

Jerzy Waškiewicz

jerzy.waskiewicz@its.waw.pl

Ewa Kamińska

ewa.kaminska@its.waw.pl

Instytut Transportu Samochodowego

**ŚREDNIE KOSZTY JEDNOSTKOWE W PRZEWOZACH
MIĘDZYNARODOWYCH REALIZOWANYCH PRZEZ BADANE
PRZEDSIĘBIORSTWA W RELACJACH Z RYNKAMI INNYCH KRAJÓW UE
ORAZ W RELACJACH Z RYNKAMI WSCHODNIMI
CZĘŚĆ III – PORÓWNANIE**

Artykuł stanowi trzecią część publikacji wyników badań kosztowych przeprowadzonych w polskich przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego i obejmujących wyniki za 2017 r., przedstawione na tle kosztów za lata 2009 - 2016. Pierwszy artykuł, zamieszczony w nr 2/2018 kwartalnika ITS, dotyczył średnich jednostkowych kosztów i ich struktury rodzajowej w zbadanych przedsiębiorstwach operujących głównie na rynkach UE. Drugi artykuł, zamieszczony w nr 3-4/2018 kwartalnika ITS, dotyczył kształtowania się przedmiotowych kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach przewożących głównie w relacjach z krajami położonymi poza wschodnią granicą Polski. W niniejszej publikacji dokonano porównania średnich kosztów jednostkowych i stawek przewozowych w zbadanych przedsiębiorstwach operujących głównie na rynku UE i przedsiębiorstwach przewożących przeważnie w relacjach z rynkami krajów położonych poza wschodnią granicą Polski.

Słowa kluczowe: transport międzynarodowy, transport ciężarowy, koszty

***AVERAGE UNIT COSTS IN THE INTERNATIONAL TRANSPORTS CONDUCTED
BY THE STUDIED ENTERPRISES ALONG THE ROUTES TO THE MARKETS OF
OTHER EU COUNTRIES AND TO THE EASTERN MARKETS.
PART III - COMPARISON***

The article represents the third part of the publication of cost study results conducted at the Polish international truck transport companies and covering the results for 2017, presented against the background of costs for the years 2009 - 2016. The first article, placed in No. 2/2018 of the ITS quarterly, concerned average unit costs and their generic structure at the surveyed enterprises operating mainly on the EU markets. The second article, included in the No. 3/2018 of the ITS quarterly, concerned the development of the unit costs at the enterprises operating transport services mainly on the routes with the countries located outside Poland's eastern border. This publication compares the average unit costs and transport rates at the surveyed enterprises operating mainly on the EU market and enterprises usually conducting transport services on the routes to the markets of countries located outside Poland's eastern border.

Keywords: *international transport, freight transport, costs*

1. Średnie koszty jednostkowe w badanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego

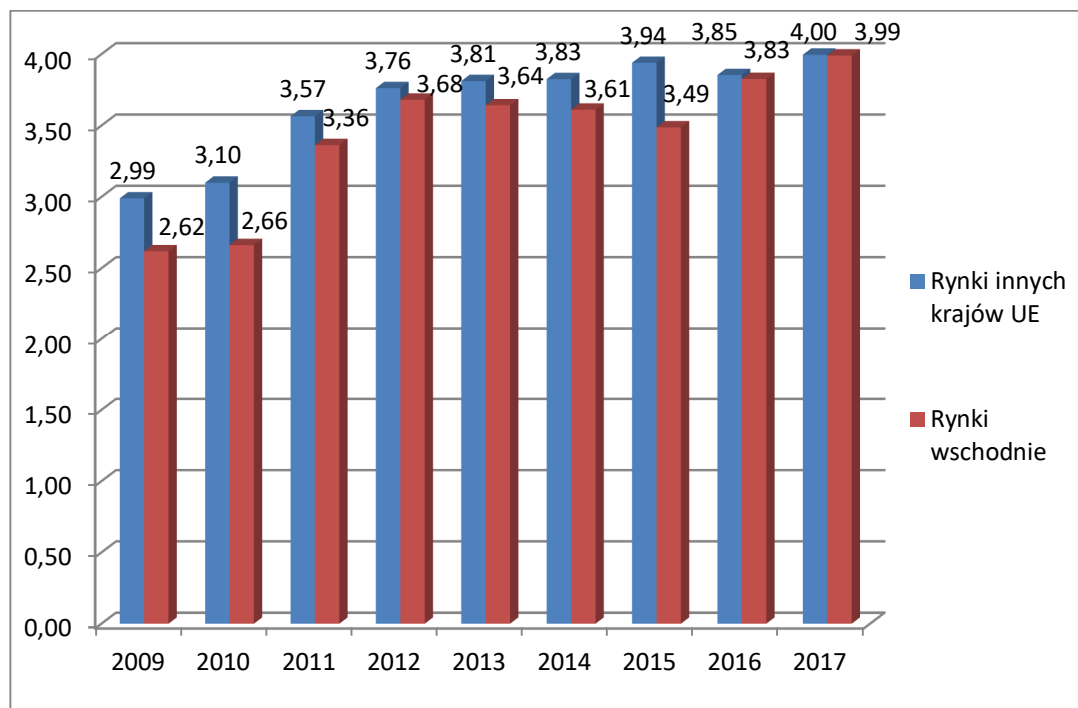
Prezentowane średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu statystycznego samochodu ciężarowego zarejestrowanego w Polsce wybranych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych obliczono na podstawie wyników badań ankietowych przeprowadzonych głównie za pośrednictwem Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych. Łączna próba badawcza w każdym z lat wynosiła przeszło 100 przedsiębiorstw o zróżnicowanej wielkości mierzonej liczbami eksploatowanych samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) powyżej 12,0 Mg. W badaniach kosztowych za 2017 r. [1] pozyskano dane łącznie ze 136 przedsiębiorstw.

Dla porządku prezentowanych niżej wyników badań kosztów jednostkowych trzeba dodać, że odnoszą się one przede wszystkim do grupy zbadanych przedsiębiorstw. Jednak dają one ogólny pogląd o tendencjach w zakresie zmian tych kosztów i ich struktury rodzajowej w międzynarodowym transporcie ciężarowym w Polsce.

Średnie jednostkowe koszty przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego przewożących ładunki głównie na obszarze Unii Europejskiej oraz przedsiębiorstw pracujących przede wszystkim w przewozach w relacjach z krajami poza wschodnią granicą Polski różnią się zarówno pod względem kosztów 1 wozokilometra przebiegu, jak i pod względem struktury rodzajowej tych kosztów, stąd podjęta próba porównania tych kosztów jednostkowych.

Zestawienie średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych o nadwoziach uniwersalnych powyżej 12,0 Mg dmc w zbadanych przedsiębiorstwach przewożących głównie w relacjach z rynkami innych krajów UE oraz operujących głównie na rynkach wschodnich, wykonano dla lat 2009 – 2017. W tych latach zaobserwowano znaczne zmniejszanie się różnicy średnich kosztów jednostkowych przedsiębiorstw operujących na tych rynkach. W 2017 r. było to zaledwie 0,01 zł, czyli w granicach błędów przedmiotowych badań. We wcześniejszych latach badań większe średnie jednostkowe koszty stwierdzono w tych pierwszych. W 2009 r. różnica ta wynosiła 0,37 zł (rys. 1).

W strukturze rodzajowej kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach obsługujących każdy z wymienionych rynków przewozów, we wszystkich latach objętych badaniami, dominują koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych (głównie paliw silnikowych). Średnie jednostkowe koszty paliw w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy w relacjach z rynkami wschodnimi były mniejsze od odpowiednich kosztów w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy głównie w relacjach z rynkami krajów UE. W 2017 r. różnica ta wyniosła 0,07 zł/wozokm (rys. 2). W objętych badaniami latami 2009 - 2016 była większa i wynosiła 0,10 – 0,28 zł/wozokm.



