

PRACE NAUKOWE

Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

Nr 382

Strategie i logistyka w warunkach kryzysu

Redaktorzy naukowi
Jarosław Witkowski
Agnieszka Skowrońska



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2015

Redaktor Wydawnictwa: Joanna Świrska-Korłub

Redakcja techniczna: Barbara Łopusiewicz

Korekta: Barbara Cibis

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania
znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa
www.pracnaukowe.ue.wroc.pl
www.wydawnictwo.ue.wroc.p

Publikacja udostępniona na licencji Creative Commons
Uznanie autorstwa-Użycie niekomercyjne-Bez utworów zależnych 3.0 Polska
(CC BY-NC-ND 3.0 PL)



© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2015

ISSN 1899-3192
e-ISSN 2392-0041

ISBN 978-83-7695-483-7

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Zamówienia na opublikowane prace należy składać na adres:
Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
tel./fax 71 36 80 602; e-mail:econbook@ue.wroc.pl
www.ksiegarnia.ue.wroc.pl

Druk i oprawa: EXPOL

Spis treści

Wstęp.....	11
------------	----

Część 1. Realizacja strategii logistycznych przedsiębiorstw i łańcuchów dostaw pod presją turbulentnego otoczenia

Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzezińska: Logistyczne aspekty obrotu handlowego w sytuacjach kryzysowych gospodarki globalnej..	15
Katarzyna Cheba: Perspektywy rozwoju współczesnej gospodarki światowej – analiza porównawcza gospodarki Polski i Japonii	29
Mariusz Jedliński: Logistyczna optyka w biznesie – panaceum pewności wobec ekonomii niepewności?	41
Andrzej Jezierski: Konkurowanie logistyką w warunkach kryzysu w świetle teorii organizacji branży.....	53
Sylvia Konecka: Determinanty ryzyka zakłóceń w łańcuchu dostaw	66
Włodzimierz Kramarz, Marzena Kramarz: Determinanty sieciowości łańcucha dostaw.....	80
Krzysztof Rutkowski: Rekonfiguracja międzynarodowych łańcuchów dostaw jako narzędzie zapobiegania zagrożeniom kryzysowym – szansa dla Polski.....	92
Izabella Szudrowicz: Rola kart okresowej oceny dostawców w budowaniu relacji na rynku B2B – analiza porównawcza zmian w czasie na przykładzie przedsiębiorstwa produkcyjnego	105
Maciej Urbaniak: Rola wstępnej oceny dostawców w budowaniu relacji pomiędzy przedsiębiorstwami na rynku B2B.....	117
Robert Walasek: Partnerstwo logistyczne w zarządzaniu relacjami z klientem	126
Grażyna Wieteska: Skuteczne reagowanie na zakłócenia – elastyczny łańcuch dostaw	143
Jarosław Witkowski: Logistyka w warunkach kryzysu ekonomicznego i w innych sytuacjach kryzysowych.....	154

Część 2. Stan i tendencje rozwoju usług transportu, spedycji i logistyki w warunkach spowolnienia gospodarczego

Andrzej S. Grzelakowski: Strategie logistyczne morskich globalnych operatorów kontenerowych w warunkach światowego kryzysu na rynkach towarowych i frachtowych.....	169
--	-----

Paweł Hanczar: Modele decyzyjne w planowaniu cyrkulacji lokomotywy w kolejowym transporcie towarowym	183
Magdalena Klopott: Tendencje na rynku morskich przewozów ładunków chłodzonych i ich wpływ na chłodnicze łańcuchy dostaw.....	195
Izabela Kotowska: Przeobrażenia w funkcjonowaniu żeglugi kontenerowej w obliczu spowolnienia gospodarczego	205
Marta Mańkowska: Stan i perspektywy rozwoju rynku międzynarodowych przewozów pasażerskich w relacjach z Polską w warunkach spowolnienia gospodarczego	221
Agnieszka Perzyńska: Transport lądowy i wodny w dobie kryzysu	238
Ilona Urbanyi-Popiołek: Zarządzanie gestią transportową – dobre praktyki	249

Część 3. Rola nowoczesnych metod zarządzania logistycznego w procesie redukcji kosztów i poprawy jakości obsługi klientów

Lech A. Bukowski, Jerzy Feliks: Ocena wartości użytkowej informacji logistycznych w warunkach niepewności oraz turbulentnych zmian otoczenia.....	265
Przemysław Dulewicz: CSR w przedsiębiorstwach logistycznych w warunkach spowolnienia gospodarczego	280
Piotr Hanus, Krzysztof Zowada: Narzędzia IT w logistycznych procesach decyzyjnych małych i średnich przedsiębiorstw	290
Katarzyna Huk: Programy zarządzania talentami a strategię przedsiębiorstwa w dobie kryzysu	305
Agnieszka Jagoda: Elastyczność funkcjonalna jako czynnik przewagi konkurencyjnej małych i średnich przedsiębiorstw	316
Michał Jakubiak: Wpływ metod składowania produktów na poprawę efektywności węzłów logistycznych	324
Iga Kott: Wykorzystanie systemów informatycznych w procesach obsługi klienta w centrach logistycznych w Polsce	338
Aleksandra Laskowska-Rutkowska: Blaski i cienie offshoringu	350
Rafał Matwiejczuk: Logistyczne potencjały sukcesu w tworzeniu przewagi konkurencyjnej przedsiębiorstwa	363
Sebastian Saniuk, Katarzyna Cheba, Katarzyna Szopik-Depczyńska: Aspekty planowania sieci produkcyjnych małych i średnich przedsiębiorstw funkcjonujących w klastrach.....	376
Ewa Staniewska: Czynnik ludzki w zarządzaniu bezpieczeństwem informacyjnym badanych przedsiębiorstw.....	389
Katarzyna Szopik-Depczyńska, Arkadiusz Świadek: Odbiorcy a aktywność innowacyjna w przemyśle spożywczym w Polsce	401

