

**prof. dr hab. Zdzisław Kordel****Uniwersytet Gdański****Problemy funkcjonowania transportu samochodowego w Polsce****1. Koniunktura w transporcie samochodowym**

Istotą współczesnego rynku transportowego jest jego znacząca dynamika i duże uzależnienie od otoczenia gospodarczego. Wymaga to od przedsiębiorstw postrzegania swojej działalności nie tylko w klasycznym, statycznym ujęciu ale także dynamicznym. Oznacza to w praktyce, że w zarządzaniu przedsiębiorstwem należy wykorzystywać nowoczesne jego metody a także publikacje naukowe prezentujące wskaźniki koniunktury.

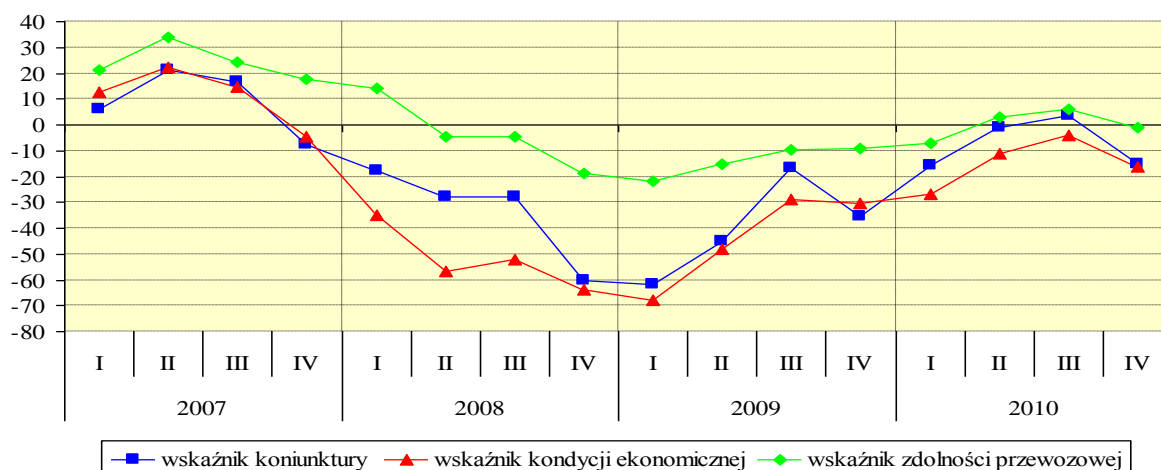
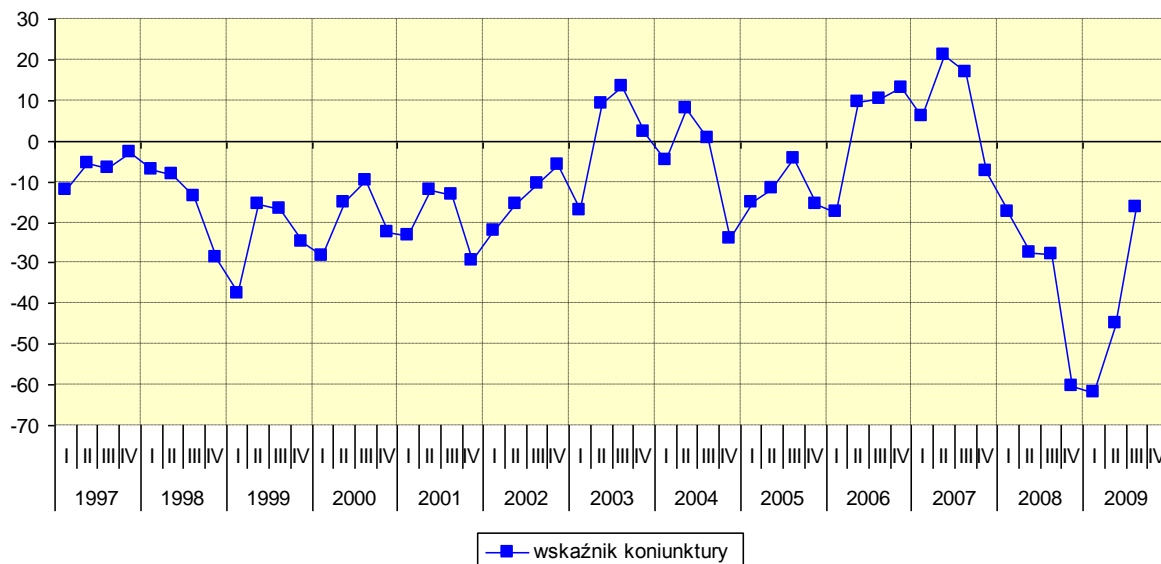
Od szeregu lat ITS Warszawa prowadzi badania dotyczące koniunktury wśród przedsiębiorstw transportowych.¹ Zaprezentowany poniżej wykres obrazuje kształtowanie się amplitudy wahań koniunktury gospodarczej na rynku transportowym w Polsce.

