

Jerzy Waškiewicz

jerzy.waskiewicz@its.waw.pl

Instytut Transportu Samochodowego

Ewa Kamińska

ewa.kaminska@its.waw.pl

Instytut Transportu Samochodowego

KOSZTY JEDNOSTKOWE PRZEDSIĘBIORSTW MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU CIĘŻAROWEGO OPERUJĄCYCH GŁÓWNIEM NA RYNKU UE

W artykule omówiono rozwój polskiego sektora międzynarodowego transportu ciężarowego od 2005 r. Przedstawiono kształtowanie się wielkości pracy przewozowej według typów przewozów oraz jej udział w rynku europejskim w 2016 r. Podano wielkości charakteryzujące liczbę przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych w Polsce i liczbę eksploatowanych w nich samochodów ciężarowych. Scharakteryzowano wybrane cechy przedsiębiorstw uczestniczących w wykonanych przez ITS badaniach kosztów jednostkowych. Zaprezentowano średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu i jednostkowe koszty rodzajowe w 2016 r. według grup wielkości zbadanych firm oraz średnie koszty jednostkowe w latach 2009 – 2016 ogółem i według wyspecyfikowanych rodzajów kosztów, a także strukturę rodzajową średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w 2016 r.

Słowa kluczowe: koszty, transport międzynarodowy, transport ciężarowy, Unia Europejska

UNIT COSTS OF THE INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT COMPANIES OPERATING MAINLY ON THE EU MARKET

The article discusses development of the Polish sector of the international freight transport since 2005. Shaping of the haulage work arranged by type of transport and its share in the European market in 2016 has been shown. The figures characterizing the number of international transport companies in Poland and the number of trucks used by them are given. The selected features of enterprises participating in unit cost studies conducted by ITS were characterized. The average costs of 1 vehicle-kilometre of the mileage and generic unit cost in 2016 were presented according to the size groups of the surveyed companies and average unit costs in 2009-2016 in total as well as according to the specified types of costs and the generic structure of average costs of 1 vehicle-kilometre of mileage in 2016.

Keywords: costs, international transport, freight transport, European Union

Wprowadzenie

Polskie firmy międzynarodowego transportu ciężarowego, w efekcie otwarcia rynku unijnego po akcesji naszego kraju do UE, dzięki zdolnościom ich kadry i ich wysiłkowi, a także dzięki niższym kosztom prowadzenia działalności (w tym niższym kosztom zatrudnienia kierowców) w porównaniu szczególnie z firmami transportowymi tzw. „starej” UE, zdobyły pozycję dominującą na tym rynku. Obecnie przeszło 25% pracy przewozowej międzynarodowego transportu ciężarowego w UE wykonują firmy zarejestrowane w Polsce.

Jednak sukces rynkowy polskich przewoźników międzynarodowych, ale także przewoźników z innych unijnych krajów Europy środkowej i wschodniej, spowodował reakcję ze strony niektórych państw członkowskich. Ostatnio jesteśmy świadkami wyjątkowego nasilenia działań takich państw UE, jak np. Niemcy czy Francja, stanowiących przejaw polityki protekcyjnej wobec rodzimych przedsiębiorstw międzynarodowego transportu samochodowego. Działania te, potwierdzone stanowiskiem Rady UE w sprawie pracowników delegowanych, zagrażają wysokiej konkurencyjności m.in. polskich przewoźników międzynarodowych¹.

Instytut Transportu Samochodowego, poprzez swoje badania, których celem jest monitorowanie zmian zachodzących na rynku transportu samochodowego, w miarę swoich możliwości stara się dostarczać organom odpowiedzialnym za polską politykę transportową wiarygodnych i aktualnych informacji o tym rynku. Organa te w praktyce, często pozbawione są wystarczającej wiedzy o szczególnie dynamicznie zmieniającej się w ostatnich latach sytuacji przedsiębiorstw transportowych funkcjonujących na konkurencyjnym rynku transportowym, a przez to posiadają ograniczoną możliwość podejmowania decyzji w sytuacjach kryzysowych, których jesteśmy świadkami w ostatnich latach (m.in. np. embargo Rosji z 2014 r. na dostawy niektórych artykułów spożywczych). Aktualnie wiedza ta jest niezbędna dla argumentowania racji polskiego sektora międzynarodowego transportu drogowego wobec Komisji Europejskiej. Przykładem jest chociażby kwestia dotycząca płacy minimalnej pracowników delegowanych, w tym kierowców transportu międzynarodowego. Dzięki m.in. badaniom prowadzonym w Instytucie Transportu Samochodowego w zakresie monitorowania zmian na rynku międzynarodowych przewozów drogowych, w tym kształtowania się średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w polskich przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu samochodowego, możliwe było w 2017 r. dostarczenie Ministerstwu Infrastruktury i Budownictwa [4] oraz Zrzeszeniu Międzynarodowych Przewoźników Drogowych [3] argumentów w przedmiotowym zakresie, które z założenia miały służyć obronie racji polskiej strony wobec stanowiska Komisji Europejskiej² operującej hasłami równości społecznej i przeciwdziałaniu dumpingowi socjalnemu [6].