Natalia Szozda: Kontrola w procesie zarządzania popytem na produkty w łańcuchach dostaw	410
Sabina Wyrwich: Koncepcja społecznej odpowiedzialności łańcucha dostaw w warunkach natężenia konkurencji na przykładzie przedsiębiorstwa produkcyjnego	429

Summaries

Part 1. Implementation of logistic strategies of enterprises and supply chains under the pressure of turbulent environment

Mirosław Chaberek, Anna Trzuskawska-Grzesińska: Logistic aspects of trade flows in the crisis situations of the global economy	28
Katarzyna Cheba: The perspectives of development of modern world industry – the comparative analysis of Poland and Japan industries	40
Mariusz Jedliński: Business from the point of view of logistics – panacea of certainty vs. economics of uncertainty?	52
Andrzej Jeziński: Competing by means of logistics in crisis conditions in the light of the theory of industry organization.....	65
Sylwia Konecka: Determinants of the supply chain disruption risk.....	79
Włodzimierz Kramarz, Marzena Kramarz: Determinants of supply chain networking	91
Krzysztof Rutkowski: International supply chains restructuring as a key tool of risk avoiding – a chance for Poland.....	104
Izabella Szudrowicz: Role of suppliers scorecards in building relationships in the B2B market – comparative analysis of changes in time on the example of a production company.....	116
Maciej Urbaniak: The role of the initial evaluation of suppliers in building relationships between companies in the B2B market.....	125
Robert Walasek: Logistic partnership in the management of relations with client	142
Grażyna Wieteska: Effective response to disturbances – flexible supply chain.....	152
Jarosław Witkowski: Logistics in economic crisis and urgent crisis situations	165

Part 2. The status and trends in the development of transport services, freight forwarding and logistics in the economic downturn

Andrzej S. Grzelakowski: Logistics strategies of global maritime container operators under the turbulent conditions on commodity and freight markets.....	182
Paweł Hanczar: Decision models in locomotive routing problem in rail freight	194
Magdalena Klopott: Trends on refer shipping market and their influence on the cold supply chains.....	204
Izabela Kotowska: Transformations in functioning of container shipping in the face of economic slowdown.....	220
Marta Mańkowska: State and perspectives of development of the international passenger transport market in relations with Poland in the economic downturn conditions.....	237
Agnieszka Perzyńska: Land and water transport in times of crisis	248
Ilona Urbanyi-Popiołek: Management of carriage – good practices	262

Part 3. The role of modern logistics management methods in the process of reducing costs and improving the quality of customer service

Lech A. Bukowski, Jerzy Feliks: Evaluation of use value of logistics information under uncertainty and turbulent environment changes.....	279
Przemysław Dulewicz: CSR in logistics companies under economic slowdown	289
Piotr Hanus, Krzysztof Zowada: IT tools in logistics decision-making processes of small and medium-sized enterprises.....	304
Katarzyna Huk: Talent management programmes and strategies of enterprises in times of crisis	315
Agnieszka Jagoda: Functional flexibility as a factor of competitive advantage of small and medium sized enterprises	323
Michał Jakubiak: The influence of the storage policies on the improvement of the logistic hubs effectiveness	336
Iga Kott: The use of IT systems in the processes of customer service in logistics centers in Poland	349
Aleksandra Laskowska-Rutkowska: Good and bad sides of offshoring	362
Rafał Matwiejczuk: Logistics potentials of success influencing business competitive advantage creation	375

Sebastian Saniuk, Katarzyna Cheba, Katarzyna Szopik-Depczyńska: Network production planning aspects of small and medium enterprises operating in clusters.....	387
Ewa Staniewska: Human factor in information security management of the surveyed companies.....	400
Katarzyna Szopik-Depczyńska, Arkadiusz Świadek: Customers' impact on innovation activity in food industry in Poland.....	409
Natalia Szozda: Control in the demand management process in supply chain.....	428
Sabina Wyrwich: The concept of social responsibility in the supply chain under conditions of intensified competition on the example of production company.....	445

