

Analiza funkcjonowania szczecińskich przedsiębiorstw transportu drogowego na rynku przewozu towarów

Tomasz Stoeck, Wawrzyniec Gołębiowski

W artykule omówiono wyniki ankietyzacji, której celem było wyodrębnienie zasadniczych barier w działalności i rozwoju branży transportowej. Badania przeprowadzono na przełomie 2013/14 roku wśród właścicieli i pracowników firm z siedzibą w Szczecinie, świadczących usługi przewozowe o różnej specjalizacji oraz zasięgu działania. W analizie przedstawiono propozycje ograniczenia wskazanych problemów, uwzględniając najczęstsze postulaty wysuwane przez grupę docelową. W tym względzie wnioski i spostrzeżenia mają charakter bardziej ogólny, gdyż formułowano je w odniesieniu do wyników uzyskanych przez inne ośrodki badawcze.



dr inż.
Tomasz Stoeck
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki
Katedra Eksploatacji Pojazdów Samochodowych
tstoeck@wp.pl



mgr inż.
Wawrzyniec Gołębiowski
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Wydział Inżynierii Mechanicznej i Mechatroniki
Katedra Eksploatacji Pojazdów Samochodowych
wawrzyniec.golebiowski@wp.pl

Wprowadzenie

Od transformacji ustrojowej z początku lat 90-tych ubiegłego wieku struktura gospodarcza Szczecina koncentruje się na rosnącym znaczeniu usług, zwłaszcza w sektorze transportowym, budowlanym, energetycznym i turystycznym. Wobec likwidacji większości państwowych przedsiębiorstw przemysłowych, niejednokrotnie wiodących i decydujących o specjalizacji oraz konkurencyjności całego regionu, coraz większego znaczenia nabiera działalność podmiotów prywatnych. W zmienionej i osłabionej formie, jednak wciąż nadającej miastu charakter metropolitalny, przetrwała obsługa portowa. Potencjał przeładunkowy i transportowy, chociaż nie w pełni wykorzystany, stanowi podstawę działalności wielu lokalnych firm. W obrotach w dalszym ciągu przeważają towary masowe, drobnicowe i paliwa z grupy ropopochodnych [4, 9]. Ponadto w 2012 roku oddano do użytku bazę kontenerową oraz najnowocześniejszy w Europie

terminal do przeładunku kwasu siarkowego.

W aspekcie drogowego ruchu tranzytowego położenie miasta przedstawia się niezwykle interesująco, chociaż istniejące paneuropejskie korytarze transportowe przebiegają przez Poznań i Wrocław. Warto jednak zwrócić uwagę na bezpośrednie połączenie z systemem autostradowym Niemiec (odcinek A6), a tym samym całej Europy Zachodniej. Przewoźnicy z powodzeniem wykorzystują najkrótszą trasę promową, dającą możliwość obsługi krajów skandynawskich (Świnoujście-Ystad). Już w 2005 roku ukończona została autostrada A20 (niem. *Bundesautobahn 20*), dzięki której Szczecin znalazł się na szlaku tras komunikacyjnych Hamburg-Lubeka-Kaliningrad. Obecnie największe korzyści dla regionu powinna przynieść finalizacja pozostałych odcinków drogi ekspresowej S3 ze Świnoujścia do Lubawki oraz dokończenie realizacji inwestycji Śródkowoeuropejskiego Korytarza Transportowego CETC (ang. *Central Europe Transport Corridor*) [2].

Transport samochodowy realizuje większość przewozów mierzonych masą towarów, jak też zrealizowaną pracą przewozową [5]. Tendencję tą spowolnił, ale nie zatrzymał kryzys gospodarczy i spadek popytu w 2008 roku, który odbił się szczególnie niekorzystnie na kondycji finansowej niewielkich firm. W miejsce dawnych powstają nowe podmioty, co tłumaczyć można stosunkowo niskimi kosztami dostępu do rynku [11]. Z punktu widzenia obsługi portowej szczególnego znaczenia nabiera zmiana struktury ładunkowej, gdyż wzrost obrotu towarami drobnicowymi, w przeciwieństwie do masowych, nie wymaga wykorzystania transportu kolejowego [12]. Pozostali przewoźnicy, nie związani z żeglugą morską czy śródlądową, świadczą usługi o coraz większym zasięgu lub zakresie. Duża konkurencja na rynku krajowym sprawia, iż szereg lokalnych przedsiębiorstw specjalizuje się w usługach