Źródło: rysunek własny na podstawie badań kosztowych ITS

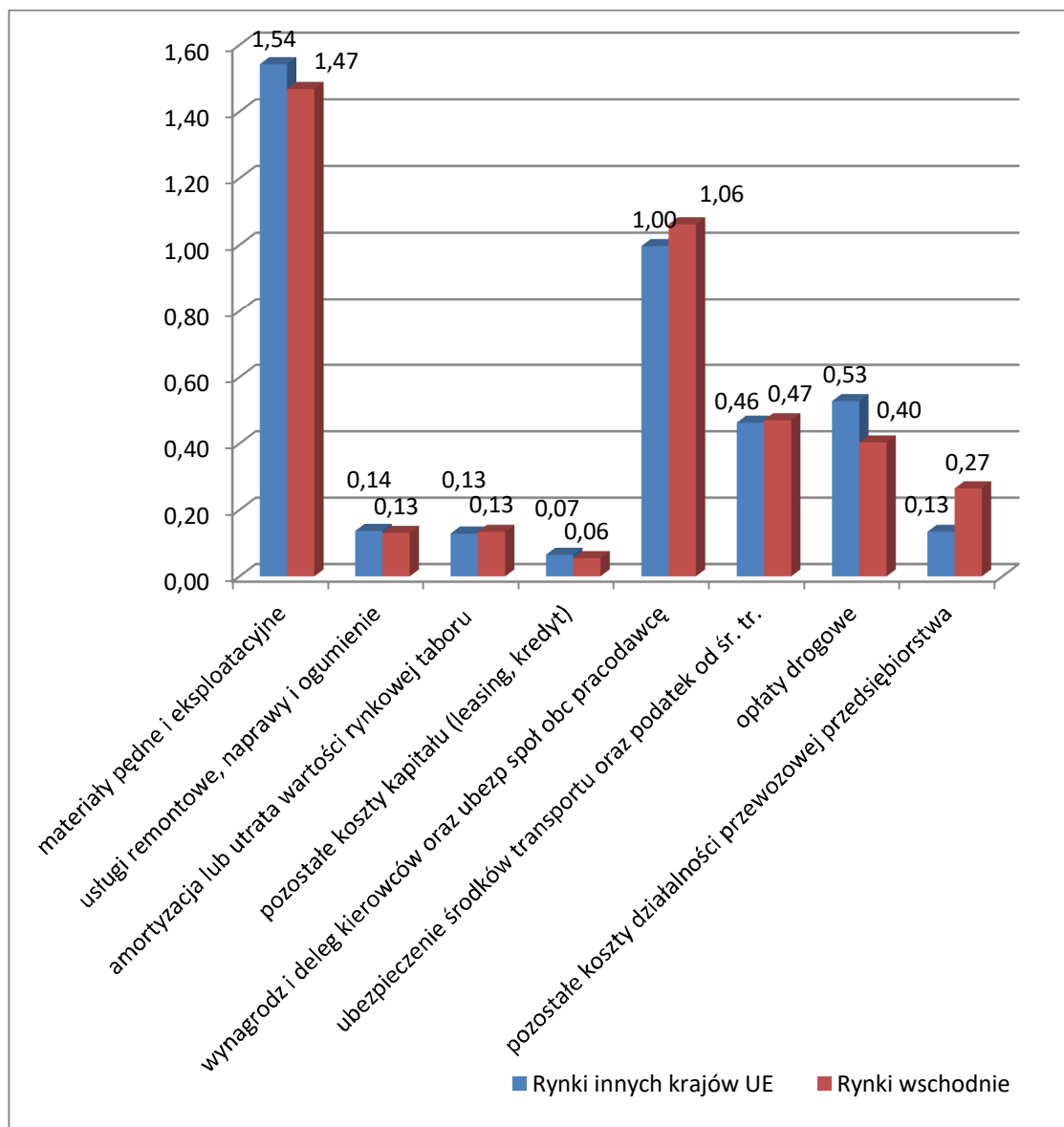
Rys. 1. Porównanie średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w latach 2009 – 2017 w zbadanych przedsiębiorstwach wykonujących przewozy głównie w relacjach z rynkami krajów UE oraz w przedsiębiorstwach przewożących głównie w relacjach z rynkami wschodnimi

