

KONIUNKTURA W TRANSPORCIE. W DWUDZIESTOLECIE BADAŃ

W artykule dokonano przeglądu wyników badań koniunktury w transporcie samochodowym w okresie 1997-2017r.

WSTĘP

Transport już od dłuższego czasu znajduje się wśród gałęzi gospodarki diagnozowanych z punktu widzenia stanu i wahań koniunktury. Badania, które obejmują swoim zasięgiem ciężarowy transport samochodowy, zostały zapoczątkowane w 1997 roku w Instytucie Transportu Samochodowego. W 2004r. w Głównym Urzędzie Statystycznym rozpoczęto badania koniunktury w transporcie i gospodarce magazynowej, będące częścią badań koniunktury w sektorze usług, por. ("Badania Koniunktury Gospodarczej: Zeszyt Metodologiczny Zaopiniowany Przez Komisję Metodologiczną GUS"). Badania takie prowadzone są zwykle metodą testu – oceny formułowane są na podstawie informacji pochodzących z ankiety badawczej zawierającej zestaw pytań o jakościowe zmiany sytuacji przedsiębiorstw transportowych i ich otoczenia gospodarczego. Szczegółowy zakres badań obejmuje pozyskiwanie informacji o zmianach m.in. sytuacji finansowej przedsiębiorstw, ich poziomu zadłużenia, wielkości przewozów i cen za usługi transportowe, liczebności zaangażowanego taboru, a także subiektywnie postrzeganych przez firmy transportowe barier ograniczających ich funkcjonowanie i rozwój. Pozwala to stosunkowo szybko pozyskiwać informacje trudno dostępne lub wręcz niemożliwe do zdobycia w inny sposób. W konsekwencji dane takie pozwalają także na identyfikację i prognozowanie wahań koniunktury w zakresie przewozów ładunków. Zachęcające wyniki badań empirycznych pokazują, iż uzyskiwane wartości wskaźników koniunktury w transporcie (i nie tylko) dość dobrze sprawdzają się w procesie formułowania prognoz dla "twardych" charakterystyk sektora transportowego, np. wielkości przewozów i pracy przewozowej.

W niniejszej pracy nie będziemy jednak zajmowali się kwestiami prognozowania koniunktury na rynku przewozów towarowych; ograniczymy się do przytoczenia najważniejszych wyników tych badań od momentu ich rozpoczęcia (początek 1997r.) do chwili obecnej. Wyniki zostały opracowane na podstawie danych zaczerpniętych z (I. Balke, S. Dorosiewicz, 1997–2014).

1. TŁO WAHAŃ KONIUNKTURY W TRANSPORCIE

Początek badań koniunktury w transporcie przypadł na lata szybkiego wzrostu gospodarczego Polski (roczne tempo wzrostu PKB w cenach stałych wyniosło 6.2% w 1996r. i 7.1% wzrostu PKB w 1997r.). Szybkie także było tempo wzrostu eksportu oraz importu towarów i usług (ok. 12% w obu latach w przypadku eksportu, w przypadku importu notowano wzrost o 28% oraz 21.4%). Znalazło to swoje odzwierciedlenie w wartościach wskaźników koniunktury i to mimo umiarkowanie optymistycznych ocen zmian przewozów krajowych (niezbyt wygórowane wartości wskaźnika WKT w 1997r.), to już w ocenie zmian wielkości przewozów międzynarodowych (WKTm) wyraźnie widać wzrastającą rolę wymiany z zagranicą.

Jednak w połowie 1997r. wybuchł kryzys azjatycki. Pomimo niezbyt znaczącej wielkości wymiany gospodarczej Polski z krajami Dalekiego Wschodu, kryzys dotknął (pośrednio) gospodarkę Polski, zmniejszając zamówienia eksportowe do państw europejskich, których gospodarki, znacznie silniej niż polska, były związane wymianą towarową z krajami Azji.

Znacznie silniejszy cios otrzymała gospodarka Polski w wyniku kryzysu rosyjskiego – obroty Polski ze Wspólnotą Niepodległych Państw (wliczając w to także szarą strefę) były bowiem znacznie większe niż z krajami Dalekiego Wschodu. Wiele przedsiębiorstw transportowych ukierunkowanych było na obsługę przewozów w kierunku wschodnim; w konsekwencji ich załamanie, a co najmniej znaczące ograniczenie, co odbiło się pierwszym znaczącym spadkiem wartości wszystkich wskaźników koniunktury w transporcie.

