

Jerzy Waškiewicz
Wojciech Gis
Instytut Transportu Samochodowego

**BADANIA ŚREDNICH KOSZTÓW JEDNOSTKOWYCH
W POLSKICH PRZEDSIĘBIORSTWACH CIĘŻAROWYCH
PRZEWOZÓW MIĘDZYNARODOWYCH**

Wyniki prowadzonych przez ITS za lata 2009 - 2014 badań średnich kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego mających swe siedziby w Polsce. Charakterystyka próby badawczej. Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu przedsiębiorstw operujących głównie na rynkach innych krajów UE oraz średnie koszty w przedsiębiorstwach przewożących przeważnie w relacjach z rynkami wschodnimi. Koszty według grup rodzajowych kosztów. Analiza zmian. Średnie stawki przewozowe w badanych przedsiębiorstwach.

***STUDIES OF THE AVERAGE UNIT COSTS
AT THE POLISH INTERNATIONAL FREIGHT TRANSPORT COMPANIES***

The results of the ITS studies conducted for the years 2009 - 2014 of the average unit costs at the international freight transport companies, established in Poland. Characteristics of the research sample. The average cost of 1 vehicle-kilometre mileage of the enterprises operating mainly on the markets of the other EU countries and the average costs at the enterprises operating mostly on the Eastern markets. Costs arranged according to the categories of costs. Analysis of changes. Average freight rates in the surveyed companies.

Wprowadzenie

Istniejąca rywalizacja cenowa wymaga od przewoźników samochodowych przede wszystkim dobrej znajomości kształtowania się średnich jednostkowych kosztów własnej firmy, jak i wiedzy w zakresie kształtowania się średnich kosztów danej zbiorowości konkurencyjnych przedsiębiorstw funkcjonujących na wyspecyfikowanych rynkach. Wiedza ta jest warunkiem właściwej oceny własnej pozycji rynkowej, co daje szansę dalszego umacniania i rozwoju danej firmy na rynku usług transportowych. Rozeznanie aktualnych średnich jednostkowych kosztów transportu ciężarowego jest też podstawą podejmowania racjonalnych działań ze strony rządu, w tym takich jego organów jak Ministerstwo Finansów, odpowiedzialne za politykę fiskalną i Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. W kompetencjach tego ostatniego jest m.in. realizacja zadań polityki transportowej dotyczącej transportu samochodowego. Organa te, poprzez różne zakresy monitorowania rynku transportowego, w tym poprzez monitorowanie jednostkowych kosztów transportu ciężarowego, powinny posiadać właściwe rozeznanie w przedmiotowym zakresie, postępując zgodnie z przesłankami polityki prowadzącej do utworzenia jednolitego rynku transportu w UE, ale także mając na względzie racje i interesy polskich przewoźników.

Nie bez znaczenia jest tu też aktualność badań kosztowych w transporcie w aspekcie poruszanych ostatnio w UE kwestii minimalnych wynagrodzeń kierowców, a także w aspekcie kwestii minimalnych stawek za przewozy. Stawki te z jednej strony miałyby zapewniać przedsiębiorcom rentowność działalności transportowej, a z drugiej strony zapewniać (zgodnie z zasadnymi standardami w UE) odpowiednie warunki socjalne pracy kierowców, w tym ich minimalne wynagrodzenie.

Przedmiot, zakres i metody badań

Przedmiotem badań i analizy są średnie koszty jednego wozokilometra przebiegu ogółem i według wyspecyfikowanych rodzajów kosztów w przedsiębiorstwach międzynarodowego, zarobkowego transportu ciężarowego w latach 2009 – 2014 [4]. Uwagę skoncentrowano na kosztach przedsiębiorstw eksploatujących samochody z nadwoziami uniwersalnymi o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) przekraczającej 12,0 Mg.

Zakres badań kosztowych w wymienionym okresie dotyczył osobno przedsiębiorstw:

- o dominujących przewozach w relacjach z rynkami innych krajów UE,
- o dominujących przewozach w relacjach z rynkami poza wschodnią granicą Polski.

Ten podział wynika z zaobserwowanych różnic występujących zarówno w wielkości, jak i strukturze rodzajowej kosztów jednostkowych przedsiębiorstw operujących na tych dwóch rynkach.

Do pozyskiwania danych o przedmiotowych kosztach, zastosowano metodę bezpośrednią, tj. metodę ankietyzacji przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego. Ankieta (obejmująca z założenia dane za okresy półroczne) adresowana jest do stałej (w miarę możliwości) grupy przedsiębiorstw. Istotną rolę w ankietyzacji odgrywa Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) pozyskujące dane kosztowe z przedsiębiorstw będących członkami tej organizacji. W przypadkach, kiedy przewoźnikom nie zależy na anonimowości, ITS wykorzystuje możliwość bezpośredniego pozyskiwania danych z przedsiębiorstw. Generalnie jednak przyjęto w badaniach, że ankiety są anonimowe.

Dane kosztowe z przedsiębiorstw transportowych, po ich uprzednim zweryfikowaniu w ITS, zasilają posiadaną i systematycznie aktualizowaną elektroniczną bazę danych. Na podstawie informacji z tej bazy, przy wykorzystaniu specjalnego programu komputerowego¹, dokonywane są obliczenia średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz według ich struktury rodzajowej i według zadanego zakresu podmiotowego zbiorowości i wybranego okresu. Część danych pozyskiwana jest w rezultacie udostępnienia przewoźnikom ankiety w formie elektronicznej, zamieszczonej na stronie internetowej ITS [5]. Przewoźnicy, którzy uczestniczą w badaniach za pośrednictwem internetu i anonimowo przekazują odpowiednie dane kosztowe dotyczące ich przedsiębiorstwa, mogą otrzymywać zwrotnie skalkulowane (na podstawie aktualnych danych z bazy danych o kosztach transportu samochodowego) wielkości średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu, w zakresie swojej działalności. Przewoźnik otrzymuje aktualne wyniki kalkulacji jedynie w przypadku pozytywnego zweryfikowania w ITS przekazanych przez niego danych za pośrednictwem internetu.

Z założenia, w badaniach kosztowych pozyskiwane są dane o kosztach poniesionych faktycznie w poszczególnych okresach roku przez przedsiębiorstwa. W kosztach nie jest uwzględniany podatek od towarów i usług (VAT) w tych pozycjach kosztowych, w których przedsiębiorstwo wystąpiło z wnioskiem i otrzymało zwrot podatku.

