

Problemy funkcjonowania międzynarodowego transportu drogowego w Polsce

Maria Matusiewicz

Kryzys gospodarczy w Europie, który rozpoczął się w 2009 roku, dotknął wszystkich gałęzi gospodarki. Polska gospodarka na tle pozostałych krajów Unii Europejskiej, radziła sobie z konsekwencjami recesji wyjątkowo dobrze. Odzwierciedleniem tego była szczególnie branża transportu drogowego. Autorka artykułu przeprowadziła badanie wśród właścicieli firm zajmujących się międzynarodowymi przewozami drogowymi. W artykule przedstawiono wyniki badania, przygotowanego w ramach konkursu na Projekty Służące Rozwojowi Młodych Naukowców organizowanych na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.

Artykuł recenzowany zgodnie z wytycznymi MNiSW

data zgłoszenia do redakcji: 17.04.2012

data akceptacji do druku: 04.10.2012



mgr Maria Matusiewicz
asystent w Katedrze
Polityki Transportowej
Uniwersytet Gdański
Wydział Ekonomiczny
m.matusiewicz@ug.edu.pl

Kryzys gospodarczy w Europie, który rozpoczął się w 2009 roku, dotknął wszystkich gałęzi gospodarki, zatem również sektor transportu odczuł jego skutki. Polska gospodarka na tle pozostałych krajów Unii Europejskiej, radziła sobie z konsekwencjami recesji wyjątkowo dobrze. Odzwierciedleniem tego była szczególnie branża transportu drogowego. Zgodnie z raportem opracowanym na początku roku 2011 przez Eurostat polscy przewoźnicy drogowi są liderami w europejskich przewozach drogowych, a kryzys gospodarczy w 2009 roku nie wpłynął ujemnie na ich działalność. Z prasy branżowej wynika natomiast, że nastroje w branży nie są tak optymistyczne. Przedsiębiorcy narzekają na nadchodzące zmiany w przepisach, rosnące ceny paliwa i opłat drogowych.

Celem artykułu jest przedstawienie wyników badania przygotowanego w ramach konkursu na Projekty Służące Rozwojowi Młodych Naukowców organizowanych na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Gdańskiego.

Artykuł składa się z dwóch części, z których w pierwszej opisano sytuację polskich przewoźników na tle pozostałych krajów UE oraz szczegółowo określono nadchodzące lub wprowadzone już zmiany. W części drugiej przedstawiono charakterystykę badania i zaprezentowano jego wyniki.

Do napisania pracy przyjęto metodą opisu-badawczą. We współpracy ze specjalistami branży stworzono ankietę, którą skierowano do około tysiąca firm przewozowych. Wyniki zaprezentowano na wykresach i w komentarzu. Autorka artykułu przeprowadziła badanie, by poznać opinie właścicieli firm zajmujących się międzynarodowymi przewozami drogowymi, ich stanowisko wobec zmieniającej się sytuacji

oraz by dokonać próby oceny perspektyw dla branży. Główna hipoteza badania zakładała, że opisane w artykule zmiany sytuacji na rynku mogą mieć negatywny wpływ na sytuację branży i zatrzymać jej rozwój.

Sytuacja polskich przewoźników na tle rynku przewozów europejskich i zmiany w transporcie drogowym w latach 2011–2012

W 2009 roku odnotowano średnio 10% spadek przewozów drogowych w Europie w porównaniu z 2008 rokiem. Cała unijna 27-ka krajów Unii Europejskiej zarejestrowała spadek przewozów w wysokości 15%, transport krajowy zmalał o 9%, jedynie kabotaż wzrósł o 2%. Na tle pozostałych krajów UE, polscy przewoźnicy byli zdecydowanymi liderami, we wszystkich kategoriach: w transporcie międzynarodowym, tranzycie oraz kabotażu.[1]

Jak wynika z danych Eurostatu Polska jest zdecydowanym liderem europejskim w dziedzinie międzynarodowego transportu drogowego, w 2009 roku miała 15% udział w przewozach drogowych Europy.

