

# Handel usługami Polski z Unią Europejską w okresie przedakcesyjnym

Dariusz Mongiało, dr

Stałe Przedstawicielstwo Rzeczypospolitej Polskiej przy Biurze ONZ i Innych Organizacji Międzynarodowych w Genewie

## 1. Wprowadzenie

Uzyskanie z dniem 1 maja 2004 r. przez Polskę statusu członka Unii Europejskiej niesie za sobą określone konsekwencje dla konkurencyjności Polski w międzynarodowym handlu usługami. Zgodnie z teorią integracji ekonomicznej zniesienie przez Polskę i kraje UE istniejących jeszcze we wzajemnym obrocie usługowym restrykcji spowoduje ekspansję handlu między członkami rozszerzonej UE (efekt kreacji handlu). W zależności od znaczenia zewnętrznych barier handlowych można oczekiwać również zwiększonego handlu wewnątrzunijnego kosztem wymiany z krajami trzecimi (efekt przesunięcia lub odwrócenia handlu). Zmiany nastąpią także w obecnej strukturze handlu Polski i krajów członkowskich UE. Likwidacja ograniczeń w wymianie usługowej między Polską a Unią Europejską powinna bowiem prowadzić do większej specjalizacji Polski i krajów UE na bazie ich obecnych przewag komparatywnych<sup>1</sup>. Tym samym proces dalszej integracji polskiej gospodarki z UE sprzyjać będzie wzrostowi handlu międzygałęziowego. Jednak w warunkach niedoskonałej konkurencji i zróżnicowania produktów, które charakteryzują pewne segmenty rynku usług<sup>2</sup>, może także mieć miejsce wzrost intensywności handlu wewnątrzgałęziowego między Polską a krajami członkowskimi UE. Zmiany te wpłyną na miejsce i znaczenie Polski w międzynarodowym handlu usługami oraz będą oddziaływać na pozycję konkurencyjną Polski na wewnętrznym rynku usług UE. O tym, jaką ostatecznie pozycję konkurencyjną zajmie Polska

---

<sup>1</sup> Podkreślić jednak należy, że po akcesji Polski do UE nie nastąpiło automatyczne zniesienie wszystkich barier we wzajemnym handlu usługami, a w niektórych sektorach usługowych (np. telekomunikacja, sektor usług energetycznych, usługi pocztowe) proces liberalizacji i tworzenia jednolitego rynku wewnętrznego UE jeszcze się nie zakończył. Praktyczne wykorzystanie więc przez Polskę posiadanej już przewagi komparatywnej w handlu z UE uwarunkowane jest tym, czy rzeczywiście w danym sektorze usługowym nastąpiła pełna liberalizacja obrotu usługami.

<sup>2</sup> Np. konkurencja oligopolistyczna charakteryzuje rynek usług bankowych i ubezpieczeniowych. Taki też charakter ma konkurencja między liniami lotniczymi. Natomiast o konkurencji monopolistycznej można mówić w przypadku usług świadczonych przez hotele i w sektorze szeroko pojętych usług dla biznesu.

wśród krajów Unii Europejskiej w okresie poakcesyjnym, zadecyduje w dużej mierze obecna pozycja Polski w handlu usługami z UE.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie na podstawie dostępnych najbardziej aktualnych danych statystycznych, zamieszczonych w publikacjach OECD i Eurostatu, wielkości i struktury handlu usługami Polski z krajami Unii Europejskiej w okresie przedakcesyjnym oraz dokonanie na tej podstawie analizy stopnia konkurencyjności Polski w obszarze handlu usługami z krajami członkowskimi UE w okresie poprzedzającym akcesję Polski<sup>3</sup>. W artykule przedstawiam wielkość i strukturę eksportu i importu usług między Polską a Unią Europejską jako całością oraz między Polską a poszczególnymi krajami członkowskimi UE, identyfikuję sektory usługowe, w których Polska posiada przewagę komparatywną, oraz te, gdzie takiej przewagi nie ma, a także te rodzaje usług, w których świadczeniu specjalizują się kraje członkowskie i tym samym konkurują z Polską. W artykule uwzględniony jest również fenomen handlu wewnątrzgałęziowego jako alternatywna dla handlu międzygałęziowego forma wymiany handlowej, która w szczególności dotyczy obrotu usługowego.

## 2. Struktura i wielkość handlu usługami między Polską i Unią Europejską w 2001 r.

W badanym 2001 r. polski import usług z Unii Europejskiej wyniósł ogółem 4095 mln EUR, a eksport osiągnął wartość 4749 mln EUR. Tym samym Polska osiągnęła dodatnie saldo obrotu usługowego z UE, które zamknęło się kwotą 654 mln EUR. Polska była importerem netto takich usług jak transport lotniczy, usługi ubezpieczeniowe, usługi finansowe, usługi informatyczne i informacyjne, inne usługi dla biznesu<sup>4</sup>, kategorii „usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury”<sup>5</sup> oraz patenty i opłaty licencyjne. Nadwyżkę eksportu nad importem osiągnęła natomiast w kategorii podróże (zawierającej poza typowymi wydatkami, związanymi z turystyką, także wydatki przebywających za granicą studentów i pacjentów), w sektorze budownictwa, usługach łączności, w transporcie morskim i w pozycji „inny transport”, która obejmuje

<sup>3</sup> Podstawowym źródłem informacji o międzynarodowym handlu usługami jest bilans płatniczy rejestrujący transakcje usługowe między rezydentami i nierezydentami danego kraju, przygotowywany według zaleceń Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Prezentowane w ten sposób dane statystyczne nie odzwierciedlają jednak rzeczywistej wielkości międzynarodowego obrotu usługowego, który w odróżnieniu od handlu dobrami realizowany jest w różnych postaciach. Por. [Manual on..., 2002]. Niemniej jednak bilans płatniczy jest obecnie jedynym źródłem informacji o charakterze kompleksowym na temat międzynarodowych obrotów usługowych, które wykorzystać można do tej analizy.

