

Ewa Kulińska, Lilianna Wojtynek, Małgorzata Dendera-Gruszka
Politechnika Opolska

Sytuacja polskich przedsiębiorstw na rynku usług transportowych

The situation of Polish companies in the market of transport services

Synopsis. W artykule przedstawiono możliwości i problemy polskich przedsiębiorstw na rynku usług transportowych. Dokonano analizy danych statystycznych dotyczących rynku transportu drogowego w Polsce. Przedstawiono analizę wyników badań dotyczącą specyfiki funkcjonowania przedsiębiorstw transportowych jako konkurentów przedsiębiorstwa transportowego zlokalizowanego na terenie województwa śląskiego oraz wnioski końcowe.

Słowa kluczowe: przedsiębiorstwo, rynek usług transportowych, system transportu

Abstract. This article presents the possibilities and problems of Polish companies in the market of transport services. The statistical data on road transport market in Poland were analyzed. The analysis of research results regarding the specificity of transport companies' operations as competitors of a transport company located in the territory of Silesia, and final conclusions is presented.

Key words: company, market for transport services, transport system

Rynek transportu drogowego w Polsce – analiza problemów i możliwości polskich przedsiębiorstw transportowych

Współczesny „rynek transportowy jest rynkiem klienta, na którym występuje nadwyżka podaży nad popytem” [Bentkowska-Senator i in. 2012, s. 17]. Duża konkurencja na rynku wewnętrznym i rynku unijnym sprawia, że klient może dokonywać wyboru usługodawcy w sposób swobodny. Poprzez takie działania przyczynia się on tym samym do podnoszenia jakości usług. Głównym celem przedsiębiorstw transportowych jest pozyskanie kontraktu. Osiągnięcie tego celu wymaga podejmowania wielu działań, aby być lepszym od konkurencji w walce o klienta. Każde przedsiębiorstwo działa w otoczeniu. Jego istotnym elementem składowym są przedsiębiorstwa konkurencyjne. Kotler stwierdza, że przedsiębiorstwo musi nieustannie porównywać swój wyrób, jego cenę, kanały dystrybucji i promocję ze swoimi najbliższymi konkurentami, dzięki czemu może ono poznać, w czym jest lepsze i co czyni je gorszym od nich [Kotler 1994].

Konkurencja wewnętrzna rośnie m.in. ze względu na wycofywanie się niektórych przedsiębiorstw z przewozów międzynarodowych oraz regularne obniżanie marż. Jest to również efekt rosnących kosztów pracowniczych. Przedsiębiorstwa transportowe muszą więc konkurować między sobą zarówno jakością usług, jak i ceną.

Rynek przewozowy jest wrażliwy na zmienne i mało przewidywalne czynniki zewnętrzne, do których należą m.in.: ceny oleju napędowego, kursy walut, koszty związane z daninami, koszty związane z obciążeniami administracyjnymi i regulacjami społecznymi.

Problemem polskiej branży transportowej jest stale zwiększający się deficyt kierowców. Zjawisko to pogłębia się, a luki tej nie jest w stanie wypełnić nabór nowych pracowników.

Na warunki funkcjonowania i konkurowania polskich przedsiębiorstw, zaangażowanych w międzynarodowy transport drogowy istotny wpływ ma procedowana przez Komisję Europejską dyrektywa o pracownikach delegowanych, a także zapisy tzw. pakietu mobilności.

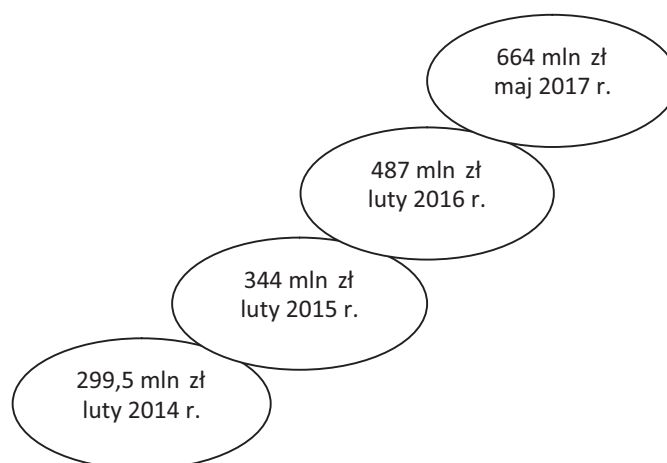
Przewoźnicy muszą więc radzić sobie z wieloma problemami jednocześnie. Należą do nich: duża skala zatorów płatniczych (rys.), niewystarczająca liczba pracowników, konieczność dostosowywania się do różnych przepisów obowiązujących na poszczególnych rynkach. Powstają tym samym dodatkowe koszty, obok ubezpieczeń, rat leasingu bądź kredytu, obsługi prawnej i księgowej, paliwa, opłat drogowych czy serwisowania floty. Pojawiają się problemy z optymalizacją funkcjonowania przedsiębiorstwa i organizacją tras kierowców. Powstaje również tzw. zjawisko pustych przewozów, które sprawia, że sytuacja wielu przewoźników staje się bardzo trudna.

Jednym z największych problemów pogłębiających się każdego roku jest rosnące zadłużenie firm transportowych. Można wskazać wiele przyczyn tego zjawiska. Jednym z nich było embargo rosyjskie wprowadzone w 2014 roku czy też kolejne bariery stawiane przez nowe regulacje w samej Unii Europejskiej.