Prowadzone przez ITS prace dotyczące monitorowania m.in. zmian kosztów jednostkowych na rynku międzynarodowego transportu ciężarowego umożliwiają ponadto coraz większej liczbie uczestników szeroko pojętego rynku transportu obserwację tendencji mających miejsce na tym rynku i zapoznanie się z problemami jego rozwoju. Uzyskane informacje są również przydatne przewoźnikom do porównań i oceny własnej

¹ Umownie, w uproszczeniu, dalszej części opracowania jest używane także określenie „polscy przewoźnicy międzynarodowi” odnoszące się do przedsiębiorstw zarejestrowanych w Polsce.

² Projekt Pakietu Mobilności dotyczący m.in. kwestii płacy minimalnej kierowców, Komisja Europejska przedstawiła 31 maja 2017 r. Rada UE w dniu 23 października 2017 r. przyjęła stanowisko ws. pracowników delegowanych, w tym m.in. w kwestii zasad wynagradzania kierowców.

pozycji na konkurencyjnym rynku. Są niezbędną przesłanką do opracowywania przez te przedsiębiorstwa własnych strategii rozwoju, szczególnie w sektorze MŚP.

1. Rozwój sektora polskiego międzynarodowego transportu ciężarowego

Według Biura ds. Transportu Międzynarodowego Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego (GITD; dawniej BOTM), przewozy międzynarodowe (według stanu na koniec 2016 r.) wykonywało około 32,1 tys. firm zarejestrowanych w Polsce (posiadających ważne wypisy z licencji), czyli niespełna trzykrotnie więcej w porównaniu ze stanem z grudnia 2004 r. [1] [5]. Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy międzynarodowe według stanu na koniec 2016 r. wyniosła około 205,4 tys. oraz wzrosła niespełna trzy i pół krotnie w porównaniu z odpowiednią liczbą w końcu 2004 r.

Przewozy międzynarodowe wyniosły: w 2016 r. 242,9 mln ton i 184,1 mld tkm. W 2016 r. praca przewozowa transportu międzynarodowego była przeszło 3,5 krotnie większa w porównaniu z pracą wykonaną w 2005 r. W strukturze typów przewozów ładunków międzynarodowym transportem samochodowym od 2005 r. przeszło trzykrotnie wzrosła masa ładunków wywożonych, jak i przywożonych do Polski, a praca przewozowa wzrosła w tym typie przewozów trzykrotnie. Ponadto znacząco wzrosły przewozy wykonywane przez polskie firmy pomiędzy obcymi krajami (siedmiokrotnie według przewiezionych ton oraz przeszło pięciokrotnie w pracy przewozowej) i przewozy kabotażowe (niespełna 16 razy w masie przewiezionych ładunków i 20 razy w pracy przewozowej) (tab. 1.)

Tabela 1

Przewozy i praca przewozowa polskiego międzynarodowego transportu ciężarowego w 2005 r. i w 2016 r. według typów przewozów

Table 1

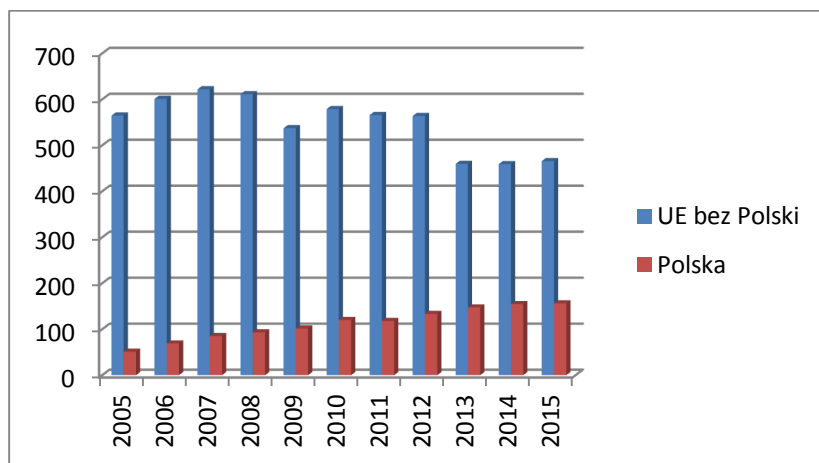
Transport and haulage work of the Polish international freight transport in 2005 and in 2016 by the type of transport