międzynarodowych (w tym kabotażowych), przynoszących większe profity. Istnieje jednak szereg barier i problemów, które w istotny sposób ograniczają ich funkcjonowanie oraz dalszy progres. Wskazywanie tych utrudnień wydaje się być w pełni racjonalne i uzasadnione w sytuacji miasta, w którym działalność usługowa systematycznie zastępuje miejsca pracy utracone w przemyśle.

Zakres i przyjęta metodyka

Kwestionariusz ankietowy skierowano do właścicieli i pracowników firm transportu drogowego. Założono przy tym ogórne kryteria wyboru, zgodnie z którymi główna siedziba podmiotu musi znajdować się w granicach administracyjnych Szczecina, a podstawę działalności stanowi przewóz towarów (ładunków). Badanie przeprowadzili studenci kierunku Transport Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (ZUT) w Szczecinie, wykorzystując bezpośrednią technikę pozyskiwania danych. Formularz papierowy zawierał uporządkowaną liczbę pytań o charakterze zamkniętym, dla których opracowano kilka wariantów odpowiedzi. W większości przypadków respondenci mieli możliwość zaznaczenia maksymalnie trzech pozycji, co zawężyło wybór do najistotniejszych zagadnień problemowych. Ankietyzację prowadzono przez okres trzech miesięcy i zakończono pod koniec stycznia 2014 roku.

Dobór próby uzależniono od liczby podmiotów spełniających przedstawione kryteria, a którą ustalono na podstawie aktualnych katalogów branżowych. Wyniki końcowe opracowano dla 50-ciu prawidłowo wypełnionych kwestionariuszy, przyjmując następujące dane: wielkość populacji (liczba wytypowanych firm) - 104, maksymalny błąd pomiaru - 0,05, przedział ufności - 0,90, szacowana wielkość frakcji - 0,90.

