

Radosław Gajewski*

Klaudia Pilichowska**

Wpływ kursów walut i ich systemów na sytuację firm transportowych eksportujących swoje usługi na rynek europejski

Streszczenie: branża transportu drogowego na rynku europejskim jest ważna dla gospodarki. Mimo, iż jest ona w bardzo dobrej kondycji w Polsce oraz w Europie to boryka się z wieloma utrudnieniami. W artykule został przedstawiony problem wpływu kursów walut na usługi transportowe, zagadnienie jak w bardzo w krótkim czasie może zmienić się kurs waluty EUR/PLN i jakie mogą być tego skutki dla przedsiębiorstw. Przedstawiona została analiza kosztów określonego produktu dla stałego klienta w walucie EUR oraz PLN w różnych okresach czasowych.

Słowa kluczowe: transport drogowy, transport rzecz, kursy walut, przedsiębiorstwa transportowe.

Wprowadzenie

Obserwując obecną sytuację na rynku transportu międzynarodowego, można zauważyć, że przedsiębiorstwa w tym sektorze borykają się z wieloma problemami. Jednym ze znaczących aspektów znajdujących odzwierciedlenie w branży transportowej są wahania kursów walut.

Celem niniejszego artykułu jest przeanalizowanie jaki wpływ ma kurs walut na wciąż zwiększający się rynek transportowy dla przewoźników transportu międzynarodowego. Udział polskich przedsiębiorstw, zajmujących się globalnym transportem w Europie, stanowi największą grupę przewoźników eksportujących usługi przewozowe (Kozłowski, Gajewski, Pilichowska, 2015, s. 118–132).

* Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania, Uniwersytet Łódzki.

** Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania, Uniwersytet Łódzki.

Kursy walut i systemy kursów walut w Europie

Jednym z najważniejszych czynników, który znacząco wpływa na funkcjonowanie handlu zagranicznego jest kurs waluty, czyli cena obcej waluty wyrażona w walucie krajowej (Rymarczyk, 2005, s. 79). Kursy walut określane są przez wymienione poniżej czynniki, które jednocześnie wpływają na popyt oraz podaż (<http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/kurs-walutowy;3929315.html>, [dostęp: 28.07.2016]; <https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/kurs-walutowy>, [dostęp: 28.07.2016]). Czynniki tymi są:

- czynniki ekonomiczne, czyli m.in. inflacja, wzrost gospodarczy czy stopy procentowe;
- polityka walutowa rządu, która definiuje system kursów;
- czynniki instytucjonalne, czyli interwencja państwa, która odbywa się na rynku walutowym, a w rezultacie zawierane zostają umowy międzynarodowe.

Kurs walutowy jest to cena płacona w krajowej walucie za jednostkę w obcej walucie. Można wyróżnić kilka ich rodzajów biorąc pod uwagę różne aspekty. Dzielą się one ze względu na sposób ich ustalania, czyli na kursy urzędowe oraz prywatne. Biorąc pod uwagę wahania amplitudy, na sztywne, stałe i zmienne. Ostatni podział uwzględnia zakres stosowania, w tym przypadku uwzględniane są kursy jednolite oraz zróżnicowane (Begg, 1992, s. 275).

Można wyróżnić następujące zmiany kursów walutowych (Kowalewski, Tchorek, 2010, s. 33):

- Dewaluacja danej waluty, która oznacza administracyjne obniżanie jej wartości (np. przez bank centralny bądź rząd).
- Rewaluacja danej waluty, co oznacza administracyjne podnoszenie jej wartości.
- Aprecjacja danej waluty, czyli wzrost jej wartości, która jest konsekwencją działania sił rynkowych.
- Deprecjacja danej waluty, czyli spadek jej wartości, która jest konsekwencją działania sił rynkowych.

Kursy walutowe mają również dwie bardzo ważne i podstawowe funkcje. Jedną z nich jest informowanie o cenie obcych walut. Wiadomość ta jest przekazywana w sposób bezpłatny, a wykorzystywana jest przy podejmowaniu decyzji przez różne podmioty, w tym również przedsiębiorców. Pozwala ona również na ocenę opłacalności lokowania pieniędzy w innej walucie. Drugą funkcją jest cenotwórczość. Chodzi

o fakt, iż kurs może przenosić układy ceny zagranicznej na układ krajowy (<https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/kurs-walutowy>, [dostęp: 28.07.2016]).

