

Koszty jednostkowe – badania

jednego z istotnych czynników konkurencyjności ciężarowego transportu samochodowego

Jerzy Waśkiewicz

Rozwój i perspektywy transportu ciężarowego w Polsce. Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu taboru uniwersalnego powyżej 12,0 t dmc w badanych przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w okresie od I do III kwartału 2010 r. Koszty jednostkowe przebiegu w relacjach z rynkami innych krajów UE oraz w relacjach z rynkami wschodnimi. Jednostkowe koszty przebiegu w przewozach krajowych. Badania i porównanie średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w Polsce i w wybranych krajach europejskich. Wskaźniki koniunktury w transporcie samochodowym.



dr inż. Jerzy Waśkiewicz,
adiunkt
Zakład Badań Ekonomicznych, Instytut Transportu Samochodowego
jerzy.waskiewicz@its.waw.pl

Rynek transportu samochodowego w Polsce, zwłaszcza od przystąpienia w 2004 r. naszego kraju do UE, charakteryzuje wysoka dynamika przewozów ładunków. Szczególnie dynamiczny wzrost dotyczy liczby przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych, jak i liczby eksploatowanego w nich parku ciężarowego. Również w nadchodzących latach, w aspekcie prognozowanego wzrostu popytu na przewozy, rysują się perspektywy znacznego rozwoju zadań dla polskich przewoźników.

Jednocześnie prowadzone w Polsce badania koniunktury w transporcie wskazują na trwającą od szeregu lat dekonunkturę w ciężarowym transporcie samochodowym. Przy czym stan ten w branży odczuwają w większym stopniu małe przedsiębiorstwa niż duże. Dekonunkturze w transporcie samochodowym towarzyszy pogarszanie się sytuacji ekonomicznej, głównie małych przewoźników. Dominujące w Polsce niewielkie firmy przewozowe, ograniczone barierami kapitałowymi i organizacyjnymi, w wielu przypadkach nie są w stanie sprostać wyzwaniom konkurencji i oczekiwaniom usługobiorców.

Przedsiębiorstwa duże, zwłaszcza trudniące się międzynarodowym przewozem rzeczy, osiągające wysokie obroty finansowe i uzyskujące finansową stabilność, stać w większym stopniu na nowoczesny rozwój, w tym na zakup nowego taboru.

Wiele wskazuje na to, że na zliberalizo-

wanym rynku transportowym liczne małe przedsiębiorstwa transportu samochodowego, jeżeli nie znajdą odpowiednich dla nich niszy transportowych i jeżeli nie będą uczestniczyły w procesach konsolidacji, przegrają z dużymi, silnymi przedsiębiorstwami (zwłaszcza z kapitałem obcym) dysponującymi nowoczesnym i niezawodnym taborom ciężarowym, świadczącym usługi na rzecz wielkich operatorów logistycznych. Nasuwa się pytanie, jak z możliwości rozwoju w perspektywie nadchodzących lat, wobec spodziewanego wzrostu przewozów ładunków, skorzystają przedsiębiorstwa przewozowe, w tym przede wszystkim dominujące na rynku małe firmy transportowe?

Wydaje się, że bez zdecydowanych działań zarówno samych przewoźników, jak i administracji państwowej, wystąpi istotne zagrożenie liczby i zakresu działania polskich firm samochodowego transportu ciężarowego.

Zaostrzająca się konkurencja cenowa, wymaga od przewoźników wiedzy ułatwiającej podejmowanie nieraz strategicznych decyzji, w tym przede wszystkim znajomości kształtowania się kosztów rodzajowych przedsiębiorstw. Z jednej strony wiedza ta jest warunkiem przetrwania firm na rynku usług transportu drogowego, a z drugiej strony jest podstawą podejmowania racjonalnych działań ze strony rządu, w tym takich jego organów jak Ministerstwo Finansów, odpowiedzialne za politykę fiskalną.

U podstaw formułowanej w ubiegłych latach zasad polityki transportowej UE w zakresie przewozów samochodowych leży przekonanie o konieczności liberalizacji rynku, co oznacza faktycznie rezygnację z ochrony przez państwo tej gałęzi transportu przed konkurencją międzynarodową [7]. W praktyce jednak obserwuje się dbałość rządów różnych państw o interesy własnych firm transportowych. Także środowiska reprezentujące interes polskich przewoźników podnoszą coraz częściej kwestię ochrony in-

teresów polskich przewoźników wobec narastającej konkurencji ze strony obcych firm transportowych.

Stąd m.in. podejmowane przez Instytut Transportu Samochodowego próby prowadzenia systematycznych badań jednostkowych kosztów przebiegów parku ciężarowego i prowadzone od kilkunastu lat badania koniunktury w transporcie samochodowym oraz publikowanie ich wyników, mają m.in. za zadanie wsparcie polskich przedsiębiorstw w umacnianiu ich pozycji konkurencyjnej na rynku przewozowym.

Rozwój transportu ciężarowego w Polsce

W transporcie samochodowym obserwuje się dynamiczny wzrost liczby licencji na przewóz rzeczy wydanych przewoźnikom międzynarodowym, jak i krajowym. Wg Biura ds. Transportu Międzynarodowego GITD (d. BOTM), przewozy międzynarodowe w grudniu 2011 r. wykonywało 25,7 tys. firm, co było liczbą prawie 3 krotnie większą w porównaniu ze stanem z maja 2004 r. [1] (rys. 1).

Liczba udzielonych licencji na przewozy krajowe wyniosła w 2010 r. około 68 tys. (o połowę więcej w porównaniu z 2005 r.) (rys. 2). Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy międzynarodowe na początku roku 2011 wyniosła 136,7 tys., a w grudniu 2011 r. 147,3 tys. (przeszło 3 krotnie więcej w porównaniu z 2004 r.) [2] (rys. 3). Średnia liczba pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwie – 5,7 (w 2004 r. – 5 pojazdów).

Liczba wypisów z licencji firm wykonujących przewozy krajowe, w 2008 r. wyniosła około 173 tys. (więcej o przeszło 50 tys. w porównaniu z 2005 r.) [2]. Średnia liczba pojazdów ciężarowych w przedsiębiorstwie – 2,8.

Praca przewozowa ogółem wykonana w 2010 r. polskim ciężarowym transportem samochodowym o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) przekraczającej 3,5 t wyniosła 210,8 mld tkm [6] i była prawie 2 krotnie większa w porównaniu z 2005 r. (rys. 4).

Praca przewoźowa wykonana ciężarowym transportem międzynarodowym w roku 2010 wyniosła 124,7 mld tkm (2,5 razy większa w porównaniu z 2005 r.), a praca przewoźowa wykonana ciężarowym transportem w kraju w roku 2010 wyniosła 86,1 mld tkm (o 40 % większa w porównaniu z 2005 r.). Udział pracy przewoźowej transportu zarobkowego w pracy transportu ciężarowego ogółem wyniósł w 2010 r. około 85 %.