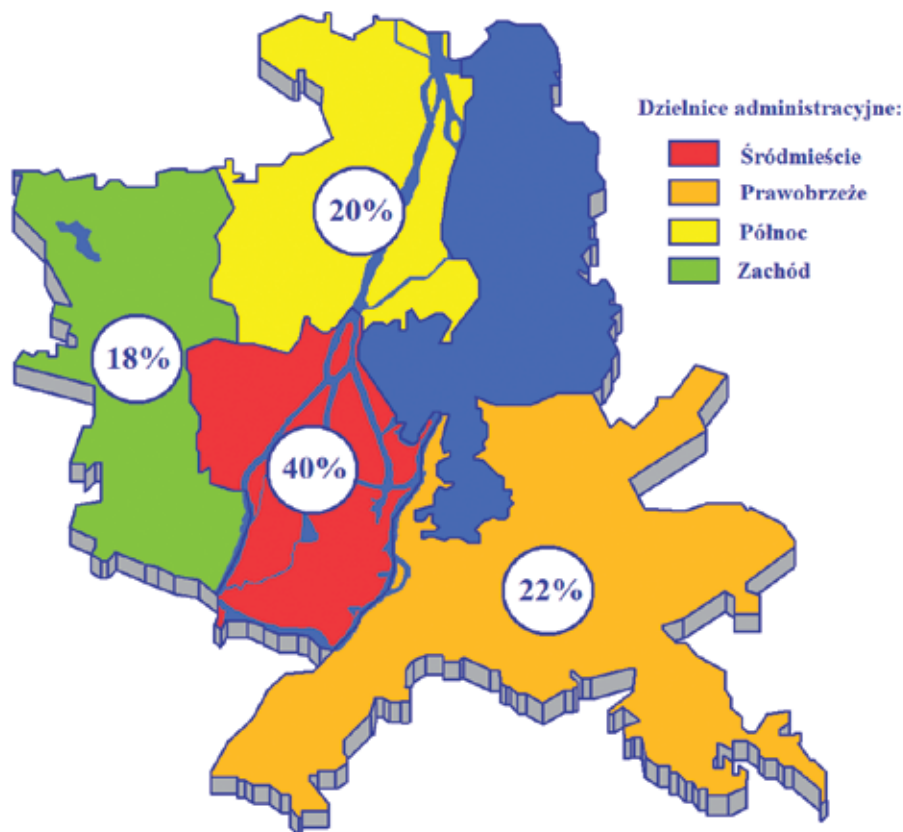
Lokalizacja firmy przewozowej

Centralne położenie portu sprawia, iż większość badanych przedsiębiorstw zlokalizowała swoje bazy transportowe w Śródmieściu, w tym na obszarze Międzyodrza-Wyspy Puckiej (rys. 1). Dostęp do tego obszaru zapewniają dwie arterie, tzn. ulice Energetyków i Gdańska, przy czym ich przepustowość pozostaje w dużej mierze wykorzystana. Wystarczy nadmienić, iż w omawianym ciągu komunikacyjnym dochodzi do największej liczby zdarzeń drogowych i zakłóceń ruchu (rys. 2) [13]. Sytuację dodatkowo utrudnia transport materiałów niebezpiecznych, szczególnie do północnych osiedli i Zakładów Chemicznych w Policach, obecnie należących do Grupy Kapitałowej „Azoty Tarnów”. Wyjazd z miasta poprawiły natomiast zakończone inwestycje, w szczególności przeprawa Most Pionierów Miasta Szczecina i kompleksowa przebudowa ul. Struga. Znacznie mniej uciążliwe dla mieszkańców są firmy transportowe z Prawobrzeża, gdyż ich tabor, w przypadku obsługi przewozów krajowych i zagranicznych, wyprowadzany jest bezpośrednio poza granice administracyjne.

Zasadniczym problemem pozostaje brak dróg szybkiego ruchu, które odciążąłyby centrum od ruchu tranzytowego, generowanego głównie z przejść granicznych. Od końca lat 90-tych trwają prace nad budową obwodnicy śródmiejskiej, mającej usprawnić przejazd między północnymi i południowymi osiedlami, jednak ostateczny termin oddania wszystkich etapów nie jest znany [6]. W fazie projektowej pozostaje Zachodnie Drogowe Obejście Szczecina, które istotnie poprawiłaby dostępność transportową terenów położonych między autostradą A6, granicą polsko-niemiecką oraz Jeziorem Dąbie i Zalewem Szczecińskim. Respondenci odnosząc się do bazowej lokalizacji firmy, dodatkowo podkreślali znaczenie tej inwestycji dla usprawnienia własnej działalności. Jej realizacja wiązałaby się z koniecznością budowy nowej przeprawy przez Odrę, ale czas wyjazdu w kierunku Świnoujścia i Trójmiasta uległby znacznemu skróceniu. Zdecydowanie większą rolę powinna również odgrywać ul. Autostrada Poznańska, gdyż w chwili obecnej, głównie ze względu na fatalne parametry techniczne, pełni jedynie funkcję uzupełniającą. Kierowcy wykorzystują ją w celu alternatywnego przejazdu na Prawobrzeże lub dojazd do węzłów autostrady A6 (rys. 3).

Rozpoczęcie działalności

Dobra koniunktura w transporcie drogowym, rozpoczęta z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej, skutkowa



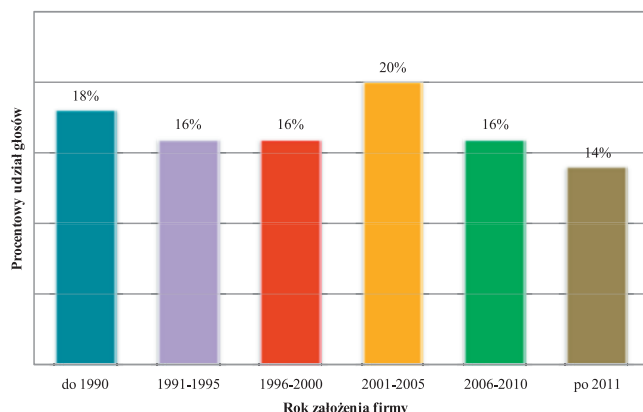
1. Procentowy rozkład lokalizacji badanych firm transportowych