Generalnie można powiedzieć, że ta amplituda znacznie przyspieszyła w okresie od 2006 do 2009 roku. Z takimi wahaniami muszą się dzisiaj liczyć polscy przewoźnicy zarówno ci już funkcjonujący na tym rynku jak i ci, którzy zamierzają rozpocząć działalność przewozową w konstruowaniu swoich strategii rozwojowych. Gdyby te przedsiębiorstwa chciały zapoznać się z wykresami koniunktury, prezentowanymi przez ITS w Warszawie to sytuacja wielu przedsiębiorstw była by inna niż to można zaobserwować w chwili obecnej.

¹ Prace ITS Warszawa, T.Dorosiewicz, S.Dorosiewicz, Warszawa 2006-2010.. Praca II.Balke, ITS Warszawa 2009



**RYS 1 WSKAŹNIK KONIUNKTURY W KRAJOWYM CIĘŻAROWYM
TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM
W OKRESIE OD I KWARTAŁU 1997 R. DO III KWARTAŁU 2011 R.**



Gdyby przedsiębiorstwa transportu samochodowego zainteresowały się takim materiałem to zorientowały by się, że już od II kwartału 2007 roku należało przebudowywać swoje strategie funkcjonowanie na rynku a nie w sposób niekontrolowany dokonywać dużych zakupów taboru ciężarowego. Można stwierdzić, że w okresie od 2007 roku do 2010 roku polskie przedsiębiorstwa transportu samochodowego zakupiły ponad 33 tys samochodów



ciężarowych w czasie, gdy wykresy koniunktury wskazywały na pojawiające się duże spowolnienie gospodarcze.

2. Charakterystyka przedsiębiorstw transportu samochodowego

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

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

Lata stan na 31 XII	Ogółem	Przedsiębiorstwa o liczbie samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych					
		5 i mniej	6-9	10-19	20 - 49	50 - 99	100 i więcej
o liczbie pracujących powyżej 5 osób							
1996	1586	435	292	573	215	54	17
1997	1776	489	329	690	206	51	11
1998	2037	592	392	782	220	38	13
o liczbie pracujących powyżej 9 osób							
1998	1447	323	465	389	219	38	13
1999	1494	369	500	385	188	40	12
2000	1444	311	548	359	177	39	10
2001	1691	369	754	363	161	34	10
2002	1486	266	658	357	167	32	6
2003	1548	239	704	360	199	41	5
2004	1608	269	654	404	229	43	9
2005	1791	290	745	440	263	40	13
2006	1920	282	802	492	272	60	12