Zarówno średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu, jak i średnie koszty jednostkowe poszczególnych rodzajów kosztów w przypadku wyspecyfikowanych grup przedsiębiorstw transportu samochodowego według ich wielkości mierzonej liczbą samochodów ciężarowych, obliczane są jako średnie arytmetyczne danych pozyskiwanych z poszczególnych przedsiębiorstw.

W przypadku kalkulacji średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu dla całej zbadanej zbiorowości przedsiębiorstw (niezależnie od ich wielkości) wykonujących przewozy międzynarodowe według ich wyspecyfikowanego zakresu (rynków innych krajów UE, rynki wschodnie) posłużono się metodą średniej ważonej, przy czym „wagę” stanowił udział samochodów ciężarowych w przedsiębiorstwach według poszczególnych grup ich wielkości w ogólnej liczbie samochodów w przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w Polsce. Uwzględnienie w przedmiotowych obliczeniach zdefiniowanych wyżej „wag” wpływa na zwiększenie porównywalności średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w kolejnych okresach badań.

Charakterystyka statystyczna próby badawczej

Próba badawcza stanowiąca podstawę obliczeń średnich kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach transportu ciężarowego w 2014 r., wyniosła 119 przedsiębiorstw, w tym 62 przedsiębiorstwa wykonujące przewozy głównie w relacjach z innymi krajami UE oraz 57 przedsiębiorstw realizujących przewozy głównie w relacjach z rynkami wschodnimi.²

¹ Autorem programu komputerowego służącego ewidencji kosztów badanych przedsiębiorstw transportu samochodowego i stosowanego do kalkulacji średnich kosztów jednostkowych wg różnych konfiguracji jest Anna Niedzicka z Instytutu Transportu Samochodowego.

² Wyniki kalkulacji średnich jednostkowych kosztów 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach transportu samochodowego odnoszą się jedynie do grupy zbadanych przedsiębiorstw. Wielkość próby badawczej nie uzasadnia w sposób naukowy wnioskowania reprezentacyjnego dla całości transportu ciężarowego w kraju. Jednak otrzymane wyniki charakteryzują w sposób ogólny tendencje kosztowe w sektorze.

Tabela 1

Charakterystyczne cechy statystycznego przedsiębiorstwa ciężarowego transportu samochodowego w zbadanej próbie, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE, uczestniczących w badaniach kosztowych za 2014 r., według wielkości przedsiębiorstw oraz średnie ważone cechy dla całej próby (tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych)

Table 1

Characteristic features of the statistical freight road transport company in the researched sample, with a dominant share of transport trading with the markets of other EU countries, participating in the costs studies for 2014, according to the company size and weighted average characteristics for the whole sample (fleet of cars above 12.0 Mg MPW with universal bodies)

Wyszczególnienie	Jedn. miary	mikro	małe	średnie	duże	Średnio
		(do 5 sam.)	(6 do 9 sam.)	(10 do 49 sam.)	(50 i więcej)	
Średnia liczba samochodów ciężarowych	szt.	3,2	7,0	22,7	114,8	31,8
Średnia liczba pracowników w przedsiębiorstwie	prac.	4,6	10,2	31,1	138,6	40,2
Średnia liczba kierowców w przedsiębiorstwie	kier.	3,4	7,2	23,1	117,3	32,5
Przebieg samochodów w przedsiębiorstwie	tys. km	182,9	395,6	1267,1	6160,4	1729,1
Średni przebieg jednego samochodu w przeds.	tys. km	114,3	113,0	111,6	107,3	108,8
<i>Liczba zbadanych przedsiębiorstw</i>		17	6	20	19	62

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

W populacji przedsiębiorstw o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi w 2014 r., jedno przedsiębiorstwo eksploatowało średnio 29 samochodów, zatrudniało 40 pracowników, w tym 30 kierowców (tab. 2).

Tabela 2

Charakterystyczne cechy statystycznego przedsiębiorstwa ciężarowego transportu samochodowego w zbadanej próbie, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi uczestniczących w badaniach kosztowych za 2014 r., według wielkości przedsiębiorstw oraz średnie ważone cechy dla całej próby (tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych)

Table 2

Characteristic features of the statistical freight road transport company in the researched sample, with a dominant share of transport trading with the Eastern markets, participating in the costs studies for 2014, according to the company size and weighted average characteristics for the whole sample (fleet of cars above 12.0 Mg MPW with universal bodies)

Wyszczególnienie	Jedn. miary	mikro	małe	średnie	duże	Średnio
		(do 5 sam.)	(6 do 9 sam.)	(10 do 49 sam.)	(50 i więcej)	
Średnia liczba samochodów ciężarowych	szt.	2,4	7,5	21,7	101,2	28,8
Średnia liczba pracowników w przedsiębiorstwie	prac.	4,5	10,1	32,2	135,4	39,9
Średnia liczba kierowców w przedsiębiorstwie	kier.	2,400	7,100	22,6	108,500	30,4
Przebieg samochodów w przedsiębiorstwie	tys. km	140,7	402,0	1113,7	5359,5	1517,7
Średni przebieg jednego samochodu w przeds.	tys. km	117,3	107,2	102,6	105,9	105,4
<i>Liczba zbadanych przedsiębiorstw</i>		15	15	17	10	57

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

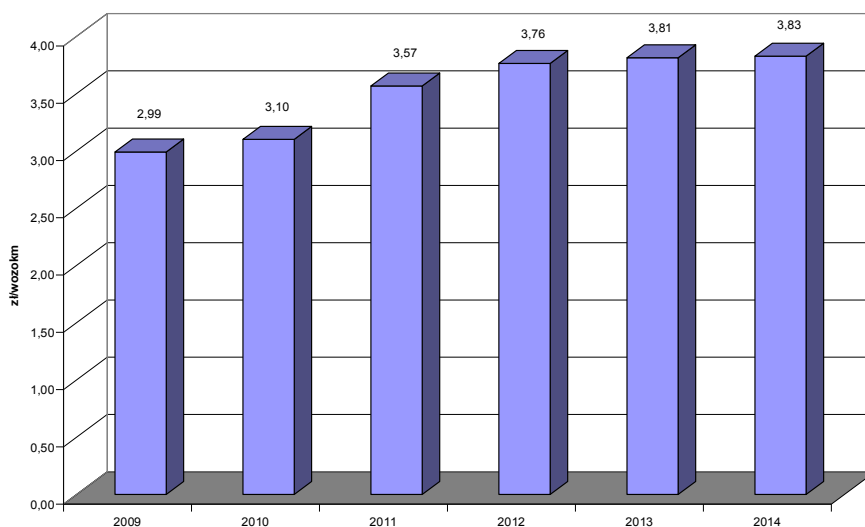
W zbadanej populacji przedsiębiorstw o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE, średnio jedno przedsiębiorstwo dysponowało w 2014 r. liczbą 32 samochodów (tab. 1). Statystycznie w przedsiębiorstwie zatrudnionych było średnio 40 pracowników, w tym 32 – 33 kierowców. Średni roczny przebieg jednego samochodu ciężarowego wyniósł około 109 tys. km.

