

Joanna Krupska¹,
Uniwersytet Gdański

Zrównoważony rozwój regionalnego transportu ładunków w warunkach inwestycyjnych ograniczeń jego operatorów²

Wstęp

Przedmiotem artykułu a zarazem hipotezą badawczą jest założenie, mówiące o tym, że zrównoważony rozwój, wymusza na operatorach regionalnego transportu ładunków ustawiczny rozwój, związany z koniecznością wdrożenia programu kompleksowej technicznej i technologicznej wymiany taboru.

Celem artykułu jest przybliżenie koncepcji zrównoważonego rozwoju i jej wpływu na działalność operatorów transportu ładunków działających na rynku regionalnym. Autorka opisuje niezbędne zmiany, które muszą wprowadzić dane przedsiębiorstwa, jak również przedstawia obecną sytuację gospodarczą danych przedsiębiorstw. W treści pracy wskazano także na możliwe źródła finansowania inwestycji, dostępne dla danego segmentu rynku.

Zakres poruszanej problematyki spowodował konieczność skorzystania z różnych źródeł informacji. W artykule starano się sięgnąć do opracowań naukowych na temat kierunków rozwoju przedsiębiorstw związanych z dostosowaniem polskiego transportu do wymagań Unii Europejskiej, jak również możliwych źródeł finansowania inwestycji przez przedsiębiorstwa transportowe.

Idea zrównoważonego rozwoju – główne założenia

Przedsiębiorstwa działając w ustawicznie zmieniającym się otoczeniu gospodarczym, społecznym i politycznym, w warunkach panowania ostrej konkurencji, starają się sprawnie i efektywnie dostosowywać do wymogów stawianych przez zachodzące zmiany, spowodowane rozwojem techniki, technologii oraz nasileniem przemian społeczno – politycznych. Jednak towarzyszący tym zmianom szybki postęp techniczny, wysoki poziom industrializacji oraz wzrost konsumpcji charakteryzujący ostatnie lata, doprowadził do degradacji środowiska naturalnego.

W odpowiedzi na zaistniałą sytuację powstała koncepcja zrównoważonego rozwoju, utożsamiana najczęściej z ideą ekorozwoju (Ecodevelopment), czyli rozwoju gospodarczego przebiegającego zgodnie z wymaganiami ochrony środowiska i życia człowieka, a szczególnie ochrony przyrody. Skojarzenie to jest w dużym stopniu uzasadnione, ponieważ samo określenie „zrównoważony rozwój” powstało w wyniku proekologicznej inspiracji. Miało ono stanowić wyraz rosnącej troski o przyszłość świata, która wydawała się zagrożona niepohamowanym rozwojem ekonomicznym, niewystarczająco uwzględniającym konsekwencje ekologiczne i społeczne. Koncepcja zrównoważonego rozwoju stała się, więc istotną kategorią ekonomiczną, o zabarwieniu ekologicznym [15].

Po raz pierwszy określenie „zrównoważony rozwój” (sustainable development) zostało zdefiniowane w raporcie „Nasza wspólna przyszłość” (1987 r.) opracowanym przez Światową Komisję Środowiska i Rozwoju ONZ, w którym to zrównoważony rozwój został określony jako, proces obejmujący przemiany społeczne i gospodarcze, mający na celu zrównoważenie szans w dostępie do środowiska poszczególnych społeczeństw i ich obywateli, zarówno współczesnych, jak i przyszłych pokoleń [19].

Zrównoważony rozwój oznacza „długookresowy wzrost obejmujący każdą dziedzinę społeczno – gospodarczą: zarówno ochronę środowiska naturalnego, jak i utrzymanie wysokiego wzrostu ekonomiczne-

¹Dr J.Krupska, adiunkt, Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Ekonomiki i funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych.