Po krótkotrwałym ożywieniu na przełomie lat 1999r. i 2000r. (wzrost gospodarczy, mierzony PKB, wyniósł wtedy odpowiednio 4.5% i 4.3%), nastąpiło znaczące spowolnienie. Tempo wzrostu PKB w 2001r. wyniosło tylko 1.2%, natomiast w 2002r. 1.4%, stopa bezrobocia była bardzo wysoka (odpowiednio 18.5% oraz 19.7%), spadała też wartość dodana sektora transportu i gospodarki magazynowej. Okres ten, często nazywany kryzysem „dotcomów”, stanowił, jak się wydaje, pokłosie nadmiernej wiary w rozwój nowych technologii, skutkującej przeszacowaniem wartości firm branży informatycznej. Od 2001r. notujemy spowolnienie tempa rozwoju gospodarczego bardzo wielu krajów rozwiniętych (także transportu, na czele z lotniczym). Nie ominęło to także Polski. Dodatkowo, wprowadzenie czterech reform przez rząd J. Buzka (reformy: samorządu terytorialnego, emerytalna, służby zdrowia i szkolnictwa) zwiększyło w tamtym okresie koszty funkcjonowania państwa. Na tym tle obserwowano jednak dość stabilne wahania wskaźników koniunktury w transporcie.

Lata 2003-2008 to okres prosperity. Produkt krajowy brutto, szczególnie w końcu tego okresu, wzrastał w tempie ponad 6% (w roku 2007 nawet 6.8%), znacząco rosła wartość dodana sektora transportowego. Również na początku tego okresu, zwłaszcza od połowy 2003r. do połowy 2005r. tempo wzrostu było znaczące i było związane z przyjęciem Polski do Unii Europejskiej (maj 2004r.). Przyspieszyło to tempo wzrostu gospodarczego, między innymi poprzez zwiększenie zamówień na rynek krajowy i na eksport oraz zwiększenie inwestycji. Nieco psuje jednak ten obraz wysoka stopa bezrobocia (zwłaszcza w początku okresu). Dobre wyniki znalazły swoje odzwierciedlenie w relatywnie wysokich wartościach wskaźników koniunktury w transporcie (zarówno krajowym, jak i międzynarodowym). Częściowo w związku z problemami na wschodniej granicy, już w pierwszej połowie 2008r. zaczął się bardzo szybki i głęboki spadek wszystkich wskaźników koniunktury. Wyprzedził on nieco początek kolejnego światowego kryzysu gospodarczego (sierpień 2008r.).

Od 2008r. tempo wzrostu gospodarczego, w porównaniu do okresu 2006-2007r., znacząco osłabło, wartość produkcji sprzedanej skurczyła się, powiększając wielkość zapasów. Pogorszyła się sytuacja finansowa firm, także transportowych. Widać to dobitnie nie tylko na wykresach samych wskaźników koniunktury, ale kondycji ekonomicznej i zdolności przewozowej (składowa tej ostatniej niesie w sobie informację o wydatkach inwestycyjnych, w tym na zakup taboru). Kryzys nie ominął także sektora transportu, zmniejszając jego wkład do wartości dodanej gospodarki.

Począwszy od mniej więcej połowy 2009r. kolejne kwartały i lata przyniosły poprawę (tempo wzrostu gospodarczego w latach 2010 i 2011 wyniosło odpowiednio 3,9% oraz 4,3%); brak jednak symptomów wyraźnego ożywienia rynku transportowego, z wyjątkiem rynku przewozów międzynarodowych. Notujemy w ostatnich latach znaczący wzrost udziału transportu (wraz z gospodarką magazynową) w tworzeniu PKB.

2. UWAGI O METODYCE BADAŃ KONIUNKTURY W TRANSPORCIE

Badania koniunktury w transporcie prowadzone są metodą testu – oceny wyników przedsiębiorstw transportowych, ich relacji z otoczeniem gospodarczym oraz przewidywań w tym zakresie formułowane są na podstawie informacji pochodzących z odpowiedzi na pytania zawarte w stosownej ankiecie badawczej. Pytania dotyczą zarówno sytuacji bieżącej jak i przewidywań na najbliższy kwartał.