Średni roczny przebieg samochodu ciężarowego zatrudnionego w przedmiotowych przewozach wyniósł około 105 tys. km.

Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w latach 2009 – 2014

Transport międzynarodowy w relacjach z rynkami innych krajów UE

Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu w zbadanej grupie przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE, taboru uniwersalnym powyżej 12,0 Mg dmc, w latach 2009 – 2014 kształtowały się od 2,99 zł/wozokm do 3,83 zł/wozokm (rys. 1.).



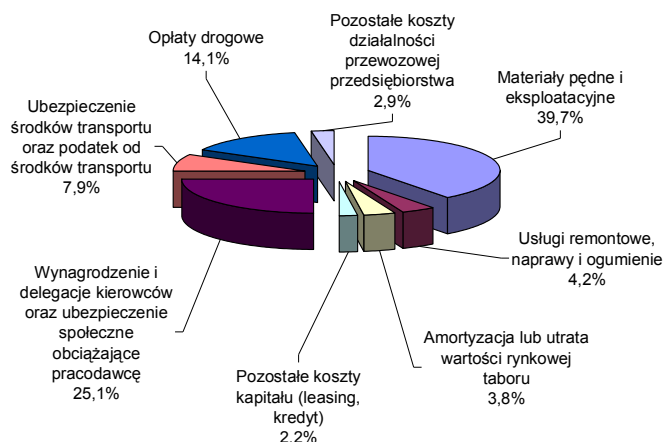
Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań ITS

Rys. 1. Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w latach 2009 - 2014 (tabor uniwersalny pow. 12,0 Mg dmc; rynki innych krajów UE) [zł/wozokm]

Fig. 1. Average weighted costs of 1 vehicle-kilometre of mileage at the surveyed international transport enterprises in the years 2009-2014 (universal fleet of cars above 12.0 Mg MPW, markets of the other EU countries) [PLN / veh-km]

Dynamika zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych w przedmiotowym zakresie wyniosła około 128%. Wpływ na ten wzrost miały przede wszystkim zwiększające się koszty paliw, wynagrodzeń kierowców i koszty korzystania z płatnych dróg. Udział kosztów paliw w średnich kosztach jednego wozokilometra przebiegu wzrósł średnio o około 35%. Koszty opłat drogowych wzrosły o przeszło 100% oraz koszty wynagrodzeń kierowców, delegacji kierowców i ponoszonych przez pracodawcę kosztów ubezpieczenia społecznego kierowców wzrosły w tym czasie o około 70%.

Dominujące w średnich kosztach jednego wozokilometra przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych rzeczy koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych (głównie koszty paliw) wynosiły średnio w 2014 r. 1,52 zł/wozokm (około 39,7% w średnich kosztach 1 wozokilometra przebiegu) (rys. 2),



Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań ITS

Rys. 2. Struktura rodzajowa średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w 2014 r. (tabor uniwersalny o pow. 12,0 Mg dmc; rynki innych krajów UE) [%]

Fig. 2. Structure of the weighted average costs of 1 vehicle-kilometre of mileage at the surveyed international transport enterprises in the years 2009-2014 (universal fleet of cars above 12.0 Mg MPW, markets of the other EU countries) [%]

Dla porównania, koszty te w latach 2009 – 2013 wzrosły z 1,13 zł/wozokm (około 37,8% w średnich kosztach 1 wozokm przebiegu) do 1,53 zł/wozokm (około 40,1%) (tab. 3, rys. 3).

Tabela 3

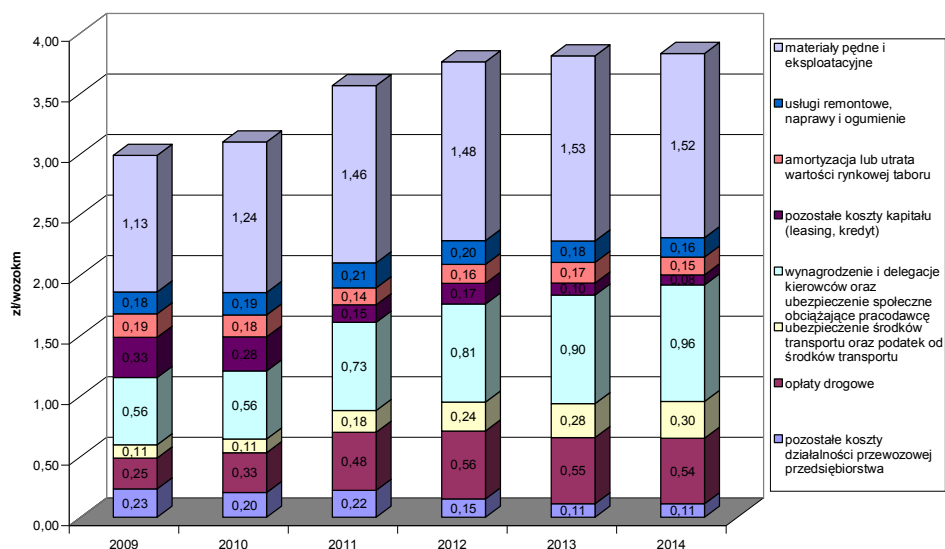
Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz według wybranych rodzajów kosztów w latach 2009 - 2014 w zbadanych przedsiębiorstwach o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE (tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych)

Table 3

Average weighted costs of 1 vehicle-kilometre of mileage in total and arranged by selected types of costs in the years 2009 to 2014 in the surveyed companies with a dominant share of transport trading with other EU countries markets (fleet of cars above 12.0 Mg MPW with universal bodies)

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

Źródło: dane z badań ITS



Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 3

Rys. 3. Średnie ważone koszty rodzajowe 1 wozokilometra przebiegu w latach 2009 - 2014 w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny pow. 12,0 Mg dmc; rynki innych krajów UE) [zł/wozokm]

Fig. 3. Average weighted generic costs of 1 vehicle-kilometre of mileage in the years 2009 to 2014 at the surveyed international transport enterprises (fleet of cars above 12.0 Mg MPW, other EU countries markets) [PLN / veh-km]

Średnie jednostkowe koszty wynagrodzeń kierowców (łącznie z kosztami delegacji oraz z kosztami ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę) wzrosły w latach 2009 – 2014 z 0,56 zł/wozokm (18,1% średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu ogółem) do 0,96 zł/wozokm (25,1%).