² Artykuł recenzowany.

go czy przestrzeganie praw człowieka. Osiągnięcie zrównoważonego rozwoju wymaga interakcji między rozwojem społeczeństwa a wzrostem gospodarczym oraz zmian w środowisku naturalnym [15]”. Koncepcja zrównoważonego rozwoju zakłada rozwój o charakterze trwałym, a więc ciągły rozwój bez uszczerbku dla środowiska naturalnego, czyli ekologii [16]. Występuje on w sytuacji, gdy swoimi dzisiejszymi działaniami nie burzymy przyszłych możliwości zaspokajania potrzeb, realizowania planów i dalszego wzrostu [15]. Innymi słowy jest to „rozwój gospodarczy pożądaný społecznie, uzasadniony ekonomicznie i dopuszczalny ekologicznie” [15].

Zrównoważony rozwój przedsiębiorstw

Raport ONZ zakładał ścisłą współpracę pomiędzy wszystkimi państwami, mającą na celu zaspokojenie aspiracji rozwojowych obecnego pokolenia, z zachowaniem możliwości zaspokajania tych samych aspiracji przez przyszłe pokolenia [21]. Początkowo koncepcja ta odnosiła się przede wszystkim do rozwoju świata i cywilizacji; to świat był przedmiotem zrównoważonego rozwoju. Jednak z czasem zaczęto podejmować także próby zaszczepienia jej na nowym gruncie. Uznano, że powodzenie wdrożenia koncepcji rozwoju zrównoważonego uzależnione jest także od koordynacji programów na poziomie międzynarodowym, europejskim, krajowym, jak również praktycznych rozwiązań na poziomie regionalnym i lokalnym [14]. Tak, więc realizacja idei zrównoważonego rozwoju nie dotyczy wyłącznie poszczególnych rządów państw i nie zależy jedynie od prowadzonej przez nie polityki i wprowadzanych regulacji, ale przede wszystkim będzie zależała od tego, czy i jak będą ją rozumiały poszczególne jednostki zarówno społeczeństwa, jak i biznesu [15].

W ostatnich latach zaczęto zatem podejmować próby zaadaptowania koncepcji zrównoważonego rozwoju do rzeczywistości mikroekonomicznej, gdzie przedmiotem rozwoju jest przedsiębiorstwo [15]. Zrównoważony rozwój przedsiębiorstwa jest to „rozwój społeczny i gospodarczy przedsiębiorstw umożliwiający dzisiejsze realizowanie aspiracji i osiąganie zysków bez naruszania możliwości realizowania aspiracji i osiągania zysków w przyszłości” [15]. Przedsiębiorstwa rozwijające się w sposób zrównoważony to takie, które są przyjazne środowisku naturalnemu i przyjmują proekologiczne kryteria wyboru ścieżki rozwoju [15]. Z tej definicji wynika, że kluczową cechą rozwoju jest jego trwałość. Oznacza to, że rozwój przedsiębiorstwa powinien mieć wymiar strategiczny, długofalowy i wszechstronny [15].

Operatorzy transportu wobec wyzwań koncepcji zrównoważonego rozwoju

Współcześnie większość działań gospodarczych człowieka związana jest z koniecznością zapewnienia odpowiedniego poziomu mobilności ładunków i osób w społeczeństwie, przy możliwie najniższym obciążeniu środowiska. W danej sytuacji istnieje nagląca potrzeba dostosowania funkcjonowania sektora transportu, a ściślej poziomu jakości usług do wymagań jakie stawia środowisko naturalne [2].

Ważnym obszarem rynku transportowego, wymagającym dostosowania do standardów UE, jest rynek regionalnych przewozów ładunków, obejmujący przewozy na bliskie i średnie odległości, ograniczone do obszaru jednego województwa, bądź obszaru sąsiednich województw. Segment ten ogranicza się właściwie do transportu drogowego, który wykonuje usługi transportowe towarów przy użyciu samochodów ciężarowych. Według badań Eurostatu ponad 50% wszystkich ładunków (wagowo) w transporcie drogowym przewożonych jest na odległość poniżej 50 km, a ponad 75% na odległość poniżej 150 km [1].

Operatorzy regionalnego transportu ładunków chcąc działać według zasad zrównoważonego rozwoju powinni spełniać następujące wymogi [17]:

- racjonalnie korzystać z zasobów naturalnych (tak by nie redukować zdolności przyrody do regeneracji)
- zwiększać sprawność technologiczną wytwarzanych dóbr i usług

- poprawiać efektywność ekonomiczną produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów).

