

ROZDZIAŁ 1.

STRUKTURA I WYNIKI EKONOMICZNE PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTU DROGOWEGO W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM I ICH OCENA

1. Wprowadzenie

Komunikacja transportu drogowego odgrywa zasadniczą rolę w sprawnym funkcjonowaniu gospodarki. Korzyści ekonomiczne są jednym z czynników branych pod uwagę przy wyborze środka transportu. W Polsce podstawową determinantą wyboru jest dostępność, stąd ponad 70 procent przewozów wykonywana jest transportem drogowym¹. Wzrost znaczenia handlu międzynarodowego, technologii informacyjno-komunikacyjnych i globalizacji podkreśla kluczową rolę transportu w rozwoju gospodarczym, przy czym zauważa się zwiększenie wyzwań związanych ze zrównoważonym rozwojem transportu². Większość publikacji dotyczy ograniczeń rozwoju transportu drogowego ze względu na dużą emisję CO₂ przez tę gałąź gospodarki³. Istnieje luka badawcza dotycząca struktur transportu drogowego i wyników ekonomicznych oraz jego funkcjonowania na wybranych obszarach geograficznych. Okres badawczy przyjęty do analizy to

* dr Joanna Alicja Dyczkowska, Politechnika Koszalińska, Wydział Nauk Ekonomicznych, <https://orcid.org/0000-0001-9866-3897>.

¹ *Transport w województwie zachodniopomorskim w 2022 roku*, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2022.

² J. L. Torres-Rubira, A. B. Escrig-Tena, & M. A. López-Navarro, *Internalization of the 'Safety & Quality Assessment for Sustainability' System Motivations and performance in Spanish road transport firms*, *Research in Transportation Business & Management*, 49, 2023, 100990. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2023.100990>

³ B. L. Salvi & K. A. Subramanian, *Sustainable development of road transportation sector using hydrogen energy system*, *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 51, 2015, s. 1132-1155. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2015.07.030>; A. Alises & J.M. Vassallo, *Comparison of road freight transport trends in Europe. Coupling and decoupling factors from an Input-Output structural decomposition analysis*, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2015, 82, s. 141-157. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2015.09.013>

czas od 2018 do 2022 roku, w którym to okresie wystąpiły dwa kryzysy w gospodarce – pandemia COVID-19 oraz konflikt zbrojny między Rosją a Ukrainą. Celem opracowania jest ocena zmian struktury i wyników ekonomicznych przedsiębiorstw transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim w czasie kryzysu związanego z pandemią COVID-19 i konfliktem zbrojnym między Rosją i Ukrainą.

Proces zmian w transporcie drogowym odbywa się zarówno w segmencie przewozów pasażerskich, powiązanim ze zjawiskiem motoryzacji indywidualnej, jak i w segmencie przewozów towarowych, który został szerzej opisany w dalszej części.

Wydajny system transportowy jest fundamentalnym warunkiem zrównoważonego dobrobytu w Europie, Polsce i regionie. Transport zapewnia obywatelom podstawowe środki mobilności i przyczynia się do wzrostu gospodarczego, zatrudnienia oraz globalnego eksportu⁴. Infrastrukturę transportową można zdefiniować jako czynnik gwarantujący wzrost i rozwój gospodarczy regionu, ze względu na funkcje przemierzania przestrzeni w zakresie przepływu osób i wymiany towarów. Skutki oddziaływania infrastruktury transportowej na gospodarkę regionu w dużej mierze zależą od tego, w jaki sposób społeczeństwo korzysta z usług oferowanych przez obiekty i urządzenia infrastruktury⁵. Dyrektywy Unii Europejskiej narzuciły wymogi mające na celu wzmocnienie konkurencyjności przedsiębiorstw transportowych oraz wypracowanie lepszego systemu transportowego, z korzyścią dla obywateli, gospodarki i społeczeństwa.

Rozwój transportu zbliża do siebie rynki, umożliwia zwiększenie produkcji poprzedzając wzrost gospodarczy. Nie sposób wyobrazić sobie gospodarki Polski, zwłaszcza w okresie jej globalizacji, bez sieci dróg i połączeń transportowych umożliwiających producentom, eksporterom i importerom swobodne zawieranie kontraktów bez względu na to, gdzie znajduje się towar, a gdzie jego odbiorca⁶. Bez efektywnego transportu dany region nie może brać udziału w wymianie międzynarodowej i kooperacji przemysłowej. Transport może stanowić barierę ograniczającą wzrost gospodarczy. Konieczna jest zatem diagnoza sytuacji transportu towarowego w województwie zachodniopomorskim, aby transport nie był barierą

⁴ T. Neumann, *Wykorzystanie systemów telematki na przykładzie wybranych przedsiębiorstw transportu drogowego*, Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, 2017, 18(12), s. 605.

⁵ P. Prus & M. Sikora, *The impact of transport infrastructure on the sustainable development of the region—Case study*, Agriculture, 2021, 11(4), s. 279.
<https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>

⁶ J. Rześny-Cieplińska, *Kierunki rozwoju systemów transportowych ze szczególnym uwzględnieniem przewozów drogowych*, Studia Ekonomiczne, 2013, 143, s. 343.

hamującą wzrost gospodarczy, ale aby stanowił istotny element przyczyniający się do jego wszechstronnego rozwoju przez stworzenie funkcjonalnie zintegrowanej infrastruktury oraz zapewnienie wysokiej jakości usług na konkurencyjnym rynku transportowym. Wyznaczenie kierunków działań i ich koordynacja w zakresie tworzenia nowoczesnego, efektywnego systemu transportowego pozwolą na osiągnięcie właściwych celów oraz realizację strategii rozwoju transportu.