2. Zator komunikacyjny po zdarzeniu drogowym na ul. Energetyków (Śródmieście)



3. Odcinek autostrady A6 w pobliżu węzła drogowego „Szczecin Kijewo”



4. Rozpoczęcie działalności szczecińskich przewoźników

uproszczeniem w wydawaniu pozwoleń na działalność przewozową i wzrostem przyznanych licencji [11]. Z danych prezentowanych na rysunku 4 wynika, iż co piąte z badanych przedsiębiorstw powstało w latach 2001-2005. Po tym okresie obserwuje się spadek rejestracji nowych podmiotów, do czego niewątpliwie przyczynił się kryzys i ogólne spowolnienie gospodarcze. Analogiczne wyniki zaprezentowano w publikacjach [1, 7, 9]. W opinii respondentów na chwilę obecną warunki ekonomiczne nie sprzyjają branży transportowej, a ryzyko utraty względnej stabilności finansowej należy uznać za stosunkowo wysokie. Dotyczy to w szczególności małych firm, działających na rynku od niedawna. Więksi przewoźnicy, zwykle o wypracowanej marce i pozycji, mają zagwarantowane długoterminowe kontrakty, a ich sytuacja jest bardziej przewidywalna przy spadku wolumenu przewozów. Odrębną kwestię stanowi postępująca dezindustrializacja miasta i powstawanie mniejszych centrów regionalnych, a tym samym kolejnych biegunów usług transportowych, np. parki przemysłowe w Goleniowie, Policach, Stargardzie Szczecińskim.

Specjalizacja i zasięg firmy

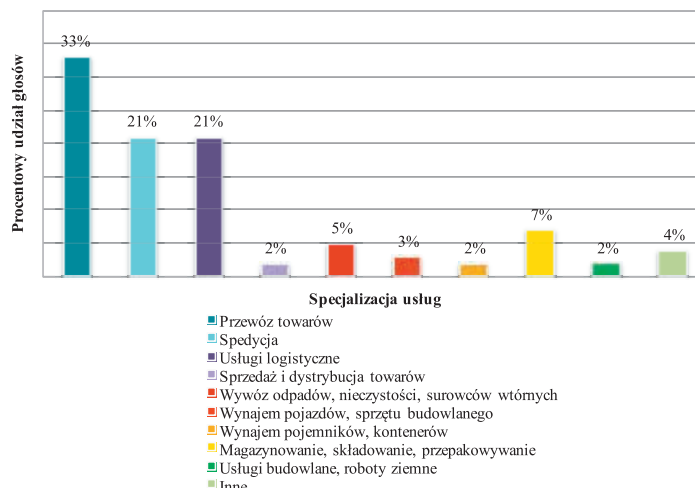
W kolejnym pytaniu respondenci wybrali najistotniejsze profile działalności. Zdecydowana większość zadeklarowała kompleksową obsługę klienta, stąd na transport, spedycję i logistykę oddano łącznie 75% głosów (rys. 5). W pierwszym rzędzie dotyczy to większych przedsiębiorstw, działających na rynku od dłuższego czasu i przeważnie bezpośrednio związanych z portem. Pozostałe firmy, dążąc do minimalizacji kosztów i poprawy własnej wydajności, koncentrują się raczej na jednej lub dwóch usługach bazowych, zlecając część zadań podmiotom zewnętrznym, tzw. outsourcing. Z pozostałych specjalizacji najczęściej wymieniano:

magazynowanie i składowanie ładunków, wywóz odpadów, surowców i nieczystości oraz wynajem pojazdów (w tym ciężkiego sprzętu budowlanego).