<sup>4</sup> Do innych usług dla biznesu zalicza się: usługi handlowe, usługi wynajmu, usługi prawnicze, rachunkowe, doradcze, reklama, usługi badania rynku, usługi badawczo-rozwojowe, usługi architektoniczne, inżynieryjne. Por. np. [OECD, 2004, s. 20–23].

<sup>5</sup> Kategoria usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury obejmuje usługi wykonywane w sektorze audiowizualnym (np. dystrybucja filmów i programów radiowo-telewizyjnych) oraz usługi świadczone przez muzea, teatry, kina, biblioteki. Por. np. [OECD, 2004, s. 23–24].

przewóz drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, kosmiczny oraz transport rurociągowy i przesył elektryczności, a także inne usługi pomocnicze i wspomagające dla transportu.

W strukturze polskiego importu usług z UE zaobserwować można dominującą udział innych usług dla biznesu, podróże oraz kategorii „inny transport”. Z kolei w eksporcie do UE kluczową rolę odgrywają podróże, następnie inne usługi dla biznesu oraz inny transport. Spośród pozostałych sektorów usługowych względnie istotny w polskim eksporcie usług jest transport morski oraz budownictwo, podczas, gdy w imporcie z UE duże znaczenie ma przewóz lotniczy i następnie także usługi budowlane. Znikomą rolę w polskim eksporcie do Unii Europejskiej odgrywają usługi ubezpieczeniowe. Ich znaczenie jest natomiast dużo większe w imporcie Polski z UE. Poza tymi usługami relatywnie ważniejsze w polskim imporcie z UE niż w eksporcie są także usługi finansowe, usługi informatyczne i informacyjne oraz opłaty licencyjne i patenty.

Z przedstawionych w tabeli 1. danych wynika, że struktura polskiego importu i eksportu usług do Unii Europejskiej jako całości jest w zasadzie podobna, zdominowana przez inne usługi dla biznesu, podróże oraz inny transport. Niewielkie znaczenie w tej wymianie mają usługi ubezpieczeniowe oraz usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury.

## Tabela 1.

Handel usługami Polski z Unią Europejską z Polską w 2001 r. (w mln EUR i w %)

	Import		Eksport		Saldo
	w mln EUR	w %	w mln EUR	w %	
<b>OGÓŁEM</b>	4095	100	4749	100	654
1. Transport	788	19,2	1650	34,7	862
1.1. Transport morski	161	3,9	446	9,4	285
1.2. Transport lotniczy	252	6,2	231	4,9	-21
1.3. Inny transport	375	9,2	973	20,5	597
2. Podróże	1151	28,1	1314	27,7	163
3. Usługi łączności	121	3,0	130	2,7	9
4. Usługi budowlane	242	5,9	378	8,0	136
5. Usługi ubezpieczeniowe	59	1,4	19	0,4	-41
6. Usługi finansowe	142	3,5	50	1,1	-92
7. Usługi informatyczne i informacyjne	163	4,0	61	1,3	-102
8. Patenty i opłaty licencyjne	168	4,1	61	1,3	-106
9. Inne usługi dla biznesu	1160	28,3	986	20,8	-174
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	79	1,9	56	1,2	-22

Źródło: [European Union..., 2003] i obliczenia własne.

### 3. Wymiana usługowa między Polską i poszczególnymi krajami członkowskimi UE

Wielkość eksportu i importu usług oraz saldo wymiany usługowej za 2001 rok między Polską a krajami członkowskimi Unii Europejskiej zawierają tabele 2., 3. i 4. Opublikowane przez Eurostat dane statystyczne dotyczące handlu usługami z Polską dotyczą 14 krajów członkowskich (bez Irlandii), przy czym w przypadku Hiszpanii informacje odnoszą się jedynie do wielkości eksportu i importu usług ogółem bez rozbicia na poszczególne rodzaje usług.

#### Tabela 2.

Wielkość importu Polski z krajów członkowskich UE w mln EUR w 2001 r.<sup>6</sup>

	BLEU	DK	G	EL	E	F	I	NL	A	P	FIN	S	UK
<b>OGÓŁEM</b>	82	87	1194	15	87	445	427	166	612	13	0	181	484
1. Transport	8	30	222	2	..	134	54	25	58	1	16	29	84
1.1. Transport morski	0	16	37	0	..	10	14	13	2	0	12	22	16
1.2. Transport lotniczy	4	..	76	1	..	30	12	3	23	1	4	0	56
1.3. Inny transport	..	..	109	1	..	94	28	9	33	0	0	..	11
2. Podróże	17	4	535	7	..	80	222	6	58	8	10	18	137
3. Usługi łączności	3	..	40	5	..	9	2	2	7	0	0	8	..
4. Usługi budowlane	5	..	35	0	..	8	9	11	146	1	0	4	..
5. Usługi ubezpieczeniowe	1	..	14	0	..	9	13	3	10	0	-26	4	8
6. Usługi finansowe	16	..	19	0	..	8	0	2	8	0	..	0	39
7. Usługi informatyczne i informacyjne	1	..	32	0	..	1	3	7	4	0	0	11	..
8. Patenty i opłaty licencyjne	0	..	63	0	..	16	3	15	3	0	0	5	..
9. Inne usługi dla biznesu	30	37	226	0	..	152	120	87	109	1	0	97	113
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	1	..	3	0	..	26	1	7	1	0	0	1	26

Źródło: na podstawie [Eurostat, 2003].

#### Tabela 3.

Wielkość eksportu Polski do krajów członkowskich UE w mln EUR w 2001 r.