Według raportu „Portfel należności polskich przedsiębiorstw” (IV 2017 r.) średni okres przeterminowania faktury wynosi 3 miesiące i 3 dni. Branża transportowa w największym stopniu doświadcza tego problemu. W wielu przypadkach oczekiwanie na przelew może być jeszcze dłuższe. Sytuacja z płatnościami stale pogarsza się na przestrzeni lat. W lutym 2014 roku łączne zadłużenie branży wynosiło 299,5 mln zł, w 2015 roku 344 mln zł, w lutym 2016 roku 487 mln zł, a w czerwcu 2017 roku była to kwota 664 mln zł. Największe zadłużenie przedsiębiorstwa transportowe mają w instytucjach finansowych: w bankach, firmach leasingowych około 30% wszystkich wierzytelności (203,35 mln zł), firmach windykacyjnych – 27% (152,52 mln zł), branży handlowej – 12% (81,35 mln zł), ubezpieczalniach – 7,7% (51,18 mln zł), u innych przewoźników – 6,8% (45,4 mln zł), w branży przemysłowej – 3,4% (22,52 mln zł) oraz firmach wynajmujących pojazdy – 2,3% (15,42 mln zł) [Banasiak 2017].

Generalnie na koszty działalności transportowej składają się następujące grupy czynników:

- rynkowe: wykorzystanie ekonomii skali poprzez zastosowanie większych pojazdów, możliwość znalezienia ładunku w drodze powrotnej pojazdu do kraju lub ładunków na dalszy przejazd, wyznaczenie kolejnych punktów trasy, eliminacja czasu bezczynności pojazdu i pustych przebiegów, cena pracy, cena paliwa i elementów eksploatacyjnych [Kulińska i in. 2017],



Rysunek. Przyrost łącznego zadłużenia przedsiębiorstw transportowych w latach 2014–2017 (na podstawie raportu KRD)

Figure. Increase in total debt of transport enterprises in 2014–2017 (based on the KRD report)

Źródło: [trackfocus.pl b.d.].

- związane z bezpieczeństwem przewozu: przestrzeganie regulacji dotyczących czasu pracy kierowcy, zasad ekonomicznego prowadzenia pojazdu, warunków drogowych: teren górzysty, nieprzewidziane procedury na granicy, wymagające niekiedy dodatkowych nieoficjalnych opłat, problemy związane z imigrantami [Dendera-Gruszka i in. 2017, Wojtynek i in. 2017].
- specyficzne, związane z podwyższoną jakością obsługi (nietyczne przewozy lub podwyższony standard usługi, które generują zazwyczaj dodatkowe koszty),
- polityczne (związane z polityką państwa, w którym znajduje się siedziba przedsiębiorstwa, a także z polityką państw, na terenie których wykonywane są przewozy, obejmującą m.in. politykę fiskalną, regulacje dotyczące opłat za przejazdy itp.),
- związane z zarządzaniem przedsiębiorstwem, zwłaszcza z korzystaniem z odpowiedniego oprogramowania, różnego rodzaju kart paliwowych, dyscyplinowaniem kierowców itp. [Bentkowska-Senator 2011].

Koszty działalności gospodarczej są jednym z głównych czynników konkurencyjności na rynku. W transporcie drogowym, a zwłaszcza w transporcie międzynarodowym, na skutek dużej dynamiki zmian kosztów ich dokładne rejestrowanie i ocena mogą stanowić o pozycji przedsiębiorstwa na rynku usług przewozowych [GUS 2013]. Badaniem kosztów w polskich przedsiębiorstwach transportowych zajmuje się Instytut Transportu Samochodowego [GUS 2013]. Dane statystyczne w odniesieniu do liczby pojazdów przedstawiono w tabeli 1.

Analizując dane przedstawione w tabeli 2, dotyczące wykonywania międzynarodowego transportu drogowego, zauważa się systematyczny wzrost liczby pojazdów. W przypadku transportu towarowego liczba pojazdów wzrosła z 185 026 w 2015 roku, poprzez 205 390 w 2016 roku, aż do 218 547 w 2017 roku. W przypadku transportu osobowego w 2015 roku odnotowano 11 789 pojazdów, w 2016 roku 12 405, a w 2017 roku 12 625 pojazdów. Dane statystyczne dotyczące liczby przedsiębiorstw i uprawnień zestawiono w tabeli 2.

Tabela 1. Liczba pojazdów z podziałem na atesty ekologiczne
Table 1. The number of vehicles with the division into ecological approvals

Rodzaj transportu	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EURO 6	Suma
Stan na 31.12.2017 r.								
Osobowe	386	922	1 785	4 012	999	2 639	1 882	12 625
Towarowe	839	795	4 160	26 348	18 968	91 860	75 577	218 547
Stan na 31.12.2016 r.								
Osobowe	508	1 147	1 972	3 922	1 033	2 563	1 290	12 405
Towarowe	1 207	1 114	6 104	32 747	22 292	91 213	50 713	205 390
Stan na 31.12.2015 r.								
Osobowe	606	1 312	2 032	3 780	969	2 408	682	11 789
Towarowe	899	1 287	7 226	38 616	24 473	85 834	26 691	185 026

Źródło: [GITD 2015, 2016, 2017].