2. Transport drogowy w polityce Unii Europejskiej

Zmiany w polityce transportowej są ważne dla przyszłości Unii Europejskiej, ponieważ dobrze funkcjonująca sieć transportowa jest gwarancją dobrego funkcjonowania rynku wewnętrznego, a także dochodów mieszkańców Europy. Ponadto polityka transportowa jest powiązana z bezpieczeństwem obywateli⁷. Zmiany dotyczą także źródeł wykorzystanego paliwa przez transport drogowy, gdyż pod względem energetycznym Unia Europejska importuje większość benzyny i gazu z innych części świata, co stwarza dla Unii niebezpieczną zależność. Sektor transportu odpowiada za znaczną część emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej (UE). W szczególności szacuje się, że wytwarza on około 23% całkowitej emisji dwutlenku węgla (CO₂)⁸. Unia Europejska promuje wykorzystanie alternatywnych źródeł energii i bardziej efektywne wykorzystanie istniejących, ściśle współpracując z sektorem prywatnym⁹. Dla Unii ważna jest modernizacja istniejącej infrastruktury, zwłaszcza skupiającej się na wzajemnych połączeniach państw członkowskich i alternatywnych środkach transportu w stosunku do transportu drogowego¹⁰. Ponieważ wiele państw ma dobre połączenia drogowe między sobą, większość transportu towarowego i pasażerskiego odbywa się tą drogą. Ma to negatywny wpływ na różne kwestie, takie jak energia, środowisko i bezpieczeństwo, spowodowane zatłoczeniem europejskich dróg, zwłaszcza

⁷ G. Marsden & D. Stead, *Policy transfer and learning in the field of transport: A review of concepts and evidence*, Transport policy, 2011, 18(3), s. 492-500.

⁸ N. Rigogiannis, I. Bogatsis, C. Pechlivanis, A. Kyritsis & N. Papanikolaou, *Moving towards greener road transportation: A review*, Clean Technologies, 2023, 5(2), s. 766-790. <https://doi.org/10.3390/cleantechnol5020038>

⁹ I. V. Levin, O. V. Glazkov & S. A. Malyshev, *Applicability Appraisal of the Multiphase Transport Technologies of Associated Petroleum Gas in the Arctic Shelves of the Russia (Russian)*, In SPE Russian Oil and Gas Exploration and Production Technical Conference and Exhibition, Society of Petroleum Engineers, 2012, January; J. Axsen, P. Plötz, & M. Wolinetz, *Crafting strong, integrated policy mixes for deep CO₂ mitigation in road transport*, Nature Climate Change, 2020, 10(9), s. 809-818.

¹⁰ D. R. Troitino, *Transport policy in the European Union*, MEST Journal, 2015, 3(2), s. 139.

w wąskich gardłach systemu sieciowego, gdzie często występuje kongestia transportowa i wypadki. Unia Europejska zdecydowanie promuje transport śródlądowy rzeczny i kolejowy, aby uniknąć tych problemów¹¹.

Wreszcie działania Unii obejmują innowacje i nowe technologie w dziedzinie transportu jako sposób na zmianę w sektorze, a co za tym idzie, europejskiej gospodarki i warunków życia obywateli Europy. Niemniej jednak kryzys gospodarczy oznaczał niższe dochody państw członkowskich i mniej pieniędzy przeznaczanych na politykę transportową, zwłaszcza w zakresie infrastruktury, ponieważ jest ona bardzo droga. Państwa są w tej polityce także bardzo wrażliwe pod względem suwerenności, gdyż kontrola nad krajowym systemem sieciowym uznawana jest za narodowy priorytet, co blokuje głębszą integrację w tak kluczowym sektorze.

Na przestrzeni ostatnich lat zauważalna jest zmiana popytu na usługi transportu drogowego. Dzieje się tak głównie za sprawą następujących zmian, dotyczy to przede wszystkim¹²:

- struktury produkcji przemysłowej, co spowodowało spadek zapotrzebowania na przewozy ładunków masowych przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowanie na usługi świadczone szybko i terminowo;
- lokalizacji produkcji powodującej wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków w relacjach poza magistralą szlaków komunikacyjnych;
- poziomu urbanizacji, objawiającego się wzrostem zapotrzebowania na usługi transportowe do placówek sieci handlowych, które charakteryzują się znacznym stopniem rozproszenia;
- struktury geograficznej wymiany towarowej i współpracy gospodarczej skutkujące wzrostem popytu transportu międzynarodowego;
- struktur handlowych, które zwiększają zapotrzebowanie na transport ładunków z zakładów produkcyjnych do centrów logistycznych oraz z centrów logistycznych do obiektów handlowych;
- rozwoju handlu elektronicznego zwiększającego popyt na usługi kurierskie w aglomeracjach i obszarze danego kraju.

Wszystko to spowodowało, że nastąpiły pewne zmiany w łańcuchach dostaw ładunków. Ich występowanie stało się widoczne na obszarach miejskich. Do dziś skutkuje to wzrostem zapotrzebowania na dostawy, czego efektem jest wzrost

¹¹ S. Wolf, J. Teitge, J. Mielke, F. Schütze & C. Jaeger, *The European Green Deal—more than climate neutrality*, Intereconomics, 2021, 56, s. 99-107.