	BLEU	DK	G	EL	E	F	I	NL	A	P	FIN	S	UK
<b>OGÓŁEM</b>	72	178	2389	14	60	270	279	200	381	10	62	233	362
1. Transport	23	139	835	9	..	123	54	84	77	3	44	43	153
1.1. Transport morski	7	113	120	8	..	10	6	39	11	0	41	32	32

<sup>6</sup> Użyte w tabelach 2.–7. skróty nazw krajów członkowskich oznaczają: BLEU — Belgia-Luksemburg, B — Belgia, LU — Luksemburg, DK — Dania, G — Niemcy, EL — Grecja, E — Hiszpania, F — Francja, IRL — Irlandia, I — Włochy, NL — Niderlandy, A — Austria, P — Portugalia, FIN — Finlandia, S — Szwecja, UK — W. Brytania

*Handel usługami Polski z Unią Europejską w okresie przedakcesyjnym*

	BLEU	DK	G	EL	E	F	I	NL	A	P	FIN	S	UK
1.2. Transport lotniczy	1	..	30	0	..	39	23	5	20	0	3	7	74
1.3. Inny transport	..	..	685	1	..	74	25	40	46	2	0	..	47
2. Podróże	14	10	805	1	..	48	148	22	41	4	11	108	113
3. Usługi łączności	0	..	56	0	..	7	23	3	4	0	0	16	..
4. Usługi budowlane	0	..	196	0	..	7	3	7	147	0	0	5	..
5. Usługi ubezpieczeniowe	1	..	5	0	..	-31	4	-9	24	0	6	0	5
6. Usługi finansowe	15	..	5	0	..	6	0	3	3	0	..	0	5
7. Usługi informatyczne i informacyjne	0	..	47	0	..	1	0	1	0	0	0	5	..
8. Patenty i opłaty licencyjne	0	..	7	0	..	1	0	4	0	0	0	4	..
9. Inne usługi dla biznesu	17	22	411	1	..	87	46	83	43	0	0	50	43
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	2	..	6	2	..	15	0	1	1	0	0	0	5

Źródło: na podstawie [Eurostat, 2003].

## Tabela 4.

Saldo handlu usługami Polski z krajami członkowskimi UE w mln EUR w 2001 r.

	BLEU	DK	G	EL	E	F	I	NL	A	P	FIN	S	UK
<b>OGÓŁEM</b>	-10	90	1195	-1	-27	-175	-148	34	-231	-2	62	53	-122
1. Transport	15	109	613	7	..	-11	0	59	19	2	28	14	69
1.1. Transport morski	7	97	83	8	..	0	-8	26	9	0	29	10	16
1.2. Transport lotniczy	-3	..	-46	-1	..	9	11	2	-3	0	-1	7	18
1.3. Inny transport	..	..	576	0	..	-20	-3	31	13	2	0	..	35
2. Podróże	-3	6	270	-6	..	-32	-74	16	-17	-5	1	90	-24
3. Usługi łączności	-3	..	16	-5	..	-2	21	1	-3	0	0	8	..
4. Usługi budowlane	-5	..	161	0	..	-1	-6	-4	1	-1	0	1	..
5. Usługi ubezpieczeniowe	0	..	-9	0	..	-40	-9	-12	14	0	32	-4	-3
6. Usługi finansowe	-1	..	-14	0	..	-2	0	1	-5	0	..	0	-34
7. Usługi informatyczne i informacyjne	-1	..	15	0	..	0	-3	-6	-4	0	0	-6	..
8. Patenty i opłaty licencyjne	0	..	-56	0	..	-15	-3	-11	-3	0	0	-1	..
9. Inne usługi dla biznesu	-13	-15	185	1	..	-65	-74	-4	-66	-1	0	-47	-69
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	1	..	3	2	..	-11	-1	-6	0	0	0	-1	-21

Źródło: na podstawie [Eurostat, 2003].

Na podstawie danych, zaprezentowanych w tabeli 2., stwierdzić można, że spośród krajów członkowskich Unii Europejskiej najwięcej usług Polska sprowadziła z Niemiec, a najmniej — z Finlandii. Niemcy zajęły pierwsze miejsce w większości rodzajów usług z wyjątkiem budownictwa, usług finansowych oraz usług rekreacyjnych, w sferze kultury i usług osobistych. Kluczowa rola w sprowadzonych przez Polskę z UE usługach budowlanych przypadła Austrii. W przypadku usług finansowych odnotować można dominujący udział W. Brytanii. Najwięcej usług osobistych, w sferze kultury i rekreacyjnych spośród 15 krajów UE Polska kupiła we Francji i W. Brytanii.

Jak wynika z tabeli 3. najmniej usług ogółem Polska sprzedała w 2001 r. w Portugalii i Grecji, podczas gdy podobnie jak w przypadku polskiego importu największym odbiorcą usług ogółem z Polski spośród krajów Piętnastki były Niemcy. Biorąc pod uwagę poszczególne rodzaje usług, polski eksport na rynek niemiecki jedynie w przypadku przewozu lotniczego, usług ubezpieczeniowych, usług finansowych oraz usług osobistych, rekreacyjnych i w sferze kultury nie osiągnął najwyższej wartości wśród krajów UE. Najważniejszym odbiorcą polskich usług transportu lotniczego była bowiem W. Brytania. Największym importerem polskich usług ubezpieczeniowych została natomiast Austria. Pierwsze miejsce pod względem udziału w imporcie z Polski usług finansowych przypadło Belgii i Luksemburgowi. Natomiast Francja stała się dominującym importerem z Polski usług osobistych, rekreacyjnych i w sferze kultury.

Zamieszczone w tabelach 2. i 3. dane sugerują, że w 2001 r. Grecja i Portugalia nie były istotnymi partnerami handlowymi dla Polski. Dwustronny handel usługami między Polską i Portugalią oraz między Polską i Grecją skoncentrowany był w badanym okresie na wybranych typach usług, podczas gdy pozostałe rodzaje usług w ogóle nie były przedmiotem handlu Polski z tymi krajami. Polska nie eksportowała do tych krajów m. in. usług transportu lotniczego, usług łączności, usług budowlanych, usług ubezpieczeniowych, usług finansowych czy też usług informatycznych i informacyjnych.

W przypadku pozostałych krajów również niektóre usługi nie były przedmiotem eksportu czy importu, czy w ogóle wymiany handlowej. Dotyczy to np. Belgii–Luksemburga, które nie wykazały żadnego eksportu do Polski usług transportu morskiego. Podobnie Polska nie importowała ze Szwecji usług transportu lotniczego, a z Finlandii — usług innego transportu i usług budowlanych.