	2005 r.		2016 r.		Dynamika (2005 = 100%)	
	[tyś. t]	[mln tkm]	[tyś. t]	[mln tkm]	przewozy	praca przew.
Transp. międzynarodowy og.	52551	50886	242858	184115	462,1	361,8
w tym:						
wywóz	21286	20570	72980	62206	342,9	302,4
przywóz	19531	19018	63573	55901	325,5	293,9
przewozy między obcymi kraj.	9314	10645	68261	53037	732,9	498,2
z tego tranzyt przez Polskę	•	•	3709	5831	•	•
kabotaż	2420	653	38044	12971	1572,1	1986,4

Źródło: GUS „Transport – wyniki działalności w 2016 r.” (2005 r.) i obliczenia własne

Należy raz jeszcze podkreślić, że polscy przewoźnicy międzynarodowi zdecydowanie dominują w pracy przewozowej unijnego, międzynarodowego transportu ciężarowego³. W latach 2005 – 2015 udział ten wzrósł z 8,2% do 25,1% (rys. 1).

³ GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2015 r.; s. 284

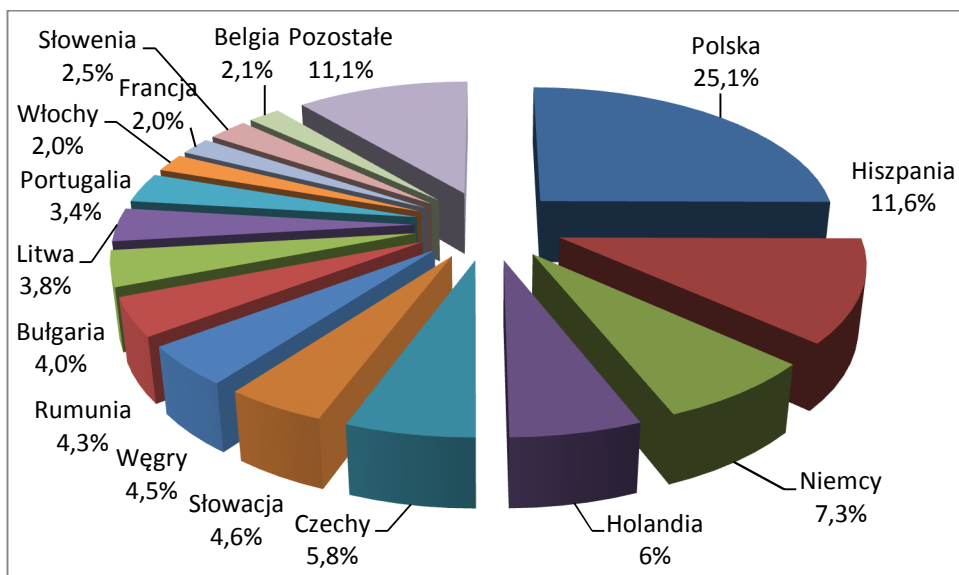


Rys. 1. Praca przewozowa wykonana polskim międzynarodowym transportem ciężarowym na tle pracy przewozowej ciężarowego transportu międzynarodowego w pozostałych krajach UE w latach 2005 - 2015 [mld tkm]

Fig. 1. Haulage work carried out by the Polish international freight transport against the background of the international freight transport haulage work in other EU countries in 2005-2015 [billion tkm]

Źródło: rysunek własny na podstawie danych GUS – „Transport – wyniki działalności” za lata 2005 – 2015 www.money.pl

Przykładowo, udział przewoźników niemieckich w pracy przewozowej na międzynarodowym rynku samochodowych przewozów rzeczy wyniósł 7,3%, a przewoźników francuskich wyniósł 2% (rys. 2). Fakt ten świadczy o wysokiej konkurencyjności polskich przewoźników drogowych na rynku międzynarodowym.