W celu określenia kursu walutowego został stworzony zbiór zasad, który ustalany jest przez dane państwo i jest to tzw. system kursu walutowego. Można wyróżnić trzy rodzaje tego systemu: arbitralny, ze stałym kursem i z kursem zmiennym (https://mfiles.pl/pl/index.php/System_kurs%C3%B3w_walutowych, [dostęp: 28.07.2016]). Odzwierciedleniem tego systemu w krajach Unii Europejskiej jest Europejski System Walutowy (ESW), który został wprowadzony w 1979 roku. ESW powstał z powodu ogromnej zmienności kursów walutowych w latach 70. Wspólnoty Unii Europejskiej (Grauwe, 2003, s. 108). Ponadto miał on na celu przygotowanie krajów Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej do przyjęcia jednakowej waluty. System ten charakteryzują trzy założenia (Czekaj, Owsiak, 2010, s. 27):

- Do obiegu bezgotówkowego został wprowadzony pieniądź o nazwie European Currency Unit (ECU), traktowany jako waluta referencyjna.
- Exchange Rate Mechanism (ERM) stał się drugim ważnym filarem obok ECU i był to mechanizm stabilizowania kursów, w którym to waluty członkowskich krajów mogły w granicy $\pm 2,25\%$ odchyłać się od centralnego kursu.
- Wykorzystanie mechanizmu interwencyjnego – Europejskiego Funduszu Współpracy Walutowej, który powstał na podstawie wpłat w postaci złota oraz rezerw dolarowych każdego z krajów członkowskich. Dzięki temu istniał możliwość udzielania pożyczek krótkoterminowych bądź pożyczek, których terminy były dłuższe, lecz nie przekraczały 5 lat.

Systemy kursowe można podzielić na trzy grupy: systemy kursów płynnych, systemy pośrednich kursów walutowych oraz systemy kursów sztywnych, a klasyfikacja ta została sporządzona według Międzynarodowego Funduszu Walutowego. Jeśli chodzi o system kursów płynnych, o cenie waluty rozstrzyga popyt, a także podaż na nią. Jest to system korzystny do wdrożenia w dużych, otwartych gospodarkach, których sytuacja gospodarcza jest ustabilizowana. Ważne jest, aby w momencie implementacji polityki płynnego kursu inflacja była na niskim poziomie, bądź najlepiej jednocyfrowa. Bardzo istotną cechą systemu kursu płynnego jest zupełna niezależność centralnego banku w prowadzeniu pieniężnej polityki. System ten dzieli się na następujące grupy (Tymoczko, 2013, s. 12):

- Kurs całkowicie płynny – kurs ten jest w zupełności uzależniony od sił rynkowych. W zależności od tego kto odpowiada za kształtowanie się kursu walutowego w danym kraju, bank centralny lub

rząd nie interweniują na rynku walutowym (Ghosh, Gulde, Wolf, 2013, s. 12).

- Kurs płynny kierowany – kurs ten jest całkowicie zależny od popytu oraz podaży. Różnicą pomiędzy tym systemem, a kursem całkowicie płynnym, jest fakt, że gospodarcze podmioty mogą spodziewać się ze strony banku centralnego jakiejś interwencji.

Zgodnie z klasyfikacją systemu kursu walutowego, według Międzynarodowego Funduszu Walutowego, kolejną grupą jest wspomniany system pośrednich kursów walutowych. To właśnie w jego zakresie znajdują się systemy, które tworzą z jednej strony pewien rodzaj swobody, a z drugiej wprowadzają ograniczenia przy kształtowaniu się kursu. Istotną informacją jest fakt, że system ten w dużym stopniu jest wykorzystywany przez kraje o niestabilnej sytuacji gospodarczej. Jest on również bardzo przydatny w okresie ustrojowej transformacji, a także w czasie realizacji stabilizacyjnego programu. Dzieli się on również na grupy, są to (Tymoczko, *op. cit.*, s. 14–16):