Analizując dane zawarte w tabeli 2 dotyczące liczby przedsiębiorstw i uprawnień według wielkości przedsiębiorstw w zakresie przewozu rzeczy UE i przewozu osób UE autokarem lub autobusem, można zauważyć systematyczny wzrost liczby przedsiębiorstw. W 2015 roku odnotowano w zakresie przewozu rzeczy UE ogółem 31 279 przedsiębiorstw, w 2016 roku 33 136 przedsiębiorstw, a w 2017 roku ich liczba wzrosła do 34 633 przedsiębiorstw. Liczba pojazdów również wzrosła w kolejnych latach – z 185 400 w 2015 roku do 205 390 w 2016 roku, a w 2017 roku odnotowano 218 547 pojazdów. W zakresie przewozu osób UE autokarem lub autobusem liczba przedsiębiorstw znacznie wzrosła, z 3099 w 2015 roku do 3156 w 2016 roku, a w 2017 roku wyniosła 3245 przedsiębiorstw. Podobna sytuacja występuje, jeśli chodzi o liczbę pojazdów ogółem w zakresie przewozu osób. Odnotowano systematyczny wzrost liczby pojazdów: 11 783 w 2015 roku, 12 405 w 2016 roku, a w 2017 roku 12 625 pojazdów. Dane statystyczne dotyczące liczby pojazdów przedstawiono w tabeli 3.

Odnotowano również większą liczbę pojazdów w zakresie przewozu rzeczy UE według dopuszczalnej masy całkowitej (DMC). W 2015 roku było 185 400 pojazdów, w 2016 roku aż 259 302 pojazdów, a w 2017 roku zauważa się niewielki wzrost – do 264 049 pojazdów.

Transport drogowy ładunków dominuje więc w gospodarce polskiej. Sytuacja taka wynika z elastyczności tej gałęzi transportu, a także wysokiej jakości świadczonych usług oraz poprawy stanu infrastruktury drogowej w Polsce.

Kluczowym czynnikiem kształtującym sytuację polskich przedsiębiorstw transportowych jest wpływ koniunktury gospodarczej. W 2009 roku nastąpił finansowy i gospodarczy kryzys. Przez kilka następnych lat rozwój gospodarczy strefy euro kształtował się na poziomie umiarkowanym, z niewielką recesją w latach 2012 i 2013. W kolejnych latach sytuacja uległa znaczącej poprawie.

Tabela 2. Liczba przedsiębiorstw i uprawnień przedsiębiorstw według wielkości przedsiębiorstw
 Table 2. The number of enterprises and enterprises' entitlements by enterprise size

Liczba uprawnień	Przewóz rzeczy UE		Przewóz osób UE autokar lub autobus	
	liczba przedsiębiorstw	liczba pojazdów	liczba przedsiębiorstw	liczba pojazdów
Stan na 31.12.2017 r.				
0*	1 062	–	107	–
1	7 820	7 820	788	788
2–4	13 815	38 478	1 593	4 425
5–10	7 549	51 066	589	3 844
11–20	2 695	38 410	120	1 687
21–50	1 260	38 079	40	1 105
51–100	295	20 016	4	252
Powyżej 100	137	24 678	4	524
Suma	34 633	218 547	3245	12 625
Stan na 31.12.2016 r.				
0*	1 001	–	38	–
1	7 453	7 453	779	779
2–4	13 376	37 044	1 592	4 407
5–10	7 215	48 893	576	3 709
11–20	2 518	35 747	125	1 773
21–50	1 187	36 122	40	1 135
51–100	264	18 426	4	319
Powyżej 100	122	21 705	2	283
Suma	33 136	205 390	3 156	12 405
Stan na 31.12.2015 r.				
0*	1 476	–	66	–
1	7 038	7 038	790	790
2–4	12 531	34 724	1544	4 273
5–10	6 618	44 776	549	3 560
11–20	2 219	31 501	111	1 587
21–50	1 051	32 097	33	929
51–100	239	16 444	3	225
Powyżej 100	107	18 820	3	419
Suma	31 279	185 400	3 099	11 783

*Przedsiębiorcy posiadający ważną licencję, ale nieposiadający ważnych wypisów.

Źródło: [GITD 2015, 2016, 2017].

Tabela 3. Liczba pojazdów według dopuszczalnej masy całkowitej (DMC) w przewozach rzeczy w Unii Europejskiej

Table 3. The number of vehicles according to the permissible total weight in the carriage of goods in the European Union

DMC (t)	Liczba pojazdów		
	stan na		
	31.12.2017 r.	31.12.2016 r.	31.12.2015 r.
0*	45 502	53 648	104
1–6	46 367	54 431	43 537
6–20 to	12 021	11 496	11 528
Powyżej 20	160 159	139 727	130 231
Suma	264 049	259 302	185 400

*Przedsiębiorcy nie podali we wniosku DMC pojazdu.

Źródło: [GITD 2015, 2016, 2017].

Analizując dane statystyczne, zauważa się, że w III kwartale 2017 roku dynamika PKB wyniosła 2,5% rok do roku, po 2,3% w II kwartale i 2,0% rok do roku za pierwsze 3 miesiące 2017 roku. W strefie euro od 2011 roku odnotowano najwyższy wzrost gospodarczy. Do jego kluczowych filarów zaliczono: wydatki konsumentów, inwestycje przedsiębiorstw oraz eksport netto. Analitycy Międzynarodowego Funduszu Walutowego zwracają jednak uwagę, że 2017 rok był dla gospodarki światowej najbardziej udany, od pokryzysowego odbicia z 2011 roku. Dla gospodarki światowej prognozowany jest wzrost PKB na poziomie do 3,7% w 2018 roku.