Logistyka - nauka

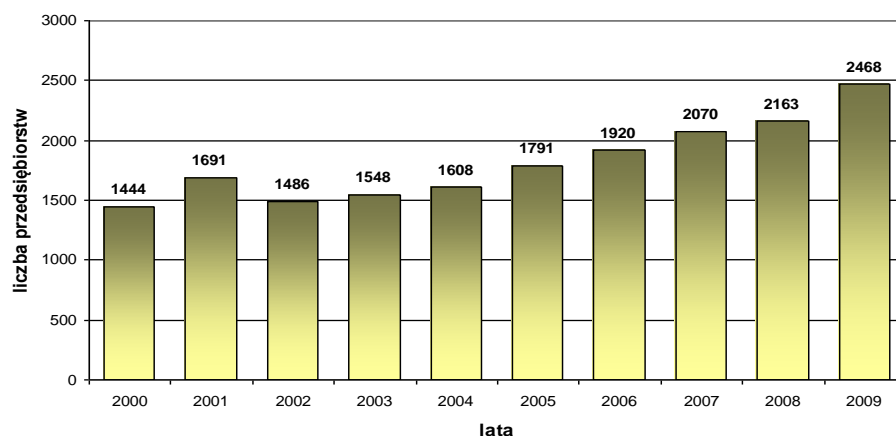
2007*)	2070	335	324	1001	323	66	21
2008	2163	425	424	812	391	83	28
2009	2468	189	308	1160	647	119	45

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

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

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

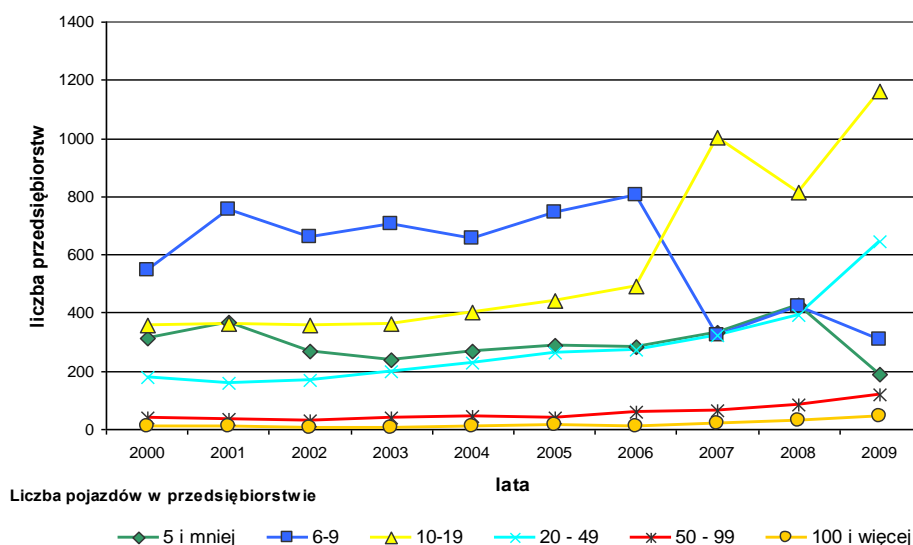
Rys. 2. Przedsiębiorstwa ogółem w transporcie samochodowym zarobkowym



Źródło: tabela 1.



Rys. 3. Przedsiębiorstwa ogółem w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby pojazdów



Źródło: tabela 1.

Od 1999 r. dane GUS obejmują już tylko przedsiębiorstwa o liczbie pracujących powyżej 9 osób. Liczba takich firm ogółem wzrosła gwałtownie w 2001 roku, po czym wróciła (mniej więcej) do poprzedniego poziomu w 2002 r. Następnie zaczął się od 2002 r. sukcesywny wzrost liczby firm ogółem i osiągnął poziom 2 468 w 2009 r.

Charakterystyczny dla okresu 2000-2009 jest wzrost w grupie firm posiadających 10-19 pojazdów, która stanowiła około 47% ogółem i w 2009 r. osiągnęła liczbę 1160.

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

Można przyjąć, że nieobjęte statystyką przedsiębiorstwa do 9 pracowników to firmy o bardzo małej liczbie pojazdów: od 1 do około 5².