Rys. 2. Struktura pracy przewozowej wykonanej przez międzynarodowych przewoźników drogowych rzeczy krajów UE w 2015 r. [%]

Fig. 2. Structure of the haulage work carried out by the international road hauliers of EU countries in 2015 [%]

Źródło: rys. własny na podstawie danych GUS

2. Metody pozyskiwania danych do badań

Dane przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego o kosztach ich działalności pozyskiwane były w rezultacie badań ankietowych prowadzonych w cyklu półrocznym. Ankietyzację prowadzono głównie przy wsparciu ZMPD, w wyniku bezpośrednich kontaktów z przedsiębiorstwami transportu samochodowego oraz ankietę w formie elektronicznej zamieszczoną na stronie internetowej ITS oraz na stronie internetowej ZMPD. Dane z badań, po ich zweryfikowaniu, zasilają bazę danych o kosztach przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego. Obliczenia średnich kosztów jednostkowych w badanych zbiorowościach przedsiębiorstw i ich struktury rodzajowej według zadanego zakresu podmiotowego, w tym według grup wielkości przedsiębiorstw i specyfiki obsługiwanych rynków transportowych, wykonano przy pomocy opracowanego w ITS, specjalnego programu komputerowego.

3. Charakterystyka statystyczna próby badawczej

W badaniach ankietowych dotyczących kosztów za 2016 r. uzyskano dane z 58 przedsiębiorstw wykonujących przewozy głównie w relacjach z innymi krajami UE.

W zbadanej populacji przedsiębiorstw, statystycznie jedno przedsiębiorstwo dysponowało w 2016 r. średnią liczbą 29 samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12,0 Mg (tab. 2).

Tabela 2

Charakterystyczne cechy badanej próby przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ciężarowego, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE, uczestniczących w badaniach kosztowych za 2016 r., według wielkości przedsiębiorstw oraz średnie ważone dla zbadanej zbiorowości (tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych)

Table 2

Characteristic features of the examined sample of international freight transport companies with a dominant share of transport along the routes to the markets of other EU countries participating in cost surveys for 2016, by the size of enterprises and weighted averages for the surveyed population (rolling stock over 12.0 Mg MPW with universal bodies)

Wyszczególnienie	Jedn. miary	mikro (do 5 sam.)	małe (6 do 9 sam.)	średnie (10 do 49 sam.)	duże (50 i więcej)	Średnio
Średnia liczba samochodów ciężarowych	szt.	2,7	7,0	20,3	99,9	28,9
Średnia liczba pracowników w przedsiębiorstwie	prac.	3,8	10,8	24,9	131,3	37,7
Średnia liczba kierowców w przedsiębiorstwie	kier.	2,7	7,0	20,3	102,6	29,4
Średni przebieg samochodów w przedsiębiorstwie	tys. km	330,8	940,8	2434,1	11461,3	3386,7
Średni przebieg jednego samochodu w przeds.	tys. km	124,0	134,4	120,0	114,7	117,4
Liczba zbadanych przedsiębiorstw		15	4	21	18	58

Źródło: obliczenia na podstawie bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego

Średni przebieg samochodu ciężarowego zatrudnionego w przedmiotowych przewozach wyniósł w 2016 r. około 117 tys. km. Średnio w badanym przedsiębiorstwie w 2016 r., zatrudnionych było 38 pracowników, w tym 29 kierowców.

Średnie koszty jednego wozokilometra przebiegu ogółem i według rodzajów kosztów, dla grup przedsiębiorstw wyodrębnionych ze względu na specyfikę obsługiwanych rynków przewozów, obliczono jako średnie ważone. Wagi stanowiły udziały liczb samochodów ciężarowych eksploatowanych w przedsiębiorstwach według grup ich wielkości, w liczbach ogółem samochodów ciężarowych w transporcie międzynarodowym w poszczególnych latach. Zaznacza się, że wyniki szacunków średnich kosztów jednego

wozokilometra przebiegu odnoszą się do przedsiębiorstw zbadanej zbiorowości. Niemniej rezultaty badań dają ogólną informację o tendencjach kształtowania się kosztów jednostkowych w sektorze transportu samochodowego. W tabeli 3 podano wyniki badań kosztowych w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego według grup wielkości przedsiębiorstw oraz obliczone jako średnie ważone średnie koszty jednostkowe przewozów dla całej próby przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE, za 2016 r.