Analitycy Międzynarodowego Funduszu Walutowego oceniają, że stopniowy spadek bezrobocia i poprawa globalnej aktywności gospodarczej Eurolandu stanowią bazę do utrzymania dynamiki PKB w przedziale stabilnym, na poziomie 1,5–2,0% przynajmniej do 2019 roku. Zaistniała sytuacja przekłada się pozytywnie zarówno na eksport, jak i wolumen przewozów Polski.

Rozwój polskiego transportu napędza przede wszystkim szybko rosnący eksport. Polska stała się potentatem w produkcji mebli i jednym z najważniejszych europejskich ośrodków produkujących sprzęt AGD, a także części i podzespoły do samochodów.

Analizując dane GUS za 3 kwartały 2017 roku, można zauważyć znaczny wzrost eksportu towarów z Polski o 9,8% w ujęciu rocznym. Odnotowano 27% wzrost na rynki wschodnie. Chodzi głównie o Rosję i Ukrainę. Strefa euro jest jednak kluczowa, gdyż dzięki dobrej koniunkturze Polska lokuje w niej aż 57% całej sprzedaży zagranicznej. Z kolei duża dynamika eksportu towarów z Polski przekłada się bezpośrednio na ilość przewożonych ładunków w transporcie drogowym. W zakresie transportu drogowego liczącymi się państwami są: Niemcy, Polska, Hiszpania, Francja i Holandia. Polska w latach 2010–2016 zwiększyła swoje udziały w rynku europejskim. Z danych Eurostatu wynika, że liczony według TKM udział Polski w 2016 roku wyniósł 15,7%. Należy zauważyć, że udział naszego kraju wzrósł więc o 4,2 punktów procentowych w ciągu 6 lat. Zauważa się, że polskie przedsiębiorstwa transportowe zdominowały usługi kabotażowe. Udział zleceń kabotażowych w całkowitym portfelu międzynarodowych usług transportowych

polskich przewoźników wzrósł znacznie – z 21,7% w 2010 roku do 35,9% w 2016 roku i miał istotne znaczenie dla sukcesu polskich przedsiębiorstw na wspólnym europejskim rynku. Niemniej w tym obszarze usług mogą pojawić się problemy, będące wynikiem protekcyjnych działań największych krajów Unii Europejskiej. Polskie przedsiębiorstwa transportowe wykorzystały dobrą koniunkturę gospodarczą w Europie.

Z makroekonomicznego punktu widzenia w najbliższych latach scenariusz ten powinien mieć pozytywny wpływ na dalszy rozwój branży transportu drogowego w Polsce, w tym głównie transportu międzynarodowego.

Na poziomie mikroekonomicznym, z punktu widzenia samych przedsiębiorstw transportowych, istotne są cykliczne badania ankietowe prowadzone przez Główny Urząd Statystyczny. Ocenie poddawane są następujące obszary: bieżący i prognozowany popyt na usługi transportowe, kondycja finansowa przedsiębiorstw transportowych, bariery działalności przedsiębiorstw transportowych, syntetyczna ocena koniunktury, plany na przyszłość oraz wyniki finansowania sektora pojazdów ciężarowych z uwzględnieniem leasingu. W odniesieniu do 2016 roku dynamika finansowania pojazdów ciężkich w ciągu pierwszych 6 miesięcy wyniosła 44,1% rok do roku, a w I kwartale 56,9% rok do roku. Liczba nowych ciągników siodłowych zarejestrowanych w I kwartale 2016 roku zwiększyła się o 45,3% w ujęciu rocznym. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w wynikach finansowania pojazdów ciężarowych. Wartość inwestycji sfinansowanych w tym zakresie zmniejszyła się w I półroczu 2017 roku o 1,8% rok do roku, po czym wzrosła o 5,0% rok do roku, w okresie od lipca do październik 2017 roku, co jest rezultatem trendów w polskiej gospodarce i mocnego popytu krajowego. Odnotowano wzrost obrotów w handlu detalicznym i odbicie w branży budowlanej, w której kluczowym obszarem były projekty infrastrukturalne. Zauważono wzrost popytu na typowe pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 t. Trzeba wziąć również pod uwagę zmiany w otoczeniu polityczno-prawnym mające wpływ na obszar transportu. Na zmiany te wpływ mają działania Komisji Europejskiej i niektórych krajów członkowskich. W zakresie poziomu finansowania ciągników siodłowych, naczep i przyczep od lipca do października 2017 roku nic się nie zmieniło w porównaniu z 2016 rokiem. W 2018 roku odnotowano poprawę w obszarze finansowania pojazdów ciężarowych, a prognozuje się, że wartość sfinansowanych pojazdów ciężkich ma szansę zwiększyć się o 15% [Niepłowicz 2018].