Fig. 1. Comparison of average costs per 1 vehicle-kilometre of the mileage in 2009-2017 at the surveyed companies performing transport services mainly with the markets of EU countries and in enterprises transporting mainly on the routes with eastern markets

Zasadniczo większe wynagrodzenia w przeliczeniu na 1 kilometr przebiegu otrzymywali kierowcy przedsiębiorstw operujących głównie na rynkach wschodnich. W 2017 r., było to o 0,06 zł/wozokm więcej w porównaniu z przewozami w relacjach z rynkami krajów UE. W badaniach prowadzonych we wcześniejszych latach stwierdzono występowanie większej różnicy na korzyść kierowców zatrudnionych w przewozach poza wschodnią granicą Polski (przykładowo nawet o 0,11 zł/wozokm w 2012 r.).

W 2017 r., przedsiębiorstwa obsługujące rynki wschodnie, w porównaniu z przedsiębiorstwami operującymi głównie na rynkach krajów UE, charakteryzowały się porównywalnymi kosztami ubezpieczeń środków transportu i podatków od środków transportu. Niewielkie większe koszty jednostkowe ubezpieczeń dotyczyły przedsiębiorstw operujących głównie na rynkach wschodnich. We wcześniejszych latach występowała podobna prawidłowość.

W przypadku kosztów związanych z korzystaniem z infrastruktury drogowej, w przedsiębiorstwach przewożących głównie na obszarze UE, koszty te w 2017 r. były o 0,13 zł/wozokm większe w porównaniu z odpowiednimi kosztami w przedsiębiorstwach przewożących w relacjach z krajami poza wschodnią granicą Polski. W latach 2009 – 2016 różnica ta wynosiła 0,13 – 0,20 zł/wozokm na korzyść tych drugich.



Źródło: rysunek własny na podstawie badań kosztowych ITS

Rys. 2. Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz według wybranych rodzajów kosztów w 2017 r. w badanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego eksploatujących tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami krajów UE oraz w przedsiębiorstwach o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi

Fig. 2. Average costs per 1 vehicle-kilometre of the total mileage and according to selected types of costs in 2017 in the international freight transport companies operating the fleet of vehicles above 12.0 Mg GVW with universal bodies, with the dominant share of transport on the routes with the markets of EU countries and enterprises with a dominant share of transport on the routes to the eastern markets

Natomiast jednostkowe tzw. koszty pozostałe w przedsiębiorstwach operujących przeważnie na rynkach wschodnich były większe w porównaniu z kosztami przedsiębiorstw obsługujących głównie rynki krajów UE. Różnica ta w 2017 r. wyniosła 0,14 zł/wozokm, a w latach 2009 - 2016 r. różnica ta wynosiła od -0,10 zł/wozokm do 0,17 zł/wozokm przebiegu. Z informacji uzyskanych z wiarygodnych źródeł wynika, że do kosztów pozostałych przedsiębiorstwa zaliczają także różne nieformalne koszty.

2. Średnie stawki przewozowe w badanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego

Dane z badań średnich kosztów i średnich stawek za 1 wozokilometr przebiegu w przedsiębiorstwach operujących głównie na rynkach krajów UE (według grup ich wielkości) przedstawiono w tabeli 1, a w przedsiębiorstwach operujących głównie na rynkach wschodnich - w tabeli 2.

Tabela 1

Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu oraz średnie stawki w badanych przedsiębiorstwach według wielkości przedsiębiorstw i średnie ważone koszty oraz stawki za 1 wozokilometr przebiegu w latach 2013 - 2017 (tabor uniwersalny, rynki krajów UE) [zł/wozokm]

Table 1.

Average costs per 1 vehicle-kilometre of the mileage and average rates at the surveyed enterprises arranged by the size of enterprises and weighted average costs and rates per 1 vehicle-kilometre of the mileage in 2013-2017 (universal rolling stock, markets of EU countries) [PLN/veh-km]

Wyszczególnienie	2013 r.			2014 r.			2015 r.			2016 r.			2017 r.		
	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
mikro (1-5)	3,86	4,19	0,33	3,78	3,99	0,21	3,95	3,97	0,02	3,72	3,96	0,24	4,00	4,15	0,15
małe (6-9)	3,81	4,06	0,25	3,76	3,92	0,16	3,99	4,27	0,28	3,84	3,92	0,09	4,11	4,26	0,15
średnie (10-49)	3,87	4,25	0,38	3,91	4,24	0,33	3,89	4,17	0,28	3,91	4,08	0,17	3,94	4,13	0,19
duże (50+)	3,65	4,25	0,60	3,82	4,10	0,28	3,95	4,26	0,31	3,92	4,21	0,29	3,95	4,18	0,23
średnie ważone	3,81	4,19	0,38	3,83	4,08	0,25	3,94	4,17	0,23	3,85	4,04	0,19	4,00	4,17	0,17

Źródło: obliczenia własne na podstawie bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego (stan na 2018.04.11.)

Tabela 2

Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu oraz średnie stawki w badanych przedsiębiorstwach według wielkości przedsiębiorstw i średnie ważone koszty oraz stawki za 1 wozokilometr przebiegu w latach 2013 - 2017 (tabor uniwersalny, rynki wschodnie) [zł/wozokm]

Table 2

Average costs per 1 vehicle-kilometre of the mileage and average rates at the surveyed enterprises arranged by the size of enterprises and weighted average costs and rates per 1 vehicle-kilometre of the mileage in 2013 - 2017 (universal rolling stock, eastern markets) [PLN/veh-km]

Wyszczególnienie	2013 r.			2014 r.			2015 r.			2016 r.			2017 r.		
	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
mikro (1-5)	3,62	4,10	0,48	3,64	3,96	0,32	3,37	3,80	0,43	3,84	4,13	0,29	4,03	4,24	0,21
małe (6-9)	3,70	4,01	0,31	3,63	3,85	0,22	3,58	3,88	0,30	3,90	4,19	0,29	4,08	4,28	0,20
średnie (10-49)	3,61	3,84	0,23	3,65	4,01	0,36	3,51	3,94	0,43	3,82	4,09	0,27	3,94	4,09	0,15
duże (50+)	3,66	4,29	0,63	3,48	3,92	0,44	3,47	3,99	0,52	3,75	4,17	0,42	3,93	4,09	0,16
średnie ważone	3,64	4,02	0,38	3,61	3,94	0,33	3,49	3,90	0,41	3,83	4,14	0,31	3,99	4,17	0,18

Źródło: obliczenia własne na podstawie bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego (stan na 2018.04.11.)

Z badań prowadzonych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego wynika, że w latach 2013 - 2017, działalność przewozowa tych przedsiębiorstw była rentowna (tab. 3; rys. 3, rys. 4). Średni zysk w 2013 r. wyniósł 0,38 zł/wozokm przebiegu, zarówno w przedsiębiorstwach operujących głównie w relacjach z rynkami krajów UE, jak i w przedsiębiorstwach przewożących ładunki przeważnie w relacjach z krajami poza wschodnią granicą Polski.