Agnieszka Perzyńska

Uniwersytet Zielonogórski
e-mail: a.perzynska@wez.uz.zgora.pl

TRANSPORT LĄDOWY I WODNY W DOBIE KRYZYSU*

Streszczenie: Artykuł ma na celu przedstawienie podstawowych informacji dotyczących najważniejszych aspektów wyjaśniających wpływ kryzysu gospodarczego na sektor transportu. Czas kryzysu powoduje konieczność ciągłego monitorowania zmian zachodzących w gospodarce, analizowania przyczyn i skutków ich powstawania oraz ciągłych poszukiwań związanych z łagodzeniem skutków kryzysu. Trudna sytuacja branży transportowej stała się faktem. Wypracowanie niezbędnej wiedzy dotyczącej struktury i wysokości ponoszonych kosztów związanych z transportem ładunków, rodzajem łańcucha logistycznego czy kierunkiem jazdy to podstawowe zadanie dla komórek kontrolingowych w każdym przedsiębiorstwie transportowym. Sytuacja firm transportowych nie należy do łatwych. Poza ogromną konkurencją, zmieniającymi się cenami paliw, działanie ogromnej części firm transportowych blokują zatory płatnicze. Kontrahenci nie traktują zapłaty za transport priorytetowo, bardzo często odwołując płatności wiele tygodni po terminie. Jednocześnie firmy transportowe nie mogą liczyć na wyrozumiałość ze strony swoich dostawców. Celem artykułu będzie przedstawienie sytuacji przedsiębiorstw transportowych w dobie kryzysu.

Słowa kluczowe: transport, przedsiębiorstwo transportowe, kryzys.

DOI: 10.15611/pn.2015.382.18

1. Wstęp

Branża transportowa jest ważnym sektorem polskiej gospodarki. Wytwarza około 10% naszego PKB. Jest również znaczącym pracodawcą, daje bowiem pracę około 1 mln osób, czyli 7,5% wszystkich zatrudnionych. Przychody firm towarowego transportu drogowego przekroczyły 63,5 mld zł. Z roku na rok zwiększa się ich udział w przewozach zagranicznych.

* Autorka jest stypendystką projektu pt. *Stypendia naukowe dla doktorantów kształcących się na kierunkach uznanych za szczególnie istotne z punktu widzenia rozwoju Województwa Lubuskiego*. Poddziałanie 8.2.2 „Regionalne Strategie Innowacji”, projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego.

Polski rynek przewozów ładunków należy w ocenie Unii Europejskiej do najbardziej zliberalizowanych, na którym ponadto konkurencja wewnątrzgałęziowa jest najsilniejsza. Ostatnie lata przyniosły istotne osłabienie koniunktury gospodarczej, co wpłynęło na kondycję rynku przewozu ładunków i spowodowało jego dalsze kurczenie. Podmioty funkcjonujące na tym rynku borykają się z wieloma problemami natury prawnej oraz konkurencyjnej¹.

Od wielu lat podstawową gałęzią transportu w Polsce jest transport drogowy, który ma zdecydowanie większy udział w masie przewiezionego towaru niż transport kolejowy. Kolej nie jest w stanie z nimi konkurować. Udział jej zarówno w przewozach towarowych, jak i pasażerskich z roku na rok maleje. Przeciwnie jest z transportem drogowym, który się cały czas rozwija. Według danych GUS samochody ciężarowe w 2012 r. przewiozły 71,6% ładunków, a z autobusów skorzystało 497 mln pasażerów. Dla porównania: pociąg wybrało w tym czasie 273 mln osób. Jak podaje Eurostat, aż 88% tzw. pasażerokilometrów przypada na samochody osobowego, na autobusy – 6,4%, na kolej zaś – 5,2%. Jednakże to nie przewoży ludzi, lecz towarowe są podstawą transportu drogowego. W latach 2005-2011 jego udział w przewozach ogółem zwiększył się o 14% – do poziomu 69%. Kryzys sprawił, że ta dynamika nieco osłabła. Sektor ten przeżywa trudności spowodowane przede wszystkim rosnącymi kosztami działalności. Przewoźnicy obciążeni są wieloma podatkami, w tym od środków transportu. Płacą też opłaty za korzystanie z autostrad. W wielu firmach w ostatnich dwóch latach te koszty wzrosły o 100%. Na koniec stycznia 2013 r. za przejechany kilometr musiały płacić 3,68 zł, gdy cztery lata wcześniej o ponad złotówkę mniej. Jednak największym obciążeniem są koszty paliwa, które stanowią przeszło jedną trzecią kosztów działalności. W ostatnich czterech latach tona paliwa podróżowała z 2809 do 4372 zł. Według danych spółki Erontrans z powodu dużego kosztu paliwa koszty operacyjne polskich przewoźników sięgają 80 centów na kilometr, gdy litewskich czy rosyjskich – 50 centów. Nie da się ukryć, że zmotoryzowani potężnie zasilają kapitał państwa. W 2012 r. wpływy z podatków za paliwo wyniosły 47 mld zł, co stanowi 16,5% dochodów budżetowych.

Kryzys gospodarczy spowodował w latach 2008-2009 w UE spadek w sektorze transportu drogowego i kolejowego transportu towarowego – tak ogłosił Eurostat. W UE drogowy transport towarów zmniejszył się w 2009 r. o 10%, po spadku o 2% w roku 2008. Kolejowy transport towarowy spadł o 17% w 2009 r., po spadku o 2% rok wcześniej.