Natomiast z informacji zawartych w tabeli 4. wynika, że Polska była importerem netto usług ogółem z następujących krajów: Austria, Belgia–Luksemburg, Francja, Włochy, Portugalia, Grecja, W. Brytania i Hiszpania. Największe dodatnie saldo handlu z UE Polska wypracowała w wymianie dwustronnej z Niemcami, a najwyższe ujemne odnotowała w handlu z Austrią.

Podsumowując, udział Polski w handlu z poszczególnymi państwami członkowskimi UE nie jest jednakowy, a zaobserwowane różnice sugerują, że między tymi krajami występuje różny stopień i zakres specjalizacji w świad-

czeniu usług. Spodziewać się należy, że te różnice odzwierciedlają skalę posiadanej przez te państwa przewagi komparatywnej.

#### 4. Pojęcie przewagi komparatywnej i metoda jej zmierzenia

Przewaga komparatywna polega na tym, że kraj jest zdolny do wytworzenia danego produktu względnie taniej w stosunku do innych produktów w porównaniu z innym krajem. Zgodnie z istotą zasady przewagi komparatywnej określony kraj eksportuje głównie te dobra i usługi, w których posiada przewagę komparatywną i skłaniał się do importu tych, gdzie takiej przewagi nie posiada. Prawdziwość tej zasady dla handlu dobrami w warunkach doskonałej konkurencji znajduje uzasadnienie w klasycznych teoriach handlu międzynarodowego. Koncepcję przewagi komparatywnej można również przywołać w kontekście handlu usługami. Za pomocą tej zasady można bowiem wyjaśnić model międzynarodowego obrotu usługowego, który realizowany jest w warunkach doskonałej konkurencji i którego źródłem są różnice w zasobności czynników produkcji<sup>7</sup>. Aby zidentyfikować przewagę komparatywną danego kraju, zazwyczaj dokonuje się analizy modelu jego specjalizacji eksportowej przy założeniu, że model handlu odzwierciedla zarówno względne koszty, jak i różnice w czynnikach pozacenowych, takich, jak np. jakość. W literaturze przedmiotu najczęściej w tym celu wykorzystywany jest indeks „Ujawnionej Przewagi Komparatywnej” (ang. *Revealed Comparative Advantage* — *RCA*), którego autorem jest Bela Balassa [1965, s. 99–125]. Miernik ten można wyrazić w następujący sposób:

$$RCA_j^A = \left( \frac{X_j^A}{X^A} \right) : \left( \frac{X_j^{REF}}{X^{REF}} \right) \times 100$$

gdzie  $RCA_j^A$  to wskaźnik ujawnionej przewagi komparatywnej kraju  $A$  w sektorze  $j$ .  $X_j^A$  przedstawia wielkość eksportu sektora  $j$  kraju  $A$ , a  $X^A$  to całkowity eksport usług kraju  $A$ . i  $X^{REF}$  oznaczają analogiczne wartości dla grupy krajów będącej punktem odniesienia. Wartość  $RCA$  większa niż 100 oznacza, że kraj posiada ujawnioną przewagę komparatywną w produkcji tego konkretnego typu usługi, tj. specjalizuje się w eksporcie tej usługi. Jeżeli zaś  $RCA$  jest mniejsze niż 100, to kraj  $A$  nie posiada takiej przewagi i jest względnie niewyspecjalizowany w eksporcie tego produktu. Wartość równa 100 oznacza, że kraj nie specjalizuje się w handlu konkretną usługą.

<sup>7</sup> Brak przekonujących dowodów na to, że handel usługami realizowany w warunkach doskonałej konkurencji zachowywać się będzie zgodnie z tym prawem, jeżeli różnice między krajami dotyczą technologii. Por. [Deardorff, 1985].

## 5. Ujawniona przewaga komparatywna Polski w handlu usługami z Unią Europejską

Biorąc pod uwagę dostępność danych statystycznych tabela 5. przedstawia wskaźnik ujawnionej przewagi komparatywnej Polski w handlu usługami wobec Unii Europejskiej w okresie 1999–2002, przy czym jako punkt odniesienia obrana jest Unia Europejska licząca 15 krajów członkowskich. Na podstawie analizy danych zaprezentowanych w tej tabeli sformułować można kilka wniosków.

### Tabela 5.

Indeks „Ujawnionej Przewagi Komparatywnej” Polski w handlu usługami z krajami UE-15 w okresie 1999–2002

SEKTOR/ROK	1999 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.
1. Transport	128	102	129	157
1.1. Transport morski	112	88	97	116
1.1.1. Transport morski osób	41	12	28	26
1.1.2. Transport morski ładunku	155	104	114	140
1.1.3. Inne usługi pomocnicze w transporcie morskim	21	31	32	31
1.2. Transport lotniczy	86	54	64	84
1.2.1. Transport lotniczy osób	74	67	85	117
1.2.2. Transport lotniczy ładunku	28	18	33	43
1.2.3. Inne usługi pomocnicze w transporcie lotniczym	147	33	23	19
1.3. Inny transport	231	225	316	368
1.3.1. Transport kolejowy	659	662	998	994
1.3.2. Transport drogowy	156	143	190	232
1.3.3. Transport wodny śródlądowy	110	101	111	102
1.3.4. Transport rurociągowy i przesył energii elektrycznej	814	709	1971	1936
2. Podróże	128	190	173	160
3. Usługi łączności	215	103	85	73
4. Usługi budowlane	129	114	180	234
5. Usługi ubezpieczeniowe	257	91	74	53
6. Usługi finansowe	28	13	26	20
7. Usługi informatyczne i informacyjne	11	16	19	23
7.1. Usługi informatyczne	8	13	17	19
7.2. Usługi informacyjne	24	34	39	48
8. Patenty i opłaty licencyjne	9	10	16	11
9. Inne usługi dla biznesu	60	51	50	48
9.1. Usługi handlowe i inne usługi związane z handlem	4	16	7	23
9.1.1. Usługi handlowe	27	9	-11	1
9.1.2. Inne usługi handlowe i związane z handlem	12	21	22	38



