

STRESZCZENIE

Mgr Błażej Suproń

Promotor: Prof. nadzw. dr hab. inż. Irena Łącka

UWARUNKOWANIA ROZWOJOWE MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW NA PRZYKŁADZIE SEKTORA TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

Czynniki rozwoju MŚP sektora transportu drogowego wciąż do końca nie są poznane. Z powodu, że sektor ten zaczął intensywnie rozwijać się w Polsce od 2004 r. nie powstały aktualnie kompleksowe opracowania traktujące o wskazanej problematyce. Literatura przedmiotu dostarcza jedynie wiele szczegółowych opracowań dotyczących sektora MŚP, jako ogółu. Natomiast rozwój międzynarodowych przewoźników drogowych do tej pory poruszany był w zakresie ogólnym lub poprzez omówienie pojedynczych zagadnień. Z racji, że różne firmy mogą mieć odmienne czynniki kształtujące ich rozwój przekładanie obserwacji dotyczących ogółu przedsiębiorstw w Polsce nie wyczerpuje w pełni zagadnienia badawczego. W kontekście powyższych rozważań, podjęto próbę identyfikacji kluczowych czynników rozwoju MŚP sektora transportu drogowego ładunków.

Przedmiotem badań niniejszej pracy były uwarunkowania rozwojowe małych i średnich przedsiębiorstw na przykładzie sektora transportu drogowego towarów w latach 2008-2014. Autor podejmuje próbę analizy determinant zewnętrznych i wewnętrznych, które wpływały na rozwój tego typu podmiotów w województwie zachodniopomorskim. Długość przyjętego okresu badawczego wynikała z tego, że rozwój przebiegający w sposób ciągły jest w praktyce trudny do osiągnięcia. Dużo częściej mamy do czynienia ze wzrostem skokowym, a czasem nawet z sytuacją okresowego spadku niektórych mierników. Trudno więc uchwycić odpowiedni moment na zdiagnozowanie zmian w przedsiębiorstwie.

Celem głównym niniejszej rozprawy jest identyfikacja czynników warunkujących rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarze województwa zachodniopomorskiego w latach 2008-2014 oraz próba odpowiedzi na pytanie, jakie czynniki determinowały w największym stopniu działalność wskazanych podmiotów

Realizacja zadań badawczych, które autor przed sobą postawił, odbywa się poprzez weryfikację czterech hipotez badawczych. Hipoteza główna brzmi następująco: rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem społeczno-gospodarczym, odnosi się to zwłaszcza do rynku pracy, dynamiki inwestycji i produkcji przemysłowej. Założono ponadto dodatkowe hipotezy badawcze:

Suproń Błażej

1. Zniesienie ograniczeń przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników na rynkach wewnętrznych innych krajów Unii Europejskiej (kabotażowych) wpłynęło na rozwój przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarach przygranicznych.
2. Główną barierą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest skomplikowany system przepisów prawnych.
3. Stawki opłat drogowych i podatku od środków transportowych mogą wpływać na wzrost inwestycji w nowy tabor.

W ramach badania danych wtórnych służących analizie uwarunkowań rozwojowych małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego w województwie zachodniopomorskim, posłużono się analizą danych finansowych oraz ilościowych. Dobór badanych przedsiębiorstw miał charakter celowy i został przeprowadzony w województwie zachodniopomorskim w oparciu o bazę danych przedsiębiorstw posiadających międzynarodową licencję w zakresie transportu ładunków udostępnioną przez Biuro ds. Transportu Międzynarodowego.

W wyniku analizy danych otrzymano grupę badawczą obejmującą 705 przedsiębiorstw. Przedsiębiorstwa te stanowiły 37,6% wszystkich jednostek posiadających licencję w 2014 r. Uzyskane dane zostały uzupełnione o informację dotyczącą danych adresowych, adresów e-mail oraz danych telefonicznych przy pomocy komercyjnej bazy danych wywiadowni gospodarczej Bisnode Polska oraz InfoVeriti Sp. z o. o. Podczas wyboru grupy badawczej brano również pod uwagę dostępność sprawozdań finansowych w Krajowym Rejestrze Sądowym (dotyczyło to podmiotów, które były objęte obowiązkiem sprawozdawczym), czego dokonano na podstawie analizy bazy danych InfoVeriti Sp. z o. o., która umożliwiła dostęp do wskazanych danych. Badaniem objęto jednostki, które spełniały wymóg zakwalifikowania do sektora MŚP na podstawie liczby zatrudnionych osób, którą zweryfikowano na podstawie danych bazy Bisnode Polska. W badaniu wzięło udział 184 przedsiębiorstw z 705 jednostek stanowiących grupę badawczą, dla których uzyskano zarówno dane jakościowe, jak i ilościowe.

Przeprowadzone badanie własne pozwoliło potwierdzić założoną hipotezę, że rozwój małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów jest determinowany potencjałem społeczno-gospodarczym, który odnosi się to zwłaszcza do rynku pracy, dynamiki inwestycji i produkcji przemysłowej. Poza okresem 2008-2009, gdy znaczną rolę w rozwoju badanych przedsiębiorstw odegrało umożliwienie polskim firmom przewozów kabotażowych na terenie innych krajów Unii Europejskiej, kolejne lata charakteryzowały się zmianami sytuacji

Supern

finansowej i majątkowej w zależności od zmian sytuacji gospodarczej w Unii Europejskiej oraz w krajach będących bezpośrednimi odbiorcami usług na jej obszarze.

Przeprowadzone badanie nie wykazało istotnego związku między lokalnym rozwojem gospodarczym powiatów, w jakich jednostki miały swoją siedzibę, a innymi czynnikami społeczno-gospodarczymi. Produkcja usług transportowych na ogół była oderwana od siedziby pracodawcy. Na koncentrację podmiotów w określonych regionach, w największym stopniu wpływała obecność dużych miast. To wynik ogólnej tendencji lokowania przedsiębiorstw w rejonie ośrodków wojewódzkich.

Zauważono ponadto, że otwarcie rynku przewozów kabotażowych w 2008 r. przyczyniło się do rozwoju ogółu przedsiębiorstw transportowych. Jednocześnie bliskość granicy w opinii badanych przedsiębiorstw była ważną zaletą. Deregulacja i znoszenie barier w zakresie działalności gospodarczej, jaką stało się wprowadzenie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. należy uznać za istotny czynnik rozwoju sektora transportu drogowego. Zapewne przyszłe działania zmierzające do większej integracji gospodarczej, a tym samym znoszenia innych barier, będą wpływały na poprawę sytuacji przewoźników drogowych.

Założoną w badaniu hipotezę wskazującą, że zniesienie ograniczeń przewozów wykonywanych przez polskich przewoźników na rynkach wewnętrznych innych krajów Unii Europejskiej (kabotażowych) wpłynęło na rozwój przedsiębiorstw sektora transportu drogowego towarów na obszarach przygranicznych należy uznać za częściowo potwierdzoną. Szybki rozwój badanych podmiotów, charakteryzujący się w szczególności wzrostem przychodów oraz wielkości taboru został zaobserwowany od 2009 r. Nie wykazano natomiast istotnego związku między odległością od granicy a sytuacją ekonomiczną jednostek.

Ponadto zebrane wyniki pozwoliły na częściowe potwierdzenie kolejnej hipotezy wskazującej, że główną barierą rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw sektora transportu drogowego jest skomplikowany system przepisów prawnych. Z całą pewnością skomplikowany system przepisów prawnych był poważną barierą rozwoju, którą wskazywały badane przedsiębiorstwa sektora transportu drogowego. Natomiast uzyskane wyniki wskazują, że nie jest to jednak główna destymulanta. Do bardziej znaczących barier można zaliczyć choćby trudną sytuację na rynku pracy, objawiającą się brakiem wykwalifikowanych pracowników (głównie kierowców), a także znaczne zadłużenie badanych podmiotów, co związane jest z niewielkimi zasobami własnych środków, służących inwestycjom.

Ostatnim analizowanym aspektem był wpływ stawek opłat drogowych i podatku od środków transportowych na wzrost inwestycji w nowy tabor. Przeprowadzone badanie wyraźnie

Supron Błotny

wskazuje, że w latach 2008-2014, które zbiegły się z wprowadzeniem w 2011 na terenie Polski systemu elektronicznego poboru opłat Viatoll oraz w 2012 systemu poboru opłat dróg na niższych kategoriach w Niemczech wyraźnie wzrosły inwestycje w nowszy tabor. Od 2011 r. zaczęła zwiększać się liczba użytkowanego taboru spełniającego normę emisji spalin EURO 5 i wyższą. Analogiczna sytuacji związana z wymianą taboru była obserwowana we wskazanym okresie również w przedsiębiorstwach z innych regionów Polski, gdzie większość międzynarodowych przewoźników drogowych dokonała w latach 2010-2014 wymiany taboru. W przeprowadzonym badaniu nie stwierdzono natomiast związku pomiędzy liczbą samochodów użytkowanych na terenie danej gminy przez badane przedsiębiorstwa transportowe oraz stawką podatku od środków transportowych.

Autorowi udało się osiągnąć cel pracy, jakim była identyfikacja determinant oraz analiza ich wpływu na rozwój badanych przedsiębiorstw w latach 2008-2014. Otrzymane wyniki wskazują, że rozwój przedsiębiorstw transportowych operujących na rynkach międzynarodowych w niewielkim stopniu determinowany jest przez czynniki typowo lokalne. Działalność badanych przedsiębiorstw, jak i ogółu podmiotów w Polsce była w znacznej mierze determinowana przez sytuację makroekonomiczną w Unii Europejskiej, w tym w szczególności w największych gospodarkach strefy euro.

Interesującą obserwacją jest fakt, że sektor transportu drogowego wykorzystał w szczególności światowy kryzys gospodarczy, jako swoją szansę na zwiększenie udziału w rynku. Choć pomimo przeprowadzenia szczegółowej analizy sytuacja ta nie do końca została wyjaśniona w ramach przeprowadzonego badania, to można wysnuć wniosek, że wynikało to ze splotu kilku ważnych czynników. Bez wątpienia najważniejszym było otwarcie rynku przewozów kabotażowych dla polskich firm przewozowych w 2009 r., dzięki czemu mogły przejmować zlecenia z rynku wewnętrznego poszczególnych krajów. Ponadto na sukces złożyły się niski poziom płac w Polsce, a także niższe koszty paliw płynnych. Nie mniej badane przedsiębiorstwa były w stanie wykorzystać okazję i szybko dostosować się do warunków spowolnienia gospodarczego. Dzięki korzystniejszym stawkom przewozowym wynikającym z niższych kosztów działalności przewoźnicy mogli zaoferować bardziej korzystne stawki przewozowe, co stanowiło dla przedsiębiorstw z Europy Zachodniej w warunkach spowolnienia racjonalny wybór.

Słowa kluczowe: transport drogowy, rozwój przedsiębiorstw, małe i średnie przedsiębiorstwa

Suprow Miłczy