

# Ocena działalności szczecińskich firm transportowych

Tomasz Stoeck, Wawrzyniec Gołębiewski

## Streszczenie

W artykule przedstawiono wyniki ankietyzacji, którą przeprowadzono na przełomie 2013/14 roku wśród właścicieli i pracowników przedsiębiorstw transportu drogowego. Zasadniczym celem badań było przedstawienie problemów ograniczających rozwój branży. W analizie uwzględniono najczęstsze postulaty zgłaszane przez grupę docelową, co wpłynęło na uszczegółowienie interpretacji wyników statystycznych.

**Słowa kluczowe:** transport drogowy, przewóz towarów, badanie ankietowe.

## Wstęp

W ostatnich kilku latach struktura gospodarcza Szczecina koncentruje się na działalności usługowo-handlowej. Likwidacja większości państwowych przedsiębiorstw przemysłowych sprawiła, że coraz większe znaczenie odgrywa sektor prywatny, w tym firmy zajmujące się przewozem towarów. Geograficzne położenie miasta przekłada się bezpośrednio na dużą liczbę podmiotów, których podstawę funkcjonowania stanowi obsługa portowa. Pozostałe świadczą usługi o różnym zasięgu oraz charakterze, przy coraz większym udziale transportu wyspecjalizowanego. Niewątpliwie rozwojowi branży sprzyja dogodny dostęp do systemu autostradowego Niemiec, ale również ułatwiona obsługa krajów skandynawskich najkrótszą przeprawą promową w Polsce (Swinoujście-Ystad). Połączenia w kierunku południowym poprawiły ukończone odcinki drogi ekspresowej S3, która docelowo ma zapewnić sprawny przejazd do Czech. Jest to niezwykle istotne z punktu widzenia tych firm, które ze względu na konkurencję krajową realizują usługi na rynkach międzynarodowych. Do innych przyczyn zaliczyć można wyższe marże oraz krótsze okresy płatności. Jednak bez względu na zasięg działania przewoźnicy zmagają się z szeregiem problemów, znacznie ograniczających ich dalszy rozwój. Wskazywanie barier wydaje się być w pełni uzasadnione w sytuacji miasta, w którym działalność usługowa powoli zastępuje miejsca pracy utracone w przemyśle.

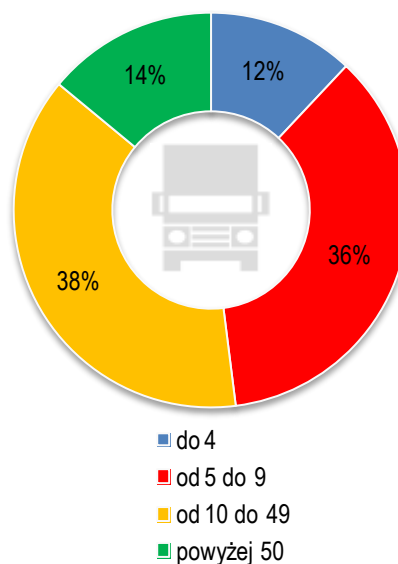
## 1. Zakres i metodyka

Badania ankietowe prowadzili studenci kierunku Transport Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie. Kwestionariusz skierowano do właścicieli i pracowników firm transportowych, stosując bezpośrednią technikę pozyskiwania danych. Założono przy tym odgórne kryteria, zgodnie z którymi główna siedziba podmiotu powinna znajdować się w granicach administracyjnych miasta, a podstawę działalności zarobkowej stanowi przewóz towarów. Formularz zawierał uporządkowaną liczbę pytań o charakterze zamkniętym, dla których opracowanych zostało kilka wariantów odpowiedzi. W większości przypadków respondenci mieli możliwość zaznaczenia co najwyżej trzech pozycji, dzięki czemu zawężono wybór do najistotniejszych zagadnień. Wyniki końcowe opracowano dla 50-ciu prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy. Z uwagi na szeroki zakres badań, w artykule

ograniczono się do analizy wybranych kwestii tematycznych, których nie prezentowano w innych publikacjach autorskich.