SEKTOR/ROK	1999 r.	2000 r.	2001 r.	2002 r.
9.2. Usługi wynajmu	26	10	20	22
9.3. Różne usługi dla biznesu, profesjonalne i techniczne	82	64	64	55
9.3.1. Usługi prawnicze, rachunkowości, doradztwa w zakresie zarządzania i usługi w zakresie <i>public relations</i>	93	50	47	38
9.3.2. Reklama, badanie rynku i badanie opinii publicznej	24	26	31	20
9.3.3. Badania i rozwój	12	8	12	16
9.3.4. Usługi architektoniczne, inżynierskie i inne usługi techniczne	32	30	37	57
9.3.5. Usługi w rolnictwie, górnictwie i usługi obróbki na miejscu	205	152	185	167
9.3.6. Inne różne usługi dla biznesu, profesjonalne i techniczne	204	162	157	119
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	71	41	60	52
10.1. Usługi audiowizualne i usługi z nimi związane	72	28	33	26
10.2. Inne usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	68	62	101	94

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych [OECD, 2004].

Po pierwsze, Polska utraciła swoją przewagę komparatywną, którą posiadała w badanym okresie w czterech następujących typach usług: usługi pomocnicze w transporcie lotniczym, usługi łączności (obejmujące usługi telekomunikacyjne, pocztowe i kurierskie), usługi ubezpieczeniowe oraz w kategorii innych usług osobistych, rekreacyjnych i w sferze kultury (m.in. usługi świadczone przez muzea i biblioteki).

Po drugie, w 2002 r. Polska osiągnęła przewagę komparatywną nad Unią Europejską w dziedzinie przewozu lotniczego pasażerów, przy braku takiej przewagi w poprzednich latach.

Po trzecie, Polska utrzymała w badanym okresie swoją przewagę komparatywną w świadczeniu następujących usług: transport morski frachtu; transport kolejowy; transport drogowy; transport wodny śródlądowy; transport rurociągowy i przesył energii elektrycznej; podróże; usługi budowlane; usługi w rolnictwie, w górnictwie i usługi obróbki na miejscu oraz różne inne usługi profesjonalne, techniczne oraz dla biznesu.

Wymieniona na tej liście kategoria „usługi w rolnictwie, w górnictwie i usługi obróbki na miejscu” obejmuje m.in. usługi związane z rolnictwem, leśnictwem, polowaniem, rybołówstwem, wydobywaniem i poszukiwaniem surowców naturalnych (np. takie jak geodezyjne i geologiczne), górnictwem oraz usługi konserwacyjne i naprawcze, usługi odprowadzania ścieków, usuwania odpadów czy też usługi sanitarne. Do kategorii „różnych innych usług profesjonalnych, technicznych oraz dla biznesu” zalicza się wszystkie niewymienione gdzie indziej w klasyfikacji usługi tego rodzaju, w tym wynajem personelu, usługi ochrony osób i mienia, usługi detektywistyczne, usługi tłumaczeniowe, usługi fotograficzne i usługi sprzątanania.

Biorąc pod uwagę dynamikę wskaźnika *RCA* w badanym okresie, zauważyć można, że tendencja malejąca charakteryzowała przede wszystkim kate-

gorię „innych usług profesjonalnych, technicznych oraz dla biznesu”. W przypadku utrzymania się tego trendu w kolejnych latach nie można wykluczyć tego, iż Polska ostatecznie utraci swoją przewagę w świadczeniu tych usług. Porównując wartości wskaźnika *RCA* w 2002 r. z rokiem 1999 r. zaobserwować można wzrost przewagi komparatywnej Polski w transporcie kolejowym, transporcie drogowym oraz transporcie rurociągowym (wraz z przesyłem energii elektrycznej), a także w podróżach oraz usługach budowlanych. W porównaniu z 1999 r. Polska zmniejszyła swoją przewagę komparatywną nad Unią Europejską w transporcie morskim frachtu, transporcie wodnym śródlądowym i w kategorii „usługi w rolnictwie, w górnictwie i usługi obróbki na miejscu”.

Przedstawiony w tabeli 5. wskaźnik ujawnionej przewagi komparatywnej Polski na tle Unii Europejskiej informuje o tym, gdzie Polska posiadała przewagę komparatywną nad Unią Europejską jako całością. Można przypuszczać, że poszczególne kraje członkowskie tego ugrupowania integracyjnego mogą specjalizować się w świadczeniu tych samych usług, co Polska, co też powinny wykazać ich indeksy *RCA*.

## 6. Ujawniona przewaga komparatywna poszczególnych krajów UE we wspólnotowym handlu usługami

Przyjmując podobnie jak dla Polski za punkt odniesienia UE jako całość, w tabeli 6. przedstawiam indeks *RCA* dla wybranych krajów członkowskich UE za 2002 r. Porównując te wartości można zauważyć, że niektóre kraje członkowskie UE są potencjalnie poważnymi konkurentami dla polskich eksporterów usług, co szczególnie odczuwalne powinno być od 1 maja 2004 r., kiedy Polska stała się formalnie członkiem UE i zlikwidowane zostały w zasadzie wszystkie istniejące dotychczas bariery we wzajemnym handlu usługami między Polską a UE.

### Tabela 6.

Indeks „Ujawnionej Przewagi Komparatywnej” poszczególnych krajów UE we wspólnotowym handlu usługami w 2002 r.