Znaczące są możliwości rozwoju popytu na ciężarowe przewozy samochodowe polskich przedsiębiorstw [3]. Przewidywana na 2025 r. praca przewoźowa wzrośnie o 1/3 i wyniesie około 277 - 299 mld tkm (rys. 5). Przewidywana średnia roczna dynamika pracy przewoźowej w latach 2011 - 2025 powinna wynieść około 2,3 - 2,8 %.

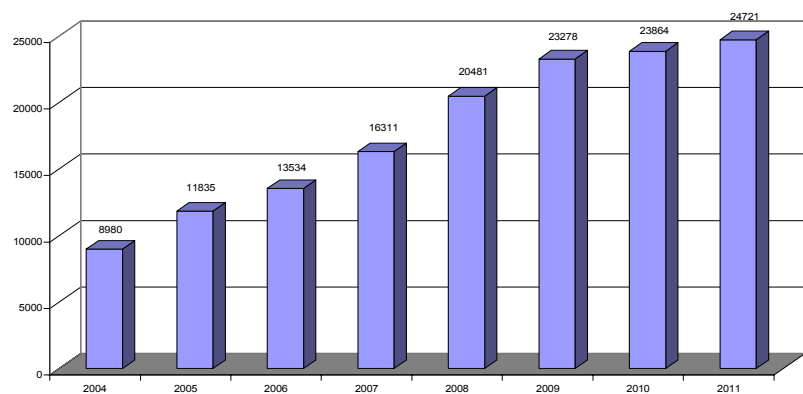
Cel, zakres i metoda badań jednostkowych kosztów przebiegu parku ciężarowego w Polsce

Rozpoznanie zmian średnich jednostkowych kosztów w transporcie samochodowym i ich struktury w Polsce może być m.in. wykorzystywane przez przedsiębiorstwa transportowe do oceny własnej pozycji na konkurencyjnym rynku oraz do porównań ze stosowanymi stawkami przewoźowymi. Znaczącość kształtowania się kosztów 1 wozokilometra przebiegu ma szczególne znaczenie w dobie znacznych zmian kosztów transportu wpływających na spadek, a nawet utratę rentowności przedsiębiorstw transportu samochodowego.

W Instytucie Transportu Samochodowego badane są średnie koszty jednostkowe zarówno w przewozach międzynarodowych, jak i w przewozach krajowych [9]. Zgodnie z metodyką stosowaną przez GUS, za przewozy międzynarodowe wykonane przez przewoźników zarejestrowanych w Polsce uważa się takie przewozy, w których wyładunek lub naładunek miał miejsce poza terytorium Polski, a odpowiednio naładunek lub wyładunek odbył się na terytorium Polski. Koszty w przewozach międzynarodowych rozpoznawane są w odniesieniu do relacji przewozów z rynkami innych krajów UE oraz osobno w odniesieniu do rynków wschodnich. Dane kosztowe z przedsiębiorstw pozyskuje się w rezultacie badań ankietowych, w tym udostępniając przewoźnikom ankiety w formie elektronicznej, na stronie internetowej ITS (www.its.waw.pl/kosztytransportu). Informacje ankietowe, także pozyskiwane za pośrednictwem Internetu, są anonimowe.

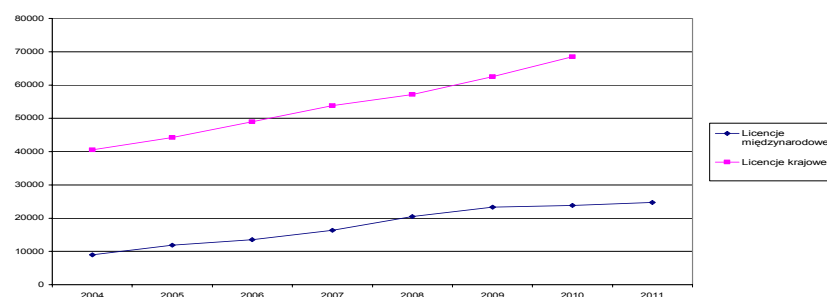
Zakres pytań ankietowych adresowanych do przedsiębiorstw w poszczególnych kwartałach roku obejmuje m.in.:

- rodzaj licencji, liczbę samochodów ciężarowych,
- liczbę zatrudnionych, w tym kierowców,
- lokalizację firmy (województwo),



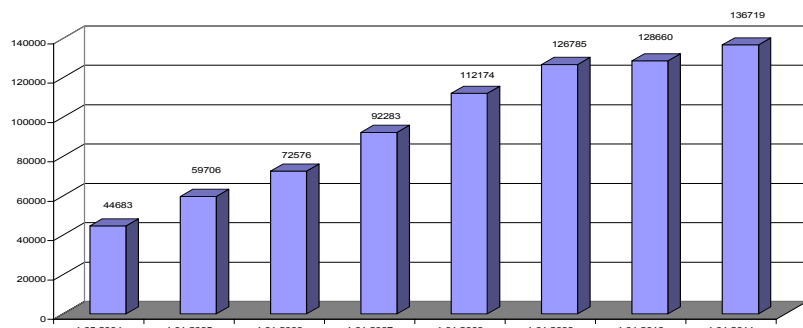
1. Liczba wydanych w Polsce licencji na wykonywanie międzynarodowych przewozów rzeczy (stan na dzień 1 stycznia 2004 - 2011)

Źródło: rysunek własny na podstawie danych w: Bentkowska - Senator K., Kordel Z. "Charakterystyka przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce w latach 2007 - 2010"; referat na EURO-TRANS 2011



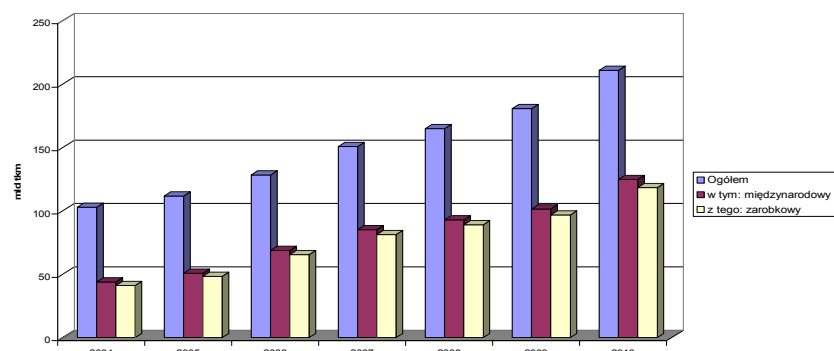
2. Liczby wydanych w Polsce licencji na wykonywanie przewozów rzeczy transportem samochodowym

Źródło: rysunek własny na podstawie danych w: Bentkowska - Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. "Transport Samochodowy Ładunków"; wyd. ITS, 2009 oraz danych Bd/STM (d. BOTM)



3. Liczby wypisów z licencji przedsiębiorstw międzynarodowych przewozów samochodowych rzeczy w latach 2004 - 2011

Źródło: rysunek własny na podstawie danych w: Bentkowska - Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. "Transport Samochodowy Ładunków"; wyd. ITS, 2009 oraz danych Bd/STM (d. BOTM)



4. Praca przewoźowa wykonana w latach 2004 - 2010 taborem ciężarowym powyżej 3,5 t dmc

Źródło: rysunek własny na podstawie: GUS, Transport - wyniki działalności (2004 - 2010)

- dominujący rodzaj nadwozi,
- dominujący rynek w przewozach międzynarodowych,
- przebieg roczny samochodów ciężarowych,
- koszty poniesione wg rodzajów.