Szczególnie zwracają uwagę wysokie i rosnące z roku na rok, zarówno nominalnie, jak i w strukturze kosztów ogółem 1 wozokilometra przebiegu, średnie jednostkowe koszty opłat drogowych.

W 2014 r. koszty opłat drogowych wyniosły 0,54 zł/wozokm, co stanowiło o ich udziale w średnim koszcie 1 wozokilometra przebiegu 14,1%. W 2013 r. - 0,55 zł/wozokm (14,3%). W 2012 r. wyniosły średnio 0,56 zł/wozokm (14,9%). W 2011 r. wyniosły 0,48 zł/wozokm (13,5%), 2010 r. wyniosły 0,33 zł/wozokm (10,6%), a w 2009 r. wyniosły 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 m.in. od limitów emisji zanieczyszczeń określonych w normach EURO, spełnianych przez pojazdy. Ponadto w krajach Europy zachodniej wprowadzane są systemy wymuszające opłaty za korzystanie z coraz liczniejszej sieci dróg [1], co znajduje naturalnie odzwierciedlenie w wzroście udziału przedmiotowych kosztów w średnich kosztach 1 wozokilometra przebiegu ogółem.

Średnie koszty amortyzacji (lub utraty wartości rynkowej taboru) w okresie objętym prezentowanymi tu wynikami badań były w zasadzie stabilne i wynosiły 0,19 zł/wozokm w 2009 r., 0,17 zł/wozokm w 2013 r. i 0,15 zł/wozokm w 2014 r. Przyczyną stosunkowo wysokich wartości przedmiotowych kosztów w latach 2009 i 2010 mogły być fakty

stosowania przyspieszonej amortyzacji pojazdów w grupie ankietowanych przedsiębiorstw, co z kolei występowało w ograniczonej skali w populacji badanej 2011 i w latach następnych.

Stosunkową stabilnością charakteryzowały się średnie koszty usług remontowych, napraw i koszty ogumienia. W latach 2009 - 2014 koszty te kształtowały się na poziomie 0,18 – 0,16 zł/wozokm, wykazując pewną tendencję spadkową w ostatnich trzech latach badań, co może świadczyć o eksploatacji w badanych przedsiębiorstwach coraz mniej awaryjnego taboru.

Wyniki wykonanych badań wskazują na stosunkowo dynamiczny wzrost średnich kosztów ubezpieczenia środków transportu oraz podatku od środków transportu. Koszty te wzrosły z 0,11 zł/wozokm w latach 2009 i 2010 do 0,30 zł/wozokm 2014 r. Przyczyną przedmiotowego wzrostu jest obserwowany wzrost kosztów ubezpieczeń wynikający m.in. z zapobiegliwości przewoźników wobec występującej zwiększających się szkód ponoszonych w transporcie międzynarodowym. Szkodowość ta wynika ze zdarzeń, wypadków drogowych, kradzieży ładunków oraz m.in. szczególnie ostatnio - ze szkód będących skutkiem przestępstw, jakie powoduje wymuszany przez nielegalnych emigrantów proceder przemytu osób przez granice.

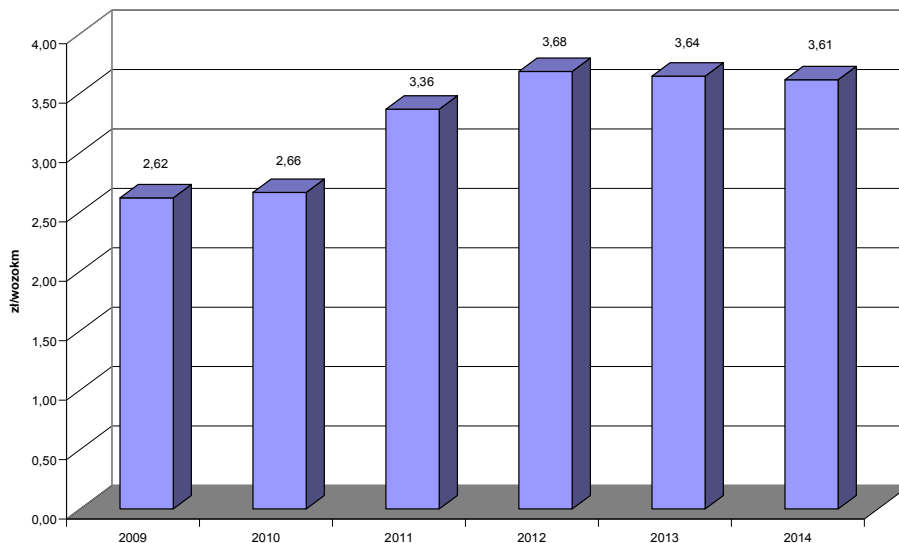
Wśród badanych przedsiębiorstw zwraca uwagę zmniejszanie się średnich jednostkowych kosztów leasingu i kredytu. W 2009 r. koszty te wynosiły 0,33 zł/wozokm, a w 2012 r. były już o połowę mniejsze i wynosiły 0,17 zł/wozokm. W roku 2014 koszty te wyniosły 0,08 zł/wozokm. Może to świadczyć o np. o spadku atrakcyjności dla przewoźników tych form pozyskiwania samochodów na rzecz np. formy wynajmu długookresowego, a także może świadczyć o spadku oprocentowania kredytów.

Obserwuje się ponadto obniżenie średnich pozostałych kosztów działalności przewozowej przedsiębiorstwa (w tym m.in. tzw. kosztów wydziałowych), czego przyczyną jest uzasadniona dążność przedsiębiorstw do zmniejszenia kosztów własnych w celu utrzymania konkurencyjnej pozycji na rynku przewozowym. W grupie badanych przedsiębiorstw koszty te od 2009 r. uległy zmniejszeniu z 0,23 zł/wozokm do 0,11 zł/wozokm w 2014 r.