Bardziej optymistyczne są dane kwartalne, które wskazują, że transport zaczął otrząsać się ze skutków kryzysu gospodarczego. Zarówno w transporcie drogowym, jak i kolejowym następowała stopniowa poprawa, potwierdzona w pierwszych dwóch kwartałach 2010 r. W porównaniu z analogicznym kwartałem poprzedniego roku transport drogowy wzrósł o 3% w I kwartale 2010 r. i o 4% w II kwartale,

¹ T. Hurkała, 2014, *Co hamuje transport drogowy*, <http://www.zielonyszandar.com.pl/2013/09/co-hamuje-transport-drogowy>, 15 września.

a kolejowe przewozy towarowe – odpowiednio o 8 i 14%. W 2009 r. na poziomie UE wielkość drogowego transportu towarów liczona w tonokilometrach (tkm) była przeszło cztery razy większa niż transport kolejowy (1690 mld tkm w porównaniu z 370 mld tkm). Drogowy transport towarowy był dominującym środkiem transportu towarowego we wszystkich państwach członkowskich, z wyjątkiem Estonii i Łotwy. Wszystkie państwa członkowskie wykazały w 2009 r. spadek wielkości transportu drogowego w porównaniu z 2008 r., z wyjątkiem Bułgarii (+16%) i Polski (+10%). Największe spadki odnotowano w Rumunii (–39%), na Łotwie (34%), w Estonii, Irlandii i na Cyprze (–27%). Na terenie sześciu państw członkowskich odbywało się 70% wszystkich drogowych przewozów towarów w UE. Do tego grona należą Niemcy (308 mld tkm, –10% w porównaniu z 2008 r.), Hiszpania (212 mld tkm, –13%), Polska (181 mld tkm, +10%), Francja (174 mld tkm, –16%), Włochy (168 mld tkm, –7%) i Wielka Brytania (140 mld tkm, –13%).

2. Transport kolejowy w Polsce

Ostatnie lata na rynku przewozu ładunków transportem kolejowym charakteryzowały się niestabilnością. Spowolnienie gospodarki oraz słaba koniunktura wpływały na wielkości przewozów. Spadki i wzrosty powodowane były niestabilnością popytu na przewozy w poszczególnych grupach towarowych, np. spadkiem zapotrzebowania na przewozy materiałów wykorzystywanych w realizacji licznych inwestycji infrastrukturalnych. Polski transport kolejowy opiera się na przewozach towarów masowych, przede wszystkim surowców. Przewozy węgla, kruszyw, rud metali oraz wyrobów górnictwa i kopalnictwa w 2012 r. stanowiły 68% ogólnego wolumenu masy oraz 56,3% wykonanej przez przewoźników pracy przewozowej. Najwyższy udział w rynku miał węgiel kamienny, którego udział w rynku wyniósł 41,8% według przetransportowanej masy towarowej (96,2 mln ton). W 2012 r. zanotowano dalszy dynamiczny wzrost przewozów kolejowych w transporcie intermodalnym. Przewieziono 644,6 tys. jednostek ładunkowych o łącznej masie 8,1 mln ton². Na koniec 2012 r. udział kolei w przewozach intermodalnych, mierzony masą przetransportowanych jednostek, wyniósł 3,48% ogólnego wolumenu przewozów towarów w Polsce. Natomiast według wykonanej pracy przewozowej udział przewozów intermodalnych osiągnął 6,21%.

Rynek przewozów ładunków transportem kolejowym według analizy Instytutu Jagiellońskiego³ nie może jeszcze powrócić do okresu sprzed kryzysu gospodarczego, ale przy istotnych zmianach ma szanse rozwoju. Po okresie wzrostu w 2011 r. rok 2012 przyniósł istotne spadki ponad 7% według przewiezionej masy oraz ponad 9% według pracy przewozowej. Przewozy ładunków w 2013 r., mierzone masą ła-

² I. Fechner, G. Szyszka (red.), 2014, *Logistyka w Polsce. Raport 2013*, Biblioteka Logistyka, Poznań, s. 49.

³ *Co hamuje i napędza polską kolej*, cz. 1, *Przewoźnicy towarowi*, 2013, Raport Instytutu Jagiellońskiego, Warszawa.

dunków, nieznacznie wzrosły o ok. 1%, a według pracy przewozowej o ponad 3,5%. Nastąpiło nieznacznie odbicie rynku.

Obecna sytuacja na rynku wymaga podjęcia zdecydowanych działań, m.in. określenia docelowych segmentów rynku w kontekście systemów transportowych, zintegrowanych łańcuchów transportowych z udziałem innych gałęzi transportu, korytarzy transportowych oraz dokonania strategicznych wyborów w zakresie wyboru działań, na których polska kolej winna się koncentrować, czyli na jakich rynkach produktowych i geograficznych działać⁴.