SEKTOR/KRAJ	B	LU	DK	D	EL	E	F	IRL	I	NL	A	P	FIN	S	UK
1. Transport	107	38	263	118	194	72	105	27	73	152	78	89	115	104	67
1.1. Transport morski	131	22	481	96	444	39	61	8	80	153	4	24	152	133	58
1.1.1. Transport morski osób	7	10	..	66	157	19	103	75	12	9	..	0	1345	99	246
1.1.2. Transport morski ładunku	137	28	..	107	526	36	57	5	44	133	..	16	82	156	46
1.1.3. Inne usługi pomocnicze w transporcie morskim	132	3	..	58	151	56	72	9	249	268	..	61	216	42	75
1.2. Transport lotniczy	42	60	..	155	19	115	122	62	61	120	85	149	113	51	98
1.2.1. Transport lotniczy osób	32	13	..	164	0	112	114	74	32	143	..	162	119	70	96

Handel usługami Polski z Unią Europejską w okresie przedakcesyjnym

SEKTOR/KRAJ	B	LU	DK	D	EL	E	F	IRL	I	NL	A	P	FIN	S	UK
1.2.2. Transport lotniczy ładunku	91	403	..	160	0	30	189	11	19	174	..	82	104	42	41
1.2.3. Inne usługi pomocnicze w transporcie lotniczym	46	10	..	129	0	164	108	58	157	36	..	148	100	6	133
1.3. Inny transport	177	26	..	92	23	59	158	0	80	208	213	106	45	144	26
1.3.1. Transport kolejowy	131	..	..	103	5	37	284	..	112	..	..	29	0	52	22
1.3.2. Transport drogowy	183	..	..	68	15	71	..	..	115	..	..	135	59	183	28
1.3.3. Transport wodny śródlądowy	3	..	..	83	0	0	..	..	0	987	..	0	0	0	0
1.3.4. Transport rurociągowy i przesył energii elektrycznej	246	..	..	202	4	26	..	..	0	25	..	45	0	0	48
2. Podróże	68	40	80	67	181	200	139	41	165	51	118	224	90	70	60
3. Usługi łączności	195	143	..	59	46	66	117	184	74	120	80	113	160	117	100
4. Usługi budowlane	143	26	..	170	39	66	154	3	123	200	81	103	175	87	9
5. Usługi ubezpieczeniowe	32	105	..	170	19	49	29	313	55	13	95	19	3	53	199
6. Usługi finansowe	87	887	..	60	5	33	19	142	16	22	37	23	..	32	233
7. Usługi informatyczne i informacyjne	115	26	..	113	9	92	32	850	15	59	9	18	180	143	79
7.1. Usługi informatyczne	127	26	..	129	9	26	..	975	15	111	..	1	200	149	78
7.2. Usługi informacyjne	37	27	..	..	9	538	..	0	10	144	..	133	42	100	88
8. Patenty i opłaty licencyjne	54	19	..	112	2	19	119	28	28	109	10	10	273	201	211
9. Inne usługi dla biznesu	132	41	55	106	24	70	97	71	114	80	62	41	90	147	121
9.1. Usługi handlowe i inne usługi związane z handlem	143	39	..	161	9	31	119	29	173	128	106	36	65	232	49
9.1.1. Usługi handlowe	194	87	..	325	5	15	198	0	15	214	156	2	..	488	20
9.1.2. Inne usługi handlowe i związane z handlem	110	8	..	54	11	41	67	49	276	149	74	57	..	65	68
9.2. Usługi wynajmu	44	55	..	93	5	18	72	629	136	..	106	44	232	138	25
9.3. Różne usługi dla biznesu, profesjonalne i techniczne	133	40	..	92	29	83	93	56	98	..	49	42	90	125	143
9.3.1. Usługi prawnicze, rachunkowości, doradztwa w zakresie zarządzania i usługi w zakresie <i>public relations</i>	90	86	..	126	21	52	..	22	45	..	..	65	38	72	160
9.3.2. Reklama, badanie rynku i badanie opinii publicznej	273	98	..	67	24	122	54	46	94	..	..	94	61	98	113
9.3.3. Badania i rozwój	84	2	..	157	13	34	..	75	68	..	..	12	121	287	137
9.3.4. Usługi architektoniczne, inżynierskie i inne usługi techniczne	75	31	..	88	0	51	..	59	83	..	..	52	118	139	189
9.3.5. Usługi w rolnictwie, górnictwie i usługi obróbki na miejscu	166	11	..	31	0	20	..	246	10	..	..	397	778	95	21

9.3.6. Inne różne usługi dla biznesu, profesjonalne i techniczne	15	12	..	64	34	96	..	75	197	550	..	14	35	154	161
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	28	34	..	41	84	40	150	41	44	82	50	47	15	40	157
10.1. Usługi audiowizualne i usługi z nimi związane	53	68	..	..	57	35	162	94	32	44	..	17	13	47	189
10.2. Inne usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	18	16	..	..	129	91	130	..	110	94	..	142	..	28	156

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych [OECD, 2004].

W transporcie morskim frachtu spośród krajów członkowskich UE najważniejszymi konkurentami Polski są Grecja, Szwecja, Belgia oraz Niderlandy. W transporcie kolejowym największą przewagę komparatywną na tle UE uzyskały: Francja, Belgia oraz Włochy. Belgia, Szwecja i Portugalia specjalizują się w przewozie drogowym, jednak na mniejszą skalę niż Polska. Z krajów Unii Europejskiej najbardziej wyspecjalizowane w transporcie wodnym śródlądowym są Niderlandy. Natomiast w kategorii „transport rurociągowy i przesył energii elektrycznej” odnotować można znaczącą rolę Belgii i Niemiec. Zaprezentowane w tabeli 6. dane informują o tym, że względną przewagę komparatywną w pozycji „podróże” osiągnęły: Portugalia, Hiszpania, Grecja i Włochy oraz w mniejszym stopniu Francja i Austria. Stosunkowo liczna grupa krajów członkowskich specjalizuje się w eksporcie usług budowlanych, a obejmuje ona kolejno: Niderlandy, Finlandię, Niemcy, Francję, Belgię i Włochy. Natomiast przewagę komparatywną w świadczeniu usług w sektorze rolnym, w sferze górnictwa i usług obróbki na miejscu miały: Finlandia, Portugalia, Irlandia i Belgia. Z tabeli 6. wynika także, że znaczącą rolę w wykonywaniu innych usług dla biznesu, profesjonalnych i technicznych posiadają: Niderlandy, Włochy, W. Brytania i Szwecja. Na rynku przewozów lotniczych pasażerów względnie najlepiej wyspecjalizowani są przewoźnicy z Niemiec, Portugalii i Niderlandów.