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

² Dane z tablicy 1 nie korespondują w pełni z danymi Biura Obsługi Transportu Międzynarodowego (BOTM), według których w końcu 2008 r., transportem międzynarodowym rzeczy trudniło się około 23279 firm. Jeśli przyjąć, że około 70% tych przedsiębiorstw ma do 4 pojazdów i zatrudnia do 9 osób, to pozostałe 30% (tj. 7160) odpowiada liczbie firm wyższej od podanej przez GUS dla firm ogółem zatrudniających więcej niż 9 osób.



– 144 577 przedsiębiorstw ogółem³

z tego:

- 24 721 przedsiębiorstw transportu międzynarodowego (dane BOTM),
- 68 500 przedsiębiorstw transportu krajowego,
- 51 356 przedsiębiorstw transportu zarobkowego z pojazdami do 3,5 t dopuszczalnej masy całkowitej (nie wymagających licencji).

W liczbie podmiotów ogółem znajdowało się 140 744 przedsiębiorstw zatrudniających do 9 osób, co stanowiło 97,3%. Ten udział procentowy jest niewiele niższy w odniesieniu do 2008 r., gdy wielkość ta stanowiła 97,4%.

Oznacza to, że na rynku transportu samochodowego nastąpiła względna stagnacja z punktu widzenia wielkości zatrudnienia. Potwierdza to dynamiczny rozwój sektora MŚP w polskim transporcie samochodowym. Nie wydaje się, aby ta tendencja była korzystna ze względu na racjonalizację kosztów transportu w sferze makroekonomicznej.

Na podstawie wiedzy autorów uznano, że w transporcie krajowym wszystkie firmy są na tyle małe, że zatrudniają do 9 osób, analogicznie jak firmy nie mające osobowości prawnej. Te dwie grupy stanowiły razem 119 856 podmiotów. Oznacza to, że w transporcie międzynarodowym liczba firm zatrudniających do 9 osób wynosiła 20 888 podmiotów, co stanowiło 98,2 % podmiotów w transporcie międzynarodowym o liczbie pojazdów 1, 2-4 oraz 5-10 (razem było w tych grupach 21 270 firm – tabela 3).

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

Tabela 2. Liczby przedsiębiorstw i pojazdów w międzynarodowym transporcie samochodowym w latach 1997-2011

Lata	Przedsiębiorstwa		Pojazdy ogółem (uprawnienia i licencje)	
	Liczba	wzrost w stosunku do roku poprzedniego w %	Liczba	wzrost w stosunku do roku poprzedniego w %
1997	4537	X	19997	X
1998	5819	28,26	21470	7,37

³ Wspólna praca badawcza z dr.K.Senator-Bentkowską, its Warszawa 2010.



Logistyka - nauka

1999	6945	19,35	23275	8,41
2000	7480	7,7	23883	2,61
2001	7774	3,93	25705	7,63
2002	8528	9,7	27854	8,36
2003	8716	2,2	31927	14,62
2004	9757	11,94	41119	28,79
1.05.2004	8980	-7,96	44683	8,67
2005	11835	31,79	59706	33,62
2006	13534	14,36	72576	21,56
2007	16311	20,52	92283	27,15
2008	20481	25,57	112174	21,55
2009	23278	13,66	126785	13,03
2010	23864	2,51	128660	1,48
2011	24721*)	3,59	136719	6,26

Źródło: zestawienie własne na podstawie danych BOTM

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

Cechą charakterystyczną prezentowanych danych, szczególnie w ostatnich czterech latach jest fakt, iż pomimo pojawiającego się znacznego spowolnienia gospodarczego ujawniającego się w 2007 roku (badania koniunktury w transporcie samochodowym) zarówno liczba firm jak i ich potencjał przewozowy systematycznie wzrastał. I tak: w latach 2007-2009 tj. w okresie światowego kryzysu gospodarczego powstało w Polsce prawie 7 tys. nowych firm i zakupiono ponad 3 tys. samochodów ciężarowych.