Dodatkowo Strategia Rozwoju Transportu do roku 2020, spójna z ideą zrównoważonego rozwoju zakłada, że polski transport będzie sektorem nowoczesnym, co nakłada na operatorów transportu konieczność [17]:

- zastosowania alternatywnych środków napędu i korzystania w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii
- wykorzystywania infrastruktury nowej generacji wyposażonej w węzły integrujące procesy
- eksploatacji środków transportu szeroko opartej na nowych materiałach i technologiach
- powszechnego zastosowania inteligentnych systemów sterowania i zarządzania
- wysokiej elastyczności i zdolności adaptacyjnej operatorów transportu i logistyki
- zmniejszonej uciążliwości sektora dla środowiska.

Rozwój i innowacyjność rozwiązań dotyczących środków produkcji w regionalnym transporcie ładunków spowodowany jest w głównej mierze koniecznością zmniejszania szkodliwego oddziaływania transportu na środowisko naturalne. Procesy dostosowawcze dotyczą usprawniania stosowanych rozwiązań technicznych, jak również poszukiwania nowych zmieniających radykalnie technikę. Jako przykład działań rozwojowych pozwalających realizować zasady zrównoważonego rozwoju przez operatorów transportu wymienić można [1; 13] :

- stosowanie rozwiązań konstrukcyjnych w spalinowych jednostkach napędowych zmierzających do podnoszenia ich sprawności oraz zmniejszania emisji szkodliwych substancji powstających w wyniku spalania oleju napędowego³
- stosowanie rozwiązań zmierzających do przekonstruowania jednostek napędowych w taki sposób, aby wykorzystywane były inne rodzaje paliwa spalanego w tych jednostkach, takie jak gazy CNG i LPG oraz etanol
- stosowanie rozwiązań zmierzających do ograniczenia stosowania jednostki spalinowej jako napędowej i zastępowania jej jednostkami wykorzystującymi inne rodzaje energii
- odchodzenie od ropy naftowej jako podstawowego źródła energii i wykorzystania energii jądrowej, energii słonecznej, wody czy biomasy
- zmniejszenie poziomu zużycia paliwa
- korzystanie z pojazdów spełniających wymogi norm EURO oraz normy EEV⁴
- poprawę wydajności samochodów ciężarowych poprzez wprowadzenie bardziej zasobooszczędnych pojazdów oraz stosowanie ekologicznych paliw.

Wymogi dostosowawcze do Unii Europejskiej, zaniedbania w odtwarzaniu majątku transportowego w Polsce w ciągu minionych kilkunastu lat oraz dynamicznie rozwijająca się technika i technologia powodująca stosunkowo szybkie zużycie „moralne” środków trwałych w transporcie, często szybsze niż jego zużycie fizyczne - wszystkie te aspekty wymuszają na przedsiębiorstwach transportu regionalnego ładunków realizację programu kompleksowej technicznej i technologicznej wymiany potencjału transportowego dostosowanego do wymagań koncepcji zrównoważonego rozwoju [4]. Przedsiębiorstwa te chcąc spełniać powyższe wymagania muszą dokonywać systematycznego i na wysokim poziomie odtwarzania taboru. Operatorzy stają, więc przed problemem polegający na doborze sposobu finansowania działalności, tak aby mogli oni wytworzyć produkcję przewozową zgodną z oczekiwaniami rynku.

³ Do 2030 r. należy ograniczyć emisję gazów cieplarnianych w sektorze transportu o około 20 % w porównaniu z poziomem z 2008 roku [1]

⁴Efektom prac organów prawodawczych UE jest wprowadzenie do praktyki działalności transportowej norm środowiskowych emisji spalin wydalanych przez silnik samochodowe w postaci norm EURO (od 1992r.) oraz normy EEV (od 1999r.). Innowacyjność norm silnikowych serii Euro polega na ograniczeniu emisji zanieczyszczeń w postaci: tlenku węgla (CO), węglowodorów (HC), tlenków azotu (NOX), pyłów (PT) zadymienia spalin [13]