Tabela 3

Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu oraz średnie ważone stawki za 1 wozokilometr przebiegu w badanych przedsiębiorstwach w latach 2013 - 2017 (tabor uniwersalny, pow. 12,0 Mg dmc)
[zł/wozokm]

Table 3

Weighted average costs per 1 vehicle-kilometre of the mileage and weighted average rates per 1 vehicle-kilometre of the mileage at the surveyed enterprises in 2013 - 2017 (universal rolling stock, vehicles above 12.0 Mg GVW)
[PLN/veh-km]

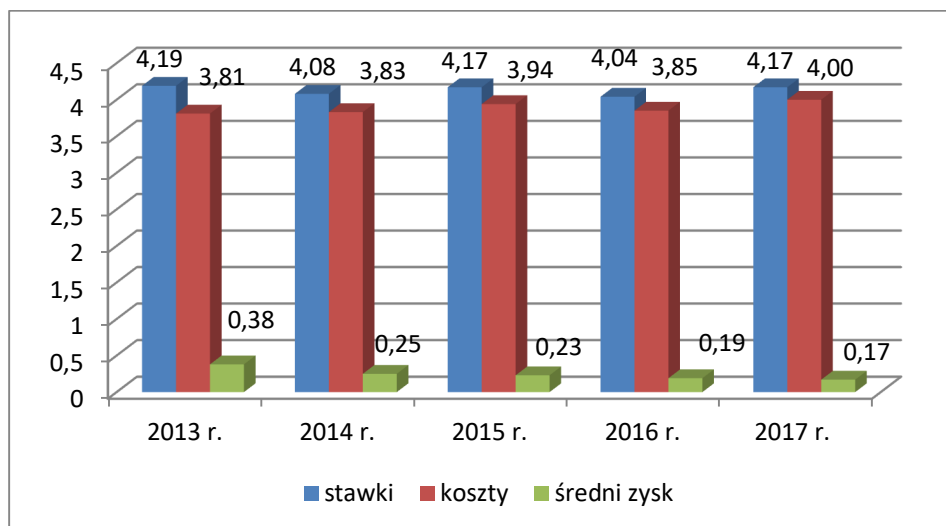
Rynki przewozów	2013 r.			2014 r.			2015 r.			2016 r.			2017 r.		
	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
ryunki innych krajów	3,81	4,19	0,38	3,83	4,08	0,25	3,94	4,17	0,23	3,85	4,04	0,19	4,00	4,17	0,17
ryunki wschodnie	3,64	4,02	0,38	3,61	3,94	0,33	3,49	3,90	0,41	3,83	4,14	0,31	3,99	4,17	0,18

Źródło: dane tab. 1 i tab.2

W 2017 r. przewozy realizowane przez badane przedsiębiorstwa zarówno na jednym, jak i na drugim rynku były mniej zyskowne niż w latach poprzednich. Średni zysk przewoźników przewożących ładunki głównie w relacjach z krajami UE był rzędu 0,17 zł/wozokm, a średni zysk przewoźników pracujących w relacjach z rynkami wschodnimi wyniósł 0,18 zł/wozokm.

Przyczyny obniżenia średnich stawek przewozowych w roku 2017 przez przedsiębiorstwa operujące głównie w relacjach z rynkami krajów UE w porównaniu ze średnimi stawkami w 2013 r. były m.in. następujące:

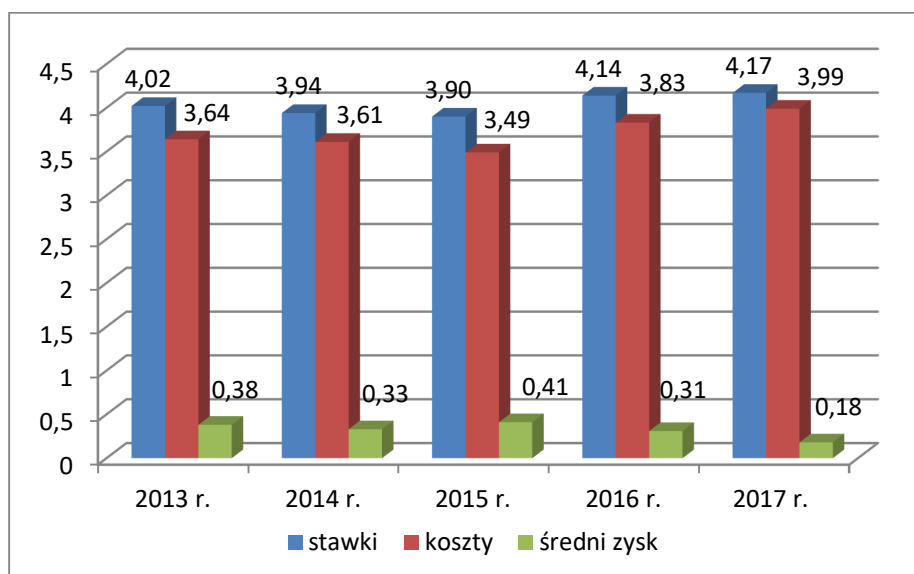
- wzrost podaży usług przewozowych polskich firm transportu ciężarowego na rynku UE, co przy stałej ofercie podaży oferowanej przez pozostałych unijnych przewoźników, wpływa na obniżenie stawek negocjowanych z gestoraami ładunków,
- wzrost konkurencyjności na rynku przewozów międzynarodowych przewoźników z Litwy, Estonii, Słowacji, którzy stosują stawki konkurencyjne wobec innych przewoźników.



Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 20

Rys. 3. Średnie ważone stawki przewozowe, koszty i średni zysk jednostkowy badanych przedsiębiorstw międzynarodowych przewozów ciężarowych operujących głównie na rynkach krajów UE w latach 2013 - 2017 (tabor uniwersalny, pow. 12,0 Mg dmc) [zł/wozokm]

Fig. 3. Weighted average freight rates, costs and average unit profit of the international freight transport companies surveyed operating mainly on the markets of EU countries in 2013 - 2017 (universal rolling stock, area 12.0 Mg GVW) [PLN/veh-km]



Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 20

Rys. 4. Średnie ważone stawki przewozowe, koszty i średni zysk jednostkowy badanych przedsiębiorstw międzynarodowych przewozów ciężarowych operujących głównie na rynkach wschodnich w latach 2013 - 2017 (tabor uniwersalny, pow. 12,0 Mg dmc) [zł/wozokm]

Fig. 4. Weighted average freight rates, costs and average unit profit of the surveyed international freight transport companies operating mainly on the eastern markets in 2013 - 2017 (universal rolling stock, area 12.0 Mg GVW) [PLN/veh-km]

Średni wskaźnik rentowności sprzedaży, wyrażony ilorazem zysku netto i przychodów ze sprzedaży w roku 2013 był podobny dla działalności przedsiębiorstw na obydwu rynkach przewozów i wyniósł 0,09. W roku 2017 w badanych przedsiębiorstwach wskaźnik wyniósł średnio 0,04. Rentowność badanych przedsiębiorstw w ostatnich czterech latach uległa zmniejszeniu. Przy tym w latach 2014 - 2016 rentowność firm operujących głównie poza wschodnimi granicami Polski była większa, niż rentowność firm przewożących ładunki głównie w relacjach z krajami UE.

Ponadto pogorszenie rentowności międzynarodowych przewozów ładunków po 2013 r. mogło wynikać z sytuacji, jaka zaistniała na rynku, po wprowadzeniu embarga Rosji na przewozy niektórych ładunków. Spowodowało to powstanie okresowej nadwyżki rynkowej podaży zdolności przewozowej w międzynarodowym transporcie ciężarowym, co z kolei wpłynęło na pewien spadek stawek przewozowych na konkurencyjnym rynku.