Podstawowymi wielkościami określającymi stan koniunktury są salda odpowiedzi na poszczególne pytania ankiety. Saldo odpowiedzi jest procentową nadwyżką (lub niedoborem, gdy ma wartość ujemną) udziału przedsiębiorstw wykazujących polepszenie sytuacji nad udziałem tych firm, w których stwierdzono pogorszenie w przedmiocie objętym przez dane pytanie ankiety. Saldo odpowiedzi na pytanie ankiety wyraża się wzorem:

$$S = 100 \frac{\sum_{j=1}^n w_j y_j}{\sum_{j=1}^n w_j}$$

gdzie n jest liczbą analizowanych przedsiębiorstw, y_j – odpowiedzią na dane pytanie udzieloną przez j -te przedsiębiorstwo – wartość y_j jest równa $-1, 0, 1$, gdy w swojej odpowiedzi j -ty respondent stwierdzał odpowiednio pogorszenie, brak zmian, bądź polepszenie. Wielkość w_j jest, zależną od liczebności taboru ciężarowego, wagą przypisaną j -temu przedsiębiorstwu. Znak i wartość informują o panującej aktualnie sytuacji (przynajmniej w badanej grupie przedsiębiorstw) lub o spodziewanych jej zmianach zależnie od tego, czy saldo dotyczy pytania o sytuację bieżącą, czy też przewidywania.

Wielkością służącą ocenie sytuacji w transporcie jest wskaźnik koniunktury w krajowym transporcie samochodowym (WKT) wyrażający istniejące i przewidywane tendencje w zakresie krajowych przewozów ładunków. Wskaźnik ten jest średnią salda odpowiedzi na pytanie o bieżącą i przyszłą wielkość przewozu ładunków (S. Dorosiewicz 2013). Analogicznie obliczany jest wskaźnik koniunktury w przewozach międzynarodowych (WKTm). Dodatkową wielkością służącą ocenie sytuacji w transporcie jest wskaźnik kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych (KE) obliczany na podstawie sald odpowiedzi na pytania o sytuację (w tym finansową) przedsiębiorstw transportowych. Wszystkie te wielkości stanowią zaadoptowaną dla potrzeb transportu ciężarowego wersję wskaźników koniunktury dla sektora usług proponowaną przez agendę

Komisji Europejskiej do spraw harmonizacji, (Economic and Affairs 2007).

Wielkości te są bardzo wrażliwe na nastroje respondentów, Ci zaś en masse wykazują się zazwyczaj dobrym rozeznanieniem rynku i zwykle dobrą zdolnością przewidywania. Mimo, iż wartości wskaźników są niemal zawsze ujemne (co jest przejawem pesymizmu respondentów w zakresie oceny sytuacji bieżącej, ale zazwyczaj też – choć w mniejszym stopniu – perspektyw na przyszłość), to jednak wahania ich wartości dobrze wpisują się w wahania wielkości przewozów i pracy przewozowej transportu krajowego i międzynarodowego. Wspomnianą wrażliwość wskaźników widać wyraźnie choćby w przypadku lat 2008-2010, kiedy miał miejsce szczególnie głęboki – ale i stosunkowo wczesny – spadek ich wartości.

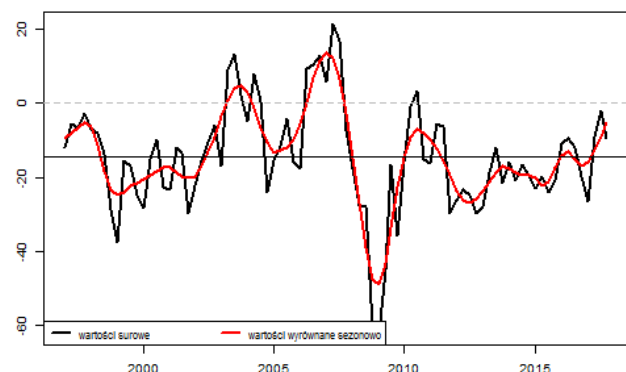
Warto przyrzeć się wynikom badań koniunktury w ostatnim (2017) roku na tle całego dwudziestolecia prowadzonych w Instytucie Transportu Samochodowego badań koniunktury w przewozach ciężarowych.