Charakterystyka podmiotu badawczego i jego sytuacji na rynku transportowym

Badania prowadzono w jednym z przedsiębiorstw usługowo-spedycyjnych zajmującym się wykonywaniem usług transportowych na terenie Europy. Przedsiębiorstwo to zapewnia profesjonalne usługi polegające na terminowych dostawach i doradztwie spedycyjno-transportowym. Dzięki rzetelnym badaniom marketingowym działalności przewozowej w innych obszarach gospodarki przedsiębiorstwo podnosi swoją konkurencyjność w sektorze usług transportowych. Znajomość branży transportowej pozwala na zidentyfikowanie wszystkich silnych i słabych stron przedsiębiorstwa, a także określenie potencjalnych szans i zagrożeń. Wykorzystano sprzyjające okoliczności, uruchamiając

dotatkowy kierunek działalności, a mianowicie transport drogowy ładunków. Rosnące zapotrzebowanie na usługi transportowe spowodowało konieczność zatrudnienia nowych pracowników i poszerzenie oferty przedsiębiorstwa. Pracownicy przedsiębiorstwa są specjalistami posiadającymi wiedzę z zakresu organizacji transportu i marketingu rynku spedycyjnego. Dodatkowe szkolenia, kursy językowe i informatyczne pozwoliły nawiązywać kontakty międzynarodowe i doprowadziły w konsekwencji do sprawnego utworzenia baz danych. Podział obowiązków między pracownikami zgodny z kompetencjami oraz dobra organizacja pracy stanowią o dużej wartości przedsiębiorstwa, pozwalają również na osiągnięcie przewagi nad konkurencją. Zmotywowany personel dba o wizerunek przedsiębiorstwa, realizując misję przedsiębiorstwa i wyznaczone cele. Właściciel przedsiębiorstwa mający dobry potencjał kadrowy przyjął postawę obiektywnego oceniania pracowników. Niestety nie ustrzegł się indywidualnych przypadków niesumienności i niedopełnienia obowiązków ze strony pracowników.

Zwiększenie udziału w rynku krajowych i międzynarodowych usług przewozowych wymagało od przedsiębiorstwa realizacji zadania mającego na celu dostosowanie planów i działalności do wymogów polityki unijnej. Skutecznie działania marketingowe przyniosły oczekiwane rezultaty.

Usługi przewozowe w eksporcie i imporcie świadczone są z użyciem 27 środków transportowych stanowiących własność przedsiębiorstwa. W skład leasingowanego tabo-ru samochodowego wchodzi 92 środki trwale: naczepy, ciągniki siodłowe, samochody specjalistyczne oraz samochody osobowe. Klienci usług przewozowych mają do swojej dyspozycji naczepy standardowe przeznaczone do przewozu ładunków masowych.

Oferta przedsiębiorstwa obejmuje także przewóz ładunków: drobnicowych, niebezpiecznych, kompleksowe usługi celne, spedycyjne i logistyczne, przewozy z wykorzystaniem karnetów TIR, przewozy ładunków naczepami gabarytowymi oraz ubezpieczenia ładunków. Samochody przewoźnika przemierzają drogi Europy. Kierują się do Danii, Szwecji, Norwegii, Wielkiej Brytanii, na Węgry, do Austrii, Czech, na Słowację, do Włoch, Francji, Hiszpanii, Belgii, Niemiec, Portugalii, Holandii, Grecji, Bułgarii, Chorwacji i Rumunii, przewożąc ładunki dla różnych branż gospodarki. Należy podkreślić, że środki transportu spełniają wszystkie wymagania w odniesieniu do aspektów bezpieczeństwa i emisji spalin. Pozwoliło to na zmniejszenie wydatków na zakup paliwa, a także kosztów przejazdów autostradami. Redukcja kosztów przewozów pozwoliła na obniżkę ceny oferowanych usług, co zwiększyło możliwość wygrania przez przewoźnika przetargów i bieżących akcji ofertowych na zakup transportowych usług samochodowych. Przedsiębiorstwo świadczy usługi transportowe dla małych i dużych kontrahentów i ma 53 stałych odbiorców usług przewozowych na rynku krajowym i międzynarodowym, którzy terminowo regulują swoje zobowiązania. Czynniki te są ważne dla przewoźnika, biorąc pod uwagę zabezpieczenie finansowania przyszłych przedsięwzięć. Szeroki zakres proponowanych usług oraz ich kompleksowość zwiększają konkurencyjność przedsiębiorstwa na rynku spedycyjno-przewozowym. Na przestrzeni lat okoliczności te spowodowały znaczny wzrost obrotów przedsiębiorstwa, czego efektem było uzyskanie wysokiej pozycji wśród przewoźników konkurencyjnych i zdobycie zaufania wśród odbiorców usług spedycyjnych i przewozowych.

Badane przedsiębiorstwo transportowe, chcąc zaistnieć i odnieść sukces rynkowy, musiało podjąć działania promocyjne, a szczegółowe cele promocji zróżnicować. Dobra-

no zestaw narzędzi promocyjnych – *promotion mix*. Reklamę umieszczono na środkach transportu w postaci dużego i rozpoznawalnego logo firmy oraz numeru telefonu, pod który mogą zadzwonić klienci zainteresowani usługami. Duże znaczenie ma odpowiednio zaprojektowana strona internetowa. Bez niej przedsiębiorstwo nie prosperowałoby tak dobrze na rynku.

Większość zleceń transportowych odbywa się z wykorzystaniem Internetu. Przedsiębiorstwo transportowe przygotowuje listę klientów. Przedstawia im specjalną prezentację oferty, aby poczuli się docenieni i wyróżnieni. Ciekawym pomysłem do wdrożenia jest reklama przedsiębiorstwa na portalach związanych z tematyką transportowo-spedycyjną.

Cel i metodyka badań

Celem badań było poznanie oraz ocena sposobu działania, możliwości i problemów przedsiębiorstwa na rynku transportowym w konkurencyjnym otoczeniu. Badania prowadzono w 2016 roku za pomocą kwestionariusza wywiadu, w którym wzięli udział przedstawiciele 12 przedsiębiorstw transportowych, właściciele lub członkowie zarządu. Respondentami byli mężczyźni w wieku 35–56 lat.