¹² W. Paprocki, *Transport drogowy*, [w:] *System transportowy Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. J. Pieriegud, Oficyna Wydawnicza SGH w Warszawie, Warszawa 2015, s. 15-16.

liczby samochodów dostawczych o mniejszym tonażu¹³. Sprzyja to konieczności łagodzenia konfliktów interesów różnych grup społecznych. Przykładowo samorządy dostrzegają potrzebę ograniczenia wpływu transportu ładunków na środowisko i tym samym podniesienia jakości życia w mieście. Z drugiej strony realizacja dobrej jakości usług jest niezbędna do prawidłowego funkcjonowania placówek produkcyjnych, handlowych i usługowych¹⁴. Dlatego tak ważne jest wprowadzenie rozwiązań, które pozwolą zarówno zapewnić zrównoważony rozwój gospodarczy, jak i zrównoważony rozwój transportu. Udział transportu drogowego w transporcie towarowym w Unii Europejskiej, który stanowi 67,9%¹⁵, pomimo niewielkich wahań, pozostaje znaczący. Spowodowało to konieczność opracowania określonych priorytetów, celów i działań zapewniających sprawny system transportowy w Unii Europejskiej. Zanieczyszczenia środowiska spowodowane transportem drogowym są najbardziej zauważalne w miastach, zwłaszcza tych charakteryzujących się wysokim stopniem urbanizacji. Rozwiązania tego problemu upatruje się we wprowadzeniu działań mających na celu wycofywanie pojazdów konwencjonalnych z miast do 2050 r., a także osiągnięciu do 2030 r. logistyki wolnej od emisji CO₂ w dużych ośrodkach miejskich. Wprowadzaniu pozytywnych zmian w transporcie sprzyja odpowiednia infrastruktura transportowa i technologiczny rozwój¹⁶. W ostatnich latach zrealizowano także wiele projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej. W projektach tych biorą udział zarówno podmioty publiczne, jak i prywatne z państw członkowskich. Najważniejsze dla Polski i/lub innych Państw Członkowskich to:

¹³ F. Russo & A. Comi, *Urban freight transport planning towards green goals: synthetic environmental evidence from tested results*, Sustainability, 2016, No 8(4), s. 2-7.

¹⁴ K. Grondys, I. Kott & K. Sukiennik, *Funkcjonowanie polskich miast w dobie zrównoważonego rozwoju z punktu widzenia transportu*, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, Zarządzanie, 2017, 25, t. 1, s. 237. DOI:10.17512/znpcz.2017.1.1.21.

¹⁵ *Key figures on European transport – 2023 edition*. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/18384997/KS-HE-23-001-EN-N.pdf> (dostęp: 10.10.2024)

¹⁶ Szerzej na ten temat: F. L. Michael, H. E. Sumilan, N. F. Bandar, A. H. Hamidi, V. I. Jonathan & N. M. Nor, *Sustainable development concept awareness among students in higher education: A preliminary study*, Journal of Sustainability Science and Management, 2020, 15(7), s. 113-122; W. Strielkowski, L. Civín, E. Tarkhanova, M. Tvaronavičienė & Y. Petrenko, *Renewable energy in the sustainable development of electrical power sector: A review*, Energies, (2021). 14(24), 8240. <https://doi.org/10.3390/en14248240>; J. Dyczkowska, M. Olkiewicz, *Bicycle infrastructure: an element of sustainable mobility in the West Pomeranian voivodeship*, Transport Problems, 2023 Volume 18 Issue 4, DOI: 10.20858/tp.2023.18.4.09

C-LIEGE, GRASS, NOVELOG, STRAIGHTSOL. Zaplanowane i zaprezentowane w projektach działania mogą znacząco zmniejszyć wpływ transportu drogowego na środowisko i społeczeństwo¹⁷.

W 2019 r. w 27 krajach UE 972,2 tys. podmiotów prowadziło działalność związaną z transportem drogowym (wobec 1015,8 tys. w 2018 r.). Obroty w tych przedsiębiorstwach w 2019 r. wyniosły 493357 mln euro, z czego 73,2% stanowiły obroty w transporcie towarowym (wobec 72,8% w poprzednim roku). W 2019 r. w przedsiębiorstwach transportu drogowego 27 państw Unii Europejskiej zatrudnionych było 5237,1 tys. osób, tj. o 1,8% więcej niż w 2018 r. Z ogólnej liczby pracujących w przedsiębiorstwach transportu drogowego 62,8% stanowili pracujący w podmiotach drogowego transportu ładunków. W 2021 r. przedsiębiorstwa transportowe 27 państw Unii Europejskiej przewiozły łącznie 13,7 mld ton ładunków (o 5,0% więcej niż w poprzednim roku).

Osiągnięta na rynku transportowym pozycja konkurencyjna jest wynikiem oddziaływania czynników konkurencyjności wewnętrznych i zewnętrznych wynikających ze specyfiki społeczno-gospodarczej oraz polityki państw członkowskich. Czynniki mającymi znaczenie dla konkurencyjności przedsiębiorstw transportu drogowego są¹⁸:

- 1) koszty działalności i ceny oferowanych usług transportowych,
- 2) potencjał pracowników i przedsiębiorstwa jako organizacji,
- 3) posiadana flota pojazdów i stosowane technologie, przyjazność dla środowiska,
- 4) jakość usług i elastyczność w dostosowaniu się do potrzeb klienta

Na czele państw o największym tonażu przetransportowanych w 2021 r. ładunków znalazły się Niemcy, Francja, Hiszpania i Polska (odpowiednio 3108,0 mln ton, 1648,9 mln ton, 1626,4 mln ton, 1580,5 mln ton)¹⁹. Polska gospodarka jest silnie powiązana z innymi krajami. W obszarze transportu i handlu znajduje to szczególne odzwierciedlenie w stosunkach z gospodarką niemiecką i Czechami. Globalizacja i deregulacja europejskiej przestrzeni gospodarczej, w tym transportu, przyczyniła się do znacznego rozwoju przedsiębiorstw branży

¹⁷ J. Nowakowska-Grunt, M. Strzelczyk, *The current situation and the directions of changes in road freight transport in the European Union*, Transportation Research Procedia, 3rd International Conference "Green Cities – Green Logistics for Greener Cities", 13-14 September 2018. Szczecin 2019, 39, s. 350-359.

<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.06.037>

¹⁸ J. Burnewicz, *The competitiveness of Polish road transport on the European market*, ResearchGate, 2017. <https://www.researchgate.net/publication/315656322>, (dostęp: 12.03.2024).

¹⁹ *Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021*, GUS, Warszawa 2022, s. 20.

transportu drogowego w Polsce, która odgrywa ważną rolę w logistyce międzynarodowej w Europie²⁰.