Polski rynek przewozów ładunków należy w ocenie Unii Europejskiej do najbardziej zliberalizowanych, na którym ponadto konkurencja wewnątrzgałęziowa jest najsilniejsza. Ostatnie lata przyniosły znaczne osłabienie koniunktury gospodarczej, co przełożyło się na kondycję rynku przewozu ładunków i spowodowało jego dalsze kurczenie się. Podmioty funkcjonujące na tym rynku borykają się z wieloma problemami natury prawnej oraz konkurencyjnej. Udział kolejowego transportu towarowego poniżej 20% świadczy o jego marginalizacji wśród klientów/nadawców ładunków. Przyczyny takiego stanu rzeczy tkwią w niekonkurencyjności transportu kolejowego, spowodowanej m.in. wysokimi opłatami za dostęp do infrastruktury rządu ponad 4 euro za jeden pockm przy jej stosunkowo niskich parametrach jakościowych, niewykorzystywaniu przez transport kolejowy szans związanych z rosnącą wymianą międzynarodową, niewykorzystywaniu efektu renty położenia geograficznego Polski i możliwości tkwiących w przewozach tranzytowych, jak również stosunkowo niskiej jakości świadczonych usług. Trzeba przy tym zauważyć, iż mimo że stawki za dostęp do infrastruktury stanowią ok. 25-30% kosztów własnych operatorów, nie są one jedynymi czynnikami kształtującymi popyt na kolejowe przewozy towarowe.

Według ekspertów A.T. Kearney⁵ rynek przewozów towarowych w Polsce może się rozwijać w okresie do 2020 r. na poziomie zbliżonym do wzrostu PKB. Jednakże ten rozwój zależy od poprawy warunków podnoszących konkurencyjność i atrakcyjność transportu kolejowego. Najważniejsze czynniki to: poprawa jakości użytkowanej infrastruktury, zwiększenie nakładów i zdecydowana zmiana dotychczasowych proporcji na inwestycje kolejowe do poziomu 40% w nowej perspektywie budżetowej oraz znaczne obniżenie i ustabilizowanie poziomu opłat za dostęp do infrastruktury.

⁴ M. Antonowicz, 2013, *Rynek usług kolejowego transportu towarowego*, [w:] *Biała Księga – kolej na działania – mapa problemów polskiego kolejnictwa*, RBF, Warszawa, s. 78-92.

⁵ *Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym*, raport A.T. Kearney. INC.

3. Transport samochodowy w Polsce

O miejscu i roli samochodowego transportu ładunków, w odniesieniu do pozostałych gałęzi transportu, świadczą wielkości wykonywanych przewozów i pracy przewozowej przeanalizowane w okresie co najmniej kilku lat.

W tabeli 1 przedstawiono udział przewozów ładunków transportem kolejowym i samochodowym w latach 2000-2012 w mln t.

Tabela 1. Przewozy ładunku transportem kolejowym i samochodowym w latach 2000-2012 w mln t

Transport \ Rok	2000	2005	2010	2011	2012
Międzynarodowy	187,25	269,55	216,90	248,61	230,88
Krajowy	1006,71	1079,76	1551,84	1596,21	1548,11

Źródło: opracowanie na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2012 r.*, 2012, GUS, Warszawa.

Jako zasadniczą przyczynę tak znaczącej pozycji transportu samochodowego w systemie transportowym należy uznać zmiany społeczno-gospodarcze, które miały miejsce w okresie transformacji, tj. przejście z gospodarki sterowanej do wolnorynkowej, jak też integrację z UE. Te procesy zrodziły wiele nowych potrzeb przewozowych, związanych z ożywieniem gospodarki oraz ułatwieniami w wymianie międzynarodowej.

W celu zilustrowania kształtowania się przewozów ładunków transportem samochodowym przez poszczególne jego rodzaje, tj. transport międzynarodowy i krajowy, przedstawiono odnośne wielkości w dwóch tabelach – tab. 2-3.

Tabela 2. Przewozy ładunku transportem samochodowym międzynarodowym i krajowym w latach 2005-2012 w mln t

Transport \ Rok	2005	2010	2011	2012
Międzynarodowy	52,55	143,57	141,67	162,58
Krajowy	810,85	1072,51	1180,57	1082,47

Źródło: opracowanie na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2012 r.*, 2012, GUS, Warszawa.

Tabela 3. Przewozy ładunku transportem samochodowym międzynarodowym i krajowym w latach 2005-2012 w %

Transport \ Rok	2005	2010	2011	2012
Międzynarodowy	6,09	11,81	10,71	13,06
Krajowy	93,91	88,19	89,29	86,94

Źródło: opracowanie na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2012 r.*, 2012, GUS, Warszawa.