Transport międzynarodowy o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi

Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu w zbadanej grupie przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych taborom uniwersalnym powyżej 12,0 Mg dmc, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi, do 2012 r. charakteryzowały się wzrostem i wynosiły w 2012 r. 3,68 zł/wozokm (rys. 4.).

Dynamika zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych w przedmiotowym zakresie w latach 2009 – 2014 wyniosła około 138%.



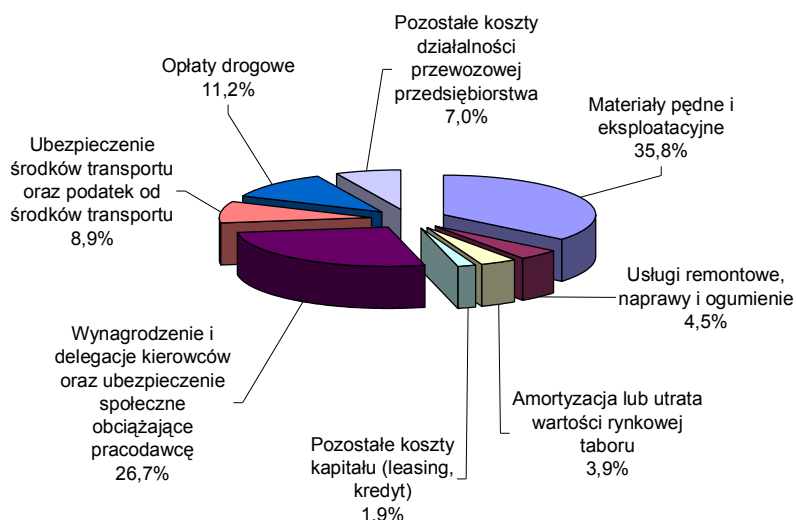
Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań ITS

Rys. 4. Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w latach 2009 - 2014 (tabor uniwersalny pow. 12,0 Mg dmc; rynki wschodnie) [zł/wozokm]

Fig. 4. Average weighted costs of 1 vehicle-kilometre of mileage at the surveyed international transport enterprises in the years 2009-2014 (universal fleet of cars 12.0 Mg MPW; Eastern markets) [PLN / veh-km]

W 2014 r. zwraca uwagę spadek średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w porównaniu z kosztami w 2013 r. o około 0,03 zł/wozokm, a w porównaniu z kosztami w 2012 r. o około 0,07 zł/wozokm. Jest to m.in. skutek wykorzystywania w przewozach w relacjach z krajami zlokalizowanymi poza wschodnią granicą Polski sprawnego technicznie, ale nie najnowocześniejszego (zatem nie najbardziej kosztownego) taboru ciężarowego. Świadczyć to może o zapobiegliwości przewoźników przed ewentualnym ponoszeniem znacznych strat, wobec zdarzających się przypadków rekwirowania samochodów przez służby tych krajów za różne przewinienia popełniane przez przewoźników.

W strukturze średnich kosztów jednego wozokilometra w zbadanych przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego realizujących przewozy głównie w relacjach z rynkami wschodnimi (lata 2009 - 2014) dominowały podobnie, jak w przypadku przedsiębiorstw realizujących przewozy przeważnie w relacjach z rynkami innych krajów UE) koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych. Koszty te wynosiły średnio w 2014 r. 1,29 zł/wozokm (35,8% w średnich kosztach 1 wozokilometra przebiegu) (rys. 5).



Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań ITS

Rys. 5. Struktura rodzajowa średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w 2014 r. (tabor uniwersalny pow. 12,0 Mg dmc; rynki wschodnie) [%]

Fig. 5. Generic structure of the average weighted costs of 1 vehicle-kilometre of mileage at the surveyed international transport enterprises in 2014. (Universal Fleet of cars above 12.0 Mg MPW; Eastern markets) [%]

Dla porównania latach 2009 - 2012 koszty te kształtowały się od 1,01 zł/wozokm (38,5% w średnich kosztach 1 wozokilometra przebiegu) do 1,29 zł/wozokm (35,0%) (tab. 4, rys. 6).

Tabela 4

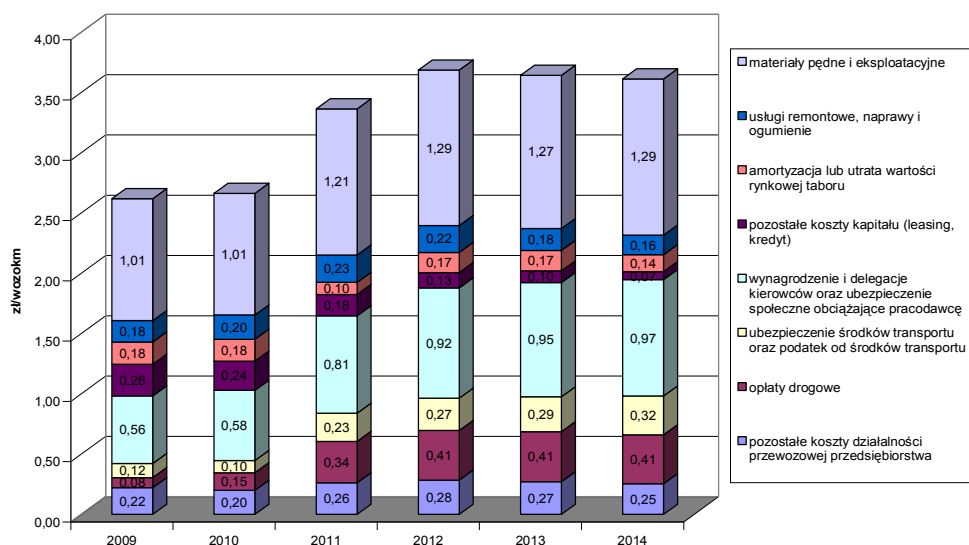
Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz według wybranych rodzajów kosztów w latach 2009 - 2014 w zbadanych przedsiębiorstwach o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi (tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych)