Powiązanie funkcjonujących firm transportowych z liczbami posiadanych przez nie pojazdów w grupach przeprowadzono na podstawie dostępnych informacji z lat 2005–2009 i zaprezentowano w tabeli 3, a ich strukturę procentową w tabeli 4 oraz na rysunkach 3 i 4



Tabela 3. Liczby firm i pojazdów w grupach w latach 2005 – 2010

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

*) grudzień 2010 – odpowiada stanowi na styczeń 2011 (patrz tablica 2)

Źródło: zestawienie własne z raportów BOTM

3. Funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego

Ocena funkcjonowania polskiego rynku transportu samochodowego jest niezmiernie trudnym zagadnieniem. Wpływają na to między innymi następujące przesłanki:

- fragmentaryczne dane dotyczące charakterystyki ilościowej tej gałęzi w roczniku statystycznym GUS,
- brak kompleksowego monitoringu tego rynku na szczeblu Ministerstwa Infrastruktury,
- brak informacji na temat kondycji finansowej tej gałęzi,
- niechęć środowiska przewoźników do udzielania jakichkolwiek informacji o swojej działalności w warunkach braku przymusu informacyjnego.

Pomimo Rozporządzenia Unii Europejskiej o wprowadzaniu w krajach członkowskich zasad uzyskiwania aktualnych, wyczerpujących i wiarygodnych informacji na temat struktury, działalności, konkurencyjności oraz funkcjonowania przedsiębiorstw we Wspólnocie, w



Polsce w odniesieniu do transportu samochodowego w zasadzie nie wprowadzono żadnych konkretnych rozwiązań.⁴

Niemniej od 2005 roku Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie wraz z ZMPD prowadzą własne badania ankietowe dotyczące charakterystyki polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego w przewozach ładunków. Są to pionierskie badania, które pozwalają chociażby w części scharakteryzować ten rynek przewozowy wypełniając niewątpliwą lukę w literaturze przedmiotu.

Oceniając ogólnie ten rynek można powiedzieć, że charakteryzuje się on następującymi cechami:

- bardzo duża ilość przedsiębiorstw, szczególnie ze sfery mikro,
- nadpodaż środków transportowych szczególnie wysokotonażowych,
- pełny liberalizm w dostępie do zawodu przewoźnika,
- brak korzystania w większości przypadków przedsiębiorstw z niezbędnej wiedzy ekonomicznej.

Oceniając rynek przewozów towarowych w ostatnich 15 latach należy stwierdzić, że charakteryzuje się on znacznym stopniem wahań cyklicznych w zakresie podaży ładunków.

Pozostaje jeszcze ocena funkcjonowania tego rynku wynikająca z badań ankietowych prowadzonych wśród przedsiębiorstw transportowych a dotyczących ich sytuacji finansowo-ekonomicznej a także własne obserwacje autora jako specjalisty w branży transportu samochodowego. Otóż generalnie można przyjąć, że sytuacja przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce, szczególnie tych, które wykonują wyłącznie przewozy jest niezwykle trudna z punktu widzenia ekonomicznego. W tych podmiotach od razu można zaobserwować zależność między wielkością przewożonych ładunków a sytuacją finansową. Nieco inną sytuację można zaobserwować wśród tych przedsiębiorstw, które klientom oferowały nie tylko przewozy ale także szereg usług z tzw; pakietu usług logistycznych.

Potwierdzeniem tej tezy są opinie praktyków transportowych, którzy wyraźnie podkreślają aspekt wielopłaszczyznowych rodzajów działalności współczesnych operatorów logistycznych. Dla przykładu W.Sienicki stwierdza:⁵” logistyka jest dziedziną praktycznie nieograniczoną, natomiast podstawowa usługa transportowa jest w tym kontekście, przepraszam za wyrażenie, narzędziem najbardziej prymitywnym, co do którego oczywiście

⁴ Rozporządzenie Rady/ WE, Euroatom/ nr 58/97 z dnia 20 grudnia 1996 w sprawie statystyk strukturalnych dotyczących przedsiębiorstw/ Dz.U.L 14 z 17.01.1997, s.1

⁵ W.Sienicki: W dobrych czasach bądźcie pewni, że przyjdą gorsze, Przewoźnik nr 8/2010, s.33.