Badane koszty wg ich rodzajów dotyczą:

- materiałów pędnych i eksploatacyjnych,
- usług remontowych i napraw,
- ogumienia, amortyzacji taboru,
- kredytu,
- leasingu,
- wynagrodzenia kierowców, w tym delegacji,
- ubezpieczenia społecznego kierowców obciążającego pracodawcę,
- ubezpieczenia środków transportu,
- podatku od środków transportu,
- opłat drogowych,
- ubezpieczenia związanego z działalnością transportową,
- pozostałych kosztów działalności transportowej przedsiębiorstwa.

Dane ankietowe, po sprawdzeniu ich kompletności i po ewentualnej weryfikacji, zostają wprowadzone do elektronicznej bazy danych o kosztach przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego. Na podstawie informacji z tej bazy, przy wykorzystaniu specjalnego programu komputerowego, dokonywane są obliczenia średnich kosztów

1 wozokilometra przebiegu ogółem oraz ich struktury rodzajowej wg zadanego zakresu podmiotowego zbiorowości i wybranego okresu czasu.

Prezentowane niżej wyniki badania średnich kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego dotyczą okresu od I do III kwartału 2010 r. włącznie i bazują na danych z przeszło 130 przedsiębiorstw dysponujących łącznie około trzema tysiącami samochodów ciężarowych.

Pomimo, że uzyskana w trakcie badań ankietowych wielkość próby badawczej nie uprawnia do naukowego wnioskowania reprezentacyjnego dla całości transportu ciężarowego w kraju, otrzymane wyniki charakteryzują w sposób ogólny tendencje kosztowe w sektorze.

Wyniki badań średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego publikowane są m.in. w kwartalniku ITS pt. „Transport Samochodowy”.

Charakterystyczne, wybrane cechy próby badawczej badań kosztowych

W zbadanej populacji przedsiębiorstw o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami krajów UE dysponujących tabor

o nadwoziach uniwersalnych powyżej 12,0 t dmc, średnio jedno przedsiębiorstwo dysponowało 28 samochodami.

Średni kwartalny przebieg samochodu ciężarowego zatrudnionego w przedmiotowych przewozach wyniósł około 30,6 tys. km. Średnio w badanym przedsiębiorstwie zatrudnionych było 43 pracowników, w tym 31 kierowców.

W zbadanej zbiorowości przedsiębiorstw o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi, średnio jedno przedsiębiorstwo dysponowało 17 samochodami o nadwoziach uniwersalnych powyżej 12,0 t dmc.

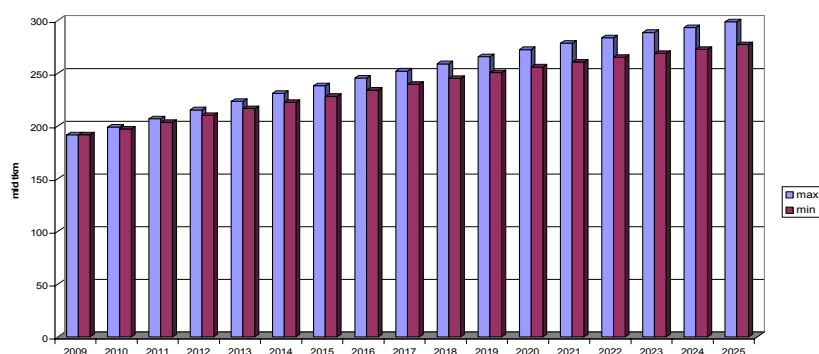
Średni kwartalny przebieg samochodu ciężarowego zatrudnionego w przewozach w relacjach z rynkami wschodnimi wyniósł około 27,2 tys. km. Średnia liczba zatrudnionych w badanym przedsiębiorstwie wynosiła 23 pracowników, w tym 18 kierowców.

Zbadana średnia liczba samochodów ciężarowych powyżej 12,0 t dmc o nadwoziach uniwersalnych w przedsiębiorstwie przewozów krajowych, za okres trzech pierwszych kwartałów 2010 r. wynosiła 22 pojazdy, a średni kwartalny przebieg jednego samochodu ciężarowego wyniósł około 31 tys. km. Średnio w jednym przedsiębiorstwie zatrudnionych było 38 pracowników, w tym 26 kierowców.

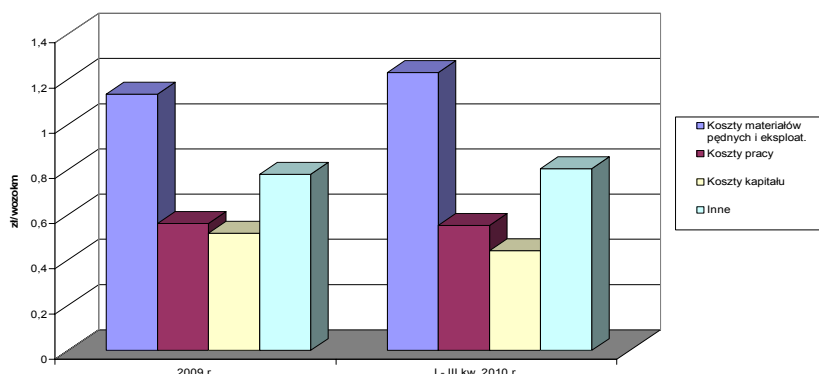
Główne czynniki zmian średnich kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych w latach 2009 – 2010

W okresie trzech pierwszych kwartałów 2010 r., w porównaniu z 2009 r., nastąpił nieznaczny wzrost kosztów jednostkowych przebiegu. Wyższe koszty wynikały przede wszystkim ze wzrostu cen paliw oraz ze wzrostu kosztów wynagrodzeń kierowców (powodowanych narastającym deficytem tej kategorii pracowników) i ich pochodnych (tab. 1, rys. 6). Przy czym w wielu badanych przedsiębiorstwach średnie koszty jednostkowe pozostały na poziomie z 2009 roku, a w niektórych nastąpiła nawet niewielka obniżka tych kosztów. Pewne oszczędności w zakresie kosztowym były podejmowane przez niektórych przewoźników wobec pojawiających się przesłanek pogarszającej się od 2008 r. rentowności samochodowych przewozów ładunków. Przedsiębiorstwa podejmowały działania racjonalizujące, polegające na zmianie strategii działania, a także restrukturyzacji pracy spedycyjno – transportowej.