## 2. Wyniki badań

Struktura krajowego sektora transportowego charakteryzuje się dużym rozdrobnieniem, co znalazło potwierdzenie w danych przedstawionych na rysunku 1.

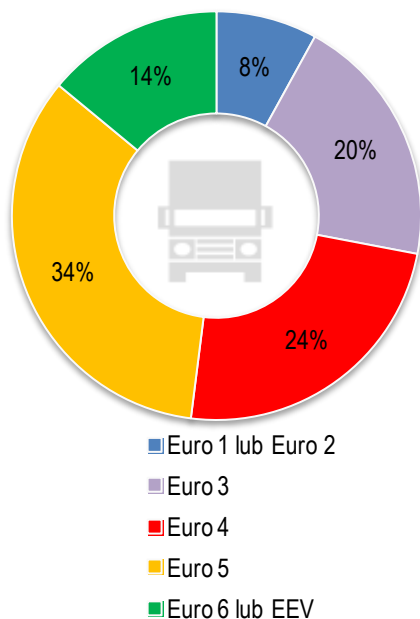


**Rys. 1.** Udział liczby pracowników w badanych firmach transportowych

Firma zatrudniająca poniżej 10-ciu osób traktowana jest przez organy administracyjne jako mikroprzedsiębiorstwo [7]. Większość z nich funkcjonuje na rynku od niedawna, nie mając jeszcze ugruntowanej pozycji oraz wyrobionej marki. Liczebność tej grupy (48%) wynika z niskich kosztów dostępu do rynku, mniejszych niż w innych gałęziach transportu. Ponadto w 2004 roku, a więc w od momentu przystąpienia Polski do Unii Europejskiej (UE), zdecydowanie uproszczono procedury przyznawania licencji na działalność przewozową. Korzystna

## przewoźnicy i systemy transportowe

tendencja powstawania nowych podmiotów została wyhamowana dopiero cztery lata później, wskutek kryzysu i spowolnienia gospodarczego [4, 6]. Nie oznacza to jednak, że ich działalność ogranicza się wyłącznie do lokalnych, niszowych obszarów. Przy dużej konkurencji krajowej zmuszone są zwiększać zasięg oraz zakres oferowanych usług, postępując w sposób analogiczny do pozostałych przedsiębiorstw.



**Rys. 2.** Udział taboru spełniającego poszczególne normy emisji spalin

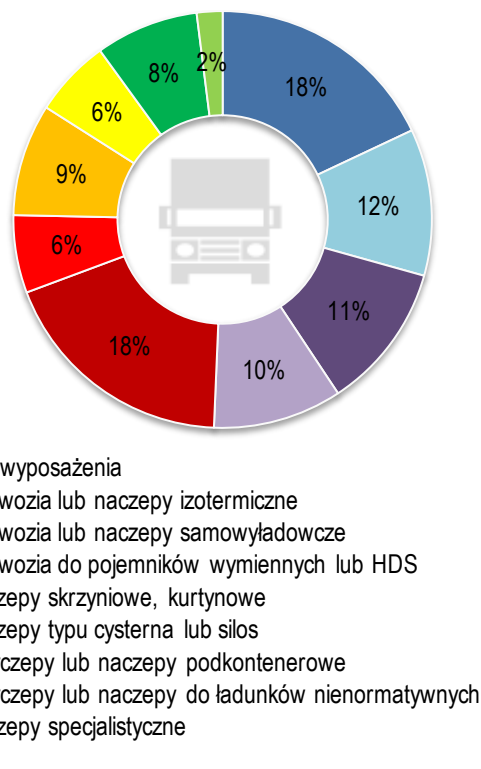
Niemal połowa respondentów zadeklarowała, iż flota pojazdów będąca na wyposażeniu ich firmy spełnia najbardziej rygorystyczne standardy emisji spalin, w tym normy: Euro 5, Euro 6 oraz EEV, z ang. *Enhanced environmentally friendly vehicle* (rys. 2). Wymiana taboru związana jest z minimalizacją kosztów ponoszonych na opłaty drogowe. Ponadto przewoźnicy liczą na dodatkowe korzyści, wynikające z ograniczenia zużycia paliwa, braku obostrzeń w ruchu kołowym w godzinach nocnych oraz możliwość przejazdów wybranymi odcinkami dróg i autostrad. Zbliżone wyniki badań zaprezentowano w publikacji [1]. Należy jednak podkreślić, że z powodu niewielkich marż i niskiej dochodowości firmy transportowe mają problemy z pozyskaniem kredytów [2]. Świadczy to o swoistej słabości kapitałowej ze względu na brak dostatecznego zabezpieczenia. Marginalną rolę odgrywa również najem i wynajem długoterminowy pojazdów, gdyż przy niewielkiej liczbie zleceń wiąże się z dużym ryzykiem. Stąd większość inwestycji finansowana jest z wypracowanych środków własnych oraz poprzez leasing, który stanowi narzędzie wykorzystywane przede wszystkim przy wymianie ciągników siodłowych i naczep. W odpowiedzi na jedno z pytań zawartych w ankiecie, łączny udział głosów oddany na takie formy płatności wyniósł 62%.