- Kurs walutowy w pełzającym przedziale wahań – możliwość swobody przy kształtowaniu się kursu walutowego jest ograniczona przedziałem wahań, którego szerokość korytarza wynosi min. $\pm 1\%$, zaś max. szerokość przedziału to $\pm 15\%$.
- Kurs stały w przedziale wahań – w tym systemie bank centralny daje możliwość odchylenia kursu od stawki przyjętej w granicy wahań.
- Kurs stały pełzający – kurs walutowy zostaje dostosowany okresowo względem stałej stopy procentowej, bądź w reakcji na zmianę dobranych wskaźników gospodarczych.
- Umowny kurs stały – to powiązanie w stałej relacji waluty krajowej z walutą najważniejszego handlowego partnera lub w stosunku do koszyka walutowego (czyli do walut kilku najważniejszych handlowych partnerów) (*Ibidem*, s. 19; *International Monetary Fund 2005 z NBP*, 2005).

Ostatnią grupą w klasyfikacji sporządzonej według Międzynarodowego Funduszu Walutowego jest system kursów sztywnych. Jest to system, który w znacznym stopniu zwiększa wrażliwość kraju na możliwość wybuchu głównie kryzysu bankowego oraz walutowego. Ta grupa dzieli się na (Tymoczko, *op. cit.*, s. 21–24):

- Izbę walutową – system, w którym dzięki prawnym zapisom, władze monetarne określają kurs krajowej waluty, względem którego będą przeprowadzane walutowe transakcje.
- System kursu bez własnej waluty – czyli system, w którym waluta innego kraju jest brana pod uwagę przez centralny bank danego kraju za prawny płatniczy środek.

- Unia walutowa – czyli system, gdzie kraje tworzące odpowiedni obszar walutowy postanawiają zrezygnować ze swoich narodowych walut na rzecz waluty wspólnej, a także nie prowadzą żadnych pieniężnych polityk niezależnych względem siebie. Do tego celu powołany jest wspólny centralny bank.

Wpływ wahaniasię kursów na rozkład sił w firmach transportowych eksportujących swoje usługi na rynki międzynarodowe

Zmiany kursów walut w dużej mierze zależą od sytuacji politycznej w danym kraju. Brexit, czyli decyzja Brytyjczyków o ich przyszłych relacjach z Unią Europejską, może być doskonałym przykładem, który przyczynił się do powstania takich wahań. Sytuacja ta znajduje odzwierciedlenie w ekonomii, handlu oraz rynku pracy. Zwracając uwagę na ekonomię, należy zauważyć, że sytuacja walut uległa zmianom. Najbardziej widoczne jest to w kursie euro do funta brytyjskiego; od początku 2016 roku kurs funta spadł o ponad 7% względem euro, zaś w kwietniu 2016 roku spadek ten wynosił aż 12% ([http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/brexit-to-eksperyment-i-wielkie-ryzyko-dla, 40,0,2104360.html](http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artykul/brexit-to-eksperyment-i-wielkie-ryzyko-dla-40,0,2104360.html), [dostęp: 20.07.2016]).

Poniższy wykres przedstawia stosunek EUR/PLN w okresie siedmiu miesięcy 2016 roku, gdzie średni kurs za 1 EURO wynosił 4,3622 PLN. Wykres ukazuje jak bardzo zmieniał się stosunek euro do polskiego złotego. Kurs tej waluty spadał już od końca stycznia aż do kwietnia, kiedy to został odnotowany najniższy spadek EUR/PLN i było to poniżej 4,25. Kolejny spadek został odnotowany w połowie czerwca i wpływ na to mogła mieć zaistniała sytuacja polityczna, czyli wspomniany powyżej Brexit.

Wykres 1. Stosunek EUR/PLN od 01.01.2016 roku do 27.07.2016 roku

Źródło: <http://www.bankier.pl/waluty/kursy-walut/forex/EURPLN>, [dostęp: 27.07.2016].