Tabela 3

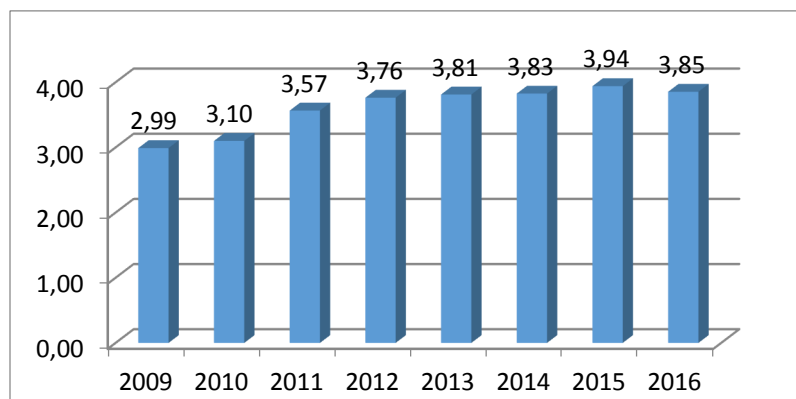
Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu według wielkości przedsiębiorstw i średnie ważone koszty w badanych przedsiębiorstwach w 2016 r. (tabor uniwersalny; rynki innych krajów UE) [zł/wozokm]

Table 3

Average costs of 1 vehicle-kilometre of mileage according to the size of enterprises and weighted average costs in the surveyed enterprises in 2016 (universal rolling stock, markets of other EU countries) [PLN / veh-km]

	mikro (1-5) UE	małe (6-9) UE	średnie (10-49) UE	duże (50+) UE	Średnie ważone koszty 1 wozokm przebiegu
Wyszczególnienie	[zł/wozokm]	[zł/wozokm]	[zł/wozokm]	[zł/wozokm]	[zł/wozokm]
Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu, w tym:	3,72	3,84	3,91	3,92	3,85
materiały pędne i eksploatacyjne	1,45	1,51	1,53	1,53	1,51
usługi remontowe, naprawy i ogumienie	0,12	0,09	0,12	0,12	0,11
amortyzacja lub utrata wartości rynkowej taboru	0,11	0,14	0,13	0,14	0,13
pozostałe koszty kapitału (leasing, kredyt)	0,04	0,04	0,05	0,06	0,05
wynagrodz i deleg kierowców oraz ubezp społ obc pracodawcę	0,97	0,92	0,95	0,98	0,95
ubezpieczenie środków transportu oraz podatek od śr. tr.	0,39	0,45	0,44	0,40	0,42
opłaty drogowe	0,52	0,59	0,57	0,58	0,56
pozostałe koszty działalności przewozowej przedsiębiorstwa	0,13	0,10	0,15	0,12	0,12
Liczba zbadanych przedsiębiorstw	15	4	21	18	58

Źródło: obliczenia na podstawie bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego



Rys. 3. Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach posiadających licencje na wykonywanie przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 12,0 Mg; rynki innych krajów UE; 2009 – 2016) [zł/wozokm]

Fig. 3. Average costs of 1 vehicle-kilometre of mileage in the surveyed enterprises licensed to perform international transport (universal rolling stock with maximum permissible weight exceeding 12.0 Mg, markets of other EU countries, 2009 - 2016) [PLN / veh-km]

Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań ITS

Koszty jednostkowe przedsiębiorstw...

Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu w badanej grupie przedsiębiorstw o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE, taborem uniwersalnym powyżej 12,0 Mg dmc, wyniosły w 2016 r. 3,85 zł/wozokm (rys. 3).

Dynamika zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych w przedmiotowym zakresie wyniosła w okresie 2009 – 2016 r. około 129%. Wpływ na wzrost średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w omawianym okresie miały przede wszystkim zwiększające się koszty paliw, wzrost wynagrodzeń kierowców i wzrost kosztów korzystania z dróg.

Koszty paliw wzrosły w tym czasie o około 33%, koszty opłat drogowych wzrosły o przeszło 120%, a koszty wynagrodzenia kierowców, delegacji kierowców i ponoszone przez pracodawcę koszty ubezpieczenia społecznego kierowców - wzrosły o około 66% (tab. 4, rys. 4).