Wydawać by się mogło, iż wybór określonego profilu usługowego niejako narzuca zasięg działania danego przewoźnika. Nie stanowi to jednak reguły, gdyż przy dużej konkurencji regionalnej i krajowej, właściciele decydują się na eksplorację znacznie odleglejszych rejonów. Przykładem mogą być firmy obsługujące przeprowadzki. Przystąpienie Polski do Strefy Schengen znacznie ułatwiło przepływ mienia wewnątrz Unii Europejskiej. Skala współczesnej migracji sięga jednak dalej, wymuszając przewozy ładunków do tych krajów, których obsługa wymaga spełnienia określonych procedur celnych, np. Kanady, Stanów Zjednoczonych Ameryki. Inne problemy mają natomiast przewoźnicy prosperujący na rynkach wschodnich (Rosja, Białoruś, Ukraina). Działalność utrudniają limity pozwoleń na przewozy towarów, ale też duża konkurencyjność usług świadczonych przez lokalne podmioty, korzystające ze znacznie tańszych paliw. Trudno się więc dziwić, iż większość firm deklaruje działalność na stabilnym i dobrze obeznanym obszarze Europy Zachodniej (rys. 6). W opinii ankietowanych do czynników wpływających na taki wybór zaliczyć można m.in.: rozwiniętą sieć połączeń autostradowych, relatywnie wyższe stawki przewozowe, krótkie czasy regulowania należności. Z tego względu popularne stały się przewozy kabotażowe, czyli wykonywane taborem zarejestrowanym w innym państwie, niż wykonywana usługa (Niemcy, Francja, Wielka Brytania).

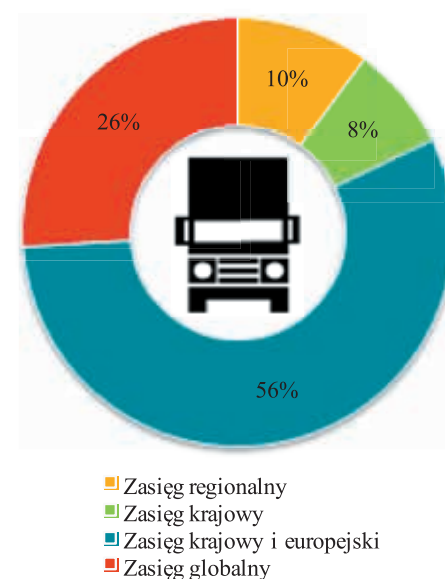
Flota transportowa

Szeroki zakres wykonywanych zleceń sprawia, iż szczecińscy przewoźnicy dysponują zróżnicowanym rodzajem taboru i wyposażenia (rys. 7). Przy dominującej roli



5. Specjalizacja oferowanych usług

transportu dalekiego zasięgu, większość firm posiada zestawy członowe, których łączny udział wyniósł ponad 60% głosów. Przeważają uniwersalne naczepy skrzyniowe lub kurtynowe. W grupie tej uwzględniono także typ Mega z maksymalnie obniżoną podłogą, wymagające ciągników wyposażonych w niskie siodła o ograniczonym kącie przechyłu. Ponadto obsługa portu wymusza stosowanie pojazdów z przyczepami lub naczepami: podkonterowymi, samowyładowczymi, izotermicznymi oraz specjalistycznymi różnego przeznaczenia, np. do przewozu towarów w kręgach / zwojach (typu Coilmulde, Joloda, Paper Liner), ładunków wielkogabarytowych i ponadnormatywnych, dłuźcy, itp. Mniejsze firmy znacznie chętniej wykorzystują samochody dostawcze i ciężarowe kategorii N1, N2 [8]. Preferowane są nadwozia skrzyniowe, ale też wyposażone w dźwig hydrauliczny HDS lub urządzenie do obsługi kontenerów na odpady stałe, sypkie, itp. (rys. 8).



6. Deklarowany zasięg działania

Utrudnienia w funkcjonowaniu branży transportowej

Zdaniem respondentów trudna sytuacja przewoźników wynika z wielu czynników, wśród których trudno jednoznacznie wskazać te najistotniejsze (rys. 9). Jednak zdecydowana większość za kluczową kwestię uważa obciążenia finansowe, w tym koszty ponoszone na: korzystanie z infrastruktury drogowej, zakup paliw przy obecnej stawce akcyzowej, działalność firmy, podatki od środków transportu, utrzymanie i systematyczną wymianę taboru, polisy ubezpieczeniowe, zatrudnienie pracowników. Wyniki te potwierdzają dane prezentowane w publikacjach [1, 3, 10, 11]. Podnoszono problem niskiej dochodowości i malejących marż, w szczególności przy świadczeniu usług na rynku krajowym. Za istotne bariery rozwojowe, na które oddano w sumie 23%