Obniżeniu uległy średnie koszty kapitału (koszty amortyzacji lub utraty wartości rynkowej pojazdu, koszty kredytu oraz koszty leasingu), czego jedną z przyczyn było zaniechanie przez niektóre przedsiębiorstwa prowadzenia przyspieszonej amortyzacji taboru w związku z odczuwanym spadkiem koniunktury na rynkach przewozowych.



5. Prognoza pracy przewozowej polskiego ciężarowego transportu samochodowego do roku 2025
Źródło: rysunek własny na podstawie: Burniewicz J. „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”; Załącznik do Strategii Rozwoju Transportu; Ministerstwo Infrastruktury; styczeń 2011 r.



6. Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w 2009 r. i w kw. I - III 2010 r. wg grup rodzajów kosztów na przykładzie badanych przedsiębiorstw transportu międzynarodowego, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami innych krajów UE
Źródło: rysunek własny na podstawie obliczeń z bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu Samochodowego

Pewien wzrost udziału w 2010 r. innych kosztów - koszty usług remontowych i napraw, ogumienia, ubezpieczenia środków transportu (AC, OC), podatku od środków transportu, opłat drogowych, ryzyka transportowego, a także pozostałe koszty działalności transportowej przedsiębiorstw - w strukturze kosztu 1 wozokilometra przebiegu, pomimo podejmowanych oszczędności, np. w zakresie kosztów administracji, wynika przede wszystkim ze wzrostu opłat drogowych w krajach UE.

Średnie koszty jednostkowe i ich struktura rodzajowa w przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami krajów UE

Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w badanej grupie przedsiębiorstw realizujących przewozy międzynarodowe, o dominującym udziale przewozów taboru uniwersalnym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12,0 t w relacjach z rynkami krajów UE, w okresie od I do III kwartału 2010 r. wyniosły 3,03 zł/wozom.

Najmniejsze średnie koszty jednostkowe wystąpiły w grupie przedsiębiorstw mikro, liczących do 5 samochodów ciężarowych (2,93 zł/wozom) (rys. 7).

W przedsiębiorstwach tych stwierdzono mniejszy (w porównaniu z przedsiębiorstwami innych wielkości) udział pozostałych kosztów działalności transportowej. Koszty „pozostałe” dotyczą przede wszystkim kosztów kierownictwa, kosztów pracowników zatrudnionych w spedycji, zaplecza technicznego, kosztów podatków od nieruchomości itp.

W strukturze rodzajowej średnich kosztów jednego wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach międzynarodowych przewozów rzeczy, dominowały koszty paliw. Koszty te stanowiły około 41 % średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu (rys. 8).

Średnie jednostkowe koszty wynagrodzeń kierowców (łącznie z kosztami delegacji) w badanych przedsiębiorstwach stanowiły 16,1%. Koszty amortyzacji (lub utraty wartości rynkowej taboru) w strukturze średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu ogółem stanowiły, w badanej zbiorowości przedsiębiorstw, średnio 5,8%, a średnie koszty leasingu 6,5%. Średnie jednostkowe koszty kredytu na zakup taboru wynosiły 2,3% kosztów.

W badanych przedsiębiorstwach stwierdzono stosunkowo wysokie średnie jednostkowe koszty opłat drogowych. W okresie trzech pierwszych miesięcy 2010 r. stanowiły one prawie 11% średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu.

Około 6% kosztów 1 wozokilometra przebiegu stanowiły pozostałe koszty działalności transportowej przedsiębiorstw.

Średnie koszty jednostkowe przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi

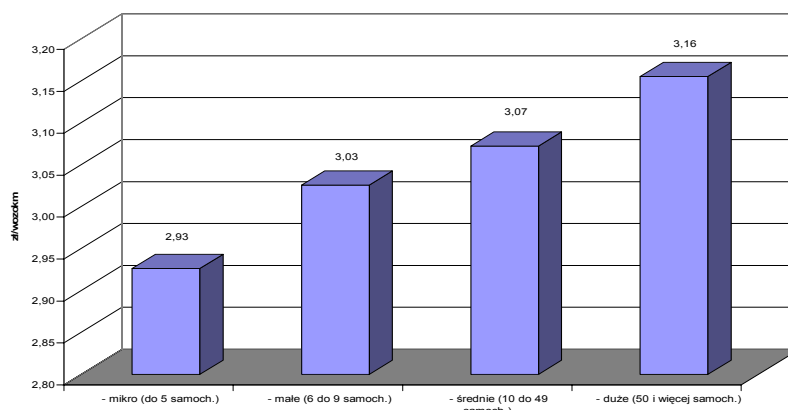
Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w badanej grupie przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych, o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami wschodnimi, taboru uniwersalnym o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 12,0 t, w okresie od I do III kwartału 2010 r. wyniosły 2,67 zł/wozom i były wyższe o około 1% od analogicznych kosztów w 2009 r.

W strukturze średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu dominowały koszty materiałów pędnych i eksploatacyjnych stanowią średnio około 37,6% ich ogólnej wartości.

Tab. 1: Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w 2009 r. i od I do III kw. 2010 r. na przykładzie przedsiębiorstw przewozów międzynarodowych o dominującym udziale przewozów w relacjach z rynkami krajów UE (tabor pow. 12,0 t dmc)

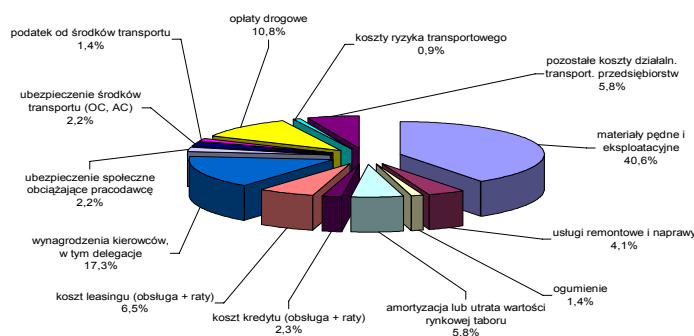
Wyszczególnienie	2009 r.		I - III kw. 2010 r.	
	zł/wozokm	%	zł/wozokm	%
Koszty mat. pęd. i eksploat. (paliw)	1,134	37,9	1,229	40,6
Koszty pracy	0,561	18,8	0,553	18,3
Koszty kapitału	0,519	17,4	0,441	14,6
Inne	0,779	26,1	0,804	26,5
Razem	2,99	100	3,03	100

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



7. Średni koszt 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach posiadających licencję na wykonywanie przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny pow. 12,0 t dmc; rynki krajów UE; I - III kw. 2010 r.)

Źródło: rysunek własny na podstawie obliczeń z bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego



8. Struktura rodzajowa średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny pow. 12,0 t dmc; rynki krajów UE; I - III kw. 2010 r.)