Obecne warunki są trudne dla przewoźników samochodowych. Z jednej strony podlegają oni presji klientów, którzy nie godzą się na podwyższanie stawek, z drugiej zaś muszą ponosić coraz większe koszty związane z dostępem do dróg, paliwem czy ubezpieczeniem. W rezultacie marże przewoźników spadają, a w konsekwencji wiele firm upada. Powszechna jest obawa co do przyszłości. Stąd właściciele firm wstrzymują się z inwestycjami. Nie rozbudowują flot, lecz tylko je modernizują, zastępując stare ciężarówki lub ciągniki nowszymi, lecz używanymi modelami. Z powodu niskiej dochodowości na rynku krajowym przedsiębiorcy zmuszeni są do eksportu usług, czyli wykonywania transportu międzynarodowego. W ostatnich kwartałach wypracowali ponad 600 mln euro nadwyżki w tych usługach. Z powodu niższej, w porównaniu do zachodnich przewoźników zyskowności, możliwości konkurencji na tym rynku są jednak ograniczone. Na polskim rynku towarową działalność transportową prowadzi 90 tys. przedsiębiorstw, a pasażerską – 42 tys. Większość z nich to małe firmy transportowe: co trzecia z nich dysponuje czterema pojazdami, co czwarta posiada park liczący od 5 do 10 samochodów. Tylko 15% ma od 11 do 20 pojazdów, a co szósty przedsiębiorca ma ich od 21 do 50. Ponad 40% firm zatrudnia nie więcej niż 10 osób, co trzecia – do 49, a tylko 5% ma załogę większą niż 250 pracowników. Spora grupa przewoźników (42%) skupia się na świadczeniu usług w kraju, 37% prowadzi działalność zarówno za granicą, jak i w Polsce, a co piąta tylko poza nią. Może to zaskakiwać, ale to polscy przewoźnicy wiodą prym w transporcie europejskim. Udało się im zająć kabotażem, czyli przewozami wewnątrz danego kraju. Wykonują oni pracę w przewozach międzynarodowych niemal dwa razy większą niż firmy z Hiszpanii czy Niemiec. Zarabiają na nich około 5 mld euro rocznie, co stanowi przeszło połowę krajowych wpływów branży. Słabością polskich firm transportowych jest wysłużony park maszynowy. Według danych Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego niemal 41% ciężarówek ma od 6 do 15 lat, co trzecia z nich ma powyżej 30 lat, a tylko 9% jeździ pod drogach nie dłużej niż dwa lata. Starzenie się floty dotyczy przede wszystkim przewoźników krajowych, których nie stać na odnowienie taboru. Główne problemy przewoźników to:

- wysoki poziom konkurencji na rynku (62%) – niektórzy z nich, by przyciągnąć klientów, ucieka się do cen dumpingowych,
- konkurencja zagraniczna,
- niskie marże,
- zbyt częste zmiany regulacji prawnych (ustawy o transporcie drogowym, drogach publicznych i prawie podatkowym są co roku nowelizowane),
- brak harmonizacji unijnych przepisów transportowych (rozbudowane przepisy, nowe licencje, opłaty i podatki, a koszty wszystkiego musi ponosić przedsiębiorca),
- wysokie ceny paliw (w niektórych krajach – Rosja, Rumunia – rząd dofinansowuje zakup paliwa).

4. Transport wodny w Polsce

Transport wodny przez lata był w Polsce zaniedbywany, przez co znacznie pogorszyły się warunki żeglugowe na rzekach. Obecnie dominują przewozy na trasach krótkich i lokalnych. Podejmowane są jednak kroki w celu zatrzymania procesu dekapitalizacji śródlądowych dróg wodnych.

Transport wodny ma wiele zalet, które nie są w pełni wykorzystywane. Żegluga śródlądowa ma marginalne znaczenie w systemie transportowym kraju. W porównaniu do innych polskich rzek Odra ma największe znaczenie dla transportu wodnego śródlądowego.

Około 80% ładunków światowego handlu transportuje się drogą morską i przeładowuje w terminalach portów morskich. Transport morski należy do dynamicznie rozwijających się segmentów rynku. Systematycznie rośnie podaż ładunków masowych i drobnicowych. Rynek kontenerowy dynamicznie się rozwija i nie omija Bałtyku. Po morzach i oceanach pływa już prawie 6 tys. statków do przewozu kontenerów o pojemności 17,8 mln standardowych kontenerów TEU, z czego prawie 5 tys. to klasyczne kontenerowce, które mogą na swoich pokładach przewieźć prawie 17,4 mln TEU. Rynek rośnie w tempie 5% rocznie i morski handel drobnicą w kontenerach przekroczył już 660 mln TEU. To wynik tego, że w 2013 r. przewozy kontenerów drogą morską wzrosły o 4,7%. W 2014 r. przewiduje się wzrost podaży kontenerów na szlakach morskich o 5,7%. W efekcie statki przewiozą w serwisach liniowych około 684 mln TEU. Roczny potencjał przeładunkowy portów przekroczył już 950 mln TEU, a właściciele terminali kontenerowych wciąż inwestują. W wyniku tego terminale kontenerowe będą zdolne przeładować rocznie 994 mln TEU – szacują eksperci Drewry Maritime Equity Research⁶.

Po recesji w latach 2008-2009 transport morski notuje kolejne lata wzrostu wolumenu przewozów. W 2012 r. nastąpił wzrost podaży ładunków o 4,3% w stosunku do 2011 r. Statkami przewieziono 9 165 mln ton drobnicy, ładunków masowych i płynnych (w 2011 r. – 8 748 mln ton, a w 2010 r. – 8 409 mln ton). Rośnie praca przewozowa wykonana przez statki. Tylko w przypadku przewozu innych ładunków suchych w latach 2003-2013 wzrosła ona z 13 721 mld tonomil do 20 476 mld tonomil, a tzw. podstawowych ładunków masowych (ruda żelaza, zboża, węgiel, boksyty, fosfaty) z 7 955 do 14 749 mld tonomil. Przewozy ładunków w kontenerach w 2012 r. osiągnęły 1 480 mln ton, a w 2013 r. – 1 578 mln ton (według obliczeń Clarkson Research Services)⁷.

Okres funkcjonowania Polski w Unii Europejskiej to intensywny czas inwestowania w infrastrukturę i suprastrukturę portów, a także w infrastrukturę poprawiającą dostęp do portów od strony lądu. Dzięki temu poprawiły się warunki techniczne obsługi jednostek pływających i lądowych klientów polskich portów.