Źródła finansowania inwestycji przez operatorów regionalnego transportu ładunków

W gospodarce rynkowej inwestycje w zakresie taboru są dokonywane z reguły przez same przedsiębiorstwa. Wszelka działalność rozwojowa wymaga ciągłego pozyskiwania niezbędnych nakładów na finansowanie inwestycji [5]. Inwestycje te są warunkowane określonymi źródłami ich finansowania, które można podzielić na wewnętrzne (własne) oraz zewnętrzne (obce). Finansowanie wewnętrzne (samofinansowanie) występuje wtedy, gdy przedsiębiorstwo uzyskuje nadwyżkę przychodów nad poniesionymi kosztami, wyprzedaje zbędne aktywa, przeznaczając amortyzację i zysk na odtworzenie majątku i swój rozwój⁵. Wewnętrzne źródła finansowania, mogą być uzupełnione o źródła zewnętrzne tj. kredyty, pożyczki oraz inne szczególne źródła finansowania tj. leasing, venture capital.

Przedsiębiorstwa transportowe muszą zatem decydować się na wybór długookresowego programu kształtowania zależności pomiędzy kapitałami własnymi, a pozyskiwanymi kapitałami obcymi [3].

Na regionalnych rynkach przewozów ładunków dominuje transport samochodowy, który można obecnie uznać za modelowo wolnokonkurencyjny. Bariery dostępności nie są bowiem ani ceny nabycia samochodów ciężarowych ani wartość opłat regulujących oraz dodatkowych, jakie musi ponieść indywidualny przewoźnik. Istnieje zatem problem nadprodukcji usług transportowych i niskich stawek cenowych uniemożliwiający przedsiębiorcom rytmiczne odtworzenie taboru [11].

Dodatkowo stan i struktura majątku trwałego przedsiębiorstw transportu samochodowego, postęp techniczny, jak i zmiana wartości pieniądza w czasie powodująca stały wzrost cen na nowe środki transportowe oraz naturalne dla transportu wysoce kapitałochłonne odtwarzanie taboru, powodują trudności w wypracowaniu wystarczająco dużego poziomu zysku, pozwalającego realizować działalność bieżącą i inwestycyjną [6]. Przedsiębiorstwa transportu regionalnego ładunków nie są, więc zdolne do osiągnięcia takiego poziomu akumulacji finansowej, który pozwoliłby na sfinansowanie inwestycji zapewniających rozwój wymagany przez koncepcję zrównoważonego rozwoju.

Trudności w samofinansowaniu działalności powodują, że przedsiębiorstwa transportowe, muszą posilkować się zewnętrznymi źródłami finansowania tj. kredyty lub pożyczki. Jednak wysokie koszty działalności przy wymuszonym ostrą konkurencją niskim poziomie marż, obniżają rentowność przedsiębiorstw samochodowych, co powoduje utrudnienia przy pozyskaniu kredytów na zakup nowoczesnego sprzętu [6].

Przedsiębiorstwa transportowe nie mogą także skorzystać z dofinansowania z funduszy unijnych w celu zakupu samochodu. Takie ograniczenie wynika z przepisów rozporządzenia Komisji (WE) 1998/2006 z 15 grudnia 2006 roku w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu do pomocy de minimis. Zgodnie z nim wyklucza się pomoc na nabywanie środków transportu przez podmioty gospodarcze wykonujące działalność zarobkową w zakresie transportu drogowego (towarowego i osobowego) [18].

Trudna sytuacja finansowa wielu przedsiębiorstw transportowych bardzo często eliminuje już na wstępie możliwość zakupu taboru za gotówkę, dlatego też przedsiębiorstwa zmuszone są do intensywnego poszukiwania alternatywnych źródeł finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych tj. np. leasing, venture capital.

Leasing⁶ oznacza „oddanie do użytkowania przez jedną stronę (finansującego, leasingodawcę) drugiej stronie (używającemu, leasingobiorcy) rzeczy do korzystania za ustaloną w umowie opłatę” [10]. Leasing daje możliwość dostosowania zdolności przewozowych przedsiębiorstw transportowych do wymagań UE. Wyróżnia się dwa podstawowe rodzaje leasingu: leasing operacyjny i leasing finansowy.