3. Przedsiębiorstwa transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim

Rok 2018 był ostatnim przed kryzysem spowodowanym pandemią COVID-19. Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników w województwie zachodniopomorskim w 2018 r. wyniosła 1271,0 tys. (o 3,8% więcej niż w 2017 r.)²¹. Małe i średnie przedsiębiorstwa transportowe w województwie zachodniopomorskim stanowią 98,3 procent w 2022 roku, średnia liczba samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych przypadająca na jedno przedsiębiorstwo to 25,74. Tabela 1 prezentuje liczbę samochodów ciężarowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022.

Tabela 1. Liczba samochodów ciężarowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022

Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Samochody ciężarowe	138477	142661	146219	149692	152791
2.	o ładowności do 3 ton	119347	123217	126556	129682	132431
3.	o ładowności 3-7 ton	10849	10866	10888	10923	10951
4.	powyżej 7 ton	8281	8578	8775	9087	9407
5.	Ciągniki siodłowe	15429	16336	16860	17654	18241
6.	Naczepy ciężarowe	14293	14853	15261	15811	16353
7.	Przyczepy ciężarowe	31909	32541	33178	33920	34649

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku*, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 58-60.

²⁰ N. Akyelken, H. Keller, *Framing the Nexus of Globalisation, Logistics and Manufacturing in Europe*, *Transport Reviews*, 2014, 34(6), s. 674-690. doi: 10.1080/01441647.2014.981885; A. Sadowski, K. Wąsowska, & I. Nowak, *Logistics development in European countries: The case of Poland*, *European Research Studies*, 2020, 23(2), s. 505-506.

²¹ *Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018 r.*, GUS, Szczecin 2019, s. 14-15.

We wszystkich rodzajach samochodów ciężarowych nastąpił wzrost o 2,07 procent, w tym o najmniejszej ładowności do 3 ton o 2,12 procent w stosunku do 2021 roku. Wzrost ciągników siodłowych w 2022 roku to 3,32 procent, a także naczep i przyczep ciężarowych, co wskazuje na wzrost tonażu przewożonego ładunku. Liczba zarejestrowanych pojazdów samochodowych i ciągników w województwie zachodniopomorskim w 2022 r. wyniosła 1426,8 tys. (o 2,2% więcej niż 2021 r.). Tabela 2 przedstawia wykorzystanie oraz przebiegi taboru w transporcie zarobkowym w latach 2018-2022.

Tabela 2. Wykorzystanie oraz przebiegi taboru w transporcie zarobkowym w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022

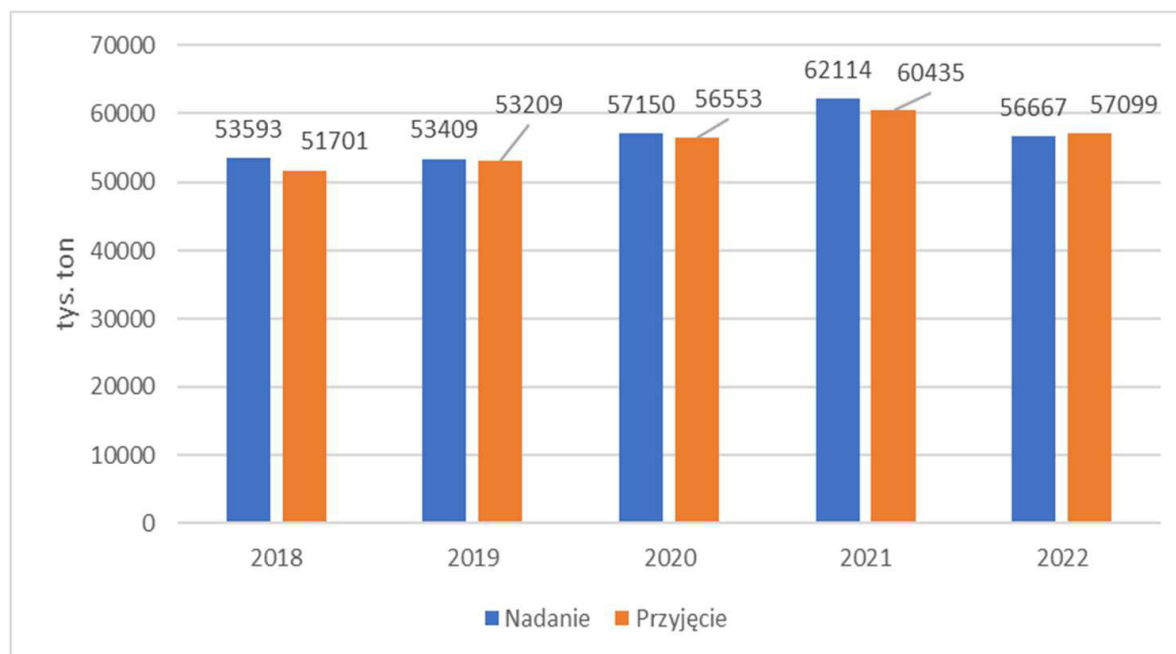
Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Wykorzystanie taboru (w wozodniach)	675389	764501	802500	809500	820666
2.	Przebieg w tys. wozokilometrów	282519,5	311179,7	308621,1	330864,1	353104,1
3.	Średni przebieg roczny 1 pojazdu w km	152682	148568	140754	149212	157047

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku*, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 54-55.

W transporcie międzynarodowym w 2022 roku wykorzystano tabor 659202 wozodni (80,32%), tylko 19,48 procent wykorzystano tabor w transporcie krajowym. W przypadku przebiegu taboru w transporcie międzynarodowym w 2022 roku kształtował się na poziomie 299476,4 tysiące wozokilometrów (84,81%), a krajowy stanowił 15,19 procent. Średni przebieg roczny jednego pojazdu w transporcie międzynarodowym to 165820 km, a w krajowym 121229 km, czyli o 36,78 procent mniej.