Tabela 4

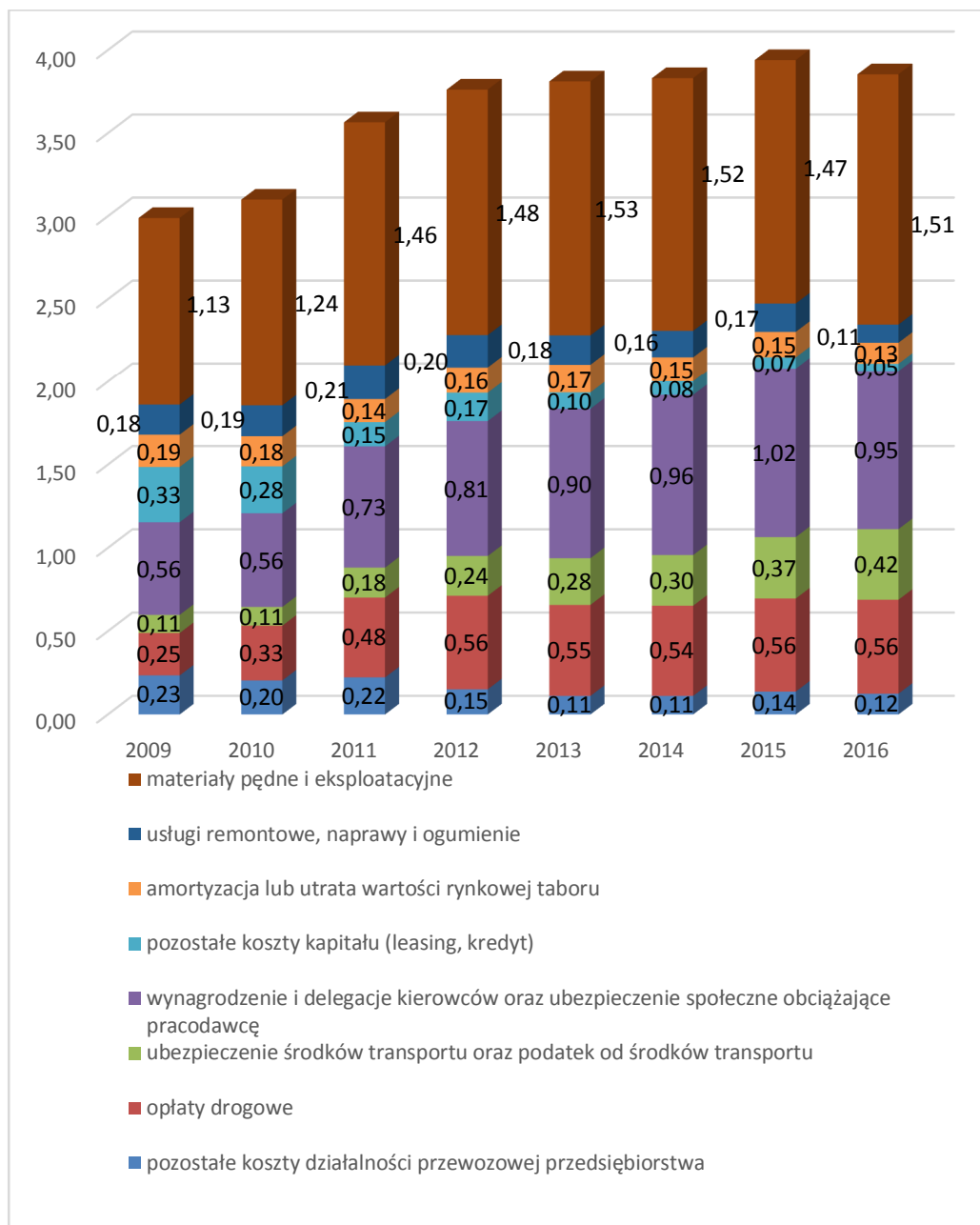
Ważone średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz według wybranych rodzajów kosztów w latach 2009 – 2016 w badanych przedsiębiorstwach transportu ciężarowego eksploatujących tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE [zł/wozokm]

Table 4

Weighted average costs of 1 vehicle-kilometre of mileage in total and according to selected types of costs in the years 2009 - 2016 in the surveyed freight transport companies operating the rolling stock above 12.0 Mg MPW with universal bodies, with a dominant share of transport along the routes to the other EU countries [PLN / veh-km]

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu, w tym:	2,99	3,10	3,57	3,76	3,81	3,83	3,94	3,85
materiały pędne i eksploatacyjne	1,13	1,24	1,46	1,48	1,53	1,52	1,47	1,51
usługi remontowe, naprawy i ogumienie	0,18	0,19	0,21	0,20	0,18	0,16	0,17	0,11
amortyzacja lub utrata wartości rynkowej taboru	0,19	0,18	0,14	0,16	0,17	0,15	0,15	0,13
pozostałe koszty kapitału (leasing, kredyt)	0,33	0,28	0,15	0,17	0,10	0,08	0,07	0,05
wynagrodz i deleg kierowców oraz ubezsp społ obc pracodawcę	0,56	0,56	0,73	0,81	0,90	0,96	1,02	0,95
ubezpieczenie środków transportu oraz podatek od śr. tr.	0,11	0,11	0,18	0,24	0,28	0,30	0,37	0,42
opłaty drogowo	0,25	0,33	0,48	0,56	0,55	0,54	0,56	0,56
pozostałe koszty działalności przewozowej przedsiębiorstwa	0,23	0,20	0,22	0,15	0,11	0,11	0,14	0,12
<i>Liczba zbadanych przedsiębiorstw</i>	63	70	66	48	61	62	61	58

