

Błażej Suproń

Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie

ROZWÓJ PRZEDSIĘBIORSTW SEKTORA MIĘDZYNARODOWEGO TRANSPORTU DROGOWEGO NA OBSZARACH WIEJSKICH W WOJEWÓDZTWIE ZACHODNIOPOMORSKIM

*DEVELOPMENT OF COMPANIES OPERATING IN THE SECTOR OF ROAD
INTERNATIONAL TRANSPORT IN RURAL AREAS BASED ON AN EXAMPLE
OF THE ZACHODNIOPOMORSKIE PROVINCE*

Słowa kluczowe: transport drogowy, MŚP, obszary wiejskie, zachodniopomorskie

Key words: road transport, SME, rural areas, Zachodniopomorskie province

Abstrakt. Głównym celem podjętych badań było określenie skali rozpowszechnienia na obszarach wiejskich województwa zachodniopomorskiego nierolniczej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego ładunków, jak również identyfikacja czynników wpływających na lokalizację tych przedsiębiorstw. Badania dokonano przy wykorzystaniu metod dokumentacyjnych na podstawie opracowanych danych statystycznych. Poddane analizie materiały badawcze pozwoliły na dokonanie oceny czynników, które warunkują rozwój przedsiębiorstw transportowych. Na podstawie badań stwierdzono, że istotnym czynnikiem wpływającym na lokalizację przedsiębiorstw transportowych jest bliskość granicy państwowej oraz infrastruktury drogowej. Nie wykazano natomiast zależności pomiędzy stawką podatku od środków transportowych a liczbą i wielkością przedsiębiorstw działających na obszarach wiejskich.

Wstęp

Obszary wiejskie w Polsce stanowią 93,2% powierzchni kraju, a ich znaczenie z punktu widzenia ekonomicznego, społecznego jak i środowiskowego jest istotne. Ze względu na duże zasoby ludzkie i wysoki poziom bezrobocia w dalszym ciągu priorytetem jest zwiększanie zatrudnienia oraz liczby miejsc poprzez rozwój działalności pozarolniczych [Program Rozwoju... 2015].

Obszary wiejskie charakteryzują się również niższym poziomem dochodów wynikającym z niedostatecznego wykorzystania zasobów pracy rodzin wiejskich. Jest to podstawowy problem społeczno-ekonomiczny na wsi. Powyższy stan wynika z przemian gospodarczych, w wyniku których rolnictwo absorbuje coraz mniejszy zasób siły roboczej. Unia Europejska (UE) kształtując wspólną politykę rolną (WPR) odchodzi od wspierania produkcji rolniczej na rzecz rozwoju obszarów wiejskich. Zainteresowanie problematyką wiejskiej aktywności w zakresie podejmowania nierolniczej działalności gospodarczej spowodowane jest przede wszystkim poszukiwaniem dróg poprawy sytuacji ekonomicznej mieszkańców wsi, dążeniem do łagodzenia skutków wiejskiego bezrobocia w jego jawnej i ukrytej formie oraz poprawy struktur rolniczych. W związku z tym ciężar zatrudnienia wiejskich zasobów pracy powinny przejmować działalności nierolnicze [Otlowska i in. 2006].

Innym problemem, z którym borykają się obszary wiejskie jest niedostateczna infrastruktura, która uwarunkowałaby szybki wzrost przedsiębiorczości na wsi. Nieodpowiedni stopień rozwoju infrastruktury technicznej decyduje głównie o słabej atrakcyjności obszarów wiejskich dla potencjalnych inwestorów, którzy lokują swoje przedsiębiorstwa w pobliżu dużych ośrodków miejskich. Obszary wiejskie w Polsce nie są tylko przestrzenią pomiędzy dużymi miastami i metropoliami [Zuzek, Mickiewicz 2013].