Według bilansu przewozów ładunków transportem ciężarowym w województwie zachodniopomorskim w 2018 r. uzyskano dodatni wynik wynoszący 1,9 mln ton, nadano więcej o 53,6 mln ton ładunków, a przyjęto 51,7 mln ton, podczas gdy w 2017 r. bilans był ujemny i wyniósł minus 0,9 mln ton. Rysunek 1 przedstawia wielkość nadanie i przybycie w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022. Rok 2022 był pierwszym okresem spadku przywozów w nadaniu z województwa zachodniopomorskiego (spadek o 8,77%) oraz w przyjęciu ładunków o 5,52 procent. W przypadku nadania spadek nastąpił w przewozach we-

wnętrz województwa zachodniopomorskiego 5395 tys. ton (-13,48%) oraz w eksporcie 418 tys. ton (-5,24%), do innych województw nastąpił wzrost o 356 tys. ton (2,59%).

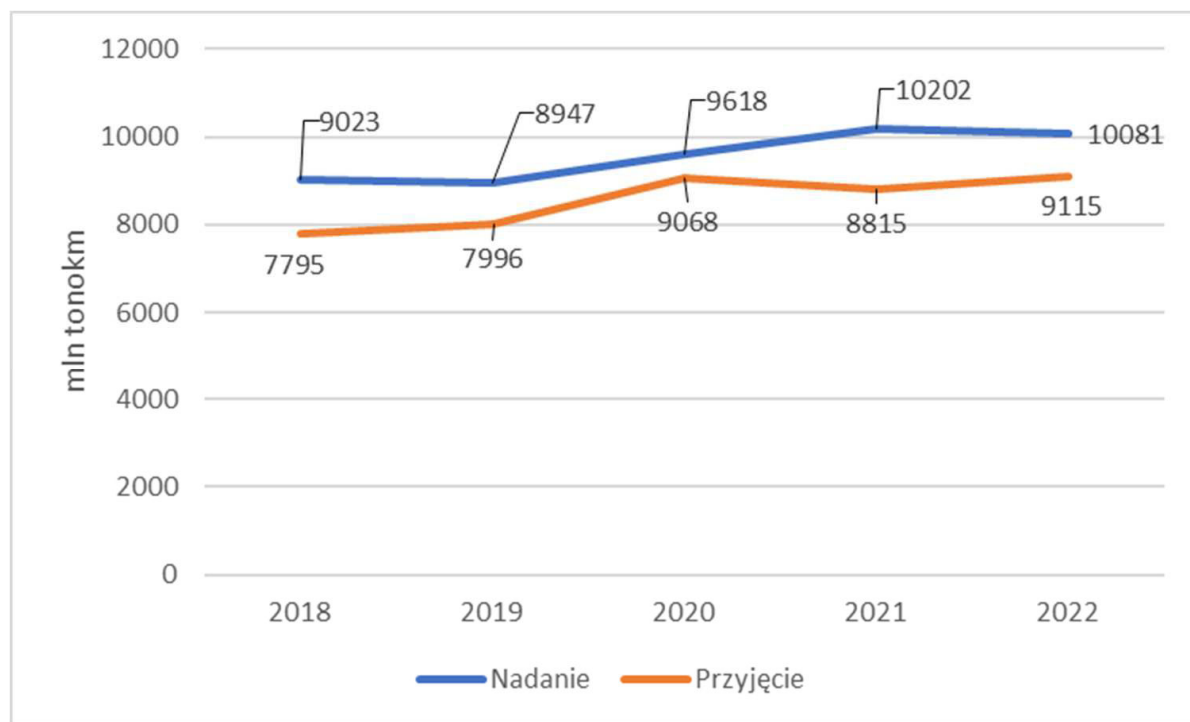


Rys. 1. Bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w województwie zachodniopomorskim w tys. ton w latach 2018-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 58-60.

Największy spadek nastąpił w 2022 roku w przywozie wewnątrz województwa zachodniopomorskiego w wysokości 5395 tys. ton ładunku, co stanowiło 13,49 procent. W tym samym okresie zanotowano wzrost w przyjęciu z innych województw w wysokości 571 tys. ton oraz z zagranicy 1490 tys. ton, co nie zrekompensowało utraconego ładunku. Rysunek 2 przedstawia bilans przewozów ładunków transportem samochodowym w województwie zachodniopomorskim w milionach tonokm w latach 2018-2022. W przypadku nadań w okresie 2018-2021 następuje wzrost. W 2022 roku wystąpił spadek o 1,19 procent. Przyczyną jest spadek w transporcie krajowym, zarówno wewnątrz województwa – 252 mln tonokm, jak i z innych województw -59 mln tonokm. W eksporcie nastąpił wzrost w wysokości 189 mln tonokm, co nie zrekompensowało transportu krajowego. W przypadku przyjęć nastąpił spadek w 2021 roku o 253 mln tonokm, co stanowiło 2,79 procent, by następnie nastąpił wzrost w 2022 roku o 3,4 procenta. Przyczyną było załamanie przewozów z zagranicy zmniejszonego

o 467 mln tonokm, co mogło być zmniejszeniem wymiany handlowej z kontrahentami niemieckimi, którzy są głównymi partnerami dla przedsiębiorstw województwa zachodniopomorskiego.