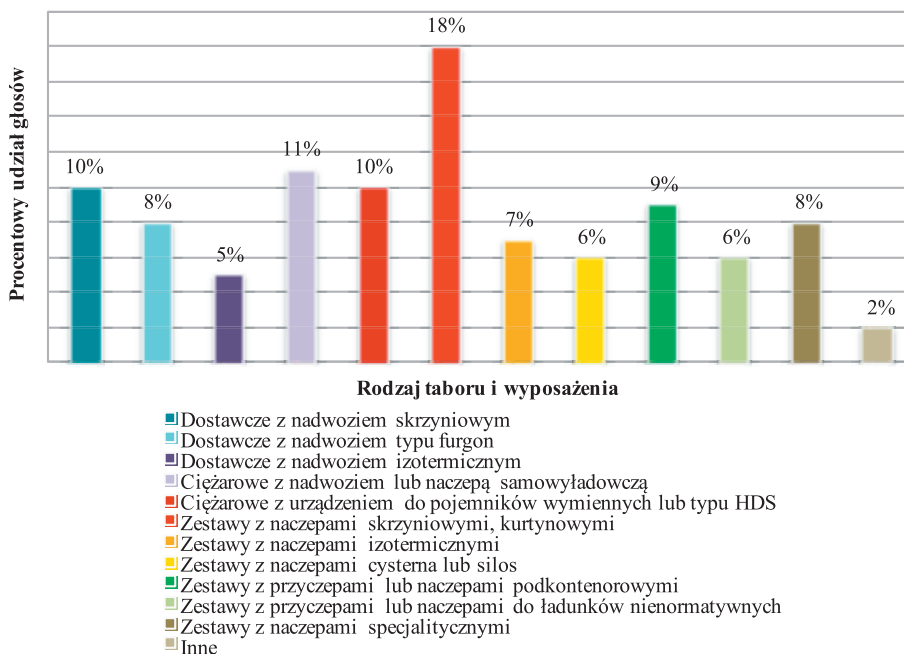
głosów, uznano również fatalny stan dróg i infrastruktury oraz skomplikowane i nazbyt często zmieniane przepisy formalno-prawne regulujące sektor transportowy.

Z punktu widzenia przewoźników na obszarze Unii Europejskiej problemy stanowią m.in.: restrykcyjne wymogi norm zatrudnienia i pracy przewozowej, uregulowania techniczne, obciążenia fiskalne oraz inne zobowiązania (zezwolenia międzynarodowe, opłaty ekologiczne, itp.). W opinii ankietowanych sfera publiczno-administracyjna prowadzi niekorzystną politykę wobec przewoźników drogowych. W porównaniu do państw zachodnich procedury celne w zakresie importu i eksportu towarów są w dalszym ciągu zbyt skomplikowane. Właścicielom znacznie trudniej uzyskać kredyty i środki na dofinansowanie prowadzonej działalności. Brakuje dotacji nie tylko na zakup paliwa, ale również na tworzenie no-

wych miejsc pracy, a preferencje przyznawane są innym gałęziom transportu, głównie kolei. Na długotrwałe i zbyt częste kontrole, często wzajemnie się nakładające, oddano 5% głosów.

Strategia rozwoju

W pierwszym rzędzie przewoźnicy planują odmłodzić własną flotę, mając na względzie niskie stawki za opłaty drogowe (e-myto) dla pojazdów spełniających najbardziej restrykcyjne normy czystości spalin. Z danych prezentowanych na rysunku 10 wynika, iż co czwarty ankietowany zgłosił deklarację takiej inwestycji, dodatkowo licząc na korzyści związane z ograniczeniem zużycia paliwa. W dalszej kolejności wymieniano zwiększenie zakresu oferowanych usług (17%) i zasięgu działania (11%), szczególnie przez przewoźników działających na rynku lokalnym oraz krajowym. Rozwój w tych obszarach stawia warunek zatrudnienia przeszkolonej kadry pracowniczej, głównie kierowców w transporcie międzynarodowym, agentów celnych i spedytorów. Z innych stanowisk poszukuje się specjalistów ds.: rozliczeń, inwestycji, spraw organizacyjno-prawnych, handlowych, monitoringu wizyjnego. Niewiele głosów oddano natomiast na zawężanie profilu własnej działalności oraz outsourcing części usług. W opinii respondentów pierwsza z propozycji stoi w sprzeczności z potrzebami klientów, pragnących obsługi kompleksowej i realizowanej przez jeden podmiot. Przykładem może być montaż ładunków wielkogabarytowych lub ponadnormatywnych po dowozie na miejsce docelowe. Z kolei druga, postrzegana jest w dalszym ciągu z funkcjami dodatkowymi (nadzorem mienia, ochroną, sprzątnięciem), które nie mogą wpływać na strategiczne kierunki rozwoju.