Źródło: rysunek własny na podstawie obliczeń z bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego

w porównaniu z rokiem 2009, nastąpił niewielki spadek pozostałych średnich jednostkowych kosztów działalności transportowej przedsiębiorstw. Było to w przypadku wielu badanych firm, efektem działań polegających m.in. na ograniczaniu kosztów pośrednich.

Porównanie średnich kosztów jednostkowych w przewozach międzynarodowych realizowanych przez badane przedsiębiorstwa na rynkach UE i na rynkach wschodnich

Obliczone na podstawie przeprowadzonych badań średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w przewozach międzynarodowych realizowanych przez polskie firmy na rynkach UE, w okresie od I do III kwartału 2010 r. łącznie, wynoszące 3,03 zł/wozokilometr, były wyższe od kosztów przewozów na rynkach wschodnich, które wyniosły 2,67 zł/wozokilometr (rys. 10).

O niższych średnich kosztach jednostkowych przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego obsługujących rynki wschodnie decydowały przede wszystkim

niższe koszty paliwa, w które zaopatrywali się przewoźnicy poza wschodnią granicą Polski. Na niższe średnie koszty jednostkowe przebiegu samochodów ciężarowych badanych przedsiębiorstw obsługujących rynki wschodnie, oprócz niższych kosztów paliwa, miały też wpływ, wykazywane w ankietach, niższe koszty związane z korzystaniem z infrastruktury drogowej.

Średnie koszty jednostkowe przebiegu parku ciężarowego w przewozach krajowych

Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu taboru pow. 12,0 t dmc w grupie badanych przedsiębiorstw wykonujących przewozy krajowe, wyniosły 2,62 zł/wozokilometr przebiegu. Były to koszty niepełne o 3% wyższe niż skalkulowane na podstawie badań w 2009 r.

W zbadanej grupie przedsiębiorstw, w strukturze rodzajowej średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w trzech pierwszych kwartałach 2010 r. dominowały koszty paliwa (około 45%), a następnie koszty wyna-

godzeń kierowców, w tym delegacji (około 18%) (rys. 11).

Porównanie średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu taboru ciężarowego w przedsiębiorstwach o różnej dominacji rynków przewozowych

Porównanie średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu za okres trzech pierwszych kwartałów 2010 r. w badanych przedsiębiorstwach wg dominujących rynków przewozów wskazuje na najwyższe średnie koszty w relacjach z rynkami innych krajów UE (tab. 2).

Koszty te stanowiły około 113% średnich kosztów przedsiębiorstw operujących przeważnie na rynkach wschodnich i niepełna 116% średnich kosztów zbadanych przedsiębiorstw przewozów krajowych. Wpływ na ten stan miały przede wszystkim wyższe jednostkowe koszty paliwa oraz inne koszty, do których zaliczono koszty usług remontowych i napraw, ogumienia, ubezpieczenia środków transportu (AC, OC), podatku od środków transportu, opłat drogowych, ryzyka transportowego, a także pozostałe koszty działalności transportowej przedsiębiorstw.

Najniższe koszty jednostkowe kapitału stwierdzono w przedsiębiorstwach przewozów krajowych, co świadczy o eksploataowaniu przez te firmy taboru w większej części zamortyzowanego, w porównaniu z taboru eksploatowanym w przedsiębiorstwach przewozów międzynarodowych.

Badania średnich jednostkowych kosztów przebiegu w wybranych krajach UE

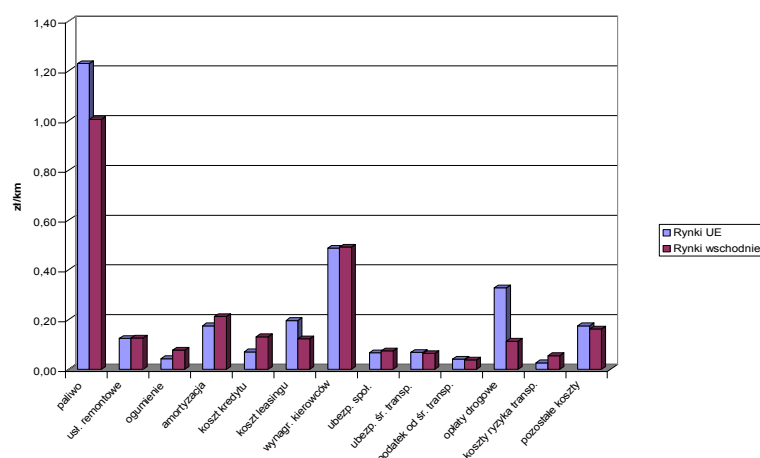
Prawo wspólnotowe przykładą dużą wagę do rozwoju kompletnych oraz wiarygodnych źródeł informacji statystycznej przedsiębiorstw, w tym informacji dotyczącej czynników konkurencyjności rynkowej przedsiębiorstw, jaką stanowią m.in. koszty działalności [8]. W krajach tzw. "starej Unii" monitoring jednostkowych kosztów przewozów ładunków ciężarowym transportem samochodowym jest prowadzony od wielu lat. Wyniki przedmiotowego monitoringu wyrażone poprzez publikowane tzw. indeksów kosztów, stanowią praktycznie przesłanki kształtowania stawek przewozowych na rynku transportowym.

Przykładowo instytucjami prowadzącymi monitorowanie kosztów jednostkowych przewozów taboru ciężarowym wg różnych grup masy całkowitej pojazdów jest NEA, NCR, USL.

NEA Transport research and training, Rijswijk, The Netherlands jest firmą prywatną w Holandii zajmująca się od 1977 r. działalnością konsultingową, doradczą i szkoleniową w zakresie transportu oraz badaniem średnich kosztów transportu samochodowego

9. Struktura rodzajowa średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach posiadających licencje na wykonywanie przewozów międzynarodowych (tabor uniwersalny pow. 12,0 t dmc; rynki wschodnie; I - III kw. 2010 r.)

Źródło: rysunek własny na podstawie obliczeń z bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego



10. Kształtowanie się średnich wielkości wybranych rodzajów kosztów jednostkowych przewozów w przedsiębiorstwach o dominujących udziałach rynków UE i w przedsiębiorstwach o przewadze przewozów na rynkach wschodnich

Źródło: rysunek własny na podstawie obliczeń z bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego

w 10 krajach UE i publikacją ich wyników. NCR (Comite National Router) bada koszty jednostkowe w transporcie samochodowym od 1948 r. we Francji i jest finansowany ze środków rządowych. USL (Unternehmensberatung Spedition und Logistik GmbH) jest firmą prywatną zajmującą się od 1967 r. m.in. monitorowaniem średnich kosztów jednostkowych transportu samochodowego na terenie Niemiec.

NEA do pozyskiwania danych dotyczących kosztów jednostkowych w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego wykorzystuje internet. Badania przeprowadzane są dwa razy w roku. Pytania kierowane są do około 1 tys. przedsiębiorstw w różnych krajach europejskich (Austria, Francja, Hiszpania, Wielka Brytania, Dania, Holandia, Belgia, Włochy, Szwecja i Niemcy). Przeważnie są to stali respondenci.