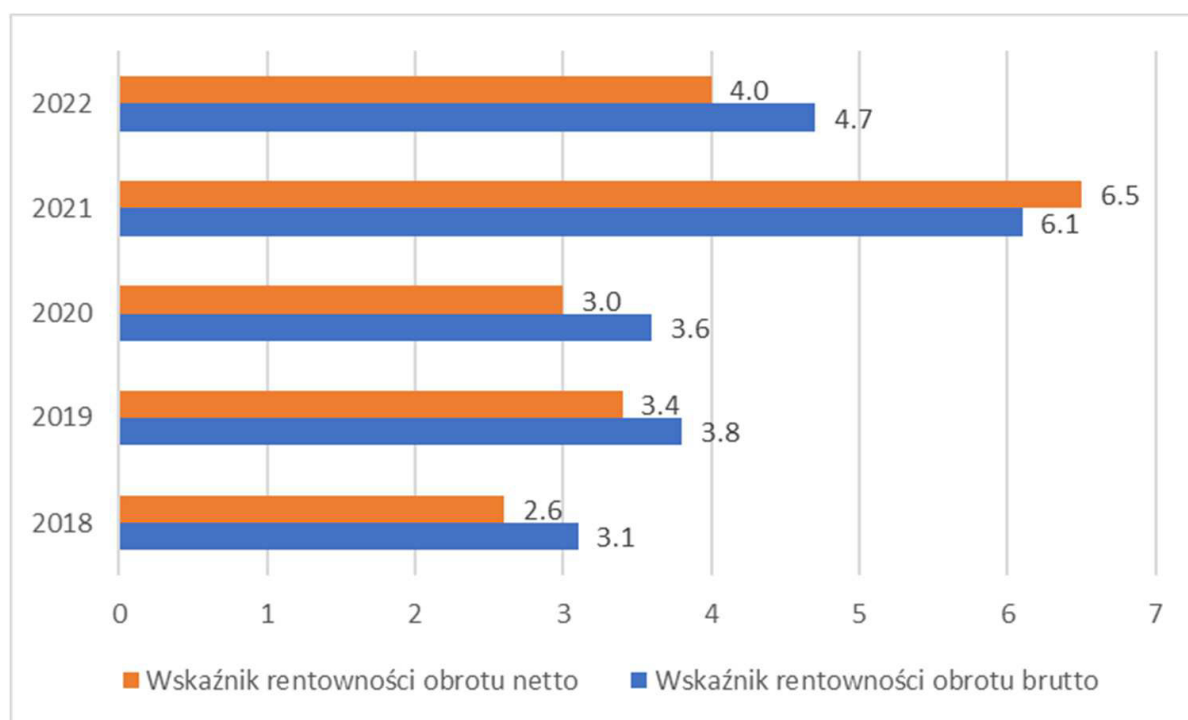


Rys. 2. Nadanie i przyjęcie ładunków transportem samochodowym w województwie zachodniopomorskim w mln. tonokm w latach 2018-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 58-60.

W 2022 roku odnotowano spadek przyjęć wewnątrz województwa o 252 mln ton km, ale import z zagranicy wrócił do poprzedniego poziomu w wysokości 2683 mln tonokm. Bilans przewozów ładunków transportem samochodowym (zarobkowym i gospodarczym) w województwie zachodniopomorskim w 2022 r. był ujemny i wyniósł -0,4 mln ton, tj. nadano mniej ładunków (56,7 mln ton) niż przyjęto (57,1 mln ton), podczas gdy w 2021 r. bilans wyniósł 1,7 mln ton.

W 2018 r. przychody z całokształtu działalności w przedsiębiorstwach transportowych wyniosły 4926,6 mln zł i były o 4,4% większe niż przed rokiem. Pogorszeniu uległy wyniki finansowe brutto i netto. Wynik finansowy brutto w 2018 r. wyniósł 153,0 mln zł (wobec 289,6 mln zł w 2017 r.), a jego obciążenia kształtowały się na poziomie 24,1 mln zł (wobec 19,6 mln zł w 2017 r.). Wynik finansowy netto w wysokości 128,9 mln zł był niższy niż rok wcześniej o 141,1 mln zł. Na rysunku 3 przedstawiono wskaźnik rentowności obrotu brutto i netto w przedsiębiorstwach transportowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022.

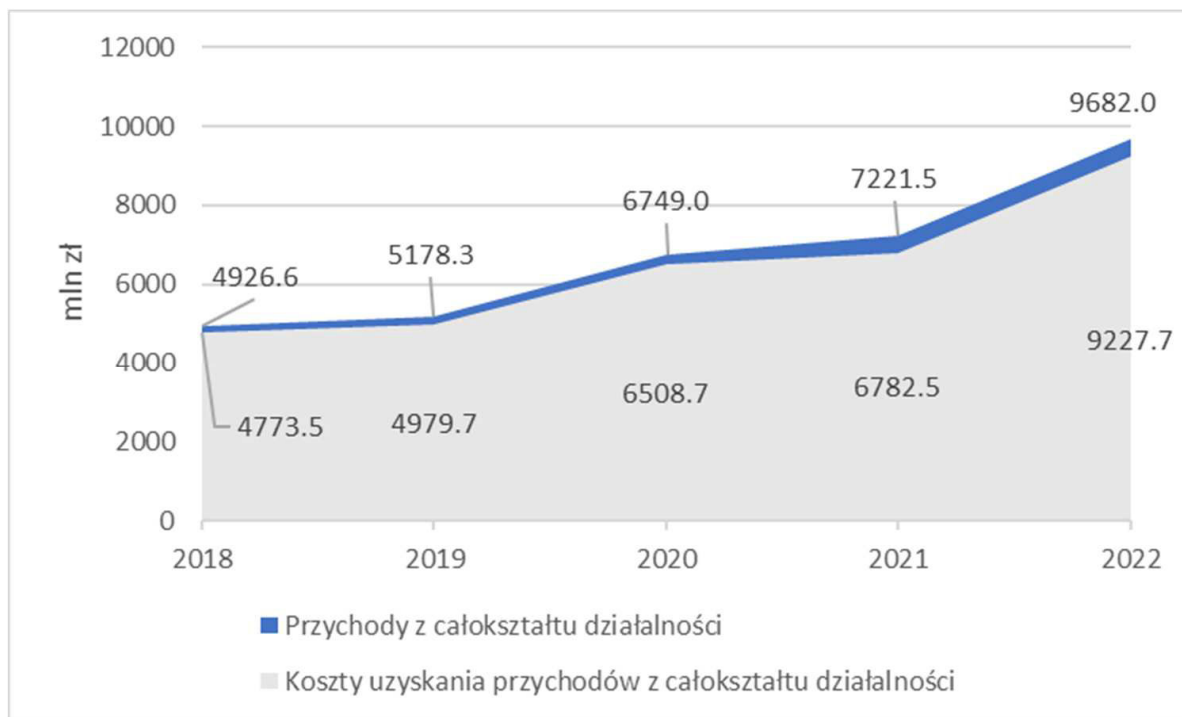


Rys. 3. Wskaźnik rentowności obrotu brutto i netto w przedsiębiorstwach transportowych w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 109-110.