Korzystna sytuacja dla firmy transportowej pojawia się wtedy gdy euro zaczyna drożeć, a wartość polskiej waluty osłabia się w stosunku do euro, wtedy firma transportowa zarabia więcej w PLN. Obserwując wysokość stawki za fracht na giełdzie transportowej, można zauważyć tego typu wahania kursu walut i ich konsekwencje. Na przykład w momencie kiedy stawka ta rośnie dla polskich przedsiębiorstw w stosunku do PLN dla Francji znacznie spada. Francuzi mogą kupować taniej, lecz wówczas Polacy borykają się z problemem powrotu samochodów do kraju z tego względu, że stawki transportowe są bardzo niskie, a ładunków bardzo mało. Przeliczając na złotówki eksporterzy polskich produktów mają większe stawki, zaś z drugiej strony dla importerów towary, które są kupowane za granicą przeliczając na polską walutę są droższe. Wówczas okazuje się, że importer kupując towar, za tę samą ilość towaru musi zapłacić więcej. Importy oraz eksporty są trudne do zrównoważenia, dlatego też częstym rozwiązaniem dla firm transportowych, które realizują usługi na międzynarodowym rynku się również tzw. kabotaże. Kabotażowy transport w ruchu drogowym to usługa świadczona na terenie jednego kraju w ramach prowadzonej przez siebie gospodarczej działalności bez siedziby w danym kraju (<http://mojafirma.infor.pl/moto/logistyka/transport/680680,Kabotaz-w-UE.html>, [dostęp: 04.08.2016]).

Firmy decydują się na realizację tzw. małego kabotażu¹, ponieważ są one dużo bardziej opłacalne niż powroty z zagranicy do Polski, które często realizowane są poniżej kosztów rentowności. W przypadku Francji stawki kabotaży są nawet o 100% większe za przejechany 1 kilometr niż powroty do Polski, które są konieczne, aby kierowcy przynajmniej raz na jakiś czas spotkali się ze swoimi rodzinami.

Case study na przykładzie zamówienia klientów na towar

Jednym z przykładów dużego wpływu na zachowania klientów jest odbiorca z branży przetwórstwa opakowań, o czym dowiadujemy się od menedżera firmy transportowej IN-GLOBI. Jeden z klientów, producent granulatu do produkcji PET (Politereftalan etylenu), który sprzedaje i eksportuje swoje towary w ilości około 300 ciężarówek dziennie, a ich waga to 24–25 ton produktu na jedno auto w podziale: na terenie Polski około 40% i Europy 60%. Jest to więc około 180 aut dziennie, które wyjeżdżają do krajów UE, co ma bardzo duże znaczenie dla firm realizujących transport międzynarodowy w tym regionie. Jeśli sezonowość u zamawiającego usługi transportowe jest duża, to ma to wpływ na ciągłość pracy przewoźników, a takich firm jak producent granulatu jest więcej. Klient tę sezonowość uzależnia głównie w sposób pośredni od cen ropy naftowej. Następnie od kursu walut, które bezpośrednio wpływają na cenę produktu, jakim jest granulat do produkcji butelek, dla klientów zagranicznych, ponieważ jeśli kurs euro jest wysoki w stosunku do polskiego złotego, cena produktu dla klientów płacących w euro jest niższa, niż w przypadku gdy sytuacja ta jest odwrotna.

W sytuacji gdy towar jest stosunkowo drogi, a zapotrzebowanie na dany produkt duże i jest go wiele (butelka do ceny wody mineralnej), w momencie gdy klient zamawia produkt, zmiana ceny nawet o 2–3% wpływa znacząco na koszty. Wówczas zachowanie klientów, którzy zapatrują się w produkt PET może mieć znaczenie. Producent wody mineralnej dbając o swoje marże, w sytuacji gdy cena PET rośnie w wyniku zmiany kursów waluty euro o 2–3%, przerzuca ten wzrost na klientów, u których walutą narodową jest euro. Z kolei dla przykładu dla Węgrów, u których jest dwukrotne przewalutowanie tzn. z PLN na EUR i z EUR na HUF, cena ta rośnie do 4%, w związku z powyższym tacy klienci

1 Mały kabotaż – czyli przerzut ładunków do trzech miejsc na terenie kraju znajdującego się za granicą i dopiero następny, czwarty przerzut to powrót do kraju.

robią zapasy. W momencie wzrostu cen walut, potrafią odłożyć decyzje zakupowe o granulacie PET nawet do 4 miesięcy, aby poczekać na niższą cenę. W zaistniałej sytuacji dla kilkuset aut transportowych nie ma pracy.