Dane z badań są przetwarzane przy wykorzystaniu specjalnie opracowanego programu komputerowego, a informacje wynikowe zostają przekazywane współpracującym firmom przewozowym. Informacje te są wykorzystywane przez firmy do oceny własnych kosztów jednostkowych w porównaniu z obliczonymi kosztami średnimi. Dane te dotyczą wyspecyfikowanych zakresów np. średniego kosztu 1 wozokilometra przebiegu, średniego kosztu napraw, średniego kosztu wynagrodzeń kierowców.

NEA opracowuje także krótkookresowe prognozy średnich jednostkowych kosztów w transporcie samochodowym. Prognozy te są analizowane przez przewoźników i mają wpływ na kształtowanie się cen za usługi przewozowe.

Przykładowe wyniki badania średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu samochodów ciężarowych pow. 12,0 t dmc w 2007 r., wykonujących przewozy na dalekie odległości, zbadanych przez NEA w wybranych krajach oraz wyniki badania średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu parku ciężarowego powyżej 12,0 t dmc w Polsce (zbadanego w ITS) przedstawiono na rysunku 12.

Zestawienie wyraźnie obrazuje przewagę konkurencyjną (w zakresie średnich kosztów jednostkowych przebiegu) polskich przewoźników w porównaniu np. z firmami przewozowymi z Niemiec czy Holandii. Jednym z czynników wpływających na tę przewagę było niższe wynagrodzenie polskich kierowców w porównaniu z wynagrodzeniem kierowców niektórych krajów UE.

Przykładową dynamikę zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego średnio w 10 krajach UE przedstawiono na rysunku 13, a średnią dynamikę zmian średniego wynagrodzenia kierowców w tych krajach zobrazowano na rysunku 14 [4].

Porównanie dynamiki średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w 10 krajach UE i dynamiki wynagrodzeń kierowców wskazuje, że jednym z czynników wzrostu średnich jednostkowych kosztów przebiegu był wzrost wynagrodzeń kierowców.

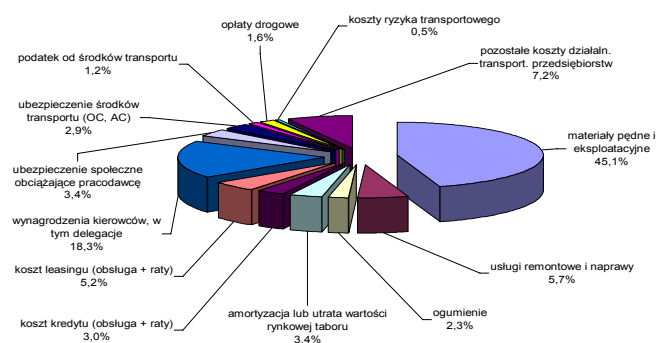
Publikacje francuskiego Comite National Router dotyczą dynamiki kosztów jednostkowych przebiegu samochodów ciężarowych m.in. wg grup masy całkowitej. Wskaźniki zmian kosztów jednostkowych ogłaszane są w cyklach miesięcznych [11]. Dane CNR są wykorzystywane przez firmy do porównań własnych średnich kosztów 1 km przebiegu ze średnimi wynikami skalkulowanymi na podstawie danych innych konkurencyjnych przedsiębiorstw (tab. 3).

CNR publikuje także dane odnośnie

kształtowania się struktury rodzajowej kosztów 1 wozokilometra przebiegu parku ciężarowego w poszczególnych latach (tab. 4). W porównaniu ze strukturą średnich kosztów jednostkowych przebiegu polskich przedsiębiorstw, w przypadku przedsiębiorstw francuskich zwraca uwagę niższy udział w średnich kosztach ogółem kosztów paliwa oraz wyższy udział kosztów wynagrodzeń kierowców.

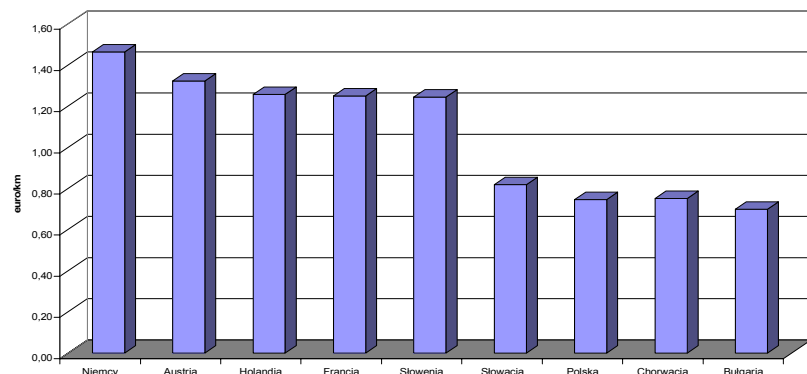
Koniunktura na rynku przewozów ciężarowych w ocenie polskich i niemieckich przewoźników

Badaniem koniunktury przewozów samochodowych Instytut Transportu Samochodowego zajmuje się systematycznie od kilkun-



11. Struktura rodzajowa średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w badanych przedsiębiorstwach przewozów krajowych (tabor uniwersalny pow. 12,0 t dmc; I - III kw. 2010 r.)

Źródło: rysunek własny na podstawie obliczeń z bazy danych ITS o kosztach w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego



12. Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu samochodu ciężarowego w wybranych krajach w 2007 r. Źródło: rysunek własny na podstawie danych z badań NEA i badań ITS

Tab.2: Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w trzech pierwszych kwartałach 2010 r. i ich struktura wg grup rodzajów kosztów w badanych przedsiębiorstwach transportu ciężarowego wg wybranych relacji przewozów (tabor pow. 12,0 t dmc)

Wyszczególnienie	Dominujące przewozy:					
	w relacjach z rynkami innych krajów UE		w relacjach z rynkami wschodnimi		w relacjach krajowych	
	zł/wozokm	%	zł/wozokm	%	zł/wozokm	%
Koszty paliwa	1,23	40,6	1,00	37,6	1,18	45,1
Koszty pracy	0,55	18,3	0,57	21,2	0,57	21,8
Koszty kapitału	0,44	14,6	0,47	17,5	0,30	11,6
Inne	0,80	26,5	0,63	23,7	0,56	21,5
Razem	3,03	100	2,67	100	2,62	100

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

stu lat. Badania prowadzone są w odniesieniu do rynku przewozów krajowych i do rynku przewozów międzynarodowych. Wyniki badań publikowane są co kwartał przez ITS [5].

Wielkością służącą do syntetycznej oceny koniunktury w transporcie samochodowym jest wskaźnik koniunktury, wyrażający istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, tj. przewozów (rys. 15).