Najlepszym okresem był 2021 rok, w którym przedsiębiorstwa transportowe województwa zachodniopomorskiego odnotowały najwyższy wskaźnik rentowności obrotu brutto (6,1) oraz netto (6,5).

Na rysunku 4 zaprezentowano przychody i koszty z całokształtu działalności transportu w województwie zachodniopomorskim w mln złotych w latach 2018-2022.



Rys. 4. Przychody, koszty z całokształtu działalności przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim w mln zł w latach 2018-2022

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 112-113.

W przypadku przychodów, jak i kosztów następuje wzrost w 2022 roku. Najwyższe są koszty zużycia materiałów - 43,04 procent; 47,53 procent w usługach obcych i nastąpił wzrost płac brutto o 26,66 procent. Obniżenie wydatków w układzie rodzajowym w podatkach i opłatach o 18 procent i pozostałych kosztach o 50,45 procent, wpłynęło na niższe koszty ogółem w przedsiębiorstwach transportowych. W tabeli 3 przedstawiono wyniki finansowe oraz obciążenia wyniku przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim w mln zł w latach 2018-2022.

Największy wzrost wyniku finansowego brutto nastąpił w latach 2021 (wzrost o 82,61%) oraz w 2022 roku w stosunku do poprzedniego okresu o 24,19 procent, co odpowiednio przełożyło się na wzrost wyników netto w 2021 roku o 93,99 procent, ale nastąpił spadek wyniku netto w 2022 roku o 9,86%.

Tabela 3. Wyniki finansowe oraz obciążenia wyniku w mln zł w transporcie zarobkowym w województwie zachodniopomorskim w latach 2018-2022

Lp.	Wyszczególnienie	2018	2019	2020	2021	2022
1.	Brutto	153,0	198,7	240,4	439,0	545,2
2.	Netto	128,9	177,4	203,0	393,8	388,4
3.	Obciążenia wyniku finansowego brutto	24,1	21,3	37,4	45,2	65,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018-2022 roku*, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018-2022, s. 112.

W 2022 r. przychody z całokształtu działalności w przedsiębiorstwach transportowych wyniosły 9682,0 mln zł i były o 34,1% większe niż przed rokiem. Poprawiły się wyniki finansowe brutto i netto. Wynik finansowy brutto w 2022 r. wyniósł 454,2 mln zł (wobec 439,0 mln zł w 2021 r.), a jego obciążenia kształtowały się na poziomie 65,8 mln zł (wobec 45,2 mln zł w 2021 r.).

4. Wnioski

Na kondycję ekonomiczną sektora transportu drogowego wywierają wpływ warunki ekonomiczne, sytuacja gospodarcza zarówno w kraju, jak i na świecie, a także różnorodne czynniki o charakterze rynkowym. Niemniej można stwierdzić, iż w przypadku kryzysów gospodarczych jak pandemia COVID-19 oraz konflikt zbrojny między Ukrainą i Rosją nie wpłynął na kondycję przedsiębiorstw transportowych w województwie zachodniopomorskim. Do czynników, które miały wpływ można zaliczyć popyt i podaż na usługi transportowe na wewnętrznym rynku województwa zachodniopomorskiego oraz koszty prowadzenia działalności przewozowej, w tym ceny paliw, sytuację na rynku pracy, konkurencję wśród przewoźników, system prawny oraz podatkowy. Wyniki ekonomiczne przedsiębiorstw są efektem jakości gospodarowania we wszystkich obszarach ich działalności, co można zaobserwować obniżeniu pozostałych obciążeń w kosztach w układzie rodzajowym. Terminowe, dobrze zaplanowane i bezpieczne dostawy mogą realnie wpływać na rozwój przedsiębiorstw transportowych, ponieważ stanowią największe atuty w tym sektorze.

Podsumowując rozważania dotyczące kondycji ekonomicznej sektora transportu drogowego można stwierdzić, iż przedsiębiorstwa pomimo problemów gospodarczych wywołanych kryzysem zanotowały wzrost przychodów. W 2022 roku nastąpił spadek w nadaniu o 1,19 procent, którego przyczyną jest spadek

w transporcie krajowym, zarówno wewnątrz województwa, jak i z innych województw. W eksporcie nastąpił wzrost w wysokości nadań, co nie zrekompensoowało to transportu krajowego. W przypadku przyjęć nastąpił spadek w 2021 roku a następnie wzrost w 2022 roku. Przyczyną było załamanie przewozów z zagranicy zmniejszonego o 467 mln tonokm, co mogło być spowodowane zmianami w handlu międzynarodowym z kontrahentami niemieckimi, którzy są głównymi odbiorcami i nadawcami dla przedsiębiorstw województwa zachodniopomorskiego. W 2022 roku odnotowano spadek przyjęć wewnątrz województwa, ale import przewożonych ładunków z zagranicy wrócił do poprzedniego poziomu w wysokości 2683 mln tonokm.