Co do pozostałych sektorów usługowych, w których Polska nie specjalizuje się, odnotować należy wysoką wartość przewagi komparatywnej Finlandii w przewozie morskim osób, Luksemburga w usługach finansowych oraz Irlandii w świadczeniu usług informatycznych i usług wynajmu. Na rynku usług ubezpieczeniowych konkurencyjni są: Irlandia, W. Brytania i Niemcy, a w usługach audiowizualnych — W. Brytania i Francja.

Podsumowując, akcesja Polski do Unii Europejskiej umożliwi zarówno Polsce, jak i krajom członkowskim tego ugrupowania, pogłębienie swojej dotychczasowej specjalizacji dzięki ujawnionej i zaprezentowanej w tabelach 5. i 6. przewadze komparatywnej. Jednak poza tą formą specjalizacji, która ma charakter międzygałęziowy (eksport jednego produktu w zamian za import innego), w handlu usługami może mieć miejsce także specjalizacja wewnątrzgałęziowa.

## 7. Specjalizacja wewnątrzgałęziowa i handel wewnątrzgałęziowy Polski i krajów członkowskich UE

Poprzez specjalizację wewnątrzgałęziową rozumie się specjalizację w określonych odmianach produktu zróżnicowanego, czyli większą skalę produkcji jednych odmian na potrzeby popytu krajowego i na eksport oraz mniejszy zakres produkcji pozostałych odmian, które sprowadza się z zagranicy. Przyczyną powstania tej specjalizacji jest popyt na różnorodność, a jej skutkiem jest handel wewnątrzgałęziowy, który polega na jednoczesnym eksporcie i imporcie produktów identycznych lub podobnych, będących bliskimi substytutami<sup>8</sup>. Wymiana wewnątrzgałęziowa wymaga innych niż specjalizacja międzygałęziowa warunków, tj. odrzuca się homogeniczność produktów i zakłada się brak doskonałej konkurencji. Dlatego też, o ile generalnie model handlu międzygałęziowego wyjaśnić można za pomocą zasady przewagi komparatywnej, w wymianie wewnątrzgałęziowej zupełnie inne czynniki mogą decydować o modelu handlu w tej postaci.

Do pomiaru intensywności wymiany wewnątrzgałęziowej używa się najczęściej indeksu Grubela–Lloyda [Grubel, Lloyd, 1975, s. 21], który ma postać:

$$B_j = [(X_j + M_j) - |X_j - M_j|] \cdot 100 / (X_j + M_j)$$

gdzie  $X_j$  oznacza eksport produktu  $j$ ,  $M_j$  jego import, a  $B_j$  to miara intensywności handlu wewnątrzgałęziowego, która może osiągać wartości w przedziale od 0 do 100. Wskaźnik wynosi zero, gdy kraj albo importuje produkt  $X$  albo go eksportuje (odpowiada klasycznej sytuacji specjalizacji międzygałęziowej). Miernik  $B_j$  równy jest 100, gdy eksport zrówna się z importem, co oznacza pełną specjalizację wewnątrzgałęziową.

Intensywność handlu wewnątrzgałęziowego między krajami zależy od wielu czynników, wśród których wymienić można proces integracji regionalnej, podobny lub zbliżony poziom rozwoju i podobne struktury popytu, czynniki kulturowe, takie jak wspólnota języka, tożsamości narodowej, tradycji i historii. Z uwagi na specyfikę samych usług oraz rynku usług zjawisko handlu wewnątrzgałęziowego powinno zostać w szczególności sposób zaobserwowane w obrocie usługowym. Takim hipotetycznym przykładem może być sektor usług turystycznych. Dwa kraje mogą być całkowicie identyczne pod względem kosztów, cen, klimatu, ale z powodu chęci zróżnicowania konsumenci każdego kraju wolą odpoczywać na plażach drugiego kraju.

Na podstawie danych zaprezentowanych w tabeli 7. zaobserwować można różny stopień intensywności handlu wewnątrzgałęziowego między Polską a poszczególnymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej, jaki wystąpił w 2001 r. Czysto wewnątrzgałęziowy charakter miała wymiana usług transportu morskiego Polski z Francją. Pełną specjalizację wewnątrzgałęziową

<sup>8</sup> W literaturze przedmiotu spotkać się można ze stwierdzeniem, iż handel wewnątrzgałęziowy jest jedynie fenomenem statystycznym.

odnotować można także w pozycji „inny transport” z Grecją i Finlandią. Identyczna intensywność handlu wewnątrzgałęziowego wystąpiła również w obrocie usługami łączności z Portugalią oraz w budownictwie z Austrią. Polski eksport zrównał się z importem w sektorze usług ubezpieczeniowych w przypadku handlu z Belgią–Luksemburgiem. Natomiast czysto międzygałęziowy charakter miała wymiana usług transportu morskiego z Belgią–Luksemburgiem i Grecją, transportu lotniczego z Portugalią i Szwecją i innego transportu z Portugalią. Podobnie brak handlu wewnątrzgałęziowego zaobserwować można także np. w wymianie usług łączności z Grecją i Belgią–Luksemburgiem, usług budowlanych — z Belgią–Luksemburgiem i Portugalią czy też usług ubezpieczeniowych — ze Szwecją. Obliczone i zaprezentowane w tabeli wartości indeksu Grubela–Lloyda świadczą m.in. o tym, iż handel wewnątrzgałęziowy nie wystąpił w obrocie dwustronnym z Belgią–Luksemburgiem, Włochami i Austrią w sektorze usług informatycznych i informacyjnych oraz w przypadku dwustronnej wymiany innymi usługami dla biznesu między Polską a Grecją oraz między Polską a Portugalią.