3. WSKAŹNIKI KONIUNKTURY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

3.1. Przewozy krajowe

W 2017 roku średnia wartość wskaźnika WKT, równa -11,8, jest zbliżona do średniej (-14,5) obliczonej dla całego okresu badań koniunktury w transporcie. Warto także odnieść powyższe wyniki do średnich z kilku ostatnich lat. Średnie te były następujące: -14,5 (rok 2011), -26,1 (rok 2012), -20 (rok 2013), -18,1 (rok 2014), -21,9 (rok 2015), -13 (rok 2016).

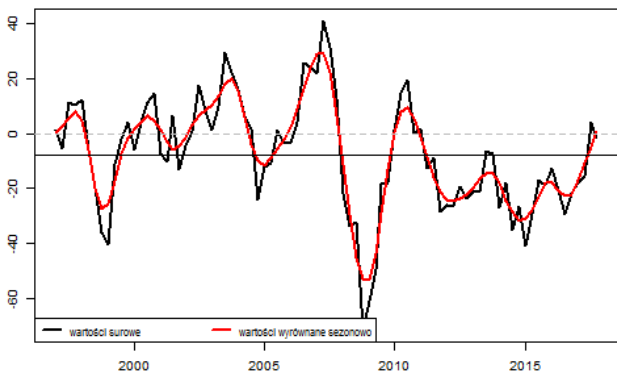
W grupie przedsiębiorstw *małych* (to znaczy przedsiębiorstw, w których do przewozu ładunków wykorzystuje się nie więcej niż 5 samochodów ciężarowych) średnia wartość wskaźnika w ostatnim roku była równa -23,5, natomiast w całym okresie badań -26,8. Dla przedsiębiorstw *większych* wartości te wynoszą kolejno -9,5 oraz -9,7. Zmiany wartości wskaźnika pokazano na rysunku 1.



Rys. 1: Wartość wskaźnika koniunktury w krajowych przewozach ciężarowych. Pozioma linia odpowiada średniej dla całego okresu badan koniunktury

3.2. Przewozy międzynarodowe

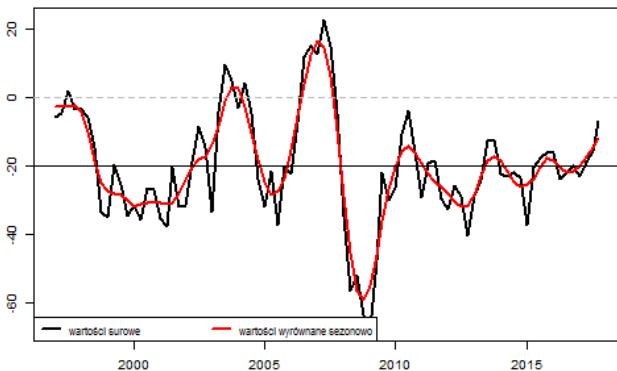
Średnia wartość wskaźnika WKTm (równa -7,7) jest więc większa od średniej, -7,9, dla całego okresu badań koniunktury w transporcie. Dynamika wykazuje wyraźną strukturę sezonową – średnia wartość dla pierwszych kwartałów jest równa -11,8, dla drugich -9,1, trzecich -1,4, natomiast dla czwartych -9,4. Podobnie jak w przypadku przewozów krajowych widać dużą dysproporcję pomiędzy ocenami wyników małych i większych firm: w grupie przedsiębiorstw małych średnia wartość wskaźnika w całym okresie badań wynosi obecnie -33,5, dla przedsiębiorstw większych natomiast -18. Wykres wartości wskaźnika pokazano na rysunku 2.



Rys. 2: Wartość wskaźnika koniunktury w międzynarodowych przewozach ładunków (WKTm). Pozioma linia odpowiada średniej dla całego okresu badan koniunktury

3.3. Wskaźnik kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych

Dane dotyczą zarówno firm prowadzących przewozy krajowe jak i działalność międzynarodową. W ostatnim roku średnia wartość wskaźnika (równa -16.2) była większa od średniej (równiej -20.2) dla całego okresu badań (por. rys. 3).