Tabela 1. Zestawienie kupna i sprzedaży 1 EUR oraz *Spread* w wybranych bankach

Bank	Kupno	Sprzedaż	<i>Spread</i> [%]
Getin Bank	4.05	4.48	9,62
Alior Bank	4.16	4.56	8.71
DNB Bank Polska	4.10	4.47	8,16
Bank BPH	4.17	4.51	7,69
BGŻ BNP Paribas	4.20	4.52	7,23
BOŚ	4.27	4.59	6,86
Crédit Agricole	4.18	4.48	6,76
Bank Zachodni WBK	4.19	4.50	6,76
Deutsche Bank Polska	4.21	4.52	6,76
Bank Pekao	4.21	4.51	6,57
Bank Pocztowy	4.21	4.47	5,86
ING Bank Śląski	4.19	4.45	5,83
mBank	4.23	4.49	5,83
BIZ Bank	4.23	4.49	5,83
IdeaBank	4.23	4.49	5,83
Millennium	4.23	4.49	5,83
PKO BP	4.22	4.49	5,82
Bank Gospodarstwa Krajowego	4.23	4.49	5,82
Bank BPS	4.24	4.45	4,54
		Średnia:	6,53333333

Źródło: opracowanie na podstawie http://www.banki.pl/spread_walutowy_euro, [dostęp: 01.08.2016].

Powyższa tabela przedstawia ceny w jakich można zakupić i sprzedać walutę euro w złotych polskich, zaś ostatnia komórka to *spread* bankowy wyrażony w wartości procentowej. Można zauważyć, że wartość *spread*u waha się od 9,62 do 4,54 w zależności od banku. Dla przedsiębiorstw transportowych, które eksportują usługi, dane te są bardzo ważne. Dlatego też, aby obniżyć koszt sprzedaży, przedsiębiorcy korzystają z internetowych kantorów, gdzie koszty te są 2–3 krotnie niższe niż w bankach.

Tabela 2. Analiza kosztów określonego tonażu produktu PET w walucie EUR oraz PLN

	Kurs waluty	1 tona	24 tony (1 auto)	500 tony (średni miesięczny klient)
		1 200,00 EUR	28 800,00 EUR	600 000,00 EUR
Kurs PLN z dnia 04.04.2016	4,2355 zł	5 082,60 zł	121 982,40 zł	2 541 300,00 zł
Kurs PLN z dnia 27.06.2016	4,4562 zł	5 347,44 zł	128 338,56 zł	2 673 720,00 zł
		264,84 zł	6 356,16 zł	132 420,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Powyższa analiza ukazuje jak bardzo zmieniają się stawki po przeliczeniu waluty EUR na PLN, przy stałej kwocie za 1 tonę towaru 1 200,00 EUR w określonych dwóch terminach, czyli przed i po zamieszaniu związanym z Brexit'em. Analizując tabelę można zauważyć, że firmy produkcyjne tracą bardzo wiele w momencie kiedy kurs euro spada. Przy stawce za 1 tonę towaru w danym przypadku stracili 264,84 zł, zaś już przy 24 tonach (jedno auto ciężarowe) 6 356,16 zł i kolejno przy 500 tonach (czyli średnim miesięcznym kliencie – w tym przypadku jest to producent napojów) to aż 132 420,00 zł straty przy kursach euro z dnia 04.04.2016 roku i 27.06.2016 roku. Przypadek ten tłumaczy dlaczego klienci starają się kupować produkty, gdy kurs walut jest dla nich najkorzystniejszy.

Tabela 3. Analiza kosztów określonej trasy usługi transportowej dla stałego klienta w walucie EUR oraz PLN

	Kurs waluty	Trasa Polska–Francja (1 auto)	Trasa Polska–Francja (5 aut)	10 kursów w miesiącu x. Trasa Polska–Francja (5 aut)
		2 000,00 EUR	10 000,00 EUR	100 000,00 EUR
Kurs PLN z dnia 04.04.2016	4,2355 zł	8 471,00 zł	42 355,00 zł	423 550,00 zł
Kurs PLN z dnia 27.06.2016	4,4562 zł	8 912,40 zł	44 562,00 zł	445 620,00 zł
		441,40 zł	2 207,00 zł	22 070,00 zł

Źródło: opracowanie własne.