⁶ *Global container trade to reach 684 million TEU by 2014*, <http://www.ship-technology.com/news/newsglobal-container-trade-684-million-teu-drewry>, 29.04.2013.

⁷ *Shipping Review and Outlook*, 2013, Clarkson Research Services, Spring, s. 11.

W Polsce działają trzy porty o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej, którymi administrują trzy zarządy morskich portów handlowych. Są to porty w Gdańsku, Gdyni oraz zespół portów Szczecin-Świnoujście. Ponadto na wybrzeżu polskim funkcjonują porty Elbląg, Police, Kołobrzeg, Darłowo i kilka mniejszych, głównie rybackich i turystycznych. W tabeli 4 przedstawiono długość nabrzeży w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie, Świnoujściu, Policach i Elblągu.

Tabela 4. Długość nadbrzeży w morskich portach handlowych w latach 2010 i 2012

Wyszczególnienie	Ogółem		W tym nadające się do eksploatacji	
	2010	2012	2010	2012
Ogółem, w tym:	70 903	72 615	40 415	60 260
Gdańsk	21 417	22 828	8 879	19 492
Gdynia	13222	13 344	9 570	13 021
Szczecin	18 337	18 125	11 336	13 742
Świnoujście	6 527	6 437	5 884	6 326
Police	1 000	1 000	1 000	1 000
Elbląg	3 666	3 666	3 666	3 666

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, tablica 4.1, GUS, Szczecin.

Inwestycje w portach i w ich otoczeniu sprawiają, że poprawia się dostęp do portów od strony morza i lądu. Do najważniejszych inwestycji zrealizowanych w Szczecinie należy terminal kontenerowy i centrum logistyczne, a do wykonywanych budowa terminalu przeładunkowego LNG w Świnoujściu. W Świnoujściu budowany jest również terminal kontenerowy. W DCT Gdańsk budowane jest nowe nabrzeże do obsługi oceanicznych statków do przewozu kontenerów. W Gdyni zbudowane zostanie nabrzeże bułgarskie. Jest to jedyne niezagospodarowane miejsce portu, położone w pobliżu Trasy Kwiatkowskiego.

Rok 2013 dla polskich portów był bardzo korzystny. Rekordowe przeładunki są wynikiem podjętych inwestycji, prywatyzacji oraz aktywnego marketingu na rynkach międzynarodowych. Polska flota transportowa, mimo silnej konkurencji, utrzymuje na rynku dobrą pozycję. Jednak strategię odnawiania floty konsekwentnie realizuje jedynie Polska.

Znajdujące się w prywatnych rękach terminale prowadzą aktywny marketing, który przyczynił się do zmian struktury i wzrostu przeładunków.

Od czasu włączenia Morskiego Terminalu Masowego do Grupy ATIC, w porcie Gdynia nieustannie rosną przeładunki węgla⁸. Grupa ATIC, z siedzibą w Paryżu, jest czołowym operatorem ładunków masowych. Dzięki marketingowi na rynkach globalnych w Gdyni zwiększyła się podaż ładunków węgla.

Szczecin i Świnoujście ciągle w niewielkim stopniu wykorzystują bliskie zaplecze gospodarcze Berlina, a Gdańsk i Gdynia powiązania z rynkami Europy Środko-

⁸ M. Grzybowski, 2011, *Port Gdynia – prywatyzacja. ATIC kupił MTMG*, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 36, 7 września, s. 1-2.

wej i Wschodniej, a szczególnie z Rosją. Atutem portów polskich może być rozwój marketingu relacyjnego B2B, zróżnicowanie oferty oraz ciągle dostosowywanie obsługi klientów do standardów obowiązujących w Unii Europejskiej. Szansą dla polskich portów jest zwiększenie aktywności centrów logistycznych⁹.

Drogi wodne śródlądowe odgrywają niewielką rolę w logistycznej infrastrukturze liniowej Polski w porównaniu z systemem drogowym lub kolejowym. Należy jednak do krajów o bogatej sieci dróg wodnych, które zostały ukształtowane przez naturalny układ rzek oraz połączenia kanałowe. Krajowa sieć dróg wodnych w 2012 r. objęła 3659 km, w tym 2413 km uregulowanych rzek żeglownych, 644 km skanalizowanych odcinków rzek, 344 km kanałów i 259 km jezior żeglownych, przy czym faktycznie eksploatowanych przez żeglugę było 3366 km dróg wodnych. Śródlądowe drogi wodne mają bardzo zróżnicowane parametry. Drogi wodne o międzynarodowym znaczeniu powinny mieć parametry klas IV i V, zaś wszelkie inwestycje realizowane na drogach wodnych mają zapewniać przynajmniej parametry IV klasy. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym, które pozwalają na eksploatację statków wielkości powyżej 1000 t (klasy IV i V), w 2012 r. spełniało w Polsce 5,8% długości dróg wodnych (214 km). Udział dróg tej klasy, zapewniających parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce pozostaje na niezmiennym poziomie od 2007 r. Dla porównania: odsetek dróg wodnych IV i V kategorii wobec reszty sieci dróg wodnych wynosi we Francji – 29%, w Belgii – 55%, w Holandii – 50%, w Niemczech – 70%. Jest to od 6- do 14-krotnie więcej niż w Polsce. Średnio w krajach Unii Europejskiej transportem śródlądowym przewozi się 7,1% ogółu towarów, a więc 14-krotnie więcej niż w Polsce.