Logistyka - nauka

wymagania stale rosną, ekologiczny, nowoczesny tabor, odpowiednio przeszkoleni kierowcy, systemy zarządzania flotą i ludźmi- te wszystkie czynniki generują bardzo wysokie koszty.”

Oceniając rynek transportu samochodowego w Polsce należy także wyraźnie podkreślić, że jest on i będzie narażony nie tylko na skuteczne oddziaływanie otoczenia krajowego ale także, i przede wszystkim otoczenia unijnego. Systematyczne wdrażanie ekonomiczno-filozoficznej reguły postępowania- użytkownik płaci – prowadzić będzie do stałego wzrostu kosztów całkowitych w przedsiębiorstwach transportowych. Wyraźnym tego przykładem jest podniesienie z dniem 1 stycznia 2010 roku przez Ministerstwo Finansów akcyzy na paliwo co skutkuje wzrostem jego ceny na litrze o około 20 groszy⁶. Do tego należy dodać znaczący wzrost podatku od środków transportowych a także opłat za korzystanie z sieci dróg. Ten wzrost kosztów będzie przyczyniał się do eliminacji z rynku niektórych przedsiębiorstw, które prowadząc jednorodną działalność- tylko przewozy ładunków- nie sprostają konkurencji kosztowej na tym rynku.

Wyraźnie trzeba także podkreślić fakt ryzykownej dla transportu samochodowego polityki transportowej Unii Europejskiej. Otóż forsowanie polityki zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, słusznej z punktu widzenia mikro i makro gospodarki, będzie powodować określone skutki dla transportu samochodowego w postaci ograniczania jego roli w realizacji łańcuchów dostaw. Będzie następował powrót do tzw. koncepcji modal Split a więc podziału zadań przewozowych. w praktyce oznacza to zmierzanie do ograniczenia roli transportu samochodowego w systemie transportowym danego kraju do poziomu około 50% w stosunku do innych gałęzi transportu.

Podsumowanie

Należy wyraźnie dać sygnał przedsiębiorstwom transportu samochodowego w Polsce do podjęcia działań w zakresie ponownych analiz swoich strategii funkcjonowania na rynku. To widoczne aktualnie spowolnienie gospodarcza wyrażające się w zmniejszonej podaży ładunków a także zamierzenia polityki transportowej Unii Europejskiej powinno być czytelnym sygnałem dla środowiska przewoźników, że należy przewartościowywać swoje dotychczasowe strategie działania bowiem perspektywą tego rynku będzie konieczność ilościowego zmniejszenia zarówno liczby przedsiębiorstw jak i potencjału przewozowego.

⁶ <http://biznes, Interia/pl/news> z dnia 17.01.2010

**Streszczenie**

Artykuł dotyczy charakterystyki wybranych problemów funkcjonowania transportu samochodowego w Polsce. Zaprezentowano w nim: charakterystykę koniunktury w tej gałęzi transportu, aktualną charakterystykę transportu samochodowego (wielkość i struktura przedsiębiorstw transportowych) w przewozach ładunków uwzględniająca zarówno transport krajowy jak i międzynarodowy, dokonano oceny sytuacji ekonomicznej tej gałęzi transportu uwzględniając zarówno wyniki własnych badań autora jak i opinie środowiska przewoźników,

Summary

The following article not only presents the overall characteristics of Polish road transportation system but also it describes selected issues of this branch of industry in today's world. The author focuses on the subject of: current economic situation of Polish road transportation system, up-to-date characteristics of Polish road transportation system and its role in transporting goods in terms of both national and international services (size and structure of road transportation companies). All the facts and data used in the article are based on the research done by the author of this publication as well as surveys conducted and opinions received from different proprietors of road transportation companies in Poland.