Wyniki badań według kwestionariusza wywiadu

Z przeprowadzonej analizy wynika, że 2 przedsiębiorstwa transportowe zatrudniają maksymalnie 10 kierowców, 3 przedsiębiorstwa zatrudniają przeszło 10 kierowców, a kolejne 3 przedsiębiorstwa ponad 50 kierowców. Czterech na 12 badanych respondentów zatrudnia więcej niż 100 kierowców. Są to przedsiębiorstwa duże, liczące się na rynku transportu drogowego. Spośród respondentów 20% stanowią osoby fizyczne, 40% badanych prowadzi spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Równie popularną formą działalności była spółka komandytowa. Taką formę działalności wybrało 40% badanych. Większość przedsiębiorców ma doświadczenie, gdyż ich przedsiębiorstwa funkcjonują na rynku od ponad 10 lat. Ponad 50% respondentów obsługuje rynek mieszany, z przewagą zagranicznego. Świadczy to o tym, że polskie przedsiębiorstwa transportowe są cenione wśród zagranicznych zleceniodawców. Pojedyncze jednostki utrzymują się z transportu na rynku krajowym lub międzynarodowym. Umowy z podwykonawcami ma 75% respondentów. Współpraca z podwykonawcami poszerza horyzonty przedsiębiorstw transportowych, które od tej pory mogą świadczyć szerszy zakres usług: magazynowanie, spedycję, giełdę ładunków. Połowa przedsiębiorstw ma ponad 50 środków transportu. Większość badanych podmiotów to duże dobrze prosperujące przedsiębiorstwa transportowe. Leasingowane środki transportu ma 85% respondentów. W ramach leasingu przedsiębiorstwo transportowe otrzymuje prawo do korzystania z ciągnika siodłowego na okres uzgodniony w umowie leasingu, w zamian za wyznaczone opłaty ratalne. Korzyści dla przedsiębiorstw związane z leasingiem to m.in. niewielkie zaangażowanie własnego kapitału oraz możliwość rozliczenia podatku VAT. Blisko 60% respondentów stwierdza, że ich ciągniki siodłowe spełniają normę spalin Euro 5, pozostałe 40%, że nie spełniają. Nie może to jednak martwić, gdyż zanieczyszczenia te niekorzystnie wpływają na środowisko naturalne. Im starszy jest pojazd, tym niższa norma Euro, i tym samym więcej

zanieczyszczeń przedostających się do atmosfery. Siedem z 12 przedsiębiorstw ma nowoczesne, średnio 3-letnie środki transportu, 3 przedsiębiorstwa dysponują średnio 5-letnim taborem, a 2 przedsiębiorstwa mają ciężarówki ponad 6-letnie. Przedsiębiorcy starają się inwestować w unowocześnianie taboru, a co za tym idzie zmniejszają koszty, zyskując na mniejszym spalaniu paliwa i niższych opłatach drogowych. Właściciele przedsiębiorstw spedycyjnych szukają oszczędności poprzez ograniczanie pustych przebiegów ciężarówek za pomocą nowoczesnych platform logistycznych wspomagających proces zarządzania frachtami. Rozwój systemu pozycjonowania sprawił, że na rynku można zakupić lokalizatory GPS, które montowane są w pojazdach (m.in. w ciągnikach siodłowych) i umożliwiają zbieranie takich informacji, jak: zużycie paliwa, kontrola czasu pracy kierowcy itp. Nie dziwi więc to, że wszystkie osoby poddane badaniu mają takie urządzenia. Przedsiębiorstwa korzystają z oprogramowania umożliwiającego łatwiejsze planowanie i koordynację zleceń przewozowych. Compass jest to kompletny system zarządzania procesem spedycyjnym – począwszy od pierwszego kontaktu z kontrahentem, a skończywszy na powiadomieniu go o dostarczeniu towaru i wysłaniu faktury. Poprzez bogaty zestaw formularzy i zestawień organizuje on pracę spedytorów i zapewnia zawsze aktualną informację, umożliwia współpracę z arkuszami kalkulacyjnymi i systemami finansowo-księgowymi, zapewnia stosowanie wzorów dokumentacji firmowej. Pozwala on na uproszczenie procedur realizacji usług, a także na zwiększenie wydajności przedsiębiorstwa. Z tego powodu 60% respondentów ma to specjalistyczne oprogramowanie, a pozostałe 40% badanych nie korzysta z niego. Według respondentów najczęściej przewożonymi towarami są surowce, materiały budowlane, produkty żywnościowe, produkty dla domu. Duży wpływ na rodzaj przewożonych towarów przez przedsiębiorstwa biorące udział w badaniu ma ich lokalizacja. Najbardziej popularnym środkiem obiegu informacji jest Internet, czego dowodem jest liczba respondentów wybierających reklamę danej firmy przez stronę WWW. Największymi przeszkodami w prowadzeniu przedsiębiorstwa według badanych są: duże koszty pracy i nadmierna konkurencja. Do rzadziej wybieranych barier zaliczono: skomplikowane procedury prawne i podatkowe, procedury administracyjne, brak wykwalifikowanej kadry pracowniczej, nieelastyczne prawo pracy. Większość badanych stwierdziła, że przewiduje rozwój przedsiębiorstwa związany m.in. z wejściem na nowe rynki czy też ze zwiększeniem zakresu oferowanych usług. Niewielka część badanych nie zna scenariusza rozwoju swojego przedsiębiorstwa.