Leasing operacyjny jest najbardziej rozpowszechnioną formą leasingu. Okres leasingu operacyjnego zazwyczaj jest krótki, a leasingodawca bardzo dobrze zna się na swoich urządzeniach, zapewniając ich konserwację, części zamienne i naprawę. Całość czynszu leasingowego (rat leasingowych) za użytkownika leasingobiorca zalicza do kosztów uzyskania przychodów, nie naliczając natomiast kosztów amortyza-

⁵Z. Leszczyński, A. Skowronek-Mielczarek... op.cit., s. 348

⁶Leasing - upoważnienie przez właściciela składników majątkowych do użytkowania tych składników w ustalonym okresie w zamian za ściśle uzgodnione opłaty [6]

cji. Przedmiot leasingu zaliczany jest do składników majątkowych leasingodawcy, który dokonuje odpisów amortyzacyjnych [5].

Leasing finansowy ma charakter długookresowy. Przedmiot umowy zaliczany jest do majątku leasingobiorcy, na którym spoczywa obowiązek dokonywania odpisów amortyzacyjnych. Leasingodawca jest tutaj traktowany jako strona finansująca. Opłata za użytkowanie składa się z raty stanowiącej część wartości rzeczy oraz odsetek. Po zakończeniu leasingu zakupiony przedmiot może zostać wykupiony lub przejęty na własność nieodpłatnie [8].

Do istotnych zalet korzystania z leasingu zaliczyć można [8]:

- możliwość wejścia przedsiębiorstwa transportowego w posiadanie nowoczesnych technicznie i drogich urządzeń bez specjalnych środków finansowych, co stanowi podstawę do rozwoju zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju
- ograniczenie ryzyka niepowodzenia przedsięwzięcia innowacyjnego, ponieważ nie wiąże się to z wydatkowaniem środków finansowych. Całe przedsięwzięcie finansowane jest jedynie ze środków obrotowych przedsiębiorstwa
- brak konieczności posiadania zabezpieczeń majątkowych, tak jak ma to miejsce w przypadku kredytu bankowego.

Alternatywnym źródłem finansowania rozwoju przedsiębiorstw transportowych jest również venture capital (VC), określane mianem funduszy zamkniętych. Venture capital jest to instrument wykorzystywany do finansowania przedsięwzięć obarczonych dużym ryzykiem, ale mogących przynieść wysokie stopy zwrotu. Oferta w postaci VC skierowana jest przede wszystkim do małych i średnich przedsiębiorstw, nie notowanych na giełdzie, które nie dysponują zazwyczaj dostatecznymi możliwościami zabezpieczenia kredytu [5]. W Polsce fundusze zamknięte skierowane są głównie do przedsiębiorstw już funkcjonujących na rynku, posiadających dobry produkt/usługę, którym brakuje kapitału na sfinansowanie dużych potrzeb inwestycyjnych, celem dalszego rozwoju i zwiększenia zdolności produkcyjnych. Podstawowym zadaniem wsparcia ze strony funduszy venture capital jest wzrost wartości rynkowej przedsiębiorstwa i maksymalizacja długoterminowych korzyści. Kapitał wysokiego ryzyka przeznaczany jest na sfinansowanie precyzyjnie zaprojektowanego programu inwestycyjnego. Podmioty, którym udało się uzyskać dofinansowanie w postaci VC mogą także liczyć na fachową pomoc doradcą ze strony przedstawicieli instytucji finansującej, zasiadających w radzie nadzorczej. Są to osoby posiadające interdyscyplinarną wiedzę z zakresu prawa, finansów, marketingu czy zarządzania operacyjnego [12].

Przedsiębiorstwa transportowe mogą także poszukiwać oszczędności, wykorzystując zalety outsourcingu. Outsourcing pozwala bowiem na oszczędność kapitałów dzięki obniżeniu kosztów działalności. Przedsiębiorstwa transportowe powierzają część czynności na zewnątrz, podmiotowi niezwiązanemu z nimi bezpośrednio, ale specjalizującemu się w konkretnie określonej dziedzinie. Pozwala to na dokonanie oszczędności, dzięki którym można przeznaczyć większe środki np. na wdrożenie specjalistycznych technologii przewozowych.