Rodzaj wyposażenia wynika głównie z profilu działalności, a więc rodzaju oferowanych usług. Największą liczbę głosów oddano na pojazdy uniwersalne, ale również na naczepy kurtynowe i skrzyniowe, które stosuje się w transporcie krajowym oraz międzynarodowym (rys. 3). Obsługa portu związana jest z przewozem ładunków skonteneryzowanych,

w szczególności po otwarciu nowego terminalu na Ostrowie Grabowskim w 2012 roku.

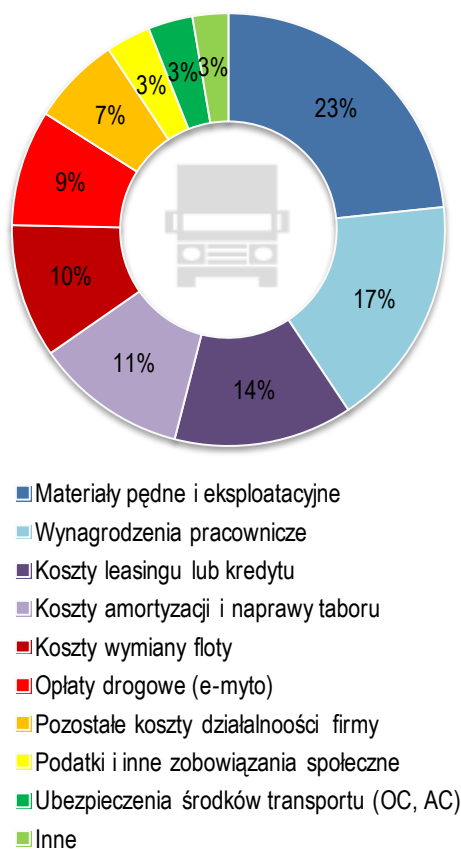


**Rys. 3.** Ciągniki z naczepami uniwersalnymi niedaleko węzła „Szczecin Kijewo” (autostrada A6)



**Rys. 4.** Rodzaj dostępnego wyposażenia

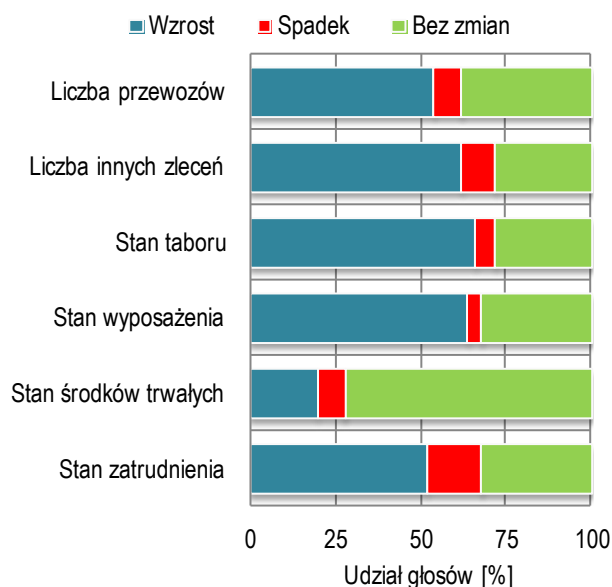
Ponadto wykorzystywane są przyczepy lub naczepy samowyładowcze, izotermiczne oraz specjalistyczne różnego przeznaczenia, w tym do towarów: w kręgach lub zwojach (blachy, druty, papier), wielkogabarytowych i ponadnormatywnych, dłużyc, itp. Mniejsze firmy preferują pojazdy dostawcze i ciężarowe, zwykle z kategorii N1 oraz N2 [3, 5]. Dużym powodzeniem cieszą się samochody z dźwigiem hydraulicznym HDS lub z urządzeniem do obsługi kontenerów na odpady, głównie komunalne i remontowo-budowlane (rys. 4).



Rys. 5. Struktura kosztów badanych firm

Jedno z pytań kwestionariusza ankietowego dotyczyło najistotniejszych barier w rozwoju branży transportowej. Prawie 2/3 respondentów oddało głosy na obciążenia finansowe. Do pozostałych zaliczono m.in.: zły stan dróg i infrastruktury, skomplikowane i często zmieniane uregulowania prawne, wysoki poziom konkurencji, nagminne kontrole. Poproszono więc o sprecyzowanie struktury ponoszonych kosztów. W pierwszym rzędzie wymieniano środki przeznaczane na zakup materiałów pędnych oraz eksploatacyjnych (rys. 5). Zasadniczą kwestię dla przedsiębiorców stanowią wysokie stawki akcyzowe i niestabilna cena olejów napędowych. Dodatkowo nie mogą oni liczyć na rządowe formy upustów podatkowych do paliw, które od wielu lat stosuje się w innych krajach europejskich, np. Niemczech, Rumunii, Francji. Podobnie