Table 4

Average weighted costs of 1 vehicle-kilometer of mileage in total and arranged by selected types of costs in the years 2009 to 2014 at the surveyed companies with a dominant share of transport trading with Eastern markets (fleet of cars above 12.0 Mg MPW with universal bodies)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Średni koszt 1 wozokilometra przebiegu, w tym:	2,62	2,66	3,36	3,68	3,64	3,61
materiały pędne i eksploatacyjne	1,01	1,01	1,21	1,29	1,27	1,29
usługi remontowe, naprawy i ogumienie	0,18	0,20	0,23	0,22	0,18	0,16
amortyzacja lub utrata wartości rynkowej taboru	0,18	0,18	0,10	0,17	0,17	0,14
pozostałe koszty kapitału (leasing, kredyt)	0,26	0,24	0,18	0,13	0,10	0,07
wynagrodz i deleg kierowców oraz ubezsp spot obc pracodawcę	0,56	0,58	0,81	0,92	0,95	0,97
ubezpieczenie środków transportu oraz podatek od śr. tr.	0,12	0,10	0,23	0,27	0,29	0,32
opłaty drogowe	0,08	0,15	0,34	0,41	0,41	0,41
pozostałe koszty działalności przewozowej przedsiębiorstwa	0,22	0,20	0,26	0,28	0,27	0,25
Liczba zbadanych przedsiębiorstw	20	42	23	41	57	57

Źródło: dane z badań ITS



Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 4

Rys. 6. Średnie ważone koszty rodzajowe 1 wozokilometra przebiegu latach 2009 - 2014 w zbadanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny pow. 12,0 Mg dmc; rynki wschodnie) [zł/wozokm]

Fig. 6. Average weighted costs of 1 vehicle-kilometre of mileage in the years 2009 to 2014 at the surveyed international transport enterprises (universal fleet of cars 12.0 Mg MPW; Eastern markets) [PLN / veh-km]

Średnie jednostkowe koszty wynagrodzenia kierowców (łącznie z kosztami delegacji oraz z kosztami ubezpieczenia społecznego obciążającego pracodawcę) w badanych przedsiębiorstwach o dominujących przewozach w relacjach z rynkami wschodnimi wynosiły w 2014 r. 0,97 zł/wozokm (26,7% średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu ogółem) i wzrosły o niespełna 75% w porównaniu z kosztami w 2009 r. (0,56 zł/wozokm; 21,5%). Wśród przyczyn tak dynamicznego wzrostu kosztów w przedmiotowym zakresie jest m.in. wprowadzony od niedawna obowiązek wypłat kierowcom wynagrodzeń za czas spędzony w oczekiwaniu na przekroczenie granicy państwa.

W zbadanych przedsiębiorstwach operujących na rynkach wschodnich można zauważyć, szczególnie w latach 2009 - 2012 wzrost nominalny, jak i w udziale procentowym, średnich jednostkowych kosztów opłat drogowych.

W 2014 r. koszty te wyniosły średnio 0,41 zł/wozokm, co stanowiło o ich udziale w średnich kosztach 1 wozokilometra przebiegu 11,2%. W latach 2012 i 2013 koszty te były podobne i ich udziały w strukturze rodzajowej wynosiły odpowiednio 11,2 % i 11,4%. W 2011 r. koszty opłat drogowych wyniosły 0,34 zł/wozokm (10,2%), w 2010 r. - 0,15 zł/wozokm (5,5%), a w 2009 r. - 0,08 zł/wozokm (3,3% w strukturze ważonego średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu).

Przyczyną stosunkowo wysokiego i wzrastającego do 2012 r. udziału tych kosztów w średnich jednostkowych kosztach w przedsiębiorstwach przewożących ładunki w relacjach z krajami wschodnimi było m.in. wprowadzenie w Polsce elektronicznego systemu poboru opłat za korzystanie z niektórych dróg, ale i stopniowe wprowadzanie opłat drogowych w krajach położonych poza wschodnią granicą naszego kraju. Jest także często spotykaną

praktyką, że w koszty opłat drogowych przewoźnicy operujący na rynkach wschodnich wliczają inne, nieformalne koszty, których ponoszenie umożliwia im wykonywanie zaplanowanych zadań.

Średnie koszty amortyzacji (lub utraty wartości rynkowej taboru) w okresie objętym prezentowanymi tu wynikami badań cechował powolny spadek z 0,18 zł/wozokm w 2009 r. do 0,14 zł/wozokm w 2014 r. Również w strukturze średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w 2014 r. zmniejszył się udział kosztów amortyzacji (lub utraty wartości rynkowej taboru). Przyczyną tej zmiany było wykorzystywanie w ostatnich latach w przewozach w relacjach z krajami zlokalizowanymi poza wschodnią granicą Polski taboru, który nie należy do najnowocześniejszych, a zatem nie charakteryzuje się wysokimi kosztami amortyzacji.

Do 2011 r. wzrostem charakteryzowały się średnie koszty związane z obsługą techniczną taboru ciężarowego, tj. koszty usług remontowych, napraw i koszty ogumienia. Od 2009 r. do 2012 r. koszty te kształtowały się na poziomie 0,18 – 0,22 zł/wozokm. Natomiast w roku 2013 wynosiły średnio 0,18 zł/wozokm, a w 2014 r. w grupie zbadanych przedsiębiorstw uległy zmniejszeniu do 0,16 zł/wozokm.

Koszty ubezpieczenia środków transportu oraz podatku od środków transportu wzrosły z 0,11 zł/wozokm w 2009 r. do 0,32 zł/wozokm w 2014 r. Tak wysoki wzrost kosztów ubezpieczeń wynika m.in. z obserwowanej zwiększającej się szkodowości w transporcie międzynarodowym (wypadki, kradzieże).

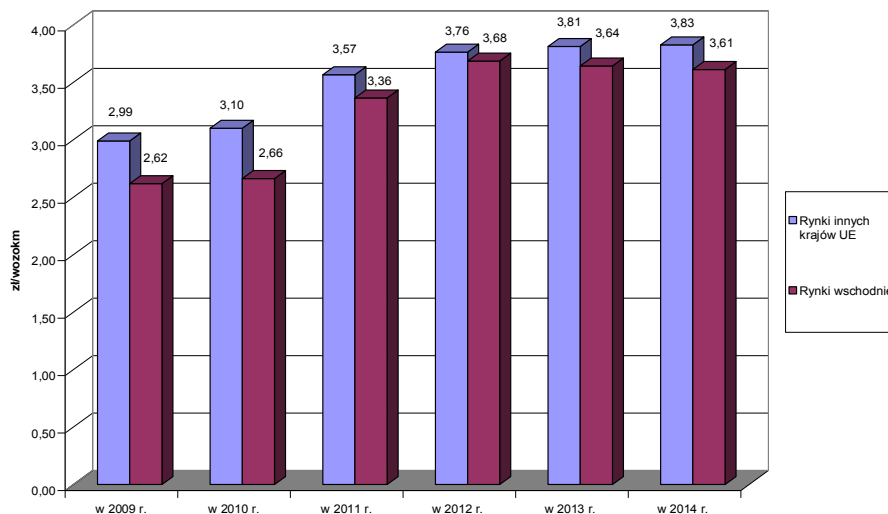
W latach 2009 - 2014 zbadanych przedsiębiorstwach zauważyć można zmniejszanie się średnich jednostkowych kosztów leasingu i kredytu. W 2009 r. koszty te wynosiły 0,26 zł/wozokm, w 2013 r. były mniejsze i wynosiły 0,10 zł/wozokm, a w 2014 r. wnosły 0,07 zł/wozokm. Jest to wynikiem spadku atrakcyjności dla przewoźników tych form pozyskiwania samochodów na rzecz np. formy wynajmu długookresowego, a także wynikiem obniżenia przez kredytodawców kosztów kredytów.