Do najistotniejszych korzyści wynikających z zastosowania outsourcingu zaliczyć można [19]:

- koncentrację na podstawowym celu działalności
- obniżenie (ograniczenie) kosztów, wynikające ze zmniejszania ilości etatów (niższe kwoty przeznaczone na wynagrodzenie, ubezpieczenia socjalne, emerytalne i chorobowe; przedsiębiorstwo nie ponosi także kosztów urlopów, zwiększania kwalifikacji personelu, a przede wszystkim kosztów utrzymania i wyposażenia stanowiska pracy)
- możliwość korzystania z usług ekspertów o dużym doświadczeniu i fachowości, których zatrudnienie byłoby zbyt drogie i nieracjonalne.

Należy jednak pamiętać, że z zastosowaniem usług outsourcingowych wiążą się także pewnego rodzaju zagrożenia tj. [6]:

- zależność od innych przedsiębiorstw
- pozbycie się funkcji, które mogą być istotne dla przedsiębiorstwa ze strategicznego punktu widzenia, co może prowadzić do utraty przewagi konkurencyjnej
- zmiany cen usług zewnętrznych.

Outsourcing dzięki swym zaletom, pozwala na osiągnięcie pewnych oszczędności, które mogą być przeznaczone na finansowanie inwestycji zapewniających zrównoważony rozwój.

Operatorzy transportu podejmując decyzje odnośnie źródeł finansowania inwestycji muszą uwzględnić nie tylko możliwość pozyskania kapitału, ale także ocenić koszt uzyskania kapitału własnego i obcego, korzyści podatkowe, wielkość zysku przed spłatą odsetek i opodatkowaniem (EBIT), stabilność wzrostu sprzedaży oraz efekt dźwigni finansowej. Wszystkie wymienione czynniki wpływają bowiem na efektywność przewidywanego do realizacji programu rozwoju przedsiębiorstwa, a przez to kształtują zmiany jego wartości [9].

Podsumowanie

Zrównoważony rozwój jest jednym z kierunków europejskiej polityki społeczno-gospodarczej. W duchu koncepcji zrównoważonego rozwoju formułować należy także zasady rozwoju przedsiębiorstw regionalnego transportu ładunków.

Wzrost wymagań stawianych operatom transportu, zmusza przedsiębiorstwa realizujące usługi przemieszczania do wdrożenia programu kompleksowej technicznej i technologicznej wymiany potencjału transportowego, dostosowanego do wymagań koncepcji zrównoważonego rozwoju, a więc mającego na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu mobilności ładunków, przy możliwie najniższym obciążeniu środowiska.

Przedsiębiorstwa transportowe napotykać jednak na trudności w samofinansowaniu działalności inwestycyjnej oraz dostępie do funduszy unijnych, co już na wstępie eliminuje możliwość zakupu nowoczesnego taboru za gotówkę. Operatorzy regionalnego transportu ładunków stają, więc przed koniecznością doboru zewnętrznych źródeł finansowania inwestycji, tj. leasing czy venture capital.

Racjonalnie zaprojektowane i wdrożone rozwiązania innowacyjne, pozwalające realizować usługi transportowe zgodne z ideą zrównoważonego rozwoju, przyczyniają się do osiągnięcia satysfakcjonującego wyniku ekonomicznego przez przedsiębiorstwa realizujące usługi związane z transportem, przy jednoczesnym uzyskaniu korzystnych efektów w postaci poprawy dostępności i jakości tego typu usług transportowych oraz przy możliwie najmniejszych kosztach wynikających z wykorzystania zasobów środowiska naturalnego.

Streszczenie

Operatorzy transportu ładunków chcąc działać według wytycznych Białej Księgi 2011 muszą rozwijać się w sposób zgodny z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Oznacza to konieczność wdrożenia programu technicznej i technologicznej wymiany potencjału transportowego, który ma na celu minimalizację negatywnych skutków dla środowiska.

Przedsiębiorstwa transportu regionalnego stają więc przed problemem polegającym na doborze sposobu finansowania działalności w taki sposób, aby wytworzyć produkcję transportową zgodnie z oczekiwaniami rynku. Jednak trudna sytuacja finansowa wielu przedsiębiorstw transportowych powoduje, że nie są one zdolne do osiągnięcia takiego poziomu akumulacji finansowej, który pozwolił by na sfinansowanie inwestycji zapewniających rozwój wymagany przez koncepcję zrównoważonego rozwoju.