Analiza danych w opracowania wykazała, że nie wystąpiły negatywne zmiany wyników ekonomicznych przedsiębiorstw transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim w czasie kryzysu związanego z pandemią COVID-19 i konfliktem zbrojnym między Rosją i Ukrainą. Ograniczenia wynikają z przyjętego obszaru badań, zawężonego do województwa zachodniopomorskiego oraz okresu 2018-2022. Wskazane jest, aby kontynuować badania w następnych latach poszerzając obszar badawczy.

BIBLIOGRAFIA

Alises A., Vassallo J.M., *Comparison of road freight transport trends in Europe. Coupling and decoupling factors from an Input–Output structural decomposition analysis*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 2015, 82, s. 141-157. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2015.09.013>

Akyelken N., Keller H., *Framing the Nexus of Globalisation, Logistics and Manufacturing in Europe*, Transport Reviews, 2014, 34(6), s. 674-690. doi: 10.1080/01441647.2014.981885

Axsen J., Plötz P., Wolinetz M., *Crafting strong, integrated policy mixes for deep CO₂ mitigation in road transport*, Nature Climate Change, 2020, 10(9), s. 809-818.

Burnewicz J., *The competitiveness of Polish road transport on the European market*, ResearchGate, 2017. <https://www.researchgate.net/publication/315656322>, (dostęp: 12.03.2024).

Dyczkowska J., Olkiewicz M., *Bicycle infrastructure: an element of sustainable mobility in the West Pomeranian voivodeship*, Transport Problems, 2023 Vol. 18 Issue 4, DOI: 10.20858/tp.2023.18.4.09

Grondys K., Kott I., Sukiennik K., *Funkcjonowanie polskich miast w dobie zrównoważonego rozwoju z punktu widzenia transportu*, Zeszyty Naukowe Politechniki Częstochowskiej, Zarządzanie, 2017, 25, t. 1, s. 237. DOI:10.17512/znpacz.2017.1.1.21.

Levin I. V., Glazkov O. V., Malyshev S. A., *Applicability Appraisal of the Multi-phase Transport Technologies of Associated Petroleum Gas in the Arctic Shelves of the Russia (Russian)*. In SPE Russian Oil and Gas Exploration and Production Technical Conference and Exhibition. Society of Petroleum Engineers, 2012, January.

Marsden G., Stead D., *Policy transfer and learning in the field of transport: A review of concepts and evidence*, Transport policy, 2011, 18(3), s. 492-500.

Michael F. L., Sumilan H. E., Bandar N. F., Hamidi A. H., Jonathan V. I., Nor N. M., *Sustainable development concept awareness among students in higher education: A preliminary study*, Journal of Sustainability Science and Management, 2020, 15(7), s. 113-122.

Neumann T., *Wykorzystanie systemów telematyki na przykładzie wybranych przedsiębiorstw transportu drogowego*, Autobusy: technika, eksploatacja, systemy transportowe, 2017, 18(12), s. 605.

Nowakowska-Grunt J., Strzelczyk M., *The current situation and the directions of changes in road freight transport in the European Union*, Transportation Research Procedia, 3rd International Conference "Green Cities – Green Logistics for Greener Cities", 13-14 September 2018. Szczecin 2019, 39, s. 350-359. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.06.037>

Paprocki W., *Transport drogowy*, [w:] *System transportowy Polski. 10 lat w Unii Europejskiej*, red. J. Pieriegud, Oficyna Wydawnicza SGH w Warszawie, Warszawa 2015, s. 15-16.

Prus P., Sikora M., *The impact of transport infrastructure on the sustainable development of the region—Case study*, Agriculture, 2021, 11(4), s. 279. <https://doi.org/10.3390/agriculture11040279>

Rigogiannis N., Bogatsis I., Pechlivanis C., Kyritsis A., Papanikolaou N., *Moving towards greener road transportation: A review*, Clean Technologies, 2023, 5(2), s. 766-790. <https://doi.org/10.3390/cleantechnol5020038>

Russo F., Comi A., *Urban freight transport planning towards green goals: synthetic environmental evidence from tested results*, Sustainability, 2016, No 8(4), s. 2-7.

Rześny-Cieplińska J., *Kierunki rozwoju systemów transportowych ze szczególnym uwzględnieniem przewozów drogowych*, Studia Ekonomiczne, 2013, 143, s. 343.

Sadowski A., Wąsowska K., Nowak I., *Logistics development in European countries: The case of Poland*, European Research Studies, 2020, 23(2), s. 505-506.

Salvi B. L., Subramanian K. A., *Sustainable development of road transportation sector using hydrogen energy system*, Renewable and Sustainable Energy Reviews, 51, 2015, s. 1132-1155. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2015.07.030>;

Strielkowski W., Civín L., Tarkhanova E., Tvaronavičienė M., Petrenko Y., *Renewable energy in the sustainable development of electrical power sector: A review*, Energies, (2021). 14(24), 8240. <https://doi.org/10.3390/en14248240>

Torres-Rubira J. L., Escrig-Tena A. B., López-Navarro M. A., *Internalization of the 'Safety & Quality Assessment for Sustainability' System Motivations and performance in Spanish road transport firms*. Research in Transportation Business & Management, 49, 2023, 100990. <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2023.100990>

Troitino D. R., *Transport policy in the European Union*, MEST Journal, 2015, 3(2), s. 139.

Wolf S., Teitge J., Mielke J., Schütze F., Jaeger C., *The European Green Deal—more than climate neutrality*, Intereconomics, 2021, 56, s. 99-107.

Inne

Key figures on European transport – 2023 edition. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/18384997/KS-HE-23-001-EN-N.pdf>

Transport drogowy w Polsce w latach 2020 i 2021, GUS, Warszawa 2022.

Transport w województwie zachodniopomorskim w 2018 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2018.

Transport w województwie zachodniopomorskim w 2019 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2019.

Transport w województwie zachodniopomorskim w 2020 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2020.

Transport w województwie zachodniopomorskim w 2021 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2021.

Transport w województwie zachodniopomorskim w 2022 roku, GUS, Szczecin, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Szczecin 2022.