Źródło: baza danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego



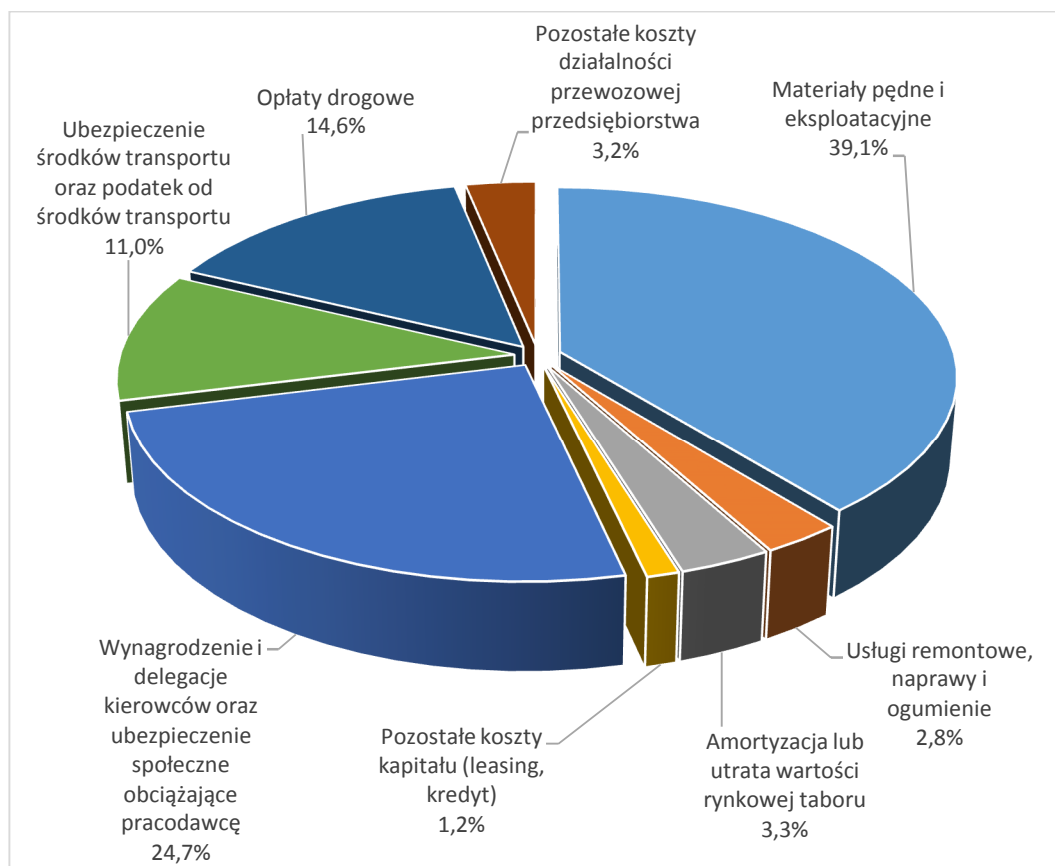
Rys. 4. Średnie ważone koszty rodzajowe 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny powyżej 12,0 Mg dmc; rynki innych krajów UE; 2009 – 2016) [zł/wozokm]

Fig. 4. Weighted average costs per 1 vehicle-kilometre of mileage in the surveyed international transport companies (universal rolling stock over 12.0 Mg MPW, markets of other EU countries, 2009 - 2016) [PLN / veh-km]

Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 4

W średnich kosztach jednego wozokilometra przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych dominowały koszty materiałów

pędnych i eksploatacyjnych (głównie koszty paliw). Koszty te wynosiły średnio w 2016 r. 1,51 zł/wozom (około 39,1% w średnim koszcie 1 wozokm przebiegu) (rys. 5).