wygląda dofinansowanie przy tworzeniu nowych miejsc pracy, co jest tym bardziej dotkliwe, iż koszty ponoszone na wynagrodzenia wskazano na drugim miejscu (17%). Pomimo, iż zarobki wykwalifikowanej i doświadczonej kadry są stosunkowo wysokie, firmy z województw zachodnich mają trudności z pozyskaniem kierowców, coraz częściej emigrujących do państw UE. W dalszej kolejności wskazywano na koszty: spłacania leasingu i kredytów (obsługa, raty), amortyzacji, naprawy i wymiany taboru oraz opłaty drogowe, tzw. e-myto. Podobne wyniki zaprezentowano w publikacjach [1, 6, 8].

Mając na względzie trudną sytuację branży transportowej, respondenci wykazali się umiarkowanym optymizmem w deklaracjach na przyszłość (rys. 6). Obawy dotyczyły przede wszystkim stanu zatrudnienia, gdyż na to pytanie udzielono najczęściej negatywnych odpowiedzi (16%).



Rys. 6. Prognozowana sytuacja firm w najbliższych latach

Zaledwie co piąty właściciel myśli o rozbudowie własnej firmy, planując inwestycje w zabudowania magazynowe, warsztatowe lub socjalno-biurowe. Przyczyny omówione w podpunktach 2.2 i 2.3 sprawiły, iż zdecydowanie korzystniej przedstawia się kwestia wymiany taboru i wyposażenia. Ponieważ większość podmiotów prowadzi więcej niż jeden profil działalności, oprócz wzrostu liczby przewozów (kursów) prognozuje się również większy udział zleceń dodatkowych. Zazwyczaj chodzi o obsługę spedycyjną, celną oraz usługi logistyczne, w tym m.in.: magazynowanie, składowanie, kompletację, opakowywanie, etykietowanie. Często poboczne specjalizacje stanowią pochodną kierunku głównego, np. firmy prowadzące roboty ziemne czy budowlane dodatkowo podniają sprzęt ciężki lub sprzedają oraz dostarczają do klienta materiały sypkie (kruszywa, piaski, żwiry, pospółki). Ponadto właściciele firm podkreślali, iż utrzymanie pozycji i sprostanie otwartej konkurencji możliwe będzie przy zachowaniu dużej elastyczności usług, rozpatrywanych w aspekcie ilościowym oraz jakościowym.

