6.
- Staszczak D. E., *Global Instability of Currencies. Reasons and Perspectives according to the State- corporation Hegemonic Stability Theory*, “Revista de Economia Política. Brazilian Journal of Political Economy”, Vol. 35, No. 1 (138), 2015.
- Staszczak D. E., *Globalizacja. Zbiorowa hegemonia mocarstw i korporacji transnarodowych a globalny marketing*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2007.
- Staszczak D. E., *USA-UE. Wzajemne stosunki na tle zmian systemu światowego*. Wydanie I, Toruń: Wydawnictwo Adam Marszałek 2001.
- Staszczak, D. E., *International Trade and Capital Flows as the Sources of the Nations Poverty or Richness*, Knowledge Globalization Conference, Boston, Massachusetts, Conference Proceedings, October 16–17, 2011, “Published Annually” 2012, Vol. 5, No. 1; Sawyer School of Business; Suffolk University, Boston, Massachusetts; Conference Papers: © Knowledge Globalization Institute, Boston, Massachusetts, USA.
- Wnorowski H., *Rola przywództwa w organizacji*, „Optimum. Studia Ekonomiczne” 2009, nr 4(44).

CHANGES OF EU COUNTRIES POSITIONS IN INTERNATIONAL TRADE IN MACHINERY AND TRANSPORT EQUIPMENT IN 2005–2014

Summary: This paper analyzes changes of exports, imports and trade balance in machinery and transport equipment of EU country-members in 2005–2014. Author illustrated a dominating position of Germany as a net exporter of machinery and transport equipment in this period. Moreover, there were the following most important net exporters of machinery and

transport equipment in 2014: Italy, Czech Republic, Netherlands, Slovakia, Hungary and Poland. The most important change was connected with Poland which was net importer in 2005. Italy maintained its position and other net exporters obtained better positions in 2014. Great Britain was the most important net importer of machinery and transport equipment in 2005–2014. Whereas, France dropped from net exporter to net importer position. However, there is a relatively big probability to regain French surplus. There are stressed big shares of exports and imports of machinery and transport equipment in merchandise trade of EU countries. Moreover, author proved a bigger importance of net exporters than net importers in EU international trade in machinery and transport equipment.

Key words: European Union, international trade, machinery and transport equipment.

*Dr hab. Dariusz Eligiusz Staszczak
Wydział Agrobiżynierii
Uniwersytet Przyrodniczy w Lublinie
Katedra Ekonomii i Agrobiznesu
Al. Akademicka 13
20–950 Lublin
dariusz.staszczak@up.lublin.pl*