Transport drogowy może stanowić istotny czynnik wpływający na rozwój wsi oraz małych miejscowości z powodu przełamania barier przestrzennych wykonywanej działalności. W ostatnich

latach przedsiębiorstw transportowe zaczynają dążyć przede wszystkim do realizacji kierunków doskonalenia, takich jak:

- nastawienie się na świadczenie usług w relacjach kabotażowych,
- modernizacja taboru,
- obniżanie kosztów,
- podnoszenie jakości usług,
- wzrost stabilności zatrudnienia.

Z punktu widzenia obszarów wiejskich, szczególnie ważna może być kwestia obniżenia kosztów prowadzenia działalności gospodarczej. Analizy poszczególnych rodzajów kosztów w przedsiębiorstwach transportowych poza kosztami bezpośrednimi, takimi jak eksploatacja pojazdów, pensje kierowców lub paliwo, pokazują, iż istotny udział w koszcie 1 wozokilometra ma podatek od środków transportowych (3,6%), wynagrodzenia kierowców (20,5%), opłaty drogowe (10,2%) oraz pozostałe koszty prowadzenia działalności transportowej (3,6%). Należy zauważyć, iż ulokowanie przedsiębiorstwa transportowego na terenie obszarów wiejskich może w istotny sposób wpłynąć na obniżenie kosztów przewozowych z powodu redukcji wskazanych składników [Waśkiewicz 2009].

Głównym celem podjętych badań było określenie skali rozpowszechnienia na obszarach wiejskich nierolniczej działalności gospodarczej w zakresie transportu drogowego rzeczy na przykładzie województwa zachodniopomorskiego, jak również identyfikacja czynników oddziaływania na rozwój wiejskiej przedsiębiorczości w tym zakresie.

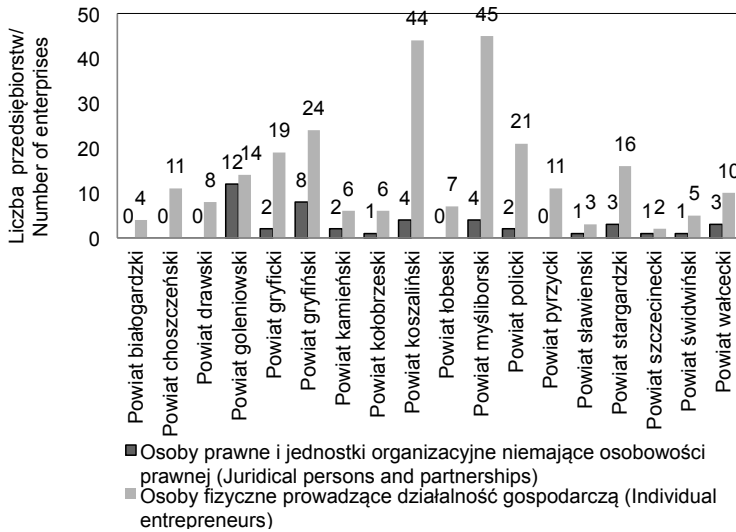
Materiał i metodyka badań

Na potrzeby badania dokonano opracowania materiału pochodzącego z bazy danych Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego (GITD), dotyczącego liczby udzielonych licencji na terenie kraju zgodnie ze stanem na 31.12.2013 roku. W celach badawczych przyjęto, że przedsiębiorstwem sektora międzynarodowego transportu rzeczy jest przedsiębiorstwo mające licencję międzynarodową wydaną zgodnie z art. 4, pkt 2 *Ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym* [Dz.U. 2001, nr 125, poz. 1371]. Analogiczną zasadę uwzględniono w szacowaniu wielkości taboru przedsiębiorstw zakładając, że w przypadku ustawy świadczenie usług transportu drogowego wymaga zgłoszenia każdego pojazdu i uzyskania wypisu.