Powyższa analiza pokazuje wpływ wahań kursów na stawkę eksportu usługi transportowej. W tabeli znajdują się dane dotyczące stałego klienta, który zleca wykonanie usługi na trasie Polska–Francja, przy stałym kontrakcie całorocznym, który nie ma zawartej klauzuli o wahanii się kursów walut (zawartym na 2 000 EUR za przewóz). Można zauważyć jak bardzo przewalutowanie z dnia 04.04.2016 roku oraz 27.06.2016 roku różnią się. Otóż, w momencie gdy kurs euro waha się i jest wyższy o 0,2207 zł, przedsiębiorstwo transportowe zyska 441,40 zł tylko na jednym transporcie. Warto jest również zauważyć, że przykład ten obejmuje tylko jedną trasę. W momencie kiedy ten sam klient realizuje usługę regularnie, na przykład tylko 10 razy w miesiącu, firma może zyskać nawet 4 414,00 zł w porównaniu do dnia 04.04.2016 roku. Kwota ta stanowi znaczną sumę już dla jednego auta. Małe przedsiębiorstwo transportowe, jakich jest najwięcej w branży transportowej, posiada przeciętnie 5 aut, a w takim przypadku wahanie się kursów walut w analizowanym okresie dla 5 aut daje jeszcze większy zysk bądź stratę 22 070 zł.

Analiza marży w transporcie przy wahającym się kursie waluty

Bardzo istotnym elementem w zarządzaniu finansami w przedsiębiorstwach, które funkcjonują w sferze handlu zagranicznego jest zarządzanie ryzykiem walutowym. Kwestia ta jest bardzo specyficzna, gdyż rządzi się swoimi prawami, a w bardzo dużej części przypadków na kursy walut mają wpływ czynniki czy zdarzenia, które są trudne do przewidzenia (<http://www.moneymarket.pl/finansowanie-kategorie-215/369-ryzyko-walutowe-eksporter>, [dostęp: 29.09.2016]).

Na koszt transportu składa się wiele aspektów. Warto zauważyć, iż stawka transportowa to cena za którą głównie powinny zostać pokryte koszty przewoźnika oraz spedytora. Istotnym faktem jest również kwestia wzrastających cen opłat drogowych czy też cen paliwa, które niewątpliwie wpływają na wysokość tej stawki. Kolejnym składnikiem, który wchodzi w skład stawki transportowej jest marża, a ona jest zależna od sytuacji rynkowej i wypadkowej podaży oraz popytu. Zwracając uwagę na rozwijający się rynek przewoźników, można zauważyć bardzo wysokie marże dla przewoźników, zaś niskie dla spedytorów. Istnieje możliwość na obniżenie stawki transportu, jednak wyłącznie poprzez zmniejszenie kosztów bądź marży. Jeśli chodzi o obniżanie marży, prze-

woźnicy są w stanie ulec jedynie w przypadku (<http://mojafirma.infor.pl/moto/logistyka/transport/570520,Skladniki-stawki-frachtowej-w-transporte-drogowym.html>, [dostęp: 01.08.2016]):

- dużych kontraktów,
- klientów, którzy realizują płatności w regularny i szybki sposób,
- zmniejszenia kosztów.

Podsumowanie

W wyniku analiz i rozważań przeprowadzonych w treści niniejszego artykułu oraz zawartych w nim *case study*, na podstawie firmy transportowo-spedycyjnej INGLOBI, sformułowano następujące wnioski:

- Kursy walut znacząco wpływają na transport międzynarodowy w Europie.
- Zdecydowanie bardziej opłacalne oraz z mniejszym ryzykiem jest prowadzenie działalności spedycyjnej niż transportowej. Obie te działalności muszą ze sobą współpracować, ponieważ wzajemnie zależą od siebie. Niemniej jednak jest to trudny rynek ze względu na dużą i wciąż wzrastającą konkurencję.
- Usługi kabotażowe najczęściej są realizowane dla klientów zagranicznych, którzy za usługę płacą w swojej walucie (np. w euro), lecz to ile złotych otrzymuje polski przewoźnik zależy od kursu walut w danym momencie.
- Niewielkie wahania kursów walut, dla firm produkcyjnych, mogą stanowić o miesięcznej stracie nawet ponad 130 tys. zł w analizowanym przypadku. Można więc zauważyć, jak ogromne znaczenie mają kursy walut dla producentów, co w sposób bezpośredni przedkłada się na ilość pracy przewozowej dla przedsiębiorstw transportowych.
- Wahania kursów walut wpływają na usługi transportowe ze stałymi klientami. W momencie kiedy długookresowy kontrakt podpisany jest na określonej stawce, przewoźnik może zyskać lub stracić ponad 22 000 zł miesięcznie, co dla wielu firm może stanowić o jego „być albo nie być”.