Dlatego też przedsiębiorstwa te zmuszone są do poszukiwania alternatywnych źródeł finansowania przedsięwzięć inwestycyjnych.

Słowa kluczowe: zrównoważony rozwój, regionalny transport ładunków, źródła finansowania.

Sustainable development of local freight transport, subject to the conditions of investment constraints imposed by its owners

Abstract

Sustainable growth is widely accepted, one of the of European socio-economic policy directions. In the spirit of the concept of sustainable growth is also place for formula ting rules for the growth of a regional freight transport companies. Growth of requirements bound on operators of transport, is forcing the companies to perform their services move to implemental comprehensive program of technical and technological change of transport capacity, adapted to the requirements of sustainable growth, thus aiming to ensure an adequate level of mobile cargo, at the lowest possible environmental burden.

However, the difficult financial situation of many transport companies means that they are notable to achieve this level of financial accumulation, which allows the financing of investment, which is required to ensure the sustainable development concept. Therefore, companies are forced to seek alternative sources of financing investment projects, such as leasing or venture capital.

Key words: Sustainable growth, Regional transportation of goods, sources of funding.

LITERATURA / BIBLIOGRAPHY

- [1] Biała Księga, Bruksela 28.03.2011
- [2] Figura J., *Zrównoważony rozwój transportu a jakość usług w sektorze transport – spedycja - logistyka /w /: Zrównoważony rozwój transportu wyzwaniem XXI wieku*, (współautor) Materiały konferencyjne UG , Sopot 2009.
- [3] *Funkcjonowanie i rozwój transportu*. D. Rucińska i E. Adamowicz (red.). Fundacja Rozwoju UG, Gdańsk 2004.
- [4] Koźlak A., *Ekonomika transportu: Teoria i praktyka gospodarcza*, Wyd. UG, Gdańsk 2008.
- [5] Leszczyński Z., Skowronek –Mielczarek A., *Analiza ekonomiczno-finansowa spółki*, PWE, Warszawa 2004.
- [6] Letkiewicz A., *Gospodarowanie w transporcie samochodowym*, Wyd. UG, Gdańsk 2006.
- [7] *Niska rentowność działalności uderza w firmy transportowe*: Rzeczpospolita z dnia 20.12.2010.
- [8] *Polski transport a Unia Europejska*, D. Rucińska i E. Adamowicz (red.), Fundacja Rozwoju UG, Gdańsk 2006.
- [9] Pomykalska B., Pomykalski P., *Analiza finansowa przedsiębiorstwa*. PWN, Warszawa 2007.
- [10] Rutkowski A., *Zarządzanie finansami*. PWE, Warszawa 2003.
- [11] Szałucki K., *Przedsiębiorstwa transportowe: warunki mechanizmy równowagi*. Wyd. UG, Gdańsk 1999
- [12] Tamowicz P., Rot P., *Informator: Fundusze venture capital w Polsce*, ARP, Warszawa 2002.
- [13] *Transport*, W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król (red.), PWN, Warszawa 2009.

- [14] *Zrównoważony rozwój na poziomie lokalnym i regionalnym*: praca zbiorowa pod red. M. Burchard-Dziubińskiej, A. Rzeńcy, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź 2010.
- [15] *Zrównoważony rozwój przedsiębiorstw a relacje z interesariuszami*”, H. Brdulak i T. Gołębiowski (red.), SGH w Warszawie, Warszawa 2005.
- [16] *Zrównoważony rozwój transportu, reformy regulacyjne, konkurencyjność – aspekty transportowe i regionalne*, Z. Marciniak (red.), SGH, Warszawa 2010.

NETOGRAFIA

- [1] <http://bip.mi.gov.pl>
- [2] <http://mojafirma.infor.pl/fundusze-unijne/dotacje/>
- [3] <http://odpowiedzialnybiznes.pl>
- [4] <http://outsourcingit.pl>
- [5] www.mos.gov.pl