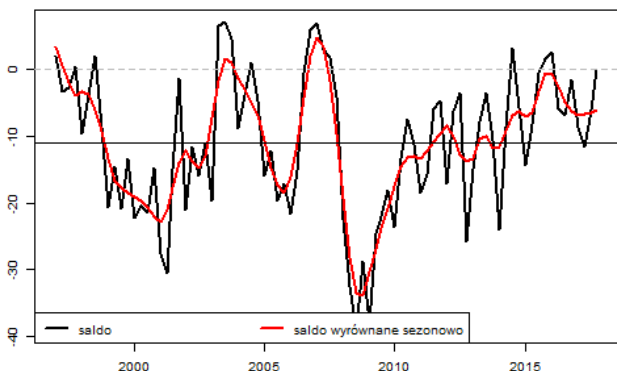


Rys. 3: Wartość wskaźnika kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych (KE). Zaznaczono średnią wartość wskaźnika w dotychczasowym okresie badań

W grupie przedsiębiorstw małych średnia wartość wskaźnika w analizowanym okresie, równa -22.1, zaś średnia w całym okresie badań wynosi -30.8. Dla przedsiębiorstw większych wartości te wynoszą kolejno -14.9 oraz -16.2.

4. ODPOWIEDZI NA WYBRANE PYTANIA ANKIETY

4.1. Zadłużenie przedsiębiorstw transportowych



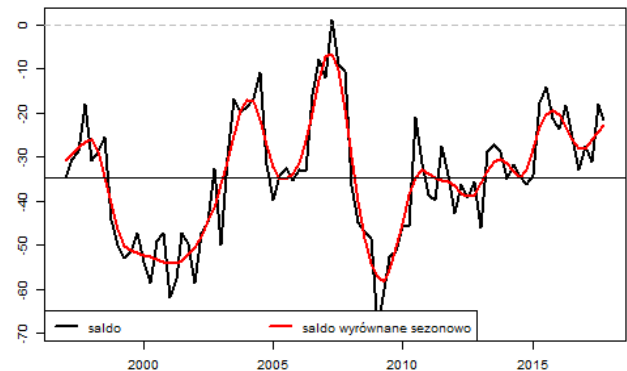
Rys. 4: Saldo odpowiedzi na pytanie o zmiany zadłużenia przedsiębiorstw transportowych

Utrzymuje się zadłużenie przedsiębiorstw transportowych. Co więcej, zwykle respondenci stwierdzali w tej materii pogorszenie, a

więc salda odpowiedzi były ujemne. Notujemy stałe zainteresowanie przedsiębiorstw kredytami zarówno obrotowymi, jak i inwestycyjnymi (głównie na odnowę parku samochodowego, a więc zakup taboru). Najbardziej znaczący wzrost zadłużenia ma miejsce w grupie przedsiębiorstw większych. Spośród przedsiębiorstw transportowych badanych w okresie ostatnich 5 lat największy odsetek odpowiedzi stwierdzających poprawę sytuacji wykazała grupa firm małych, stosunkowo najmniejszy – przedsiębiorstwa większe. Zmiany wartości salda w okresie od 1997 pokazano na rysunku 4.

4.2. Opóźnienia w regulowaniu należności przez klientów

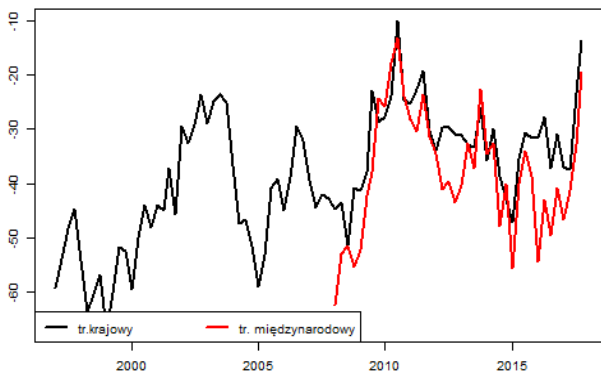
W większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie, w konsekwencji salda odpowiedzi są na ogół ujemne. Można niestety stwierdzić, że utrzymuje się tendencja do wydłużania czasu regulowania należności przez klientów przedsiębiorstw transportowych. Z punktu widzenia tych firm jest to oczywiście zjawisko wybitnie niekorzystne. Można to odczytać jako nieoprocentowane kredytowanie bieżącej działalności przedsiębiorstw nietransportowych. Stanowi to zarazem powód do zwiększenia zapotrzebowania na kredyty bankowe, co powoduje jednoczesny wzrost realnych kosztów działalności transportowej. Zmiany wartości salda pokazano na rysunku 5.