Wnioski

Według danych GUS (stan na 30 września 2017 r.) branża transportu drogowego zatrudniała 345 tys. osób. Transport wytwarza obecnie 5,8% łącznego PKB Polski. Jest trzecią kluczową gałęzią gospodarki: zaraz po przemyśle i handlu, a przed budownictwem. Udział transportu w tworzeniu PKB jest w Polsce na poziomie wyższym niż w większości krajów europejskich. Średnia dla Unii Europejskiej wynosi nieco ponad 2%. W Niemczech i we Francji stanowi średnio poniżej 2% PKB. Rozwój transportu drogowego, w tym transportu międzynarodowego, był mocno skorelowany z trendami w europejskiej gospodarce. Procedowana przez Komisję Europejską dyrektywa o pracownikach delegowanych oraz przyszłe zapisy pakietu mobilności będą miały duży wpływ na warunki funkcjonowania i konkurencji ponad 34 000 polskich firm zaangażowanych w mię-

dzynarodowy transport drogowy. Dużą uwagę trzeba skupić na pozostałych czynnikach kształtujących sytuację polskich firm transportowych, w tym wpływ koniunktury gospodarczej. Ważnymi czynnikami kształtującymi koniunkturę były ożywienie w strefie euro oraz wzrost eksportu Polski i wolumenu przewozów. Należy również pamiętać o barierach rozwoju branży transportu. Główną barierą działalności firm transportu drogowego według GUS są koszty zatrudnienia (tę barierę wskazało 56% firm w badaniu z października 2017 r.), przed konkurencją firm krajowych (46,9% wskazań) oraz dużymi obciążeniami na rzecz budżetu (42,3%). W zdecydowanej większości były one mniej uciążliwe niż kilka lat temu. Koszty zatrudnienia jako kluczową barierę działalności wskazało średnio 57,8% firm transportowych (dane do października 2017 r.), przy średniej na poziomie 59,5% dla lat 2011–2016. Badania GUS wykazują, że firmy wciąż planują zatrudniać więcej kierowców. Istotną barierą dalszego rozwoju jest brak wykwalifikowanych pracowników. W październiku 2017 roku 38,3% badanych firm transportowych wskazało ten czynnik jako barierę działalności, czyli ponad 2 razy więcej od średniej dla lat 2013–2015, wynoszącej 16,3%. Zawód kierowcy jest w Polsce deficytowy. Pracodawcy zaczęli więc masowo zatrudniać obcokrajowców pochodzących z Ukrainy czy Białorusi. Liczba wydanych pozwoleń na wykonywanie pracy dla obcokrajowców w polskich firmach transportowych wyniosła w 2016 roku 26,7 tys., dwukrotnie więcej niż w 2015 roku i powyżej 3,8 tys. pozwoleń wydawanych średnio w latach 2010–2013. Nie rozwiązuje to jednak problemu braku kierowców. Pracodawcy mają świadomość, że mała dostępność pracowników ma charakter trwały. Odczyt wskaźnika ogólnego klimatu koniunktury, sumującego wskaźniki cząstkowe z poszczególnych obszarów w październiku 2017 roku, utrzymał się na poziomie 8,4 punktów. Firmy transportowe wysoko oceniają koniunkturę w branży oraz przyszłe perspektywy rozwoju, co powinno znaleźć przełożenie na plany inwestycyjne i na wartość rynku leasingu w Polsce. Dane GUS pokazują, że na poziomie deklaracji przyszłe nakłady inwestycyjne kształtują na wysokim poziomie, przekraczając średnią z lat 2006–2012. Dotyczą one procesu odnawiania flot w transporcie międzynarodowym poprzez zakupy nowych składów ciężarowych spełniających normy środowiskowe Euro 6. W 2016 roku liczba rejestracji nowych pojazdów ciężarowych z Euro 6 zwiększyła się o 90,0%. Dojdzie do intensywnej wymiany starszych pojazdów ciężarowych na nowe z normą Euro 6. Będzie to długoterminowym czynnikiem rozwoju branży z uwagi na istotnie niższe opłaty drogowe w transporcie międzynarodowym dla pojazdów ciężarowych z Euro 6. W perspektywie najbliższych lat nie należy się też spodziewać wdrożenia kolejnej normy środowiskowej. Wyniki branży leasingowej z 2017 roku w obszarze finansowania pojazdów ciężarowych kształtują się poniżej pozytywnych trendów makroekonomicznych. Funkcjonowanie polskich przedsiębiorstw transportu drogowego na unijnym rynku transportowym odbywa się w warunkach ostrej walki konkurencyjnej – zewnętrznej i wewnętrznej. Ważną rolę w tym zakresie odgrywa państwo, które poprzez swoją politykę transportową, zgodną ze standardami i z warunkami unijnymi, określa normy i zasady funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportu drogowego [Niepłowicz 2018].