Dodatkowy materiał badawczy wykorzystany w pracy stanowiły raporty branżowe, dzienniki urzędowe województwa zachodniopomorskiego oraz informacje statystyczne opublikowane w Banku Danych Lokalnych GUS. Dane wykorzystane w badaniu obejmowały rok 2013. Na potrzeby badań z bazy danych podmiotów mających licencję międzynarodową w zakresie transportu drogowego wyodrębniono te znajdujące się w obrębie obszarów wiejskich. W tym celu przyjęto definicję GUS, według której obszarami wiejskimi są tereny położone poza granicami administracyjnymi miast – obszary gmin wiejskich oraz część wiejska (leżąca poza miastem) gminy miejsko-wiejskiej. Otrzymane dane liczbowe w celu bardziej syntetycznego ujęcia zostały przyporządkowane do powiatów.

Wyniki badania

Dokonując ujęcia ilościowego w kontekście liczby zatrudnionych pracowników w branży transportu i gospodarki magazynowej ustalono, że w 2013 roku w branży zatrudnionych było 501,1 tys. pracowników, z tego ponad połowa w sektorze prywatnym. W samym województwie zachodniopomorskim sektor transportowy zatrudniał 33 646 osób, natomiast średnie wynagrodzenie wynosiło 3012,85 zł. Należy zauważyć, że dane statystyczne dotyczące wynagrodzeń nie odzwierciedlają w pełni wynagrodzenia kierowców, którzy stanowią znaczny odsetek zatrudnionych. Wynika to z faktu, iż zgodnie z *Ustawą z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców* [Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879] oraz orzecznictwem sądów administracyjnych, kierowca z wyjątkiem wynagrodzenia podstawowego, otrzymuje również



Rysunek 1. Przedsiębiorstwa transportowe według formy organizacyjnej w poszczególnych powiatach województwa zachodniopomorskiego

Figure 1. Transport companies divided by organizational form in particular districts of the Zachodniopomorskie Province

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD [Transport drogowy... 2013]

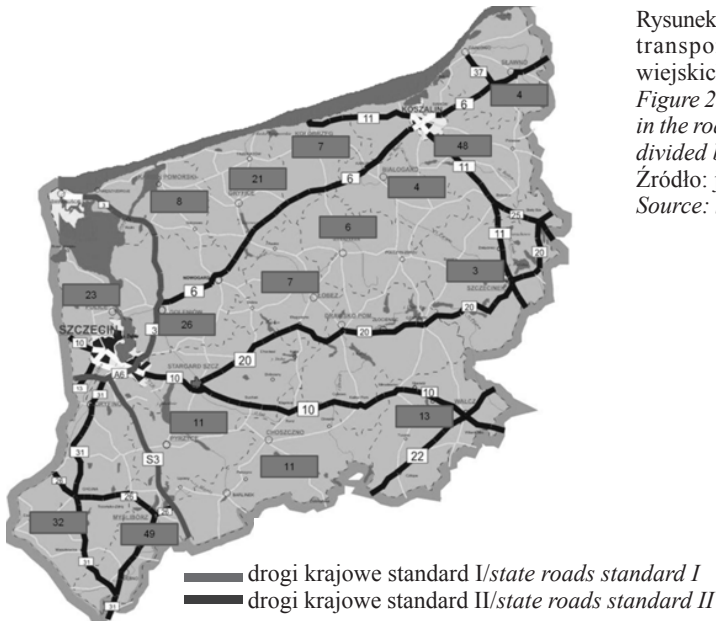
Source: own study based on data GITD [Transport drogowy... 2013]

zwrot kosztów podróży służbowych w formie diet i ryczałtów noclegowych. Jednocześnie od tych składników przedsiębiorca nie jest zobowiązany naliczać i odprowadzać składki na ubezpieczenie społeczne, zdrowotne i podatek dochodowy. Tym samym w większości przypadków statystyka publiczna nie zalicza ich do wynagrodzenia brutto. Z tego względu w badaniu pominięto kwestię wynagrodzeń.