Rys. 5: Saldo odpowiedzi na pytanie o wielkość opóźnień w regulowaniu należności przez klientów

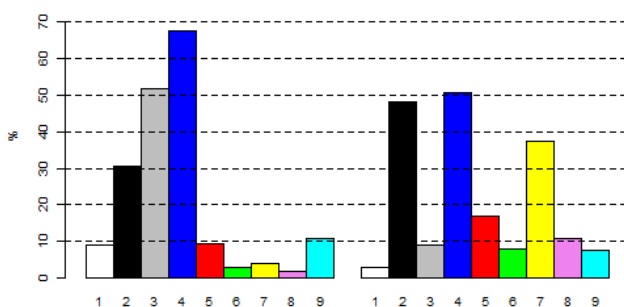
4.3. Konkurencja dla przedsiębiorstw w krajowych/międzynarodowych przewozach ładunków

W okresie ostatnich lat w bardzo małym odsetku odpowiedzi stwierdzano zmniejszenie konkurencji, zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych. Z punktu widzenia odbiorców usług transportowych fakt istnienia samego zjawiska konkurencji powinien cieszyć, bowiem sprzyja ono polepszeniu jakości pracy przewoźników, co wyraża się przede wszystkim w zmniejszeniu ubytków transportowych. Wydaje się jednak, że respondenci podnosząc często sprawę wzrostu konkurencyjności mają przede wszystkim na myśli nieuczciwą konkurencję do której zaliczają: zaniżanie opłat za usługi przewozowe, podrywanie zaufania do przewoźników dysponujących wieloletnim doświadczeniem i posiadających wyspecjalizowany tabor samochodowy, nieubezpieczenie przewożonego towaru itp. Wyspecjalizowani przewoźnicy często postulują wręcz wyposażenie stosownych służb w nowe uprawnienia, które mogłyby choć częściowo zapobiec wymienionym zjawiskom. Zmiany wartości salda odpowiedzi na pytanie o odczuwalne zmiany konkurencji na rynku przewozów krajowym i międzynarodowym transportem drogowym w okresie od 1997 pokazano na rysunku 6.



Rys. 6: Konkurencja dla przedsiębiorstw w krajowych/międzynarodowych przewozach ładunków

5. BARIERY I OGRANICZENIA ROZWOJU PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH



Rys. 7: Częstość wskazywania poszczególnych rodzajów barier: 1 – brak utrudnień; 2 – mały popyt na usługi przewozowe; 3 – brak pracowników, głównie kierowców; 4 – zbyt wysokie koszty prowadzenia działalności przewozowej; 5 – trudności w uzyskiwaniu kredytów, 6 – niedostosowanie struktury i specjalizacji taboru; 7 – niedostateczna gotowość techniczna taboru; 8 – niedostateczna infrastruktura techniczna firmy lub kooperantów; 9 – inne rodzaje barier, np. trudności w uzyskaniu pozwoleń itp.). Lewy panel odnosi się do roku 2017, prawy do okresu wcześniejszego

Brak jakichkolwiek barier był, niestety, rzadko wskazywany przez przedsiębiorstwa – w analizowanym okresie średnia wskazań wyniosła 9% (w okresie wcześniejszym odpowiednio 3.1%).