Rys. 5. Struktura rodzajowa średniego ważonego kosztu 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w 2016 r. (tabor uniwersalny powyżej 12,0 Mg dmc; rynki innych krajów UE) [%]

Fig. 5. Generic structure of the average weighted cost of 1 vehicle-kilometre of mileage in the surveyed international transport enterprises in 2016 (universal rolling stock over 12.0 Mg MPW, markets of other EU countries) [%]

Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 4

Średnie jednostkowe koszty wynagrodzenia kierowców (łącznie z kosztami delegacji) oraz z kosztami ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę w badanych przedsiębiorstwach o dominujących przewozach na rynkach innych krajów UE wynosiły w 2016 r. 0,95 zł/wozokm (24,7% średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu ogółem). Przedstawione wyniki obliczeń wskazują, że średnie jednostkowe koszty wynagrodzenia kierowców (łącznie z kosztami delegacji) oraz z kosztami ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę systematycznie wzrastały w okresie objętym badaniami (w 2009 r. 0,56 zł/wozokm; 18,7%).

W badanych przedsiębiorstwach widać wyraźnie stosunkowo wysokie i rosnące z roku na rok, zarówno nominalnie, jak i w udziale procentowym, średnie jednostkowe koszty opłat drogowych. W 2016 r. koszty opłat drogowych wyniosły średnio 0,56 zł/wozokm, co

stanowiło o ich udziale w średnim koszcie 1 wozokilometra przebiegu 14,6% (w 2009 r. 0,25 zł/wozokm; 8,5% w strukturze ważonego średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu). Jedną z przyczyn tego stanu jest wzrost kosztów wynikający z wprowadzenia od 2012 r. w Polsce systemu elektronicznego poboru opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej, uzależniającego wysokość opłaty od normy emisji zanieczyszczeń przypisanej pojazdowi.

Podsumowanie

Obserwowane w ostatnich latach dynamiczne zmiany udziału polskich przedsiębiorstw międzynarodowych przewozów drogowych, warunkowane zarówno czynnikami zewnętrznymi, jak i wewnętrznymi wpływającymi na poziom kosztów jednostkowych transportu ciężarowego, a przez to na ich konkurencyjność rynkową, stanowią istotną przesłankę prowadzenia badań w przedmiotowym zakresie. Analizy wykonywane na podstawie wyników tych badań są pomocne do diagnozowania sytuacji i niezbędne w decyzjach politycznych służących ochronie interesów polskiej strony.

ITS jest jedyną krajową placówką podejmującą przy wsparciu ZMPD próby systematycznego monitorowania wybranych segmentów rynku transportu samochodowego w Polsce, w tym kosztów produkcji przedsiębiorstw transportu samochodowego. Wynikami badań kosztowych w transporcie samochodowym, wobec rosnącej konkurencji rynkowej, zainteresowane jest szczególnie, reprezentujące interesy polskich przewoźników samochodowych - Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce. ZMPD współpracuje z ITS w zakresie badań kosztowych prowadząc ankietowanie wśród swoich członków i korzystając z wyników tych badań opracowanych w Instytucie Transportu Samochodowego.

Z punktu widzenia interesów uczestników rynku transportu samochodowego, a także resortu właściwego ds. transportu, ważne jest ciągle aktualizowanie posiadanej już bazy danych o kosztach w transporcie samochodowym oraz zwiększenie liczby ankietowanych przedsiębiorstw dla poprawy wiarygodności wyników badań.

LITERATURA:

- [1] Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. „Transport Samochodowy Ładunków”; wyd. ITS; Warszawa, 2009 r.
- [2] GUS „Transport – wyniki działalności w 2016 r.”
- [3] Kordel Z., Waśkiewicz J., E. Kamińska, P. Pawlak „Ocena możliwych konsekwencji zmian w europejskich regulacjach dla przewoźników międzynarodowego transportu drogowego rzeczy”; Zadanie I: „Analiza pozycji polskich przewoźników międzynarodowego transportu rzeczy na rynku europejskim”; temat nr 0618/ZBE/17; Warszawa 17 sierpnia 2017 r.
- [4] Raczkowski K., Schneider F., F. Laroche F. 2017. Report: The impact of road transport sector regulation on the entrepreneurship and economic growth in the European Union. Motor Transport Institute. Warsaw-Linz-Lyon, February.
- [5] „Sprawozdanie GITD. Dokumenty wydane przez GITD – ważne w obrocie prawnym. Stan na dzień 31 grudnia 2016 r.: www.gitd.gov.pl
- [6] Szymański P. „Pakiet Mobilności zatrzyma pół Europy”; Przewoźnik nr 3(54) 2017 r.