Podstawę obliczeń wskaźnika koniunktury w transporcie samochodowym stano-

wi saldo ocen uzyskanych z badanych firm transportowych dotyczących stwierdzenia stanu istniejącego i przewidywania na okres następnego kwartału: wzrostu, braku zmian, bądź zmniejszenia przewozów. Praktyczne wykorzystanie wyników badań koniunktury w transporcie może ułatwić podejmowanie przewoźnikom decyzji o charakterze strategicznym dla firmy na najbliższy okres, dotyczących np. inwestycji taborowych.

Przykładowo badania koniunktury przez ITS wskazywały jej spadek począwszy od

połowy roku 2007. Spadek koniunktury w transporcie wynikał z sytuacji kryzysowej w światowej gospodarce, a badania ITS odzwierciedlały ten stan poprzez pryzmat spadku popytu na przewozy samochodowe. Kolejne publikacje w przedmiotowym zakresie w 2008 r. potwierdzały prognozowany na okresy kwartalne spadek koniunktury w transporcie samochodowym.

Stan ten trwał do przełomu lat 2008 - 2009, kiedy odnotowano pewne tendencje wzrostu. Porównując znaną przewoźnikom sytuację z lat 2007 i 2008 wzmożonego popytu na tabor ciężarowy w skali niespotykanej w Polsce w minionych latach, ze spadkiem koniunktury w przewozach samochodowych, zastanawia fakt niekorzystania przez polskich przewoźników z takich wskazówek, jakie zawarte są w publikacjach na temat koniunktury w transporcie.

Należy w tym miejscu dodać, że podobne jak ITS w Polsce, wyniki kwartalnych badań dotyczących koniunktury w transporcie samochodowym w Niemczech publikuje na swoich stronach internetowych Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. [10] (rys. 16).

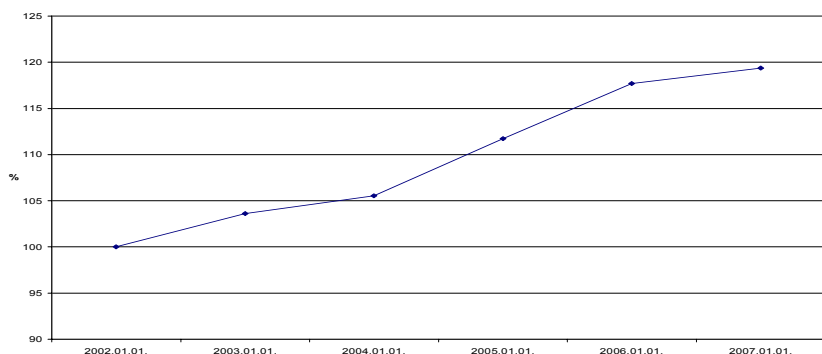
Porównanie wyników badania koniunktury w transporcie ciężarowym przez ITS (rys. 15) oraz przez BGL (rys. 16) wskazuje na duże podobieństwo kształtowania się wskaźników w obydwu krajach, co świadczyć może przede wszystkim o podobnych zjawiskach koniunktury gospodarczej oddziałującej na transport w minionych okresach w Polsce, jak i w Niemczech.

Podsumowanie

Wysoka podaż usług transportu samochodowego w Polsce, będąca wynikiem rozwoju sektora w minionych latach, a zwłaszcza wysokiej dynamiki inwestycji taborowych w 2007 r., przy niższej dynamice wzrostu zapotrzebowania na przewozy, stanowi jedną z przyczyn ostrej konkurencji na rynku przewozów samochodowych.

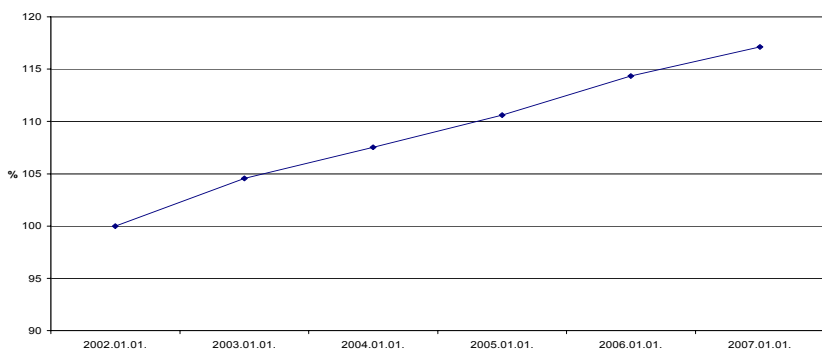
Stąd badania rynkowe prowadzone w Instytucie Transportu Samochodowego, w tym badania kształtowania się średnich jednostkowych kosztów w przedsiębiorstwach transportu samochodowego oraz badania koniunktury w transporcie samochodowym, nabierają szczególnego znaczenia zarówno dla środowisk reprezentujących interesy przewoźników, jak i dla organów odpowiedzialnych za kształtowanie polityki transportowej.

Wyniki badań kosztowych adresowane są zarówno do przewoźników, jak i firm korzystających z usług przewozowych. Przewoźnicy mogą wykorzystywać rezultaty badań kosztowych do porównawczych analiz i oceny pozycji rynkowej własnego przedsiębiorstwa na tle konkurencji. W dobie znacznego wzro-



13. Dynamika zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego średnio w 10 krajach UE (NL, A, B, D, DK, E, F, GB, I, S) w okresie 2002 - 2007

Źródło: "Cost comparison and cost developments in the European road haulage sector" (Reference date 1-1-2007) NEA Transport research and training; Rijswijk, The Netherlands, June 2007.



14. Dynamika zmian średnich kosztów pracy w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego średnio w 10 krajach UE (NL, A, B, D, DK, E, F, GB, I, S) w latach 2002 - 2007

Źródło: "Cost comparison and cost developments in the European road haulage sector" (Reference date 1-1-2007) NEA Transport research and training; Rijswijk, The Netherlands, June 2007

Tab. 3: Przykładowe zestawienie publikowanych przez CNR indeksów kosztowych zmian średnich kosztów 1 wozokilometra przebiegu taboru ciężarowego o masie 40 ton wykorzystywanego w przewozach na dalekie odległości

Źródło: www.cnr.fr

	Jan	Fev	March	April	May	June	July	August	Sept	Oct	Nov	Dec
2000	96.35	96.87	97.03	96.77	97.20	97.68	99.51	100.50	102.66	102.42	102.12	100.00
2001	99.22	99.87	99.56	100.66	100.87	101.01	100.27	100.01	100.32	99.81	98.95	98.86
2002	99.74	100.31	101.36	101.58	101.67	101.19	102.94	103.47	104.02	104.12	103.57	104.48
2003	104.91	106.20	107.10	104.56	103.36	103.37	103.27	103.79	103.52	104.40	104.48	104.46
2004	106.00	104.88	105.89	106.29	107.05	106.44	108.16	108.99	109.53	111.08	110.63	109.93
2005	110.73	111.62	113.60	112.69	111.90	113.84	115.40	116.68	117.08	117.32	115.27	114.79
2006	116.17	116.36	117.05	118.46	118.03	117.84	118.22	118.54	116.15	115.82	115.57	115.50
2007	114.88	115.86	117.49	119.19	119.32	119.86	119.82	119.66	120.60	121.62	124.66	124.03
2008	124.80	126.26	127.86	129.63	134.47	137.49	136.39	133.33	132.03	128.36	125.26	120.98
2009	122.11	121.38	121.18	121.53	121.78	123.43	122.37	123.58	122.65	123.60	123.78	123.80
2010	124.66	126.81	128.26	129.42	129.41	129.51	128.52	128.69	128.83	130.71	130.21	131.67
2011	132.67	134.32	135.79	136.80	135.21	135.15	136.16	135.26	136.05	136.73	137.83	