Niedostateczny popyt na usługi był wskazywany średnio przez 30.5% (odpowiednio 48%) badanych. Bariera braku pracowników (przede wszystkim kierowców) była wskazywana w 51.7% (odpowiednio 9%). Wysokie koszty prowadzenia działalności miały średnią wskazań 67.6% (50.6%), jest więc najczęściej wskazywanym rodzajem bariery. Trudności w pozyskiwaniu kredytów, to rodzaj bariery, którego średnia częstość wskazań wyniosła 9.3% (odpowiednio 17%). Jest ona stosunkowo wysoka od momentu rozpoczęcia kryzysu 2008r.; wcześniej ten rodzaj bariery był rzadko wskazywany. Kolejne edycje badań przynosiły dodatkowe uwagi respondentów na temat istniejących ograniczeń ich działalności. Oto niektóre z najczęściej powtarzających się: duża, często nie do końca uczciwa, konkurencja pomiędzy przewoźnikami; trudności w uzyskaniu kredytów (obrotowych i inwestycyjnych); zbyt wysokie obciążenie przedsiębiorstw różnego rodzaju podatkami; za duża liczba różnego rodzaju opłat transportowych; bardzo wysokie koszty paliwa – ich rosnący udział w kosztach działalności transportowej staje się, obok braku zleceń, częstą przesłanką decyzji o zakończeniu działalności przewozowej; duże wahania kursów (szczególnie kursu złotego do euro), które często czynią eksport usług mniej opłacalnym; niespójne przepisy wykonawcze, w szczególności prawo przewozowe;

niezbyt dobra organizacja w wielu punktach załadunku i wyładunku, w konsekwencji mniejsza ilość czasu na jazdę; znaczące utrudnienia drogowe w miejscu prowadzenia działalności transportowej. Dają także o sobie znać utrudnienia w handel z Rosją oraz kwestie związane z różnego rodzaju uwarunkowaniami prawnymi dotyczącymi działalności przewoźników działających na terenie Unii Europejskiej.

Częstość wskazywania przez respondentów poszczególnych rodzajów barier pokazano na rysunku 7.

PODSUMOWANIE

Przegląd wyników badań koniunktury w transporcie, dokonany w niniejszym artykule, pozwala na przedstawienie w zarysie warunków kształtujących „klimat”, w którym przyszło funkcjonować krajowym przedsiębiorstwom transportowym w okresie ostatnich dwudziestu lat.

Kondycja przedsiębiorstw przewozowych, będąca z kolei wypadkową uwarunkowań politycznych oraz decyzji i przedsięwzięć inwestycyjnych podejmowanych przez poszczególnych inwestorów w sektorze transportowym, przekłada się na wyniki prowadzonych badań.

Wybrane mierniki stosowane w badaniach, obserwowane w całym okresie objętym badaniami, w sposób wyczerpujący opisują zmiany sytuacji w transporcie ciężarowym.

Z uwagi na fakt, że wahania poszczególnych mierników pokrywają się z tendencjami obserwowanymi w gospodarce, charakter i szeroki zestaw wykorzystywanych mierników pozwala na dogłębną analizę przedmiotowego obszaru gospodarki. Może to być pomocne w podnoszeniu skuteczności polityki transportowej, jak również wykorzystywane jako forma przeciwdziałania ewentualnym niekorzystnym skutkom zmian ekonomicznych.

Niemale i jednocześnie godne zastosowania w praktyce, jest również znaczenie przydatności prognostycznej wskaźników testu koniunktury.

BIBLIOGRAFIA

1. Badania Koniunktury Gospodarczej: Zeszyt Metodologiczny Zaopiniowany Przez Komisję Metodologiczną GUS, Wyd. GUS, Departament Przedsiębiorstw.
2. Balke I., Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Koniunktura w transporcie, OW ITS, Warszawa 1997–2014.
3. Dorosiewicz S., Koniunktura w transporcie. Metodyka badań, wyniki, modele, ITS, Warszawa 2013.
4. Economic, European Commission. Directorate-General for, and Financial Affairs. 2007. “The Joint Harmonised EU Programme of Business and Consumer Surveys. User Guide.” Brussels.

Business activity in transport. The twenty year of research

This paper contains a review of the results of research on the fluctuations of business activity in road transport in the period 1997-2017.

Autorzy:

Prof. dr hab. **Sławomir Dorosiewicz** – Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Badań Ekonomicznych; Szkoła Główna Handlowa, Katedra Ekonomii Matematycznej.

mgr **Iwona Balke** – Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Badań Ekonomicznych.

JEL: O18 DOI: 10.24136/atest.2018.185

Data zgłoszenia: 2018.05.24 Data akceptacji: 2018.06.15