W latach 2004–2008 liczba firm posiadających licencję na międzynarodowy drogowy transport rzeczy zwiększyła się dwukrotnie. Tendencja wzrostowa wśród firm świadczących usługi na rynku międzynarodowych przewozów drogowych wynikała również z korzystnych dla przedsiębiorców nowelizacji ustaw obowiązujących od 2006 roku. W rezultacie w 2007 roku odnotowano 26% wzrost liczby przedsiębiorstw posiadających licencję na przewóz rzeczy w stosunku do roku 2006. [2]

Wraz ze wzrostem liczby przedsiębiorstw posiadających licencję na wykonywanie międzynarodowego zarobkowego przewozu rzeczy w latach 2004 – 2008 rosła liczba pojazdów zgłoszonych do obsługi międzynarodowego transportu drogowego rzeczy.

Od 2004 na polskim rynku przewozów międzynarodowych dominują przedsiębiorstwa dysponujące taborem nie większym niż 4 pojazdy jednocześnie, wciąż wzrasta udział firm, które posiadają jeden pojazd. W latach 2007 stanowiły one 32% wszystkich przedsiębiorstw, w 2008 – 37%, zaś w 2009 już 58%. W 2009 roku

w porównaniu do 2008 roku znacznie wzrosła liczba firm dysponujących taborem powyżej 50 pojazdów z 15 do 57.

Rok 2011 był, a rok 2012 będzie okresem wielu zmian dla firm transportowych. Rosną ceny paliwa, którego udział w strukturze kosztów przedsiębiorstwa transportowego stanowi prawie 40%.

Od 1 lipca 2011 roku obowiązuje myto pobierane elektronicznie (e-myto) na autostradach i drogach ekspresowych, które stanowi znacznie większy koszt aniżeli wcześniej obowiązujące winiety. W 2012 roku sieć płatnych dróg powiększy się o dodatkowe 713 km. Coraz trudniej będzie omijać drogi płatne.

Stawki za dostęp do infrastruktury są obecnie kilkakrotnie wyższe aniżeli we wcześniejszym systemie winietowym. Różnią się w zależności od ilości spalin emitowanych przez silnik. Wciąż jednak pojazdy najbardziej ekologiczne płać 0,2 PLN za przejazd 1 km, a najmniej ekologiczne 0,4 PLN. W systemie winietowym średnia stawka za dostęp do infrastruktury drogowej kształtowała się na poziomie 0,08 PLN. Do końca roku 2011 podwyżkom ulegną stawki OC i AC.

W grudniu 2011 roku Unia Europejska wprowadziła „pakiet drogowy” czyli trzy nowe rozporządzenia – o dostępie do zawodu, o dostępie do rynku przewozowego oraz o dostępie do rynku przewozów autokarowych i autobusowych. Ponieważ regulacje te mają charakter dyrektyw – obowiązują we wszystkich krajach UE. Jeśli chodzi o nową zasadę dostępu do zawodu – przedsiębiorstwo jest zobowiązane wyznaczyć tzw. osobę zarządzającą. Kryteria uzyskania licencji nie zmieniły się (kompetencje zawodowe, gwarancje finansowe, niekalkulacja). Każdy kraj jest zobowiązany do tworzenia europejskiego elektronicznego rejestru przedsiębiorstw, które posiadają licencję wraz z certyfikatem potwierdzającym kwalifikacje zawodowe. Będą tam także rejestrowane wykroczenia firmy, co ma służyć transparentności branży.

Zmiany zostały wprowadzone także w odniesieniu do unijnych przewozów kabotażowych.

Przewidywane zmiany mogą mieć negatywny wpływ na rozwój polskich firm przewo-

zowych. Szans można poszukiwać w polepszającym się stanie polskiej infrastruktury, mała konkurencyjna oferta ze strony kolei i dużym natężeniu przewozów w kierunku wschodnim.

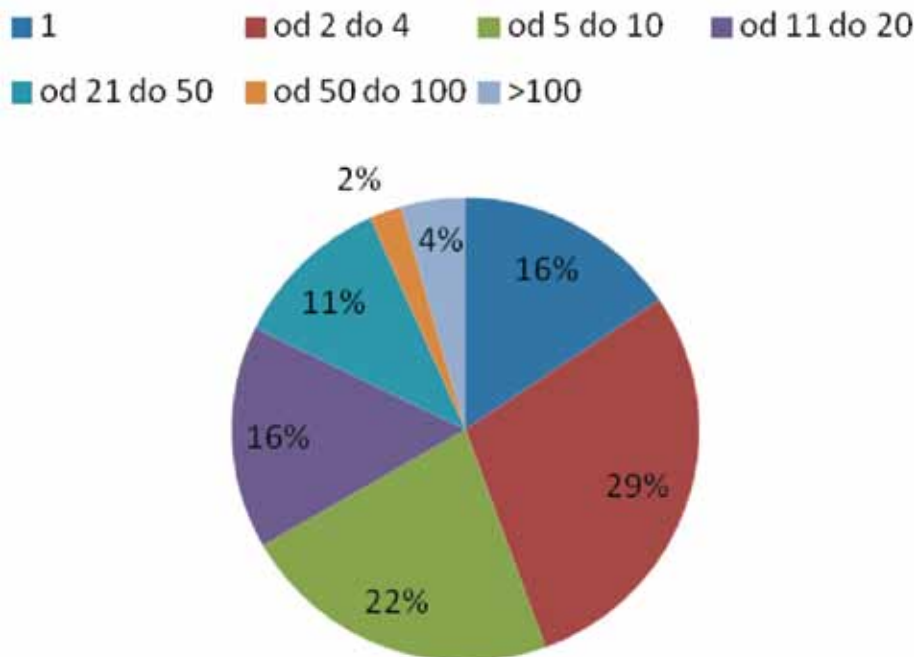
Badanie

W celu zbadania opinii polskich przewoźników drogowych zajmujących się transportem międzynarodowym ankietę skierowano do 1000 przedsiębiorstw transportu drogowego w Polsce, korzystając z bazy Pomorskiego Stowarzyszenia Przewoźników Drogowych. Odzew wyniósł 4,5%, a więc próba to 45 firm. Pytania sformułowano we współpracy z Po-

morskim Stowarzyszeniem Przewoźników Drogowych i PKS Gdańsk Oliwa SA.

Pierwsze pytanie w ankiecie dotyczyło liczby taboru, odpowiedzi przedstawiono na rysunku 1. 29% (13 firm) to przedsiębiorstwa posiadające od 2 do 4 pojazdów, 16% ankietowanych (tj. 7 firm) posiada jeden pojazd i tyle samo firm posiada od 11 do 20 pojazdów. 22% (10 badanych firm) firm to posiadacze od 5 do 10 pojazdów. Jedna firma posiadała 60 pojazdów, jedna 140 i jedna 450.

Następna grupa pytań dotyczyła wzrostów cen: paliwa, euro oraz dostępu do infrastruktury. Ilustracja 2 obrazuje w jaki sposób odpowiadali ankietowani.



1. Liczba posiadanego taboru w badanych firmach – udział procentowy

2. Jak podwyżki cen paliwa wpłyną na koszty w Państwa przedsiębiorstwie? *

Odpowiedź	%	Ilość
wpłyną znacząco	73,33%	33
przy tak gwałtownie rosnących cenach paliw w przyszłym roku będziemy musieli zakończyć działalność	13,33%	6
nie odczujemy drastycznych zmian - koszty rosną, ale rosną też nasze zyski	8,89%	4
nie wpłyną znacząco	4,44%	2

Wypowiedzia: 45

3. Jak zmiana kursu złotego do euro wpłynie na działalność Państwa firmy? *

Odpowiedź	%	Ilość
zarabiamy w euro, wyższy kurs euro jest dla nas korzystny, niższy niekorzystny	73,33%	33
nie wpłynie, bowiem nie eksportujemy naszych usług	26,66%	12

Wypowiedzia: 45

4. Jak wprowadzenie e-myta wpłynie na Państwa działalność? *

Odpowiedź	%	Ilość
niewielki wzrost kosztów	44,44%	20
znaczaco pogorszą się wyniki naszej działalności	26,66%	12
pogorszą się wyniki działalności - na granicy opłacalności	15,55%	7
nie ma to dla nas znaczenia	11,11%	5
nie wpłynie na naszą działalność - jedziemy wyłącznie po Europie poza Polską i za granicę mamy bazę aut	2,22%	1

Wypowiedzia: 45

2. Grupa pytań dotycząca wzrostu cen (paliwa, euro oraz dostępu do infrastruktury) wraz z odpowiedziami

Z odpowiedzi ankietowanych wynika, że podwyżki cen paliwa wpływają znacząco na koszty przedsiębiorstwa, duża część ankietowanych odpowiedziała, że z powodu wzrostu kosztów będą zmuszeni do zamknięcia działalności. Są jednak też przedsiębiorcy, którzy nie widzą znaczącej różnicy, bo równocześnie rosną ich zyski.

Większość uczestników badania zarabia w euro lub w złotych i w euro, co oznacza, że wyższy kurs euro jest dla nich korzystny, a niższy niekorzystny. Prawie 27% nie eksportuje usług i pracuje wyłącznie na terenie Polski.

Zaskakującym jest, że prawie połowa ankietowanych odpowiada, iż wprowadzenie e-myta ma niewielki wpływ na wzrost kosztów. Jednak należy pamiętać, że do końca 2011 roku niewielka liczba dróg krajowych objęta została opłatami. W 2012 roku opłatami zostanie objęte dodatkowe ponad 700 km dróg. Jedna czwarta twierdzi, że pogorszą się wyniki działalności firmy przez wprowadzenie e-myta, nawet na granicy opłacalności (prawie 16%). Dla około 11% e-myto nie ma znaczenia i nie wpłynie na działalność, bowiem ich pojazdy nie jeżdżą po Polsce lub niektórym udaje się omijać płatne trasy, do czego 40% ankietowanych przyznaje się w pytaniu 5. Jeśli chodzi o czas realizacji zleceń w większości wprowadzenie e-myta nie wpłynęło na czas ich realizacji.

Kolejna grupa pytań dotyczyła zmian wprowadzonych na rynek przewozów drogowych i nowych regulacji międzynarodowych. Ilustracja 3 obrazuje odpowiedzi ankietowanych.

Po wprowadzeniu e-myta wzrosły głównie koszty eksploatacyjne przedsiębiorstwa. Oprócz tego większość przedsiębiorstw ponosi koszty związane z wyborem tras alternatywnych, tj. eksploatacja taboru, wyższe spalanie paliwa, wzrost szkód komunikacyjnych. Jedynie jedna czwarta ankietowanych, w związku z wprowadzeniem e-myta deklaruje wymianę taboru z EUR3 na EUR5, bowiem stawki myta są niższe dla aut ekologicznych.

Tzw. „pakiet drogowy”, którego wprowadzenie planuje UE (tj. rozporządzenie o dostępie do zawodu przewoźnika, o dostępie do rynku przewozowego oraz o dostępie do rynku przewozów autokarowych) ma wpływ jedynie na mniej niż 30% przedsiębiorstw, prawie połowa ankietowanych odpowiada, że nie ma to znaczenia, a aż 20% nie słyszało o pakiecie.

Również zmiany w unijnych przepisach dotyczących kabotażu nie wpłyną na działalność prawie 80% firm. Zmiany wpłyną zaś na prowadzenie działalności prawie 18%, a mniej niż 5% o tych przepisach nie słyszało.

Jeżeli chodzi o kierunki przewozów polskich przewoźników – sytuację obrazuje rysunek 4. Większość pojazdów jeździ zarówno po Polsce jak i po UE, część jeździ wyłącznie po UE omijając Polskę (bazę aut mają na terenie UE) omijając tym samym e-myto.

Kolejne pytanie dotyczyło przewozów kierowanych na Wschód (rysunek 5).

Tylko 7 firm spośród 45 badanych kieruje swoje przewozy na Wschód, a tylko dwie zamierzają takie przewozy kontynuować. Większość nie jest w ogóle zainteresowana kierowaniem swoich pojazdów w tym kierunku.

5. Jak wprowadzenie e-myta wpłynęło na czas realizacji zleceń przez Państwa firmę? *

Odpowiedź	%	Ilość
nie wpłynęło	62%	27
ze względu na zbyt wysokie koszty jesteśmy zmuszeni puszczać pojazdy alternatywnymi drogami, które spowalniają realizację zlecenia	41%	18

Wypełnienia: 45

6. Jakie koszty Państwa przedsiębiorstwo odnotowuje po wprowadzeniu e-myta? *

można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź

Odpowiedź	%	Ilość
koszty autostrad	77,77%	35
koszt związany z wyborem tras alternatywnych (szybsza eksploatacja taboru, wyższe spalanie paliwa, wzrost szkod komunikacyjnych)	62,22%	28
planowana wymiana taboru z EURL3 na EURL5	22,22%	10
nie odnotowuje żadnych zmian w kosztach	0%	0

Wypełnienia: 45

7. Czy planowany przez UE "pakiet drogowy" ma znaczenie dla Państwa działalności? *

czyli trzy nowe rozporządzenia - o dostępie do zawodu, o dostępie do rynku przewozowego oraz o dostępie do rynku przewozów autobusowych

Odpowiedź	%	Ilość
nie	48,88%	22
tak	26,88%	13
nie o tym nie wiem	22,22%	10

Wypełnienia: 45

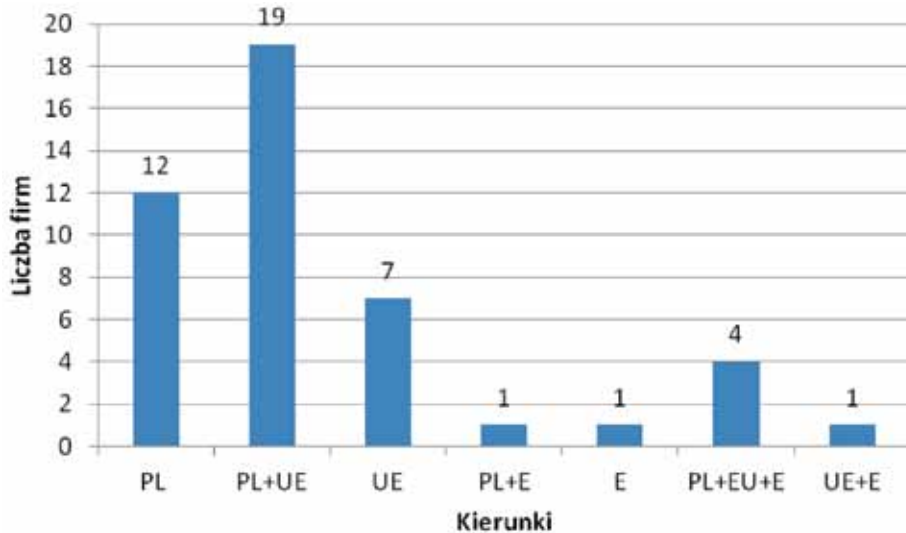
8. Czy zmiany w innych przepisach dot. kabotażu mają znaczenie dla Państwa firmy? *

w przewozach międzynarodowych przewoźnik może wykonywać w danym kraju trzy jazdy wewnętrzne w tygodniu. Jeśli zaś wyjeżdża do danego kraju "na posoli" może wykonać jedną jazdę w ciągu trzech dni

Odpowiedź	%	Ilość
nie	77,77%	35
tak	17,77%	8
nie o tym nie wiem	4,44%	2

Wypełnienia: 45

3. Grupa pytań dotycząca zmian wprowadzonych na rynek przewozów drogowych i nowych regulacji międzynarodowych wraz z odpowiedziami



4. Kierunki pojazdów w badanych firmach

10. Czy kierując swojego przewoźnika na Wschód? *

Odpowiedź	%	Ilość
nie, nie jesteśmy zainteresowani tym kierunkiem	71,11%	32
nie, nie mamy zasobów	17,77%	8
tak	13,33%	6
tak, zamierzamy kontynuować	4,44%	2
nie, ale zamierzamy uruchomić ten kierunek	0%	0
tak, ale zamierzamy zaniechać ze względu na komplikacje z pozwoleniami	0%	0

Wypełnienia: 45

5. Pytanie dotyczące kierunku przewozów

Pytanie jedenaste dotyczyło prognozowanego wyniku (rysunek 6).

Jeśli chodzi o prognozy przychodowe na koniec roku 2011, ankietowani w 40% przewidują brak zmian, dla jednej czwartej będzie to rok przychodu, a dla 35% – rok zmniejszenia się przychodu.

Dość pesymistycznie kształtowały się odpowiedzi na pytanie otwarte „Jakie widzi Pan/Pani szanse rozwoju branży z punktu widzenia osoby zarządzającej?”. Osoby zarządzające dużymi firmami, posiadające dużą liczbę taboru cechują się większym optymizmem i dużą wiarą w kompetencje zatrudnianych osób.

Jeśli chodzi o zagrożenia jakie przedsiębiorcy drogowi widzą dla swojej branży, to w ankiecie wymieniano głównie:

- rosnące ceny paliw, koszty związane z utrzymaniem pracowników, niskie stawki spedytorów
- dostęp do rynku transportowego tanich przewoźników z Europy Wschodniej i Południowej
- brak płynności finansowej kontrahentów, znaczne zwiększenie wymogów prowadzenia działalności.

Następna grupa pytań dotyczyła zarządzania taborem i zatrudnieniem (rysunek 7).

Większość ankietowanych nie planuje zmiany liczby taboru, jednak spora część (33%) deklaruje zamiar kupna, a jedna czwarta sprzedaży taboru.

Większość przedsiębiorców samodzielnie organizuje pracę swoich pojazdów, jedynie jedna czwarta współpracuje z innymi firmami. Ponad połowa przedsiębiorców obserwuje trudności ze znalezieniem osób na stanowisko kierowcy. Rysunek 8 obrazuje ilościową strukturę zatrudnienia w badanych firmach.

W prawie połowie badanych przedsiębiorstw właściciel firmy pełni jednocześnie funkcję kierowcy. Ponad połowa ankietowanych odnotowuje większe trudności ze znalezieniem pracowników na to stanowisko po wprowadzeniu zmian w ustawie.

Dwa ostatnie pytania dotyczyły stanowiska kierowcy (rysunek 9).

Ogólne wnioski z badania są dość pesymistyczne. Wśród ankietowanych przeważało rozgoryczenie i większość skarżyła się na postawę rządu, który według przedsiębiorców drogowych „utrudnia im życie”.

Dodatkowe komentarze, jakich udzieliłi ankietujący to na przykład:

- Wzrost kosztów związanych z uzyskaniem uprawnień zawodowych kierowcy znacznie ograniczył dostęp do zawodu młodym osobom;
- Wprowadzenie e-myta nie wpłynęło znacznie na wzrost kosztów, jednak należy podkreślić, że sieć płatnych dróg w Polsce nie jest zbyt rozwinięta. Powstanie nowych płatnych odcinków oraz obejmowanie już istniejących opłatami może spowodować gwałtowny wzrost kosztów;
- Brak jakiegokolwiek pomocy ze strony rządu, stowarzyszeń. Informacje, które przychodzą na skrzynkę pocztową dotyczą tylko kontroli;
- Obecne przepisy doprowadzają do upadku transportu w Polsce.

11. Przewidują Państwo, że rok 2011 będzie rokiem? *

Odpowiedź	%	Ilość
bez zmian	40%	18
spadku	36,55%	16
wzrostem	24,44%	11

Wypełnienia: 45

6. Pytanie dotyczące prognozowanego wyniku działalności na koniec 2011

14. Czy zamierzacie Państwo zakupić nowy tabor? *

Odpowiedź	%	Ilość
nie	66,67%	30
tak	33,33%	15

Wypełnienia: 45

15. Czy zamierzacie Państwo sprzedać tabor? *

Odpowiedź	%	Ilość
nie	75,56%	34
tak	24,44%	11

Wypełnienia: 45

16. Czy współpracują Państwo z innymi firmami transportowymi, oddając im swoje pojazdy? *

Odpowiedź	%	Ilość
nie, sam organizuję pracę swoich pojazdów	73,33%	33
tak, współpracuję z inną firmą transportową	26,67%	12

Wypełnienia: 45

17. Czy obserwują Państwo problemy ze znalezieniem osób na stanowisko kierowcy? *

Odpowiedź	%	Ilość
tak	55,56%	25
nie	44,44%	20

Wypełnienia: 45

7. Grupa pytań dotycząca zarządzania taborem i zatrudnieniem



8. Struktura ilościowa zatrudnienia kierowców w badanych firmach

19. Czy właściciel firmy jest kierowcą? *

Odpowiedź	%	Ilość
nie	57,78%	26
tak	42,22%	19

Wypełnienia: 45

20. Po zmianach w ustawodawstwie związane z dostępem do zawodu kierowcy (koszt uzyskania uprawnień) *

Odpowiedź	%	Ilość
odnotowuje większe trudności ze znalezieniem pracowników	53,33%	24
nie widzi różnicy	46,67%	21
lepiej jest znaleźć kierowców	0%	0

9. Grupa pytań dotycząca stanowiska kierowcy

Zakończenie

Transport drogowy jest bardzo ważną gałęzią transportu i ma ogromny wpływ na kształtowanie gospodarki regionu. W Polsce, większość towarów przewożona jest za pomocą tej gałęzi. Jej przewaga polega głównie na lepszej dostępności do infrastruktury w porównaniu z innymi gałęziami oraz możliwość dostaw „door to door” i „just in time”. Jej główne wady to kongestia, mniejsza, niż konkurencyjnych gałęzi, ładowność oraz wysoka energochłonność. W Polsce dodatkowo rozwojowi tej gałęzi sprzyja niekonkurencyjna oferta kolei. Kryzys gospodarczy nie był dla polskich przewoźników działającym na rynku międzynarodowym okresem zapaści, a przeciwnie. Pod względem przewozów Polska była liderem na rynku europejskim. Przedsiębiorców, mimo tego, nie cechuje optymizm.

Z przeprowadzonego badania wynika, że nastroje w branży są bardzo pesymistyczne, a wzrost może być zahamowany. Wiele przewoźników obawia się konieczności zamknięcia działalności głównie z powodu wzrostu kosztów. Najważniejszym czynnikiem wzrostu kosztów są rosnące ceny paliw, nowe stawki za dostęp do infrastruktury oraz perspektywa objęcia nimi coraz większej liczby dróg. Większość właścicieli firm nie planuje rozwijania działalności. Branżę nie czeka może regres, ale na pewno stagnacja.

Cel pracy został osiągnięty – zbadano opinię reprezentatywnej grupy polskich przewoźników międzynarodowych. Założona hipoteza zaś okazała się być poprawna, bowiem już w ciągu pierwszych miesięcy 2011 roku badani przewoźnicy odczuli negatywny wpływ zmian zachodzących na rynku oraz przewidują dalsze pogorszenie sytuacji. Optymizm cechuje jedynie duże firmy i tę część przedsiębiorców, którzy posiadają swoje bazy poza Polską i swoje pojazdy kierują wyłącznie poza granice kraju, omijając w ten sposób e-myto. Tych firm jednak jest niewiele. Dodatkowo, rosną w siłę przedsiębiorcy posiadający dużą liczbę pojazdów i ugruntowaną pozycję na rynku. Niekorzystne dla małych firm zmiany sprawiają, że wycofują się one z działalności, na czym korzystają firmy duże. Kolejne lata prawdopodobnie będą weryfikowały sytuację na rynku. Zmiany niekorzystne dla drobnych przedsiębiorców nie tylko wyeliminują ich z rynku, ale również zniechęcą nowych do podejmowania działalności. Średnie i duże firmy będą wzmacniały swoją pozycję. Szansą dla polskiej gospodarki jest pozycja lidera w międzynarodowych przewozach drogowych, którą należy wykorzystać. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Wrzesińska M.: Six years of road freight growth lost to the crisis, Oficjalna Witryna Eurostat, www.epp.eurostat.ec.europa.eu.
- [2] Rydzkowski W., Gus-Puszczewicz A.: Międzynarodowy transport drogowy po wejściu Polski do Unii Europejskiej, Przegląd Komunikacyjny, 2009, nr 5.