## Wnioski

Wyniki przeprowadzonych badań ankietowych wskazują, iż działalność i dalszy rozwój firm transportowych zależą od bardzo wielu czynników. Zasadniczą kwestię stanowią najróżniejsze zobowiązania finansowe, będące nadmiernym obciążeniem przy nadpodaży usług oraz zaburzonej konkurencyjności, na którą dodatkowo wpływają nierówne koszty działania. Koniunkturalne działanie rynku odbija się szczególnie niekorzystnie na małych i średnich podmiotach, dysponujących ograniczonym kapitałem oraz zakresem własnych kompetencji. Problematyczną sytuację pogłębiają obowiązujące wolumeny ładunków, które wymuszają spadek cen i przedłużanie terminów płatności za wykonane zlecenia. Niestety jest to w dalszym ciągu zjawisko powszechne, obserwowane przede wszystkim na rynku krajowym. Ponadto na rentowność działań negatywnie oddziałuje rosnąca liczba przejazdów bez ładunku, które określane są mianem pustych przebiegów.

W opinii ankietowanych najważniejszym warunkiem stabilizacji w branży transportowej jest przynajmniej częściowe obniżenie roszczeń aparatu fiskalno-administracyjnego, który dodatkowo charakteryzuje się nadmierną biurokracją. Z oczywistych względów nie zagwarantuje to jeszcze płynności finansowej wszystkim badanym podmiotom, ale zdecydowanie pomoże w walce o klienta w tak bardzo rozdrobnionym sektorze.

### Bibliografia

1. Budzik A, Szczepańska A.: *Badanie ankietowe firm transportowych na terenie Częstochowy i okolic*. Logistyka nr 6 (2013).
2. Dorosiewicz S.: *Koniunktura w ciężarowym transporcie samochodowym. Stan w 2012 r. i prognoza*. Transport Samochodowy nr 1 (2013).
3. Neider J.: *Transport międzynarodowy*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne. Warszawa (2008).
4. Przybyłowski M, Tamowicz P.: *Opracowanie koncepcji funkcjonalnej klastra (inicjatywy klastrowej) w zakresie transport - spedycja - logistyka*. Wydawnictwo Instytutu Badań Gospodarką Rynkową. Gdańsk (2011).
5. Prochowski L, Żuchowski A.: *Technika transportu ładunków*. WKiŁ. Warszawa (2009).
6. Rydzkowski W, Matusiewicz M.: *Szanse i zagrożenia międzynarodowego transportu drogowego w Polsce. Funkcjonowanie i rozwój transportu*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego. Zeszyt nr 41. Gdańsk (2011).
7. Ustawa z dn. 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej. Dz. U. 2004 Nr 173 poz. 1807.
8. Waśkiewicz J, Balke I.: *Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu oraz ich struktura rodzajowa w badanych polskich przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w latach 2009-2011*. Transport Samochodowy nr 4 (2012).

## Evaluation of business activities Szczecin in transportation companies

### Abstract

Article describes results of survey which has been made turn 2013/14 year among owners and employers in transportation companies. Main aim of researches was introducing limitation problems in business. Analysis considers quite often proposing by target group what influenced on elaborating interpretation of statistical results.

**Key words:** road transport, carriage of cargo, survey researches.

### Autorzy:

Dr inż. **Tomasz Stoeck** - Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

Mgr inż. **Wawrzyniec Gołębiowski** - Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie