

PRZEMIANY STRUKTURALNE POLSKIEGO SEKTORA TRANSPORTU WODNEGO W LATACH 2012 – 2014 – WYNIK BADAŃ WŁASNYCH

Opracowanie przedstawia wynik badania statystycznego dotyczącego ewolucji sektora transportu wodnego w Polsce. Analiza dotyczy zarówno sektora transportu morskiego i przybrzeżnego jak i wodnego śródlądowego (pasażerskiego oraz towarowego) w okresie 2012 – 2014.

W wyniku badania dokonano analizy sektora pod względem m.in.: zmian wielkości populacji sektora, liczby aktywnych podmiotów, geograficznego rozmieszczenia podmiotów oraz wielkości deklarowanego zatrudnienia.

WSTĘP

Celem niniejszego opracowania jest próba opisanie kierunku zmian jakie następują w sektorze transportu wodnego w Polsce. Sektor ten charakteryzuje duże zróżnicowanie wewnętrzne widoczne na szeregu płaszczyzn. Można wyróżnić następujące jego rodzaje:

- Zróżnicowanie organizacyjne i prawne podmiotów aktywnie działających w sektorze (forma prawna prowadzenia działalności transportowej oraz działań wspomagających transport);
- Różnice w wielkości podmiotów świadczących usług transportowe oraz pozostałe (wielkość zadeklarowanego zatrudnienia);
- Różnice w miejscu rejestracji siedziby bądź głównego miejsca świadczenia usług transportowych oraz działalności wspomagającej transport.

Należy przy tym podkreślić, iż ww. płaszczyzny zróżnicowania nie wyczerpują wszystkich możliwości podziału podmiotów tworzących sektor transportu wodnego w Polsce.

Opracowanie zostało podzielone na kilka podrozdziałów:

- rola i miejsce sektora transportu wodnego w polskiej gospodarce;
- charakterystyka badanej populacji w świetle pozyskanych danych;
- opis przemian strukturalnych w świetle pozyskanych danych.

1. CHARAKTERYSTYKA SEKTORA TRANSPORTU WODNEGO W POLSCE

1.1. Informacje podstawowe

Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności [2], sektor transportu wodnego (dział 50) tworzą następujące cztery podklasy:

- Transport morski i przybrzeżny pasażerski (50.10.Z);
- Transport morski i przybrzeżny towarów (50.20.Z);
- Transport wodny śródlądowy pasażerski (50.30.Z);
- Transport wodny śródlądowy towarów (50.40.Z).

Według najbardziej aktualnych danych, sektor tworzy łącznie ok. 1030 podmiotów gospodarczych (uwzględniono jedynie podmioty aktywne) [1]. Niemniej szereg podmiotów gospodarczych jest w procesie likwidacji bądź zawieszenia, co zwiększa liczbę podmiotów sektora do ok. 1.200 podmiotów gospodarczych. Warto przy tym podkreślić, iż liczba podmiotów aktywnie działających powoli rośnie.

Grupa interesariuszy sektora ma zróżnicowany charakter co uniemożliwia precyzyjne zdefiniowane wielkości tej zbiorowości.

1.2. Udział sektora w pracy transportowej i wielkość realizowanych przewozów

Wyniki sektora transportu wodnego w Polsce w zakresie przewiezionych ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej świadczą o marginalizacji w krajowym systemie logistycznym.

W szczególności jest to widoczne w przypadku analizy pracy przewozowej: w 2010 r. wyniosła ona ok. 6,7%, podczas gdy w 2014 r. jej udział spadł do poziomu ok. 4,1%. Oznacza to spadek o ponad 38% w relatywnie krótkim, 5-cio letnim okresie. Należy przy tym pracy podkreślić, iż ponad 90% pracy przewozowej sektora realizowane jest przez żegluga morską. Duże różnice w wielkości realizowanej pracy transportowej drogą morską wpływają na całkowity udział sektor. Drugi z podsektorów, tj. żegluga śródlądowa ma w analizowanym okresie ustabilizowany poziom – ok. 0,2% - 0,4%. Dodatkowo fluktuacje tej wielkości są niewielkie.

Tab. 1. Struktura przewozów ładunków w Polsce (w tonach) [3]

Rodzaj transportu	2010	2011	2012	2013	2014
Transport kolejowy	13,1	13,0	12,9	12,6	12,4
Transport drogowy	83,1	83,5	83,4	84,0	84,1
Transport lotniczy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy	3,2	2,8	3,0	2,7	2,7
Transport wodny (w tym)	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8
Żegluga śródlądowa	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Żegluga morska	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Polska ogółem	100%	100%	100%	100%	100%

Tab. 2. Struktura pracy przewozowej w Polsce (w tkm) [3]

Rodzaj transportu	2010	2011	2012	2013	2014
Transport kolejowy	15,8	16,9	15,0	14,6	14,3
Transport drogowy	69,5	68,9	71,6	74,7	75,2
Transport lotniczy	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1
Transport rurociągowy	7,9	7,2	6,9	5,8	6,3
Transport wodny (w tym)	6,7	7,0	6,5	4,9	4,1
Żegluga śródlądowa	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
Żegluga morska	6,4	6,7	6,2	4,7	3,9
Polska ogółem	100%	100%	100%	100%	100%

Analizując wielkość realizowanych przewozów można mówić o stagnacji całego sektora: zarówno w przypadku żeglugi morskiej, jak i żeglugi śródlądowej nastąpiło ustabilizowanie wielkości dokonywanych przewozów w latach 2010 – 2014 na poziomie ok. 0,3% - 0,4%.

1.3. Komentarz

Niski udział analizowanego sektora w ogólnej pracy transportowej jest w polskich warunkach wynikiem szeregu wyborów o charakterze politycznym dotyczącym polskiej polityki transportowej. Należy zatem wspomnieć o:

- koncentracji publicznych wydatków inwestycyjnych na infrastrukturze sektora transportu drogowego kosztem pozostałych gałęzi transportu lądowego oraz morskiego. Dotyczy to zarówno wydatkowania środków krajowych jak i po roku 2004 środków unijnych w ramach zarówno krajowych jak i regionalnych programów operacyjnych. [4, s. 5836] Widocznym efektem była nierównomierna rozbudowa jedynie wybranych elementów systemu transportowego kraju;
- braku spójnej polityki właścicielskiej odnośnie podmiotów działających w sektorze transportu wodnego, ze szczególnym uwzględnieniem podmiotów działających w podsektorach transportu towarów. W przypadku sektora transportu wodnego śródlądowego dokonano prywatyzacji działających państwowych przedsiębiorstw (m.in. Żegluga Bydgoska, Odra Trans oraz pozostałych). Wynikiem tego procesu była nowa monopolizacja sektora ze wszystkimi tego konsekwencjami. W przypadku sektora transportu morskiego i przybrzeżnego towarów podjęto szereg nieudanych prób znalezienia prywatnego inwestora i prywatyzacji przedsiębiorstw sektora. Ostatecznie, decyzją rządu podmioty sektora o wspólnym właścicielu (rządowym bądź samorządowym) konkurują nie tylko z dynamicznie rozwijającymi się przewoźnikami zagranicznymi, ale również pomiędzy sobą;
- braku spójnej polityki właścicielskiej odnośnie podmiotów (w tym przedsiębiorstw państwowych i prywatnych) obsługujących elementy infrastruktury punktowej sektora, w szczególności portów, ale również innych instalacji wspomagających transport. Działania te doprowadziły do postępującej dekapitalizacji infrastruktury żegluga śródlądowej, co skutkowało dalszą marginalizacją tego podsektora.

Obecnie podejmowane są kroki dotyczące zwiększenia środków finansowych przeznaczonych na rozwój transportu intermodalnego (zarówno w przypadku rozwoju niezbędnej infrastruktury, jak również wspomagania rozwoju rynku takich usług transportowych). Niemniej na chwilę obecną nie jest możliwa jednoznaczna ocena podjętych działań z uwagi na brak ich pełnej implementacji. [5, s. 6325-6326]

2. CHARAKTERYSTYKA POPULACJI BADANIA

2.1. Źródło pozyskanych danych pierwotnych

Źródłem danych do przeprowadzenia badania był system informacji gospodarczej Insigos [1]. Uzyskana baza szereguje informacje według dwóch lata – roku 2012 oraz 2014. Na chwilę obecną nie jest możliwe uzyskanie informacji nt. wielkości populacji sektora na koniec 2015 z ww. źródła danych co stanowi pewną przeszkodą w całościowej analizie podmiotów sektora.

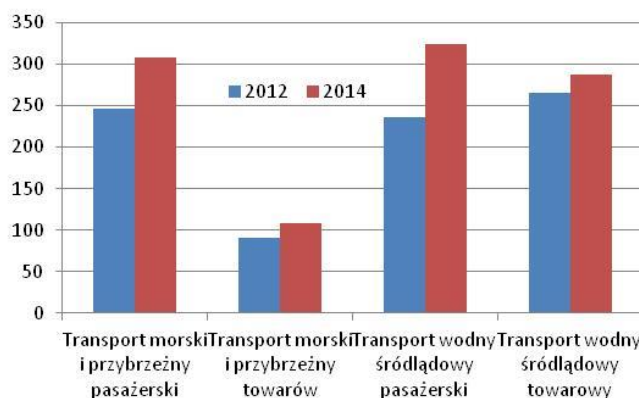
Pozyskane dane dotyczące wielkości zarówno całej populacji sektora, jak również jego czterech podsektorów dotyczą jedynie podmiotów aktywnych, tj. prowadzących działalność gospodarczą w danym roku. Oznacza to, iż nie dokonywano porównań dotyczących ilości podmiotów, które zakończyły działalność w danym roku kalendarzowym. Niemniej w wyniku ręcznej analizy wyników możliwe było wyliczenie stanu kontynuowania aktywności gospodarczej w 2014 r. przez podmioty zidentyfikowane w 2012 r.

2.2. Wielkość populacji oraz podstawowe źródła podziału

Pozyskane dane pozwalają stwierdzić, iż w 2012 r. aktywnych w całym sektorze transportu wodnego aktywnych było 837 podmio-

tów gospodarczych, podczas gdy w 2014 r. było ich już 1028. Oznacza to wzrost badanej populacji o ponad 22%. Dokładne dane zawarto na Rys. 1 oraz Tab. 3. poniżej.

Warto podkreślić, iż największy wzrost odnotowano w podklasie transport wodny śródlądowy pasażerski (o ponad 37%), natomiast najmniejszy – w podklasie transport wodny śródlądowy towarowy (o ponad 8%). Jednocześnie warto podkreślić, iż zarówno w 2012 jak i 2014 roku, podmioty zaliczane do sektora transportu wodnego śródlądowego, stanowiły większość populacji sektora w Polsce. W obu wypadkach udział wynosił blisko 60% wszystkich aktywnych podmiotów.



Rys. 1. Liczba aktywnych podmiotów w poszczególnych podklasach sektora transportu wodnego w Polsce w latach 2012 – 2014. [1]

3. SEKTOR TRANSPORTU WODNEGO W POLSCE W ŚWIETLE WYNIKÓW BADANIA

3.1. Formy organizacji przedsiębiorstw sektora

Najczęściej występującą formą organizacji sektora transportu wodnego w Polsce jest prowadzenie przedsiębiorstwa transportowego przez osoby fizyczne prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą. Ta formuła działania odpowiadała w 2012 r. za prawie 67% oraz ponad 69% w 2014 r.

Patrząc na poszczególne podklasy sektora, warto podkreślić, iż jedynie w przypadku transportu morskiego i przybrzeżnego towarowego, ta forma działalności ma relatywnie niski udział (ok. 30% w 2012 r. oraz ok. 31% w 2014 r.). W przypadku pozostałych trzech podklas, zarówno w 2012 jak i w 2014 roku, udział tej formy znacznie przekracza 66%

Tab.3. Liczba aktywnych podmiotów w poszczególnych podklasach sektora transportu wodnego w Polsce w latach 2012 – 2014. [1]

	2012		2014		Zmiana (214/2012)
	Liczba podmiotów	Udział procentowy	Liczba podmiotów	Udział procentowy	
Transport morski i przybrzeżny pasażerski	245	29,27%	308	29,96%	25,71%
Transport morski i przybrzeżny towarowy	91	10,87%	109	10,60%	19,78%
Transport wodny śródlądowy pasażerski	236	28,20%	324	31,52%	37,29%
Transport wodny śródlądowy towarowy	265	31,66%	287	27,92%	8,30%
Łącznie	837	100,00%	1028	100,00%	22,82%

Dodatkowo wydaje się warte podkreślenia, iż we wszystkich czterech podklasach jest zauważalny relatywnie wysoki udział tzw. samodzielnych jednostek organizacyjnych nie mających osobowości prawnej. Zgodnie z podaną przez Główny Urząd Statystyczny definicją, wśród tego typu podmiotów można wyróżnić m.in.: spółki osobowe (w szczególności partnerskie, komandytowe, jawne oraz komandytowo-akcyjne); tzw. stowarzyszenia zwykłe; jednostki budżetowe (w szczególności: urzędy władzy rządowej bądź samorządowej) oraz powoływane do wykonywania zadań Państwa lub samorządu terytorialnego tzw. inne jednostki organizacyjne (w szczególności: szkoły, sądy, inspekcje, itp.). O ile liczba podmiotów zaliczanych do trzeciej i czwartej kategorii (tj. podmioty rządowe i samorządowe różnego szczebla) nie są zbyt liczne w przypadku sektora transportu wodnego, o tyle spółki cywilne, a także w ograniczonym zakresie również spółki jawne oraz spółki komandytowe są licznie reprezentowane w zbiorowości.

Ogólne dane na temat podstawowych form organizacji podmiotów branży sektora transportu wodnego w Polsce zaprezentowano na Rys. 2. (poniżej).

Warto również przyjrzeć się dokładniej wykorzystywanym formom działania przez aktywne podmioty sektora. Widoczne jest znaczne zróżnicowanie szczegółowych (drugorzędnych) form organizacji aktywności wśród podmiotów tworzących poszczególne podklasy sektora.

Sektor transportu morskiego i przybrzeżnego pasażerów

W przypadku sektora transportu morskiego i przybrzeżnego pasażerów, najbardziej rozpowszechnioną formą organizacji przedsiębiorstwa, w obu analizowanych okresach czasu, było prowadzenie działalności gospodarczej przez osobę fizyczną. Przy czym w 2012 r. ta forma stanowiła 66,53% wszystkich aktywnych podmiotów, podczas gdy w kolejnym okresie jej udział wzrósł do 69,48%. Popularnymi formami organizacji przedsiębiorstwa były również: spółki cywilne prowadzące działalność na podstawie umowy zawartej zgodnie z Kodeksem Cywilnym oraz spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. W 2012 r. ich udział wynosił odpowiednio: 17,14% oraz 13,88%. W 2014 r. nastąpiły pewne zmiany – ich udział zmienił się aby osiągnąć odpowiednio 13,64% oraz 13,96%. Oznacza to, iż między obu analizowanymi okresami nastąpiła zmiana między drugą a trzecią najbardziej popularną formą organizacji przedsiębiorstwa.

Formami wykorzystywanymi w niezmiernie ograniczonym zakresie (mniej niż kilkanaście aktywnych podmiotów) były:

- Oddziały przedsiębiorstw zagranicznych;

- Przedstawicielstwa zagraniczne;
- Spółki jawne;
- Spółki akcyjne;
- Spółki komandytowo-akcyjne.

Nie odnotowano za to podmiotów działających w formie spółdzielni, gminnej bądź samorządowej jednostki organizacyjnej oraz przedsiębiorstwa państwowego.

Sektor transportu morskiego i przybrzeżnego towarów

W przypadku sektora transportu morskiego i przybrzeżnego towarów, najczęściej wybieraną formą organizacji przedsiębiorstwa jest spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Udział tej formy w całej populacji aktywnych podmiotów podsektora wyniósł 52,75% w 2012 r. oraz 49,54% w 2014 r. W świetle posiadanych danych trudno jest jednoznacznie określić przyczynę tej zauważalnej zmiany. Drugą najczęściej występującą formą organizacyjną są przedsiębiorstwa prowadzone przez osoby fizyczne, natomiast trzecim – oddziały zagranicznych przedsiębiorców. W 2012 r. udział ww. form wyniósł odpowiednio: 30,77% oraz 7,69%. W kolejnym okresie ich udział wyniósł odpowiednio: 30,28% oraz 7,34%.

Spadki odnotowane w trzech najliczniejszych kategoriach zostały zrekompensowane przez wzrosty w czterech kolejnych. Były to:

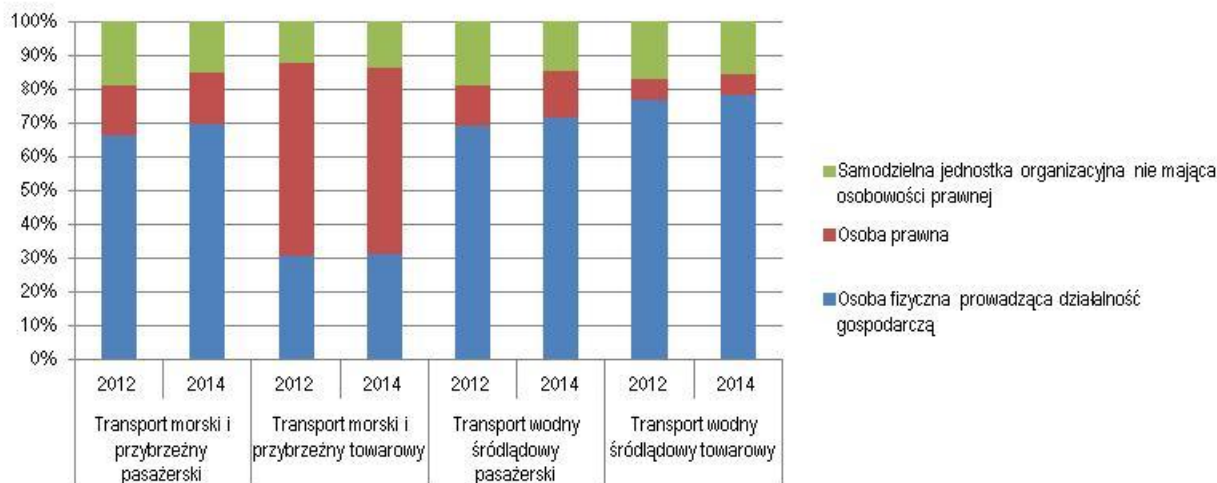
- Spółki akcyjne (wzrost z 3,3% do 4,59%);
- Spółki cywilne prowadzące działalność na podstawie umowy zawartej zgodnie z Kodeksem Cywilnym (wzrost z 1,1% do 2,75%);
- Spółki jawne (wzrost z 1,1% do 1,83%);
- Spółki komandytowe (wzrost z 1,1% do 1,83%).

Wśród innych form prowadzenia działalności gospodarczej warto jeszcze wymienić przedsiębiorstwa państwowe, których liczba nie zmieniła się w analizowanym okresie. Niemniej procentowy udział tej formy prowadzenia działalności operacyjnej w sektorze transportu morskiego i przybrzeżnego towarów spadł z 2,2% do 1,83%.

Warto podkreślić, iż w tym podsektorze nie odnotowano aktywnych podmiotów działających w formie prawnej spółdzielni, gminnej bądź samorządowej jednostki, przedstawicielstwa zagranicznego oraz spółki komandytowo-akcyjnej.

Sektor transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego

W przypadku sektora transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego, najczęściej wybieraną przez przedsiębiorców formą prawną było prowadzenie działalności gospodarczej przez osobę fizyczną. Wynika to w znacznej mierze ze struktury tego podsektora (bardzo wysoki udział mikroprzedsiębiorstw), a także jego geograficznego



Rys. 2. Liczba aktywnych podmiotów w poszczególnych podklasach sektora transportu wodnego w Polsce w latach 2012 – 2014 [1]

rozlokowania na terytorium kraju. Z tej formy działania skorzystało 69,07% w 2012 r. oraz 71,6% w 2014. Niewielki wzrost najliczniejsze kategorii odbył się w znacznej mierze wskutek spadku podmiotów działających w formie spółki cywilnej. Drugą i trzecią najczęściej wybieraną formą działania były odpowiednio: spółki cywilne prowadzące działalność na podstawie umowy zawartej zgodnie z Kodeksem Cywilnym oraz spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Pierwsza z ww. form odpowiadała za 18,22% w 2012 r., niemniej w 2014 r. udział spadł o ponad 22% do poziomu 14,2%. Druga z ww. form odpowiadała w 2012 r. za 11,86% oraz 13,58% w kolejnym okresie. Widać zatem, iż wzrost w tym wypadku wyniósł ok. 12%.

Formami wykorzystywanymi w niezmiernie ograniczonym zakresie (mniej niż kilkanaście aktywnych podmiotów) były:

- Gminne i samorządowe jednostki organizacyjne;
- Spółdzielnie;
- Spółki jawne.

W tym podsektorze nie odnotowano działalności operacyjnej prowadzonej w formie prawnej: oddziału zagranicznego przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa państwowego, przedstawicielstwa zagranicznego, spółek akcyjnych, spółek komandytowych oraz spółek komandytowo-akcyjnych.

Sektor transportu wodnego śródlądowego towarowego

Ostatni z podsektorów sektora transportu wodnego, tj. transport wodny śródlądowy towarowy, zdominowany jest podobnie jak transport morski i przybrzeżny pasażerski oraz transport wodny śródlądowy pasażerski przez podmioty działające pod postacią osób fizycznych prowadzących własną działalność gospodarczą. W 2012 r. udział tej formy organizacji przedsiębiorstwa wyniósł 76,98%, podczas gdy w kolejnym roku wzrósł o ok. 1,07 pkt. proc do 78,08%. Należy podkreślić, iż w liczbach bezwzględnych wzrost między obu analizowanymi okresami wyniósł ok. 9%. Dwie kolejne najpopularniejsze sposoby organizacji przedsiębiorstwa to spółki cywilne pro-

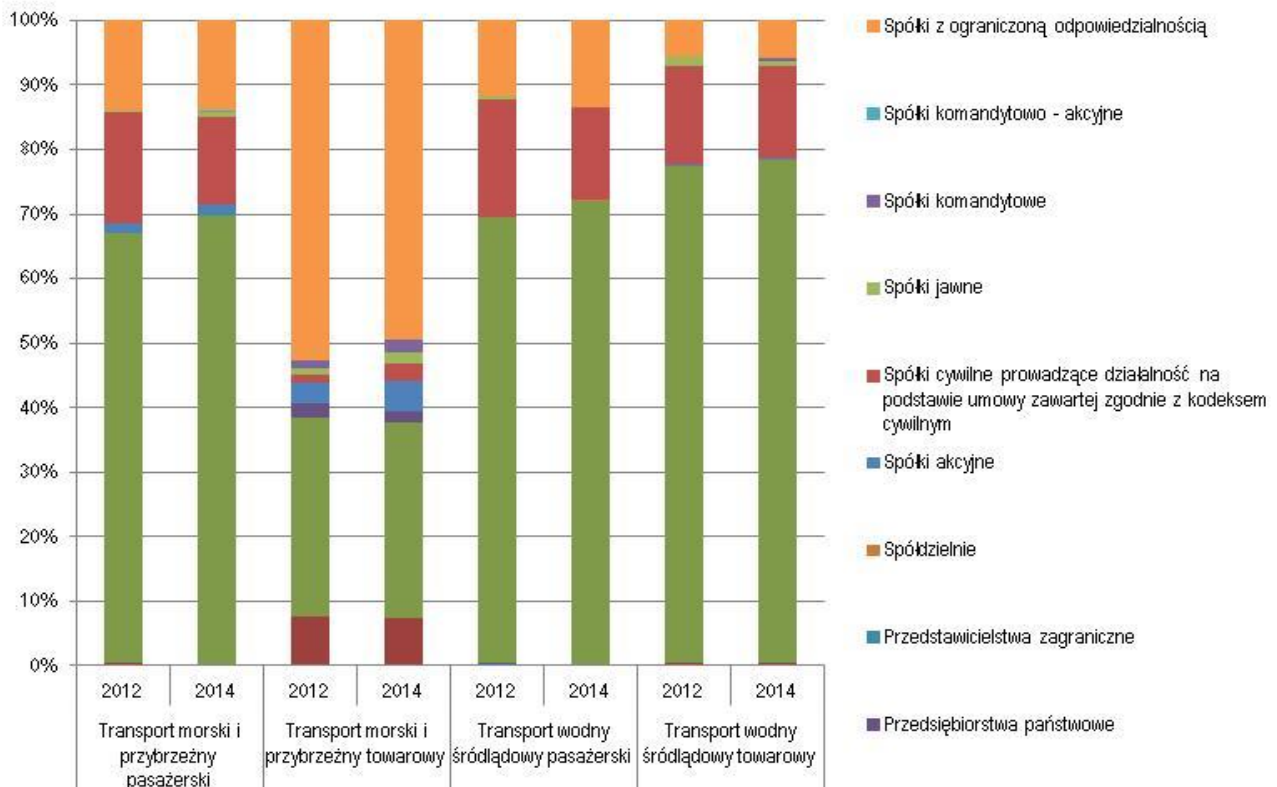
wadzące działalność na podstawie umowy zawartej zgodnie z Kodeksem Cywilnym oraz spółki z ograniczoną odpowiedzialnością. Należy przy tym podkreślić, iż widać znaczne różnice między udziałem drugiej i trzeciej najpopularniejszej formy organizacji przedsięwzięcia. W przypadku spółek cywilnych ich udział kształtował się odpowiednio: 15,09% w pierwszym okresie oraz 14,29%. Spadek między 2012 a 2014 rokiem wyniósł jedynie 2,5% niemniej, był jednym z najwyższych odnotowanym w tej podkategorii transportu. W przypadku spółek z ograniczoną odpowiedzialnością, ich udział wyniósł odpowiednio: 5,66% w pierwszym okresie oraz 5,92% w kolejnym, co oznacza wzrost o ok. 0,26 pkt. proc.

Zmiany w sektorze transportu wodnego śródlądowego towarów miały o wiele mniejszą amplitudę niż w przypadku trzech wcześniej omawianych podsektorów transportu wodnego. W tym wypadku skala zmian przekroczyła 1pkt. proc. jedynie w jednym wypadku (kategoria osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą). We wszystkich pozostałych wypadkach zmiany wyniosły między 0,2 a 0,8 pkt. proc. Niemniej odnotowano spadki w czterech kategoriach, podczas gdy wzrosty dotyczyły jedynie trzech (oprócz osób fizycznych były to jeszcze spółki z ograniczoną odpowiedzialnością – o 0,35 pkt. proc. oraz spółki komandytowe – o 0,26 pkt. proc.).

Formami wykorzystywanymi w niezmiernie ograniczonym zakresie (mniej niż kilkanaście aktywnych podmiotów) były:

- Oddziały zagranicznych przedsiębiorców;
- Spółki akcyjne;
- Spółki jawne;
- Spółki komandytowe.

W tym podsektorze nie odnotowano działalności operacyjnej prowadzonej w formie prawnej: przedsiębiorstwa państwowego, przedstawicielstwa zagranicznego, spółdzielni oraz spółek komandytowo-akcyjnych.



Rys. 3. Liczba aktywnych podmiotów w poszczególnych podklasach sektora transportu wodnego w Polsce w latach 2012 – 2014 [1]

3.2. Wielkość podmiotów sektora według zadeklarowanej liczby pracowników

Jak już wspomniano, sektor charakteryzuje się znacznym rozdrobnieniem, co zostało wyraźnie wskazane w tab.4., a także na rys.4. oraz rys.5.

W 2012 r. udział podmiotów zatrudniających nie więcej niż 9 pracowników (wskaźnik wielkości GUS - 1, tzw. mikroprzedsiębiorstwa) wynosił 94,15%, a w kolejnym analizowanym roku wzrósł do 94,84%, tj. o 0,7 pkt. proc. W ujęciu bezwzględny liczba mikroprzedsiębiorstw wzrosła o ok. 190 podmiotów, osiągając w 2014 roku liczbę 975 aktywnych przedsiębiorstw.

W 2012 r. udział podmiotów zatrudniających między 10 a 49 pracowników (wskaźnik wielkości GUS - 2, tzw. małych przedsiębiorstw) wynosił 4,3%, ale w kolejnym analizowanym okresie wyniósł jedynie 3,6%, tj. nastąpił spadek o 0,7 pkt. proc. Należy przy tym podkreślić, iż w ujęciu bezwzględny nastąpił wzrost o jeden podmiot do 37 aktywnych przedsiębiorstw w 2014 r.

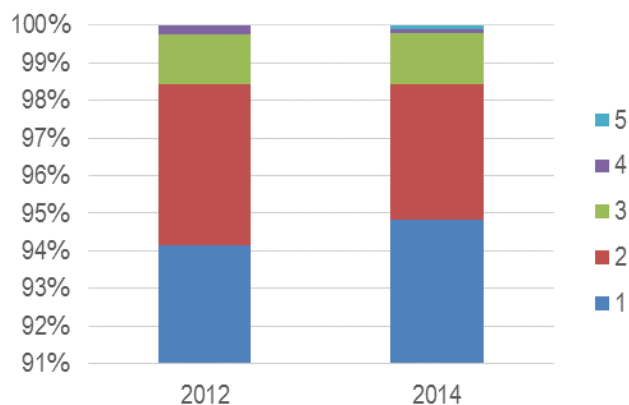
W 2012 r. udział podmiotów zatrudniających między 50 a 249 pracowników (wskaźnik wielkości GUS - 3, tzw. średnich przedsiębiorstw) wyniósł 1,31%, a w kolejnym okresie wzrósł o 0,05 pkt. proc. Osiągając na koniec 2014 r. udział 1,36%. W ujęciu bezwzględny nastąpił wzrost o 3 podmioty, do 14 aktywnych przedsiębiorstw gospodarczych na koniec 2014 r.

W 2012 r. udział podmiotów zatrudniających między 250 a 999 pracowników (wskaźnik wielkości GUS - 4, tzw. duże przedsiębiorstwa) wyniósł 0,24%, a w kolejnym analizowanym okresie zmniejszył się do 0,1%, tj. spadek wyniósł 0,14 pkt. proc. W ujęciu bezwzględny liczba dużych przedsiębiorstw sektora transportu wodnego w Polsce zmniejszyła się o 1, aby w 2014 r. osiągnąć wielkość jednego podmiotu o tak deklarowanym zatrudnieniu.

W 2014 r. pojawił się pierwszy podmiot zatrudniający więcej niż 1000 pracowników (wskaźnik wielkości GUS - 5, tzw. bardzo duże przedsiębiorstwa). We wcześniej analizowanym zakresie czasowym, nie występował żaden podmiot tej skali wielkości.

Udział podmiotów, reprezentujących poszczególne wskaźniki wielkości, zaprezentowano na rys. 4. Warto podkreślić, iż między 2012 oraz 2014 r. widoczny jest rozwój sektora poprzez nie tylko

zwiększenie się liczby aktywnych podmiotów gospodarczych, ale przede wszystkim poprzez proces rozwoju skali ich działalności.



Rys. 4. Liczba podmiotów sektora transportu wodnego w Polsce według deklarowanej wielkości zatrudnienia [1]

Prostym zobrazowaniem tego procesu jest zwiększenie się liczby większych podmiotów pod względem deklarowanej wielkości zatrudnienia pracowników.

Zauważalne są dwa podstawowe trendy pozytywne:

- Zwiększenie się liczby podmiotów zatrudniających między 50 a 249 pracowników, tj. przedstawicieli przedsiębiorstw średniego rozmiaru. Ma to o tyle duże znaczenie, iż tego typu podmioty posiadają wystarczające zasoby finansowe, materialne (produkcyjne, transportowe) oraz odpowiednią kadrę kierowniczą oraz pracowników aby osiągnąć długoterminowy sukces na rynku.
- Pojawienie się pojedynczego podmiotu deklarującego zatrudniane powyżej 1000 pracowników, tj. bardzo dużego przedsiębiorstwa. Paradoksalnie może to świadczyć o pewnych problemach strukturalnych, gdyż dane jednoznacznie wskazują, iż pojawienie się tego podmiotu odbyło się kosztem zmniejszenia się ogólnej liczby podmiotów zatrudniających między 250 a 999 pracownikami, tj. dużych podmiotów. Przy dotychczasowym sposo-

Tab. 4. Forma prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty sektora transportu wodnego w Polsce [1]

	Wskaźnik wielkości	2012			2014		
		Udział w danej podkategorii	Udział w całości populacji	Liczba podmiotów	Udział w danej podkategorii	Udział w całości populacji	Liczba podmiotów
Transport morski i przybrzeżny pasażerski	1	95,92%	28,08%	235	96,10%	28,79%	296
	2	3,27%	0,96%	8	2,60%	0,78%	8
	3	0,41%	0,12%	1	0,97%	0,29%	3
	4	0,41%	0,12%	1	0,32%	0,10%	1
Razem		100,00%	29,27%	245	100,00%	29,96%	308
Transport morski i przybrzeżny towarowy	1	76,92%	8,36%	70	79,82%	8,46%	87
	2	15,38%	1,67%	14	12,84%	1,36%	14
	3	6,59%	0,72%	6	6,42%	0,68%	7
	4	1,10%	0,12%	1	0,00%	0,00%	1
	5	0,00%	0,00%	0	0,92%	0,10%	1
Razem		100,00%	10,87%	91	100,00%	10,60%	109
Transport wodny śródlądowy pasażerski	1	96,19%	27,12%	227	96,60%	30,45%	313
	2	2,97%	0,84%	7	2,47%	0,78%	8
	3	0,85%	0,24%	2	0,93%	0,29%	3
Razem		100,00%	28,20%	236	100,00%	31,52%	324
Transport wodny śródlądowy towarowy	1	96,60%	30,59%	256	97,21%	27,14%	279
	2	2,64%	0,84%	7	2,44%	0,68%	7
	3	0,75%	0,24%	2	0,35%	0,10%	1
Razem		100,00%	31,66%	265	100,00%	27,92%	287
Nie dotyczy			100,00%	837	Nie dotyczy	100,00%	1028

bie organizacji rynku transportu wodnego, należy zacząć zastanawiać się czy pewne procesy konsolidacyjne zachodzące na nim nie prowadzi do stworzenia konkurencji oligopolistycznej z wyraźnie dominującym podmiotem gospodarczym. Niemniej – należy przyjąć z zadowoleniem, iż następuje proces konsolidacji rynku, gdyż sprzyja to w większości wypadków w stworzeniu nowych przewag konkurencyjnych, a tym samym uwolnieniu niezbędnych zasobów.

Należy również podkreślić, iż kierunek zmian ma jedynie pozytywne cechy. Oprócz pojawienia się w 2014 r. podmiotu (1 podmiot zaliczany do sektora transportu morskiego i przybrzeżnego towarów) deklarującego zatrudnienie powyżej 250 pracowników, tj. bardzo dużego podmiotu, zwiększyła się równocześnie liczba podmiotów deklarujących zatrudnienie mniejsze niż 10 pracowników, tj. mikroprzedsiębiorstw. Wskazuje to na niejednoznaczne kierunki ewolucji całego sektora.

Warto równocześnie przyjrzeć się sytuacji w poszczególnych czterech podsektorach.

Sektor transportu morskiego i przybrzeżnego pasażerów

Jednocześnie odnotowano spadek udziału małych przedsiębiorstw sektora (wskaźnik wielkości GUS – 2) z 3,27% do 2,6%. Warto przy tym podkreślić, iż w liczbach bezwzględnych dla tej kategorii wielkości nie zaszły żadne zmiany. Zarówno w 2012 jak i 2014 r. działało 8 takich podmiotów.

Warto wskazać, iż podsektor odnotował zauważalny wzrost liczby średnich przedsiębiorstw (wskaźnik wielkości GUS – 3) – w 2014 r. było ich już 3, tj. nastąpił wzrost o 2 podmioty gospodarcze. Ich udział wynosił w 2012 r. 0,41%, a w kolejnym analizowanym roku już 0,97%.

Tym samym w całym badanym okresie w podsektorze aktywny był tylko jeden podmiot zaliczany do grupy dużych przedsiębiorstw (wskaźnik wielkości GUS – 4). Niemniej z uwagi na zmianę wielkości ogólnej liczby podmiotów w sektorze, w 2012 r. udział tego podmiotu w całej populacji wyniósł 0,41%, a w 2014 r. spadł do 0,32%.

Sektor transportu morskiego i przybrzeżnego towarowego

Sektor transportu morskiego i przybrzeżnego towarowego wyróżnia się najbardziej spośród czterech podsektorów transportu wodnego w Polsce. Wynika to zarówno z wyraźnie mniejszego udziału mikroprzedsiębiorstw jak również znacznie większej liczby małych i średnich podmiotów tworzących ten podsektor. Dodatkowo jest to jedyny podsektor transportu wodnego w Polsce, w którym występuje podmiot deklarujący zatrudnienie powyżej 1000 pracowników.

W 2012 r. udział mikro przedsiębiorstw (wskaźnik wielkości GUS – 1) wyniósł tylko 76,92%, nastąpił wzrost do 79,82% w kolejnym analizowanym okresie. W wielkościach bezwzględnych – liczba podmiotów wzrosła z 70 do 87 aktywnych przedsiębiorstw w 2014 r.

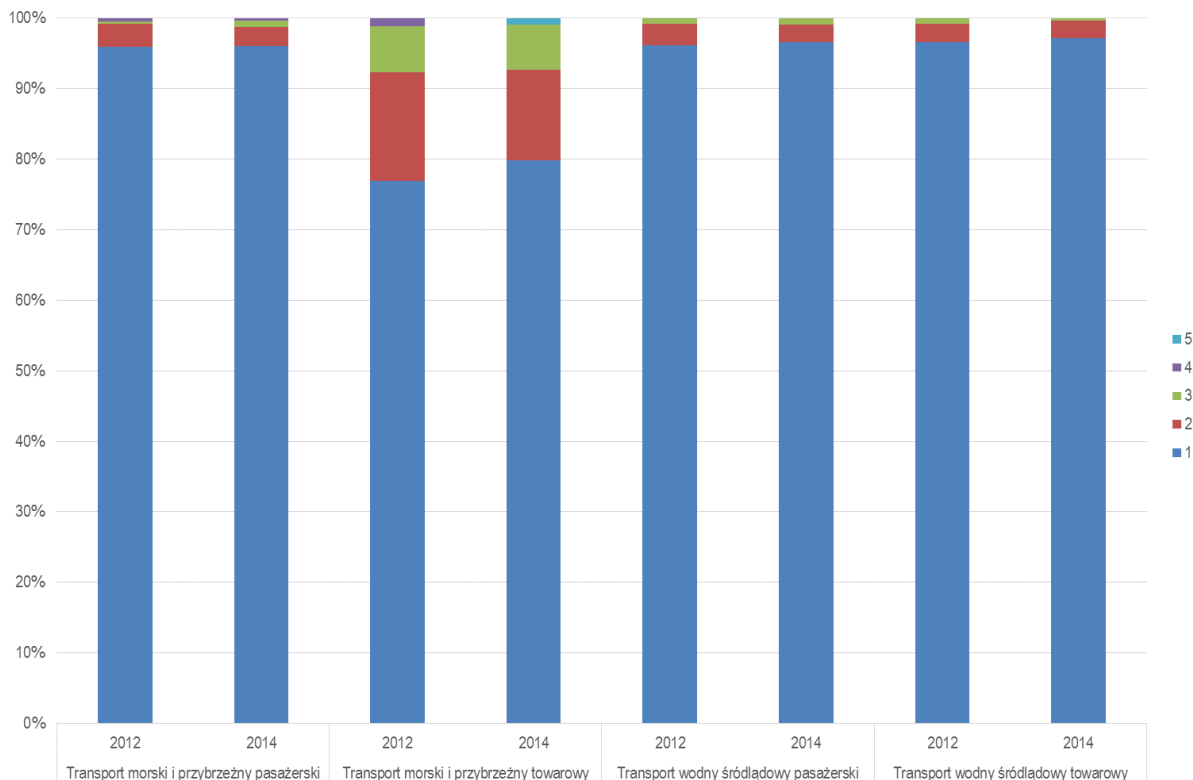
W 2012 r. udział małych przedsiębiorstw (wskaźnik wielkości GUS – 2) wyniósł aż 15,38%. Niestety w kolejnym okresie zanotowano spadek do jedynie 12,84%. Niemniej – w liczbach bezwzględnych nie nastąpiła żadna zmiana w populacji podmiotów zatrudniających między 10 a 49 pracownikami. Zarówno w 2012 jak i 2014 r. było ich 8.

W 2014 r. odnotowano wzrost o jeden liczby średnich przedsiębiorstw (wskaźnik wielkości GUS – 3). Jednocześnie ich udział w całej populacji spadł z 6,59% w 2012 r. do 6,42%.

Najciekawsze zmiany dotyczące tego podsektora transportu wodnego dotyczą przedsiębiorstw dużych oraz bardzo dużych. W 2012 r. istniał jeden podmiot klasyfikujący się do przedsiębiorstw zatrudniających między 250 a 999 pracowników. Jednakże w kolejnym okresie przedsiębiorstwo to zwiększyło stan deklarowanego zatrudnienia przechodząc do grupy bardzo dużych przedsiębiorstw.

Sektor transportu wodnego śródlądowego – pasażerski i towarowy

Dla celów dalszej analizy warto podkreślić, iż występuje pewne podobieństwo między sektorem transportu wodnego śródlądowego towarowego oraz pasażerskiego. Z tego też powodu te dwa podsektora zostaną omówione wspólnie.



Rys. 5. Liczba podmiotów w poszczególnych podsektorach sektora transportu wodnego w Polsce według deklarowanej wielkości zatrudnienia [1]

W przypadku obu podsektorów między 2012 a 2014 rokiem następuje nieznaczne zwiększenie udziału mikro przedsiębiorstw wśród całej populacji sektora z ok. 96% do ok. 97%. W obu podsektorach zwiększa się również liczba najmniejszych podmiotów.

Jednocześnie można zaobserwować zmniejszenie się roli zarówno małych jak i średnich przedsiębiorstw. Dodatkowo warto podkreślić, iż w obu tych podsektorach nie występują w analizowanym okresie podmioty deklarujące zatrudnienie większej liczby przedsiębiorców niż 250.

3.3. Zróżnicowanie geograficzne podmiotów sektora

Sektor transportu wodnego w Polsce jest silnie zróżnicowany terytorialnie, co wskazano w Tab.5. (poniżej). Warto wskazać, iż w obu analizowanych latach nie zaszły znaczące zmiany wśród województw, gdzie zarejestrowanych jest najwięcej podmiotów sektora.

Województwem charakteryzującym się największą liczbą aktywnych przedsiębiorstw sektora jest województwo zachodniopomorskie (z bardzo dużym udziałem podmiotów działających w sektorze transportu morskiego i przybrzeżnego – zarówno pasażerskiego jak i towarowego). Drugim w kolejności województwem jest pomorskie. Również w jego wypadku pozycja wynika z dużej liczby podmiotów sektora transportu morskiego i przybrzeżnego.

Warto jednocześnie podkreślić, iż między 2012 a 2014 rokiem zaszły niewielkie zmiany na 3. i 4. pozycji – o ile w pierwszym roku przed województwem małopolskim usytuowane było województwo dolnośląskie, o tyle w kolejnym roku nastąpiła zamiana. Dodatkowo podobna zmiana miała miejsce w przypadku 5. i 6. pozycji – w 2012 r. województwo opolskie usytuowane było nad województwem warmińsko-mazurskim, o tyle w kolejnym analizowanym okresie nastąpiła zamiana miejsc. Ma to w znacznej mierze związek z aktywizacją transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego na terenach Warmii i Mazur.

Jako ciekawostkę można uznać fakt, iż brak jest zmian na pozostałych pozycjach listy.

Tab. 5. Liczba podmiotów sektora transportu wodnego w Polsce w podziale na miejsce rejestracji działalności (wg województw) w latach 2012-2014 [1]

Województwo	Rok				Dif Liczba
	2012		2014		
	Liczba	Udział	Liczba	Udział	
dolnośląskie	106	12,66%	107	10,41%	1
kujawsko-pomorskie	31	3,70%	33	3,21%	2
lubelskie	5	0,60%	7	0,68%	2
lubuskie	16	1,91%	22	2,14%	6
łódzkie	4	0,48%	5	0,49%	1
małopolskie	87	10,39%	127	12,35%	40
mazowieckie	74	8,84%	95	9,24%	21
opolskie	48	5,73%	51	4,96%	3
podkarpackie	13	1,55%	14	1,36%	1
podlaskie	8	0,96%	14	1,36%	6
pomorskie	149	17,80%	189	18,39%	40
śląskie	15	1,79%	20	1,95%	5
świętokrzyskie	7	0,84%	6	0,58%	-1
warmińsko-mazurskie	43	5,14%	62	6,03%	19
wielkopolskie	35	4,18%	45	4,38%	10
zachodniopomorskie	196	23,42%	231	22,47%	35
	837	100,00%	1028	100,00%	191

Tab. 6. Miasta z największą liczbą zarejestrowanych aktywnych podmiotów sektora transportu wodnego w Polsce w latach 2012-2014 [1]

2012			2014		
Miasto	Liczba	Udział	Miasto	Liczba	Udział
Szczecin	87	10,39%	Szczecin	104	10,12%
Wrocław	64	7,65%	Sromowce Wyżne	67	6,52%
Kołobrzeg	42	5,02%	Wrocław	66	6,42%
Gdynia	41	4,90%	Gdynia	54	5,25%
Warszawa	39	4,66%	Warszawa	51	4,96%
Sromowce Wyżne	37	4,42%	Kołobrzeg	46	4,47%
Kędzierzyn-koźle	34	4,06%	Gdańsk	38	3,70%
Gdańsk	33	3,94%	Kędzierzyn-koźle	36	3,50%
Łeba	22	2,63%	Łeba	25	2,43%
Bydgoszcz	17	2,03%	Darłowo	22	2,14%

Myśląc o geograficznym rozłożeniu aktywnych podmiotów sektora warto zwrócić uwagę, iż doszło jedynie do niewielkich zmian wśród miast i miejscowości o największej liczbie zarejestrowanych przedsiębiorstw. Zarówno w 2012 jak i 2014 roku liderem jest Szczecin. Wysokie pozycje zajmują również m.in. Wrocław, Sromowce Wyżne, Gdynia, Warszawa oraz Kołobrzeg. Tab.7. wskazuje 10 miast w obu analizowanych okresach o najwyższej liczbie zarejestrowanych podmiotów sektora.

Patrząc na wyniki osiągnięte przez poszczególne podsektory, warto zwrócić uwagę na zróżnicowaną formę koncentracji geograficznej, a także ilościowej aktywnych podmiotów.

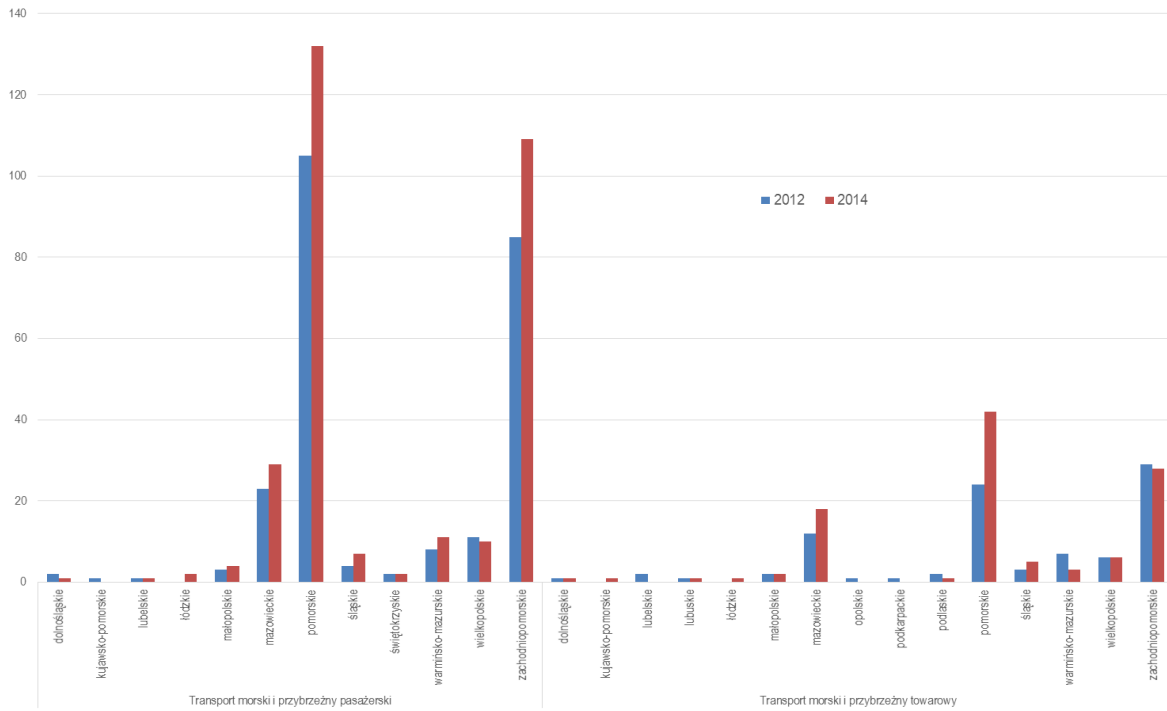
W przypadku sektora transportu morskiego i przybrzeżnego pasażerów trzy najliczniejsze województwa (pomorskie, zachodniopomorskie oraz mazowieckie) odpowiadają za ok. 87% wszystkich zarejestrowanych podmiotów (zarówno w 2012 jak i 2014 r.). Cztery kolejne województwa (wielkopolskie, warmińsko-mazurskie, śląskie oraz małopolskie) odpowiadają za ok. 11% wszystkich zarejestrowanych podmiotów, a pozostałe pięć województw za ok. 2%-3%. Warto przy tym pamiętać, iż w czterech województwach (opolskie, lubuskie, podkarpackie oraz lubelskie) nie stwierdzono rejestracji podmiotów tego podsektora transportu wodnego.

W przypadku sektora transportu morskiego i przybrzeżnego towarów trzy najliczniejsze województwa (pomorskie, zachodniopomorskie oraz mazowieckie) odpowiadały za ok. 71% wszystkich podmiotów sektora w 2012 r. oraz aż ok. 81% w kolejnym analizowanym okresie. Jednocześnie, sześć kolejnych województw pod względem ilości zarejestrowanych podmiotów odpowiadały za ok. 24% w 2012 r. oraz ok. 20% w 2014 r. Udział pozostałych województw miał ograniczone znaczenie.

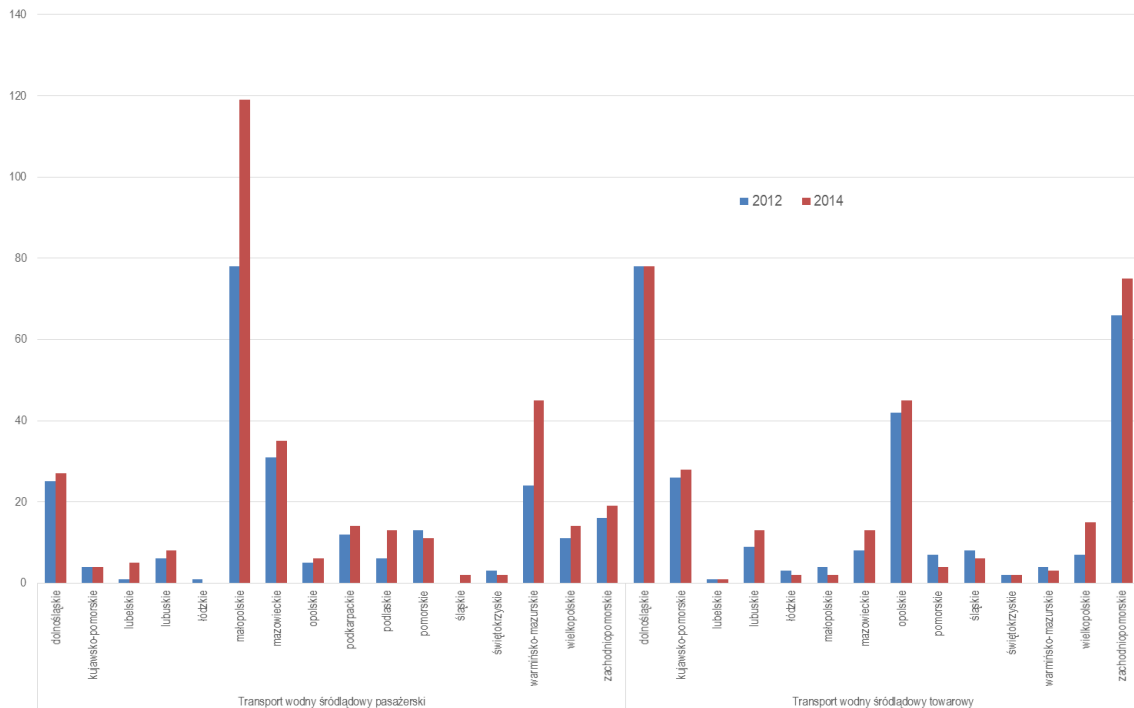
Warto podkreślić, iż w przypadku sektora transportu morskiego i przybrzeżnego towarowego doszło do szeregu wyrejestrowań podmiotów gospodarczych. Skutkowało to w 2012 r. brakiem aktywnych podmiotów w województwach łódzkim oraz kujawsko-pomorskim. Tymczasem w 2014 r. brak aktywnych podmiotów znaleziono w województwach lubelskim, opolskim oraz podkarpackim.

W przypadku sektora transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego udział czterech, najliczniejszych pod względem liczby aktywnych podmiotów, województw (małopolskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie oraz dolnośląskie) wynosił ok. 67% w 2012 r. oraz ok. 70% w 2014 r. Kolejne sześć województw o największej liczbie aktywnych przedsiębiorstw odpowiadało za ok. 27% w pierwszym analizowanym okresie oraz ok. 25% w kolejnym. Widać zatem wyraźnie kontynuację trendu koncentracji aktywnych podmiotów na ograniczonym obszarze. Pozostałe województwa odpowiadały za ok.

6% wszystkich rejestracji w obu analizowanych przedziałach czasowych. Warto również podkreślić, iż w 2012 r. w województwie śląskim nie znajdował się żaden aktywny gospodarczo podmiot sektora (w 2014 r. odnotowano dwa podmioty w tym województwie). Natomiast w 2014 r. jedynym województwem bez aktywnych rejestracji przedsiębiorstw sektora transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego było województwo łódzkie (w 2012 r. odnotowano jeden podmiot w tym województwie).



Rys. 6. Liczba aktywnych podmiotów sektorów transportu morskiego i przybrzeżnego – pasażerskiego oraz towarowego (w podziale na województwa) [1]



Rys. 7. Liczba aktywnych podmiotów sektorów transportu wodnego śródlądowego – pasażerskiego oraz towarowego (w podziale na województwa) [1]

W przypadku sektora transportu wodnego śródlądowego towarów, w 2012 r. cztery województwa (dolnośląskie, zachodniopomorskie, opolskie oraz kujawsko-pomorskie) z najwyższą liczbą zarejestrowanych aktywnych podmiotów sektora odpowiadały za ok. 80% w 2012 r. oraz ok. 79% w 2014 r. Pięć kolejnych województw (wielkopolskie, lubuskie, mazowieckie, śląskie oraz pomorskie) pod względem liczebności podmiotów odpowiadało za ok. 15% oraz ok. 17% (odpowiednio w 2012 r. oraz 2014 r.). Udział pozostałych województw wyniósł ok. 3% (w 2014 r.) oraz ok. 5% (w 2012 r.). Warto podkreślić, iż w obu analizowanych okresach, nie stwierdzono rejestracji aktywnych podmiotów sektora zarówno w województwie podkarpackim, oraz podlaskim.

PODSUMOWANIE

W świetle pozyskanych danych oraz przeprowadzonej na ich podstawie analizy, można stwierdzić, iż w latach 2012 – 2014 sektor transportu wodnego, a także cztery tworzące go podsektory, przeszedł zauważalne przemianę strukturalną.

Przede wszystkim zauważalne zmiany dotyczą zwiększenia się liczby podmiotów tworzących sektor. Wzrost wyniósł dla całej populacji ok. 23%. Warto przy tym podkreślić, iż we wszystkich czterech podsektorach odnotowano wzrost liczby aktywnych przedsiębiorstw, niemniej sam wzrost nie był wśród nich równomierny. Największy odnotowano w sektorze transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego (37%).

Ponadto ważną zmianą strukturalną jest niewątpliwie zmiana podstawowych form organizacji prowadzenia działalności operacyjnej przez podmioty sektora. Choć wyraźnie dominują w nim osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, o tyle widać wzrost osób prawnych działających w sektorze. W szczególności wzrost tej formy prowadzenia aktywności jest bardzo nierównomiernie rozłożony między poszczególne podsektory aktywności. Widocznym liderem jest tutaj sektor transportu morskiego i przybrzeżnego towarów, natomiast jednoznacznie maruderem – sektor transportu wodnego śródlądowego pasażerskiego. Tak duże wewnętrzne zróżnicowanie jest efektem sposobu działania poszczególnych podsektorów.

Jedną z form przemian strukturalnych jest niewątpliwie tworzenie się bardziej złożonych podmiotów gospodarczych, co jest również związane ze zwiększeniem się wielkości zatrudnienia. W przypadku sektora wodnego w Polsce mamy do czynienia z postępującą ewolucją wielkości aktywnych podmiotów. Warto podkreślić, iż zwiększyła się w nim liczba małych podmiotów oraz dużych i bardzo dużych przedsiębiorstw. Niemniej – widoczne jest dalej bardzo duże rozdrobnienie branży czego najlepszym obrazem jest znaczny udział przedsiębiorstw deklarujących zatrudnianie do 9 pracowników. Brak jest

równocześnie wyraźnych szans na zmianę tego stanu rzeczy bez zastosowania różnych form wsparcia ze strony rządu.

Myśląc o zmianach strukturalnych warto również przyjrzeć się geograficznemu rozproszeniu i lokalizacji podmiotów branży. Z oczywistych powodów związanych z dostępem do infrastruktury liniowej i punktowej sektora większość przedsiębiorstw zarejestrowana jest w kilku województwach (m.in. zachodniopomorskie, pomorskie, warmińsko-mazurskie). Brak jest przesłanek na rzecz utraty przez te województwa pozycji pod względem liczby zarejestrowanych podmiotów sektora. Niemniej widoczne są pewne ruchy dotyczące przenoszenia miejsca rejestracji działalności przedsiębiorstw branży. Należy przy tym podkreślić, iż nie mają one znacznego wpływu na całość sektora transportu wodnego w Polsce.

BIBLIOGRAFIA

1. Insigos, www.insigos.mg.gov.pl.
2. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie Polskiej Klasyfikacji Działalności (Dz. U. z dnia 31 grudnia 2007 r.).
3. *Transport – Wyniki działalności w 2014 r.* Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2015.
4. Tyc T., *Programy Komisji Europejskiej na rzecz wsparcia infrastruktury sektora żeglugi śródlądowej – lata 2007–2013 oraz 2014–2020 – próba analizy skuteczności.* Logistyka 2015, nr 3.
5. Tyc T., *The role of inland waterways transport in Polish strategic documents concerning EU funds in the years 2004-2020.* Logistyka 2015, nr 4.

Structural changes within the polish water transport sector – results of own research

The paper presents the result of the authors personal research on the evolution of the water transport sector in Poland. Taken into account are the different subsectors: maritime and coastal transport as well as inland waterways transport (both passenger as well as freight). The analysis concerns the years 2012 and 2014.

The study analyzes the sector in terms of change of its population, number of active entities, geographical concentration as well as the level of declared employment.

Autor:

mgr **Tomasz Paweł Tyc** – Politechnika Warszawska, Wydział Administracji i Nauk Społecznych, Zakład Polityki Społeczno-Gospodarczej, e-mail: t.tyc@ans.pw.edu.pl