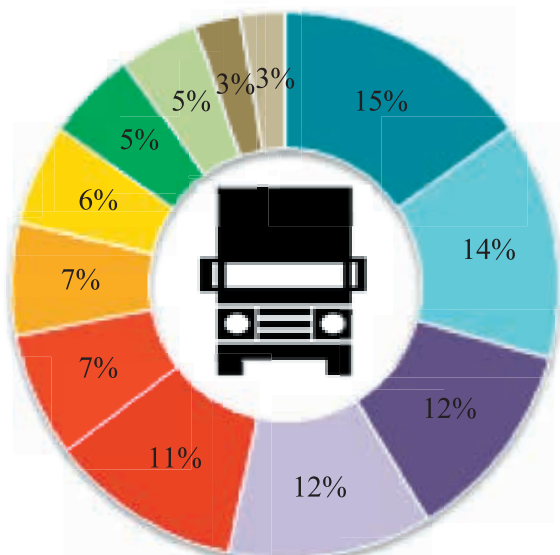
7. Rodzaj dostępnego taboru i wyposażenia



8. Odbiór odpadów remontowo-budowlanych na terenie ZUT w Szczecinie

Podsumowanie

Przeprowadzone badania ankietowe potwierdziły, że rozwój firm przewozowych uzależniony jest od szeregu czynników zewnętrznych. Ich znaczenie uwidoczniło się w ostatnich latach, w okresie kryzysu i spowolnienia gospodarki, dla której funkcjonowanie transportu ma charakter komplementarny. Za kluczową kwestię należy uznać zobowiązania finansowe, stanowiące duże obciążenie przy zmiennym popycie oraz niewielkich marżach. Na koniunkturalne działanie rynku są szczególnie narażone małe i średnie firmy, posiadające stosunkowo niewielki zakres kompetencji. W sytuacji wkraczania do Polski kolejnych operatorów, dysponujących zapleczem logistycznym



- Wysokie opłaty drogowe
- Wysokie ceny paliw
- Rosnące koszty działalności (niska dochodowość)
- Zły stan dróg i infrastruktury
- Skomplikowane i często zmieniane przepisy
- Wysokie koszty utrzymania i wymiany taboru
- Wysoki poziom konkurencji
- Wysokie koszty zatrudnienia
- Zbyt częste kontrole
- Brak środków finansowych na rozwój firmy
- Brak wykwalifikowanych pracowników
- Inne

9. Bariery hamujące funkcjonowanie branży transportowej

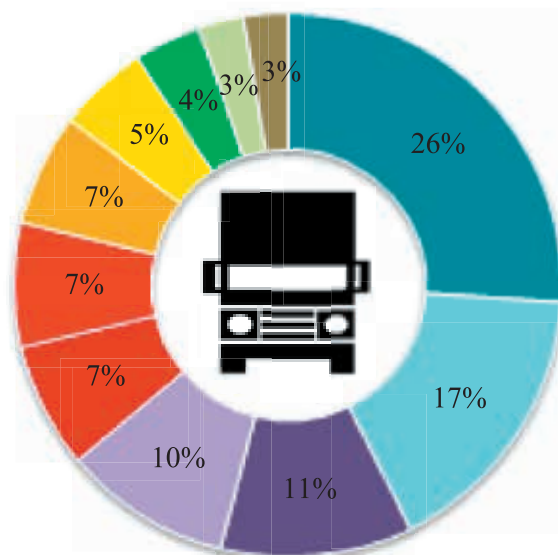
i nowoczesną flotą pojazdów, ich funkcjonowanie staje się jeszcze bardziej problematyczne. Ponadto skuteczne i efektywne działanie uzależnione jest od adaptacji do nieustannie nowelizowanych przepisów oraz uregulowań prawnych.