Do 2012 r. obserwowano wzrost średnich pozostałych kosztów działalności przewozowej przedsiębiorstwa, czego jedną z przyczyn mogła być, wspomniana wyżej konieczność ponoszenia dodatkowych, niesformalizowanych kosztów umożliwiających funkcjonowanie polskich przewoźników na rynkach wschodnich. W grupie badanych przedsiębiorstw koszty te od 2009 r. do 2012 r. wzrosły z 0,22 zł/wozokm do 0,28 zł/wozokm. W 2014 r. wyniosły 0,25 zł/wozokm. Przyczyną niewielkiego, w porównaniu z 2012 r. zmniejszenia tych kosztów jednostkowych może być dająca się zauważyć skłonność przedsiębiorstw do obniżania kosztów własnych w celu, z jednej strony do utrzymania swojej pozycji na konkurencyjnym rynku przewozów, a z drugiej dla maksymalizacji zysku.

Porównanie kosztów w przewozach w relacjach z rynkami innych krajów UE oraz w relacjach z rynkami wschodnimi

W 2009 r., zbadane przez ITS średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych w przedsiębiorstwach operujących na rynkach innych krajów UE wyniosły 2,99 zł/wozokm i były o około 14% większe w porównaniu z kosztami przedsiębiorstw wykonujących głównie przewozy w relacjach z rynkami wschodnimi. Przyczyną tego stanu były różnice w wielkości kosztów paliw i kosztów opłat drogowych ponoszonych przez przewoźników operujących na każdym z tych rynków (rys. 7.).

Badania średnich kosztów jednostkowych...



Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań ITS

Rys. 7. Porównanie średnich ważonych kosztów 1 wozokilometra przebiegu w latach 2009 – 2014 w zbadanych przedsiębiorstwach wykonujących przewozy głównie w relacjach z rynkami innych krajów UE oraz w przedsiębiorstwach przewożących przeważnie w relacjach z rynkami wschodnimi

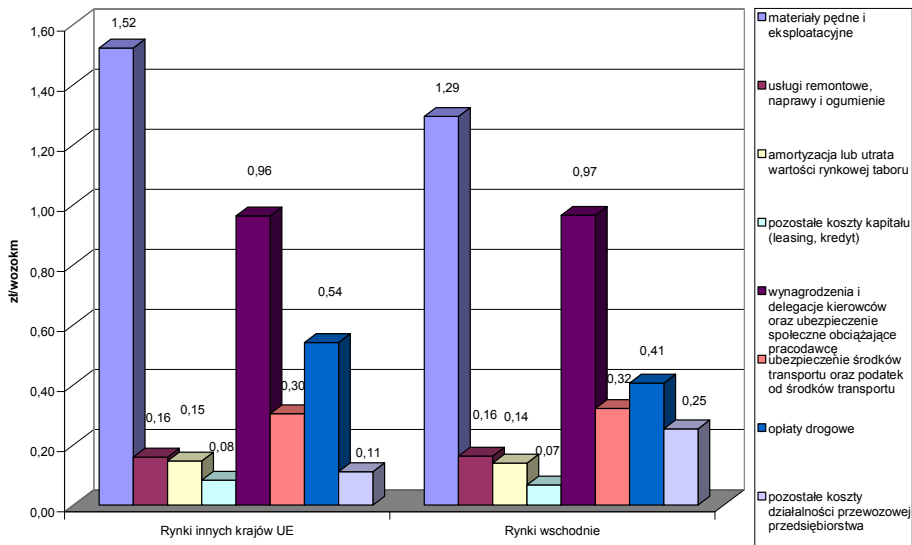
Fig. 7. Comparison of the average weighted costs of 1 vehicle-kilometer of mileage in the years 2009 to 2014 at the surveyed companies conducting operations mainly with other EU countries markets and at the companies conducting operations mostly with the Eastern markets

Wyniki badań ankietowych uzyskane za rok 2014 wskazały, że ta różnica kosztów jednostkowych była już zdecydowanie mniejsza i wynosiła 6% na korzyść przewoźników operujących na rynkach wschodnich.

W przypadku przewoźników pracujących przeważnie w relacjach z rynkami wschodnimi, zauważyć można w latach 2009 – 2014 przede wszystkim przeszło dwukrotny wzrost kosztów kwalifikowanych do opłat drogowych i do pozostałych kosztów działalności przewozowej przedsiębiorstw. Analogiczne koszty, w przypadku przewoźników operujących głównie na rynkach innych krajów UE wzrosły w tym czasie o około 1/3. Stąd m.in. nastąpiło pewne zniwelowanie różnicy przedmiotowych kosztów 1 wozokilometra przebiegu w tym okresie w przedsiębiorstwach obsługujących wymienione rynki.

Natomiast w 2014 r. średnie jednostkowe koszty paliw w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy w relacjach z rynkami wschodnimi były mniejsze od odpowiednich kosztów w przedsiębiorstwach wykonujących przewozy w relacjach z rynkami innych krajów UE o 0,23 zł/wozokm (rys. 8). Różnica wielkości tych kosztów jednostkowych w roku 2009 była mniejsza i w zbadanych przedsiębiorstwach średnio wynosiła 0,12 zł/wozokm.

W 2014 r., przewozy w relacjach z rynkami wschodnimi charakteryzowały się nieznacznie większymi, w porównaniu z przewozami w relacjach z rynkami innych krajów UE, jednostkowymi kosztami wynagrodzeń kierowców (o 0,01 zł/wozokm), większymi o 0,02 zł /wozokm kosztami ubezpieczeń środków transportu i podatków od środków transportu, a także większymi pozostałymi kosztami działalności przedsiębiorstwa (o 0,14 zł/wozokm).