Obecna sytuacja techniczna portów rzecznych w Polsce jest ściśle powiązana ze stanem śródlądowych dróg wodnych. W wyniku wieloletnich ograniczeń w poziomie nakładów na rozwój żeglugi śródlądowej od początku lat siedemdziesiątych zahamowany został w Polsce proces modernizacji istniejących i nowo budowanych portów¹⁰.

W Polsce transport wodny śródlądowy mógłby odegrać ważną rolę w obsłudze ładunków wybranych segmentów rynku i być wykorzystywany np. w przewozach kruszywa wydobywanego z dna rzeki, w obsłudze portów morskich, zwłaszcza Szczecina-Świnoujścia oraz w większym stopniu obsługiwać obroty handlu zagranicznego, szczególnie w relacji z Niemcami. Ponadto transport śródlądowy, podobnie jak w krajach UE, mógłby bardziej przystosować się do obsługi przewozów kombinowanych, przyczyniając się do rozwiązania części problemów występujących z obsługą tego rodzaju ładunków w transporcie samochodowym i kolejowym.

⁹ I. Fechner, G. Szyszka G. (red.), 2014, wyd. cyt., s. 80-81.

¹⁰ K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, W. Rydzkowski, 2007, *Transport wodny śródlądowy*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk, s. 98.

5. Zakończenie

Celem artykułu było zaprezentowanie tylko części wybranych gałęzi transportu. Spowolnienie gospodarcze występujące praktycznie na całym świecie jest faktem; wiele branż odczuło je wyjątkowo dotkliwie, ale nie wszystkie. Transport, a w szczególności transport międzynarodowy, jest tego doskonałym przykładem. Jednakże dotyczy on mniejszych przedsiębiorstw, a nie dużych koncernów. Rosnąca konkurencja, zauważalny spadek ilości towarów to dopiero początek kryzysu. Prawdziwym problemem jest zatrważająco wysoka cena paliwa, która odbiera znaczną część zysków. Jednakże, według zaprezentowanych danych, z roku na rok sytuacja się poprawia .

Transport lądowy w Polsce, jako krwiobiegi całej gospodarki, przeżywa trudny czas zmian i silnie odczuł spowolnienie gospodarcze. Spowodowało ono mniejszą liczbę przewozów, mniejszą liczbę zleceń. Sytuację naszych przewoźników pogarsza konsolidacja zagranicznych transportowców. Może ten trudny okres da impuls do budowania wspólnych sieci, zrzeszeń, tworzenia kompleksowej obsługi klientów, a nie oferowania im, jak obecnie, tylko samego przewozu ładunku. Branża powinna zrobić wszystko, by zarabiać na tranzytowym położeniu kraju. To przez Polskę wiedzie wiele szlaków handlowych. Tę szansę trzeba wykorzystać.

Literatura

- Antonowicz M., 2013, *Rynek usług kolejowego transportu towarowego*, [w:] *Biała Księga – kolej na działania – mapa problemów polskiego kolejnictwa*, RBF, Warszawa.
- Co hamuje i napędza polską kolej*, cz. 1, *Przewoźnicy towarowi*, 2013, Raport Instytutu Jagiellońskiego, Warszawa.
- Fechner I., Szyszka G. (red.), 2014, *Logistyka w Polsce. Raport 2013*, Biblioteka Logistyka, Poznań.
- Global container trade to reach 684 million TEU by 2014*, <http://www.ship-technology.com/news/newsglobal-container-trade-684-million-teu-drewry>, 29.042013.
- Grzybowski M., 2011, *Port Gdynia – prywatyzacja. ATIC kupił MTMG*, „Polska Gazeta Transportowa”, nr 36.
- Hurkała T., 2014, *Co hamuje transport drogowy*, <http://www.zielonyszandar.com.pl/2013/09/co-hamuje-transport-drogowy>, 15 września .
- Kolejowe przewozy towarowe w Polsce – wzrost w trybie warunkowym*, raport A.T. Kearney. INC. Shipping Review and Outlook, 2013, Clarkson Research Services, Spring.
- Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej 2013, GUS, Szczecin.
- Transport – wyniki działalności w 2012 r.*, 2012, GUS, Warszawa.
- Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2012 r.*, 2013, GUS, Szczecin, Warszawa.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Rydzkowski W., 2007, *Transport wodny śródlądowy*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk.

LAND AND WATER TRANSPORT IN TIMES OF CRISIS

Summary: This article aims to provide basic information on several important aspects of explaining the impact of the economic crisis on the transport sector. Times of crisis makes it necessary to continuously monitor changes in the economy, analyzing the causes and consequences of their formation and ongoing research related to the mitigation of the crisis. In general, the situation of transport companies is not easy. In addition to great competition, changing fuel prices, the activity of a vast part of transport companies is blocked by payment bottlenecks. The aim of the article is to present the situation of transport companies in times of crisis.

Keywords: transport, transport company, crisis.