## Tabela 7.

Intensywność handlu wewnątrzgałęziowego między Polską a krajami UE w 2001 r.

sektor/kraj	BLEU	DK	D	EL	F	I	NL	A	P	FIN	S	UK
1. Transport	52	91	42	36	96	100	46	86	50	53	81	71
1.1. Transport morski	0	25	47	0	100	60	50	31		45	81	67
1.2. Transport lotniczy	40		57		87	69	75	93	0	86	0	86
1.3. Inny transport				100	88	94	37	84	0	100		38
2. Podróże	90	57	80	25	75	80	43	83	67	95	29	90
3. Usługi łączności	0		83	0	88	16	80	73	100		67	
4. Usługi budowlane	0		30		93	50	78	100	0		89	
5. Usługi ubezpieczeniowe	100		53			47		59			0	77
6. Usługi finansowe	97		42		86		80	55				23
7. Usługi informatyczne i informacyjne	0		81			0	25	0			63	
8. Patenty i opłaty licencyjne		100	100		12	0	42	0			89	
9. Inne usługi dla biznesu	72	75	71	0	73	55	98	57	0		68	55
10. Usługi osobiste, rekreacyjne i w sferze kultury	67	100	67	0	73	0	25	100			0	32

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych [Eurostat, 2003].

Wymiana usługowa Polski z krajami Unii Europejskiej w badanym roku miała miejsce zarówno w postaci handlu wewnątrzgałęziowego, jak i międzygałęziowego, przy czym stopień tej wzajemnej relacji nie był identyczny. W niektórych sektorach usługowych obrót usługowy Polski z konkretnym kra-

jem UE był realizowany wyłącznie w postaci międzygałęziowej, podczas gdy z innym krajem wymiana usługami była w pełni jednokierunkowa.

## **Podsumowanie**

Obecnie zarówno struktura polskiego importu, jak i eksportu usług do UE była dotychczas podobna, zdominowana przez inne usługi dla biznesu, podróże oraz inny transport. Polska, która jest eksporterem netto usług ogółem, osiągnęła nadwyżkę eksportu nad importem w kategorii „podróże”, budownictwie i usługach łączności oraz w gałęzi transportu morskiego i innego transportu (obejmującego m.in. przewóz drogowy, transport kolejowy, transport wodny śródlądowy oraz transport rurociągowy).

Spośród 15 krajów członkowskich Unii Europejskiej najważniejszym partnerem Polski są Niemcy.

Polska jest konkurencyjna w stosunku do UE jako całości przede wszystkim w podróżach, transporcie morskim frachtu, transporcie kolejowym, transporcie drogowym, transporcie rurociągowym z uwzględnieniem przesyłu energii elektrycznej, usługach budowlanych, a także w kategorii „usługi w rolnictwie, w górnictwie i usługi obróbki na miejscu” oraz „różne inne usługi profesjonalne, techniczne oraz dla biznesu”. W świadczeniu tych samych usług specjalizują się także niektóre kraje członkowskie Unii Europejskiej, które mogą być poważnymi konkurentami polskich usługodawców. Dotyczy to szczególnie przewozów morskich ładunków, podróży, usług w rolnictwie, w górnictwie i obróbki na miejscu oraz różnych innych usług profesjonalnych, technicznych oraz dla biznesu.

Handel usługami między Polską a krajami członkowskimi Unii Europejskiej ma nie tylko charakter międzygałęziowy, ale także występuje w postaci wymiany wewnątrzgałęziowej o różnym stopniu intensywności.

Przystąpienie przez Polskę do Unii Europejskiej wpłynie na stopień konkurencyjności Polski w handlu usługami. Z jednej strony, Polska będzie mogła wykorzystać swoją dotychczasową przewagę komparatywną i pogłębić swoją specjalizację międzygałęziową. Z drugiej — powinien nastąpić dalszy wzrost znaczenia handlu wewnątrzgałęziowego Polski z pozostałymi członkami Unii Europejskiej. O tym, jaki będzie ostatecznie kształt modelu tej wymiany i jakie miejsce ostatecznie zajmie Polska jako eksporter usług na rynku UE będzie można powiedzieć dopiero po przeanalizowaniu danych statystycznych informujących o wielkości handlu usługami w następnych latach, a zatem już po akcesji Polski do Unii Europejskiej.

## **Bibliografia**

- Balassa B., 1965, *Trade Liberalisation and „Revealed” Comparative Advantage*, „The Manchester School of Economic and Social Studies” nr 2 (maj).
- Deardorff A.V., 1985, *Comparative Advantage and International Trade and Investment in Services*, w: Stern R.M. (red), *Trade and investment in services: Canada/US perspectives*, Toronto, Ontario Economic Council.

*European Union international transactions, data 1991–2001*, 2003, European Communities, Brussels.

Eurostat, 2003, *International trade in services, geographical breakdown of the current account, data 1991–2001*, Brussels.

Grubel H.G., Lloyd P.J., 1975, *Intra-Industry Trade. The theory and Measurement of International Trade in Differentiated Products*, The Macmillan Press Ltd.

*Manual on Statistics of International Trade in Services*, 2002, United Nations, UNCTAD, OECD, European Commission, WTO, IMF, Genewa, Luksemburg, Nowy York, Paryż, Waszyngton D.C.

OECD, 2004, *OECD Statistics on International Trade in Services, Volume I — Detailed Tables by Service Category 1993–2002*, edition 2004.

### **A b s t r a c t** Poland's Services Trade with the European Union During the Preaccession Period

A

The fact that, since 1 May 2004, Poland has the status of European Union member involves certain consequences for Poland's competitiveness in the international services trade market. What competitive position will Poland finally occupy among the EU countries in the postaccession period will to a large extent depend on Poland's present position in the services trade with the EU countries. So, the paper tries to present, on the basis of the most recent available statistical data published by the OECD and Eurostat, the size and structure of Poland's services trade with the EU countries during the preaccession period and, basing on these data, analyzes the degree of Poland's competitiveness in the services trade with the EU countries in the years preceding Poland's accession to this integration group. In the paper, the size and structure of the export and import of services as well between Poland and the European Union as a whole as between Poland and individual EU countries are presented and the service sectors are identified in which Poland enjoys a comparative advantage and those in which there is no such advantage. Also, kinds of services are identified in which some EU countries specialize and, consequently, are Poland's competitors. The paper also deals with the phenomenon of the intrabranche trade as a kind of international exchange alternative to the interbranch trade, that in a particular way refers to the turnover of services.