Źródło: rysunek własny na podstawie danych tab. 3 i 4

Rys. 8. Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz według wybranych rodzajów kosztów w 2014 r. w zbadanych przedsiębiorstwach o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE oraz w przedsiębiorstwach o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi (tabor powyżej 12,0 Mg dmc o nadwoziach uniwersalnych)

Fig. 8. Average weighted costs of 1 vehicle-kilometer of mileage in total and arranged by selected types of costs in 2014 at the surveyed companies with a dominant share of transport with other EU countries markets and at the companies with a dominant share of transport trading with the Eastern markets (fleet of cars above 12,0 Mg MPW with bodies universal)

Większy wzrost kosztów paliw w latach 2009 – 2014 odnotowany przez przedsiębiorstwa pracujące głównie na rynkach innych krajów UE niż w przedsiębiorstwach operujących głównie na rynkach wschodnich, nie wpłynął jednak w decydujący sposób na zwiększenie różnicy pomiędzy średnimi kosztami 1 wozokilometra przebiegu w firmach zatrudnionych głównie na tych rynkach. Porównanie kształtowania się obliczonych na podstawie przeprowadzonych badań, średnich kosztów według ich rodzajów (tab. 3 i tab. 4 oraz rys. 3 i rys. 7) wskazują, że decydujący wpływ na zmniejszenie różnicy średnich kosztów jednostkowych (według zakresu rynkowego pracy przedsiębiorstw) w 2014 r. w porównaniu z kosztami w 2009 r. miał wzrost kosztów opłat drogowych przewoźników operujących głównie na rynkach wschodnich.

Średnie stawki przewozowe

W zbadanych przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego, w latach 2013 i 2014, działalność przewozowa wykazywała rentowność (tab. 5).

Średni zysk w 2013 r. wyniósł 0,38 zł/wozokm przebiegu, zarówno w przedsiębiorstwach operujących głównie w relacjach z rynkami innych krajów UE, jak i w przedsiębiorstwach przewożących ładunki przeważnie w relacjach z krajami poza wschodnią granicą Polski.

Badania średnich kosztów jednostkowych...

W 2014 r. przewozy realizowane przez zbadane przedsiębiorstwa były mniej zyskowe niż w 2013 r. Średni zysk przewoźników przewożących ładunki głównie w relacjach z innymi krajami UE był rzędu 0,25 zł/wozokm, a średni zysk przewoźników pracujących w relacjach z rynkami wschodnimi wyniósł 0,33 zł/wozokm.

Tabela 5

Średnie ważone koszty 1 wozokilometra przebiegu oraz średnie ważone stawki za 1 wozokilometr przebiegu w zbadanych przedsiębiorstwach w latach 2013 i 2014 (tabor uniwersalny, pow. 12,0 Mg dmc) [zł/wozokm]

Table 5

Average weighted costs of 1 vehicle-kilometre of mileage and average weighted rates for 1 vehicle-kilometer of mileage at the surveyed enterprise in 2013 and 2014 (universal fleet of cars above 12.0 Mg MPW) [PLN / veh-km]

Rynki przewozów	2013 r.			2014 r.		
	koszty	stawki	zysk	koszty	stawki	zysk
1	2	3	4	5	6	7
rynków innych krajów UE	3,81	4,19	0,38	3,83	4,08	0,25
rynków wschodnie	3,64	4,02	0,38	3,61	3,94	0,33

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

Średni wskaźnik rentowności sprzedaży, wyrażony ilorazem zysku netto i przychodów ze sprzedaży w 2013 r. wyniósł 0,09 dla działalności przedsiębiorstw na obydwu rynkach przewozów. W 2014 r., w przedsiębiorstwach operujących głównie na rynkach innych krajów UE wskaźnik rentowności sprzedaży wyniósł średnio 0,06, a w przedsiębiorstwach przewożących ładunki przeważnie w relacjach z krajami położonymi poza wschodnią granicą Polski, wyniósł średnio 0,08.

Przyczyny obniżenia średnich stawek przewozowych w roku 2014 w porównaniu ze średnimi stawkami w 2013 r. m.in. były 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 gestorami ładunków.

- Liczne występowanie umów pomiędzy gestorami ładunków i przewoźnikami warunkujących zmianę (tu obniżenie) stawek przewozowych w przypadku zmian cen paliw (w 2014 r. ceny paliw zaczęły ulegać obniżeniu).

- Konkurencyjność na rynku przewozów międzynarodowych przewoźników z Litwy, Estonii, Słowacji, którzy obniżyli w 2014 r. swoje stawki przewozowe.

Zatem rosnąca konkurencja cenowa na rynku przewozów międzynarodowych nie pozostała bez wpływu na wykształcenie się rynku usługobiorcy, dyktującego warunki cenowe, a także pozacenowe w realizacji umów.

Ponadto jedną z przyczyn stwierdzonej badanej grupie przedsiębiorstw, mniejszej rentowności międzynarodowych przewozów ładunków w 2014 r. w porównaniu z 2013 r. mogło być wprowadzenie 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.

Dane statystyczne za ostatnie lata [3], jak i prognozy rozwoju przewozów międzynarodowych [2] (zakładające wzrost pracy przewozowej polskiego transportu

ciężarowego w latach 2014 – 2030 rzędu 40 – 50%), pozwalają jednak wnioskować, że rynek transportu samochodowego w Polsce jest rynkiem rozwojowym. To uzasadnia kontynuację wykonywanych w ITS badań kosztowych w przedsiębiorstwach transportu samochodowego i rozpowszechnianie wyników przedmiotowych badań wśród przewoźników, przede wszystkim za pośrednictwem organizacji zrzeszających przewoźników w Polsce.

LITERATURA:

- [1] Bentkowska – Senator K., Gis W., Kordel Z., Waśkiewicz J. „Koszty zewnętrzne transportu samochodowego. Stan – sprawcy – skutki”; wyd. ITS; Warszawa 2013
- [2] Burnewicz J. „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030 (rok bazowy 2010)”; załącznik nr 2 do „Strategii rozwoju transportu”; Ministerstwo Infrastruktury; luty 2012; Aneks 4.
- [3] GUS – „Transport – wyniki działalności” w 2014 r.
- [4] Waśkiewicz J., Kordel Z., Balke I. ”Badanie średnich jednostkowych kosztów i stawek przewozowych w przedsiębiorstwach międzynarodowego transportu ciężarowego”; praca ITS nr 6501/2/ZBE; (praca w toku)
- [5] www.its.waw.pl/kosztytransportu