Tab. 4: Przykładowe zestawienie publikowanych przez CNR zmiany struktury rodzajowej grup średnich kosztów 1 wozokm przebiegu parku ciężarowego o masie 40 ton w okresie 2008 - 2011
Źródło: www.cnr.fr

Index Components	2008	2009	2010	2011
Professional diesel	27.6 %	22.4 %	23.0 %	26.3 %
Maintenance	8.2 %	8.4 %	8.6 %	8.2 %
40-T infrastructures	5.5 %	6.1 %	6.1 %	5.8 %
40-T equipment	11.7 %	13.2 %	12.8 %	11.7 %
Long haul driver	27.6 %	29.4 %	28.8 %	28.5 %
Long haul travel expenses	6.3 %	6.4 %	6.5 %	6.3 %
Long haul structural charges	13.1 %	14.1 %	14.2 %	13.2 %

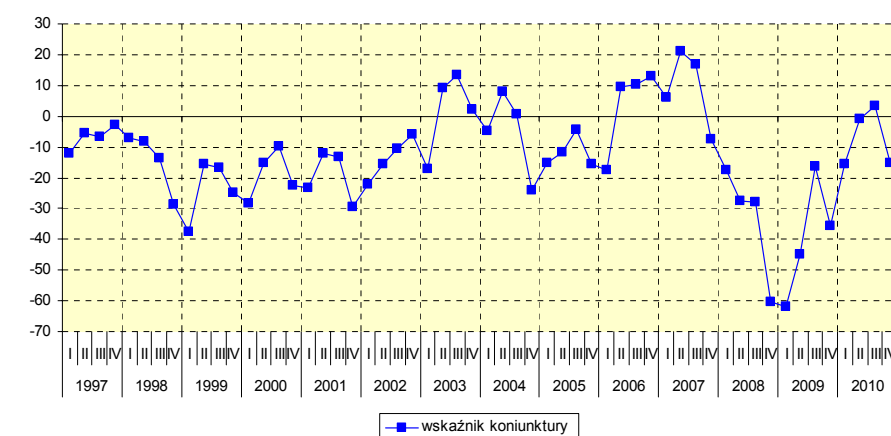
stu cen oleju napędowego, podwyżek opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej oraz wysokiej konkurencji rynkowej i przypadków zaniżania stawek przewozowych (dumpingu), zainteresowanie wynikami prowadzonych przez Instytut badań kosztowych wykazuje Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) i różnego rodzaju organizacje i stowarzyszenia transportowe, takie jak np. Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego (OZPTD).

Rezultaty badań kosztowych w transporcie ciężarowym powinny być także wykorzystywane przez organa administracji publicznej celem podejmowania stosownych działań wzmacniających pozycję konkurencyjną polskich przewoźników.

Wyniki badania koniunktury w transporcie samochodowym powinny być m.in. pomocne przewoźnikom w podejmowaniu strategicznych decyzji dotyczących rozwoju ich firm. ◀

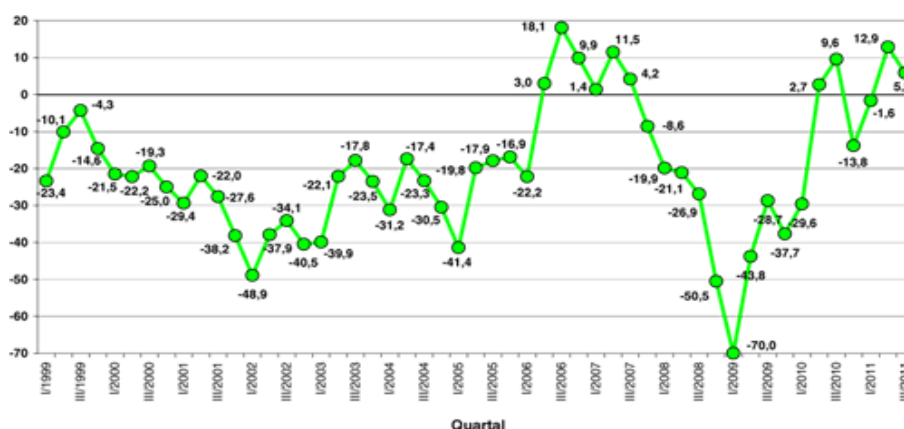
Materiały źródłowe

- [1] Bentkowska – Senator K., Kordel Z. "Charakterystyka przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce w latach 2007 - 2010"; referat na EURO-TRANS 2011
- [2] Bentkowska – Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J. "Transport Samochodowy Ładunków"; wyd. ITS, 2009, s. 47, 95
- [3] Burniewicz J. „Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030”; Załącznik do Strategii Rozwoju Transportu; Ministerstwo Infrastruktury; styczeń 2011 r.
- [4] "Cost comparison and cost developments in the European road haulage sector" (Reference date 1-1-2007) NEA Transport research and training; Rijswijk, The Netherlands, June 2007.
- [5] Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I. biuletyn „Koniunktura w transporcie” I kwartał 2011 r.; nr 1/57; Warszawa 2011 r.
- [6] GUS Transport – wynik działalności w 2010 r., s. 146
- [7] Kaczor G. „Transport drogowy ładunków”; Przegląd Komunikacyjny nr 12/2005; s.34
- [8] Rozporządzenie Rady (WE, EURATOM) nr 58/97 z dnia 20 grudnia 1996 r. w sprawie statystyk strukturalnych dotyczących przedsiębiorstw (Dz. U. L 14 z 17.1.1997)
- [9] Waśkiewicz J., Bentkowska – Senator K. „Metodyka monitorowania średnich jednostkowych kosztów w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w aspekcie specyfiki przewozów”; praca ITS nr 6003/ZBE; Warszawa, grudzień 2010 r.
- [10] www.bgl-ev.de
- [11] www.cnr.fr



15. Przykładowe zestawienie kształtowania się ogólnego wskaźnika koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym w Polsce w latach 2007 - 2010

Źródło: Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I. biuletyn „Koniunktura w transporcie” I kwartał 2011 r.; nr 1/57; Warszawa 2011 r.



16. Przykładowe zestawienie publikowanego przez BGL kształtowania się wskaźnika koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym w Niemczech w latach 2007 - 2010

Źródło: www.bgl-ev.de