3. Podsumowanie

- Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu w 2016 r. i w 2017 r. w badanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego, w których przewozach dominowały relacje z rynkami krajów UE, wyniosły odpowiednio **3,85 zł/wozokm** i **4,00 zł/wozokm** przebiegu.
- W porównaniu ze średnimi kosztami jednostkowymi w 2009 r., średnie koszty jednostkowe w przedmiotowym zakresie do 2017 r. wzrosły o około 33%.
- W strukturze przedmiotowych średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu w 2016 r. i w 2017 r. dominowały koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych (odpowiednio 39,1% oraz 38,6%), koszty wynagrodzenia kierowców (wraz z delegacjami) oraz koszty ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę (odpowiednio 24,7% oraz 24,9%) i koszty opłat drogowych (odpowiednio 14,6% oraz 13,2%).
- Do końca 2017 r., w porównaniu z 2009 r., średnie koszty opłat drogowych wzrosły przeszło dwukrotnie, średnie koszty wynagrodzenia kierowców (wraz z delegacjami) oraz koszty ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę wzrosły o około 79%, a koszty paliwa wzrosły średnio o około 36%.
- Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu 2016 r. i w 2017 r. w badanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego, w których przewozach dominowały relacje z rynkami wschodnimi, wyniosły odpowiednio **3,83 zł/wozokm** i **3,99 zł/wozokm** przebiegu.
- W porównaniu ze średnimi kosztami jednostkowymi w 2009 r., średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu do 2017 r. wzrosły o około 52%.
- W strukturze przedmiotowych średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu, w 2016 r. i w 2017 r. dominowały koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych (odpowiednio 36,9% oraz 36,8%), koszty wynagrodzenia kierowców (wraz z delegacjami) oraz koszty ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę (odpowiednio 26,1% oraz 26,6%) i koszty ubezpieczenia środków transportu i koszty podatku od środków transportu (odpowiednio 11,3% oraz 11,8%). Koszty opłat drogowych stanowiły odpowiednio 12,4% oraz 10,1% średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu.

Badanie kosztów jednostkowych...

- Do końca 2017 r., w porównaniu z 2009 r., średnie koszty opłat drogowych wzrosły przeszło czterokrotnie, koszty wynagrodzenia kierowców (wraz z delegacjami) oraz koszty ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę wzrosły o 89%, koszty ubezpieczenia środków transportu i koszty podatku od środków transportu wzrosły ponad czterokrotnie, a koszty paliwa wzrosły średnio o 46%.
- Średnie stawki przewozowe w badanych przedsiębiorstwach przewożących przeważnie w relacjach z rynkami innych krajów UE kształtowały się w 2016 r. i w 2017 r. odpowiednio na poziomie **4,04 zł/wozokm** i **4,17 zł/wozokm** przebiegu.
- Stawki przewozowe w badanych przedsiębiorstwach przewożących przeważnie w relacjach z rynkami wschodnimi kształtowały się w 2016 r. i w 2017 r. średnio na poziomie **4,14 zł/wozokm** i odpowiednio **4,17 zł/wozokm** przebiegu.
- Średnie wskaźniki rentowności sprzedaży w badanych przedsiębiorstwach przewożących przeważnie w relacjach z rynkami krajów UE, wyrażone ilorazem zysku netto i przychodów ze sprzedaży, w 2016 r. oraz w 2017 r. wyniosły odpowiednio 0,05 oraz 0,04.
- Średnie wskaźniki rentowności w przypadku zbadanych przedsiębiorstw przewożących przeważnie w relacjach z rynkami wschodnimi w 2016 r. oraz w 2017 r. wyniosły odpowiednio 0,07 i 0,04.

LITERATURA:

- [1] Waškiewicz J., Kamińska E. „Wykorzystanie analitycznych wyników badań polskich przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego do tworzenia innowacyjnych form organizacyjnych i ekonomicznych ich funkcjonowania na rynku UE”; praca ITS nr 06/18/ZBE/009; Warszawa 2018 - 2019