BIBLIOGRAFIA

- Begg D. (1992), *Makroekonomia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Brexit to eksperyment i wielkie ryzyko dla całej Europy*, Money.pl, <http://www.money.pl/gospodarka/wiadomosci/artukul/brexit-to-eksperyment-i-wielkie-ryzyko-dla,40,0,2104360.html>, [dostęp: 20.07.2016].
- Czekaj J., Owsiak. S. (2010), *Mechanizmy funkcjonowania strefy euro. Wybrane problemy*, Krakowska Szkoła Biznesu UEK, Kraków.
- Encyklopedia PWN*, <http://encyklopedia.pwn.pl/haslo/kurs-walutowy;3929315.html>, [dostęp: 28.07.2016].
- Ghosh A., Gulde A.M., Wolf H. (2013), *Exchange Rate Regimes: Classification and Consequences*, MIT Press 2003, [w:] Tymoczko I.D., *Materiały i studia. Analiza porównawcza systemów kursu walutowego*, Narodowy Bank Polski, z. 287, Warszawa.
- Grauwe P. (2003), *Unia walutowa. Funkcjonowanie i wyzwania*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- International Monetary Fund 2005 z NBP* (2005).
- Kabotaż w UE*, Infor.pl, <http://mojafirma.infor.pl/moto/logistyka/transport/680680,Kabotaz-w-UE.html>, [dostęp: 04.08.2016].
- Kowalewski P., Tchorek G. (2010), *Mechanizmy funkcjonowania strefy euro*, Narodowy Bank Polski, Warszawa.
- Kozłowski R., Gajewski R., Pilichowska K. (2015), *Identyfikacja i charakterystyka problemów polskich przedsiębiorstw transportu drogowego związanych z ochroną rynków przez rządy wybranych krajów*, [w:] Kapuścińska K., Lachiewicz S., Matejun M. (red.), *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem – aspekty poznawcze*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź.
- Kursy walut*, bankier.pl, <http://www.bankier.pl/waluty/kursy-walut/forex/EURPLN>, [dostęp: 27.07.2016].
- Narodowy Bank Polski, *Kurs walutowy*, <https://www.nbportal.pl/slownik/pozycje-slownika/kurs-walutowy>, [dostęp: 28.07.2016].
- Rymarczyk J. (2005), *Handel zagraniczny. Organizacja i technika*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Ryzyko walutowe eksporterów*, Money Market, <http://www.moneymarket.pl/finansowanie-kategorie-215/369-ryzyko-walutowe-eksporter>, [dostęp: 29.09.2016].
- Składniki stawki frachtowej w transporcie drogowym*, infor.pl, <http://mojafirma.infor.pl/moto/logistyka/transport/570520,Skladniki-stawki-frachtowej-w-transporcie-drogowym.html>, [dostęp: 01.08.2016].
- Spread walutowy euro*, banki.pl, http://www.banki.pl/spread_walutowy_euro, [dostęp: 01.08.2016].
- System kursów walutowych*, Encyklopedia Zarządzania, https://mfiles.pl/pl/index.php/System_kurs%C3%B3w_walutowych, [dostęp: 28.07.2016].
- Tymoczko I.D. (2013), *Materiały i studia. Analiza porównawcza systemów kursu walutowego*, Narodowy Bank Polski, z. 287, Warszawa.

THE IMPACT OF EXCHANGE RATES AND ITS SYSTEMS ON THE SITUATION OF TRANSPORT COMPANIES EXPORTING THEIR SERVICES TO THE EUROPEAN MARKET

ABSTRACT

Road haulage industry in the European market is a very important sector for the economy of countries. Although, this area very well prospers in Poland and in Europe, struggling with a number of aspects that hinder the activities of transport. The article was presented the problem of the impact of exchange rates for transport services, as well as a very short period of time can change the exchange rate EUR/PLN and what might be the consequences for businesses. Furthermore, the article presents the analysis of the cost of a particular product for loyalty in EUR and PLN at different times.

Keywords: Road transport, transport goods by road, exchange rates, transport companies.