Przedsiębiorstwo usługowo-spedycyjne, w którym prowadzono badania, jest znanym przewoźnikiem wśród krajowych i zagranicznych kontrahentów, czego potwierdzeniem są wieloletnie umowy zawarte ze stałymi odbiorcami usług transportowych. Większość usług sprzedawanych jest przez przedsiębiorstwo poza granicami kraju ze względu na

dobrą sytuację gospodarczą i progres w sektorach obsługiwanych przez przedsiębiorstwo. Istotnym zagrożeniem jest konkurencja, która ma ugruntowaną pozycję na rynku i oferuje szeroki zakres usług. Około 70% respondentów prowadzi swoje przedsiębiorstwa transportowe od ponad 10 lat, ma duże doświadczenie w przewozie towarów, a ponad 50% respondentów korzysta z leasingowanych środków transportu. Szansą na dalszy rozwój przedsiębiorstwa jest wejście na wschodni rynek usług transportowych, zgodnie z agresywną strategią i przejęcie istniejącego na tym terytorium przedsiębiorstwa, która ma wymagane licencje i pozwolenia oraz doświadczenie. Niższe ceny paliwa za wschodnią granicą zmniejszają koszt usług transportowych. Duża konkurencja na rynku i coraz większe koszty prowadzenia przedsiębiorstw spedycyjnych zmuszają przedsiębiorców do szukania oszczędności np. poprzez ograniczenie pustych przebiegów ciężarówek, tworzenie elektronicznych giełd transportowych czy posiadanie nowoczesnych lokalizatorów GPS, które kontrolują czas pracy kierowców i uniemożliwiają działania na szkodę przedsiębiorstwa (np. kradzieże paliwa).

Literatura

- Banasiak C., 2017: Problemy transportu drogowego coraz większe. Zadłużenie, niedobór pracowników, nowe regulacje UE, *Polska Gazeta Transportowa*, [źródło elektroniczne] <http://www.pgt.pl/problemy-transportu-drogowego-coraz-wieksze> [dostęp: 15.03.2018].
- Bentkowska-Senator K., 2011: Koszty w przedsiębiorstwach transportu samochodowego, ITS, Warszawa.
- Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., 2012: *Polski transport samochodowy: rynek – koszty – ceny*, ITS, Warszawa.
- Dendera-Gruszka M., Kulińska E., Wojtynek L., Masłowski D., 2017: Dynamiczne zmiany demograficzne źródłem ryzyka w procesach transportowych, (w:) *Innowacje w zarządzaniu i inżynierii produkcji*, tom II, R. Knosala (red.), Oficyna Wydawnicza Polskiego Towarzystwa Zarządzania Produkcją, Opole, 7–18.
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, 2015: Sprawozdanie. Dokumenty wydane przez GITD – ważne w obrocie prawnym. Stan na dzień 31 grudnia 2015 r., [źródło elektroniczne] http://www.gitd.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0009/64944/Dane-statystyczne-2015.pdf [dostęp: 15.03.2018].
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, 2016: Sprawozdanie. Dokumenty wydane przez GITD – ważne w obrocie prawnym. Stan na dzień 31 grudnia 2016 r., [źródło elektroniczne] http://www.gitd.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0009/64944/Dane-statystyczne-2016.pdf [dostęp: 15.03.2018].
- Główny Inspektorat Transportu Drogowego, 2017: Sprawozdanie. Dokumenty wydane przez GITD – ważne w obrocie prawnym. Stan na dzień 31 grudnia 2017 r., [źródło elektroniczne] http://www.gitd.gov.pl/__data/assets/pdf_file/0009/64944/Dane-statystyczne-2017.pdf [dostęp: 15.03.2018].
- Główny Urząd Statystyczny, 2013: *Transport drogowy w Polsce 2010–2011*, Zakład Wydawnictw Statystycznych GUS, Warszawa.
- Kotler Ph., 1994: *Marketing*, Gebethner & S-ka, Warszawa.

- Krajowy Rejestr Długów Biura Informacji Gospodarczej, Konferencja Przedsiębiorstw Finansowych w Polsce, 2017: Portfel należności polskich przedsiębiorstw, IV kwartał 2017 r., raport.
- Kulińska E., Wojtynek L., Korczak A., Okos N., 2017: Problematyka pustych przebiegów w procesach transportowych – case study, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka* 11, 93–102 [CD].
- Niepłowicz M., 2018: Transport będzie rósł w 2018 r., *transport-manager.pl*, [źródło elektroniczne] <http://www.transport-manager.pl/2018/01/25/transport-bedzie-rosl-w-2018-r/> [dostęp: 15.03.2018].
- truckfocus.pl*, 2017: Zadłużenie w branży transportowej, [źródło elektroniczne] <https://truckfocus.pl/nowosci/36472/zadluzenie-branzy-transportowej> [dostęp: 15.03.2018].
- Wojtynek L., Budzik R., Kulińska E., Korczak A., 2017: Bezpieczeństwo logistyczne na rynku usług transportowych, *Gospodarka Materiałowa i Logistyka* 11, 180–190 [CD].

Adres do korespondencji:

dr hab. inż. Ewa Kulińska, prof. PO
(<https://orcid.org/0000-0002-3227-057X>)

Politechnika Opolska
Wydział Inżynierii Produkcji i Logistyki
Katedra Logistyki
ul. Generała Kazimierza Sosnkowskiego 31, 45-272 Opole
tel.: (+48) 77 449 8851
e-mail: e.kulinska@po.opole.pl

dr Lilianna Wojtynek

(<https://orcid.org/0000-0001-8190-8261>)

Politechnika Opolska
Wydział Inżynierii Produkcji i Logistyki
Katedra Logistyki
ul. Generała Kazimierza Sosnkowskiego 31, 45-272 Opole
e-mail: l.wojtynek@po.opole.pl

mgr inż. Małgorzata Dendera-Gruszka

(<https://orcid.org/0000-0002-3683-5160>)

Politechnika Opolska
Wydział Inżynierii Produkcji i Logistyki
Katedra Logistyki
ul. Generała Kazimierza Sosnkowskiego 31, 45-272 Opole
e-mail: m.dendera-gruszka@po.opole.pl