W trakcie procesu ankietyzacji respondenci zakładali, że utrzymanie obecnej pozycji i sprostanie otwartej konkurencji może się wkrótce okazać bardzo trudne. Z tego też względu oprócz posiadanych licencji i zezwoleń międzynarodowych starają się o uzyskanie dodatkowych świadectw oraz certyfikatów. Coraz częściej warunkują one realizację określonych usług przewozowych, w tym zadań wyspecjalizowanych, pomimo swego nieobligatoryjnego charakteru. Nie gwarantuje to jeszcze płynności finansowej i dalszego rozwoju, ale może pomóc w przyszłej walce o klienta w sektorze, który charakteryzuje się tak znacznym rozdrobnieniem. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Budzik A., Szczepańska A., Badanie ankietowe firm transportowych na terenie Częstochowy i okolic. Logistyka, Wydawnictwo Instytutu Logistyki i Magazynowania, Poznań 2013, nr 6, str. 534-536.

- [2] Czernik L., Region Pomorza Zachodniego w trans granicznym oddziaływaniu. Przestrzeń i Forma, Szczecińska Fundacja Edukacji i Rozwoju Addytywnego „Sfera”, nr 12, Szczecin 2009, str. 249-292.
- [3] Dorosiewicz S., Koninktura w ciężarowym transporcie samochodowym. Stan w 2012 r. i prognoza. Transport Samochodowy, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, nr 1, Warszawa 2013, str. 5-12.
- [4] Dutkowski M., Województwo Zachodniopomorskie. Raport Regionalny 2011. Polska Zachodnia 2020 / Ekspertyza, Szczecin 2011.
- [5] Kraska J. Raport z badania krajowego rynku transportu towarów (ze szczególnym uwzględnieniem transportu towarów kolejją). Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Warszawa 2012.
- [6] Mysłowski J., Wpływ budowy obwodnicy Szczecina na eksploatację pojazdów i zagadnienia ochrony środowiska. Autobusy - Technika, Eksploatacja, Systemy transportowe, Instytut Naukowo-Wydawniczy „Spatium”, Radom 2012, nr 5, str. 355-362.
- [7] Praca zbiorowa, Analiza kluczowych sektorów województwa podlaskiego. Analiza sektorów transportu. Wydawnictwo Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Białymstoku, Białystok 2012.



- Inwestycje w nowy tabor
- Zwiększenie zakresu oferowanych usług
- Zwiększenie zasięgu działania
- Zwiększenie zatrudnienia i szkolenia dla personelu
- Inwestycje w środki trwałe
- Popularyzacja i reklama własnej marki
- Łączenie / poszerzenie współpracy z innymi podmiotami
- Otwieranie nowych oddziałów
- Outsourcing części usług
- Zawężenie działalności do ścisłej specjalizacji
- Inne

10. Plany rozwojowe w najbliższych latach

- [8] Prochowski L., Żuchowski A., Technika transportu ładunków. Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2009.
- [9] Przybyłowski M., Tamowicz P., Opracowanie koncepcji funkcjonalnej klastra (inicjatywy klastrowej) w zakresie transport-spedycja-logistyka. Wydawnictwo Instytutu Badań Gospodarkę Rynkową, Gdańsk 2011.
- [10] Rolbecki R., Wpływ otoczenia prawno-institutionalnego na warunki rozwoju przedsiębiorstw transportowych w Polsce. Funkcjonowanie i rozwój transportu, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Zeszyt nr 41, Gdańsk 2011, str. 79-91.
- [11] Rydzkowski W., Matusiewicz M., Szanse i zagrożenia międzynarodowego transportu drogowego w Polsce. Funkcjonowanie i rozwój transportu, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Zeszyt nr 41, Gdańsk 2011, str. 79-91.
- [12] Salmonowicz H., Systemy transportowe w obsłudze obrotu portowego. Prace Naukowe Politechniki Warszawskiej, Zeszyt nr 71, Warszawa 2009, str.207-219.
- [13] Załącznik nr 1 do Uchwały Nr XVII/470/12 Rady Miasta Szczecin z dn. 26 marca 2012 r. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Szczecin. Tom I - Uwarunkowania. Opracowanie Biura Planowania Przestrzennego Miasta w Szczecinie.