Na obszarach wiejskich w województwie zachodniopomorskim w 2013 roku było zarejestrowanych 298 przedsiębiorstw świadczących usługi międzynarodowego transportu drogowego ładunków, co stanowiło 22% wszystkich przedsiębiorstw transportowych prowadzących działalność na terenie województwa oraz 1% wszystkich przedsiębiorstw, które miały licencję w skali całego kraju. W badanej grupie około 81% stanowiły przedsiębiorstwa prowadzone przez osoby fizyczne (rys. 1).

Dokonując podziału przestrzennego przedsiębiorstw transportowych mających swoją siedzibę na terenach wiejskich według powiatów można zauważyć, że zdecydowanie większy odsetek przedsiębiorstw znajdował się w powiatach zachodnich województwa oraz w powiecie koszalińskim. Można więc stwierdzić, że szczególnie istotne z punktu widzenia lokalizacji przedsiębiorstw transportowych są tereny przygraniczne oraz w pobliżu większych ośrodków miejskich. Ponadto powiaty goleniowski, policki, gryfiński, myśliborski, pyrzycki oraz goleniowski znajdują się w obrębie zespołu Portów Szczecin i Swinoujście oraz drogi ekspresowej S3, natomiast powiat koszaliński jest położony w obrębie skrzyżowania drogi krajowej nr 6 oraz nr 11 (rys. 2).

Duży odsetek przedsiębiorstw był zarejestrowany na obszarach wiejskich w rejonie powiatów polickiego, gryfińskiego oraz myśliborskiego, które znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie granicy z Niemcami. Lokalizacja ta wynika z kwestii ograniczenia kosztów związanych z dojazdem do zagranicznych kontrahentów oraz chęcią zmniejszenia kosztów tzw. pustych przebiegów. Należy wskazać powiązanie tej tendencji do ogólnego trendu w zakresie kierunków przewozów, gdzie około 42% ogólnej liczby przewozów towarowych w 2011 roku było wykonywanych w kierunku Niemiec i wykazywało tendencję wzrostową [Transport drogowy... 2013].



Rysunek 2. Liczba przedsiębiorstw sektora transportu drogowego na obszarach wiejskich według powiatów

Figure 2. Number of companies operating in the road transport sector in rural areas divided by districts

Źródło: jak na rys. 1

Source: see fig. 1

Dokonując analizy udziału przedsiębiorstw transportowych mających swoją siedzibę na terenach wiejskich w 2013 roku w ogólnej liczbie przedsiębiorstw transportowych zarejestrowanych na terenie powiatów stwierdzono, że zdecydowanie największy odsetek znajdował się na terenie powiatów myśliborskiego (51%) i gryfińskiego (49%). W całym województwie zachodniopomorskim 32% przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowy transport ładunków znajdowało się na terenach wiejskich (tab. 1).

Potencjał przewozowy wyrażony liczbą posiadanych pojazdów stanowi kolejny element przeprowadzonej analizy. Liczba pojazdów wykorzystywana do wykonywania operacji transportowych związana jest również z zatrudnieniem. Ogólnie przyjmując, jeden wykorzystywany pojazd oznacza co najmniej jedno stanowisko pracy. W 2013 roku na terenie obszarów wiejskich było wykorzystywanych 39% pojazdów, które były zarejestrowane do licencji międzynarodowej. Największa liczba pojazdów była zgłoszona w powiatach myśliborskim (202 pojazdy), stargardzkim (131 pojazdów), koszalińskim (131 pojazdów) i goleniowskim (113 pojazdów). Dokładniejsza analiza pokazała, że największa liczba pojazdów ciężarowych na terenach wiejskich była zgłoszona w gminach Barlinek (86 pojazdów), Stargard Szczeciński (81 pojazdów) oraz Wałcz (61 pojazdów). Pod względem największej liczby przedsiębiorstw wyróżniały się tereny wiejskie gminy Barlinek, gdzie znajdowały się 24 przedsiębiorstwa posiadające licencję międzynarodową.

Kolejnym etapem badania była analiza wpływu wysokości podatków od środków transportowych na rozwój sektora transportu drogowego na obszarach wiejskich. Liczbę przedsiębiorstw na terenach wiejskich gmin zestawiono z wysokością obowiązujących stawek podatków od środków transportowych. Nie wykazano istotnego wpływu tego czynnika na liczbę przedsiębiorstw oraz posiadanych pojazdów (rys. 3).

Przeprowadzone badania wskazują, że ważniejsze dla przedsiębiorstw były warunki infrastrukturalne i lokalizacyjne. Stwierdzono także, że wysokość podatków od środków transportowych była bardzo silnie zróżnicowana na terenie województwa i nie wykazywała zależności związanej z umiejscowieniem przestrzennym. Najwyższa stawka w 2013 roku obowiązywała w gminie Malechowo (3074 zł), natomiast najniższa w gminie Goleniów (1738 zł). Różnice w zakresie wysokości stawki występowały również w gminach należących do jednego powiatu. Tym samym nie stwierdzono zależności pomiędzy polityką fiskalną gmin a rozwojem transportu drogowego.

Tabela 1. Udział przedsiębiorstw transportowych prowadzących działalność na terenach wiejskich oraz pojazdów według powiatów w 2013 roku

Table 1. Share of transport companies conducting business activity in rural areas and vehicles, divided by districts in 2013

Powiat/County	Liczba przedsiębiorstw posiadających licencję/Number of companies licensed			Liczba pojazdów zgłoszonych do licencji/Number of vehicles submitted for license		
	na terenach wiejskich/in rural areas	ogólna/total	udział/share [%]*	na terenach wiejskich/ in rural areas	ogólna/total	udział/share [%]**
Białogardzki	4	33	12	20	158	13
Choszczeński	11	31	35	28	105	27
Drawski	8	19	42	39	60	65
Goleniowski	26	93	28	113	483	23
Gryficki	21	52	40	102	282	36
Gryfiński	32	65	49	86	257	33
Kamieński	8	25	32	28	134	21
Kołobrzeski	7	24	29	16	100	16
Koszaliński	48	141	34	131	195	67
Łobeski	7	22	32	33	121	27
Myśliborski	49	96	51	202	409	49
Policki	23	57	40	68	223	30
Pyrzycki	11	28	39	79	121	65
Sławieński	4	24	17	28	33	85
Stargardzki	19	63	30	131	235	56
Szczecinecki	3	22	5	9	84	11
Świdwiński	6	23	26	27	64	42
Wałecki	13	37	35	65	187	35
Województwo/ Province zachodniopomorskie	298	855	32	1205	3251	39

* udział przedsiębiorstw na terenach wiejskich w ogólnej liczbie przedsiębiorstw transportowych/share of enterprises in rural areas in the total number of transport companies, ** udział liczby pojazdów zgłoszonych do licencji na terenach wiejskich w ogólnej liczbie zgłoszonych pojazdów/share of the number of vehicles submitted for licenses in rural areas in the total number of entries

Źródło: jak na rys. 1

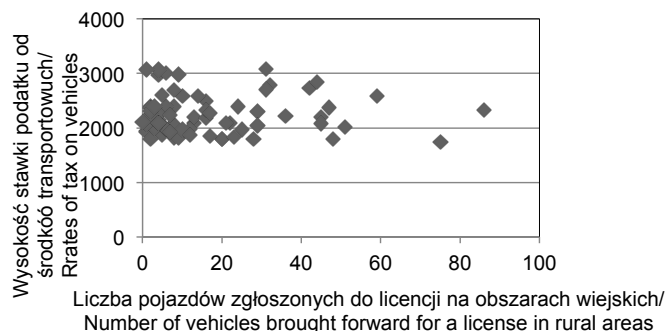
Source: see fig. 1

Rysunek 3. Zależność pomiędzy wysokością podatku od środków transportowych, a liczbą pojazdów wykorzystywanych przez przedsiębiorstwa na terenie obszarów wiejskich

Figure 3. The relation between the tax rate on transport means and the number of vehicles used by companies in rural areas

Źródło: jak na rys. 1

Source: see fig. 1



Podsumowanie i wnioski

Na podstawie uzyskanych wyników można stwierdzić, że dla przedsiębiorstw sektora transportu drogowego obszary wiejskie mogą stanowić atrakcyjną lokalizację. Przedsiębiorstwa te ponadto mogą stanowić istotny czynnik gospodarczy rozwoju wsi. Należy podkreślić, że analizie poddano jedynie najważniejsze czynniki. Poznanie dogłębne uwarunkowań badanego problemu musiałoby uwzględniać bardziej szczegółowe i zmienne w czasie czynniki. Nie mniej jednak, do najistotniejszych czynników decydujących o lokalizacji przedsiębiorstw wykonujących międzynarodowy transport drogowy ładunków należy położenie w obszarze przygranicznym lub w rejonie ważnych szlaków komunikacyjnych.

Wskazuje to również na wagę inwestycji infrastrukturalnych dla rozwoju regionalnego, szczególnie małych miejscowości i wsi. Ponadto przeprowadzone badania pokazały, że ze względu na brak ograniczeń przestrzennych rozwój transportu drogowego może stanowić alternatywę dla rolnictwa oraz innych tradycyjnych sektorów gospodarki wiejskiej. Wyniki badań nie potwierdziły istotnego wpływu podatków od środków transportowych na rozwój przedsiębiorstw. Tym samym, z punktu widzenia sektora transportu drogowego, ważniejsze jest bezpośrednie sąsiedztwo dróg, portów lub miast. Władze lokalne powinny jednak dostrzec potencjał przedsiębiorstw transportowych i stwarzać najlepsze warunki rozwoju.

Literatura

- Otłowska A., Buks J., Chmieliński P. 2006: *Przedsiębiorczość na obszarach wiejskich – stan i perspektywy rozwoju*, Instytut Ekonomiki Rolnictwa i Gospodarki Żywnościowej – PIB, Warszawa, 7-8.
- Program Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2007-2013*. 2015: Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, [online], http://www.minrol.gov.pl/content/download/29382/163389/version/12/file/PROW_2007-2013%20marzec%20%202015%20.pdf, dostęp 5 maja 2015.
- Transport drogowy w Polsce w latach 2010-2011*. 2013, [online], http://stat.gov.pl/download/cps/rde/xbct/gus/TL_transport_drogowy_2010-2011.pdf, dostęp 5 maja 2015.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, Dz.U. 2001, nr 125, poz. 1371.
- Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców*, Dz.U. 2004 nr 92 poz. 879.
- Waśkiewicz J. 2009: *Średnie koszty 1 wozokilometra przebiegu w przedsiębiorstwach ciężarowego transportu samochodowego w świetle badań w 2008 r.*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa, 15-31.
- Zuzek D., Mickiewicz B. 2013: *Szanse i bariery rozwoju przedsiębiorczości na obszarach wiejskich w Polsce*, Zesz. Nauk. SGGW, Ekonomika i Organizacja Gospodarki Żywnościowej, nr 101(2013), 41-42.

Summary

The main aim of the undertaken research was to determine the scale of distribution of non-agricultural business activity relating to road transport of loads in rural areas of the Zachodniopomorskie province as well as identification of factors impacting location of such companies. The research was completed using document methods on the basis of the obtained statistical data. The research material subjected to an analysis allowed to complete an assessment of factors which precondition development of transport companies. Based on the research it was claimed that an important factor impacting the location of transport companies is the proximity to the Polish border as well as road infrastructure. The relations between the tax rate on transport means and the number and size of companies operating in rural areas have not been indicated.

Adres do korespondencji
mgr Błażej Suproń
Zachodniopomorski Uniwersytet Technologiczny w Szczecinie
Katedra Ekonomii, ul. Żołnierska 47, 72-210 Szczecin
tel. 507 691 128
e-mail: bsupron@zut.edu.pl