

*IWONA BALKE**

*SŁAWOMIR DOROSIEWICZ***

BADANIA KONIUNKTURY W CIĘŻAROWYM TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM W POLSCE

Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym prowadzone są w Instytucie Transportu Samochodowego od 1997 r. Mają one na celu systematyczne monitorowanie sytuacji w branży transportowej, jak również pozyskiwanie informacji dotyczących przewidywanych zmian tej sytuacji w najbliższej przyszłości. W badaniach tych wykorzystywana jest metoda testu koniunktury umożliwiająca uzyskiwanie wyprzedzających w stosunku do oficjalnej statystyki informacji na temat sytuacji w sektorze transportowym.

Celem artykułu jest charakterystyka metodyki badań koniunktury w towarowym transporcie samochodowym, jak również prezentacja syntetycznych wyników i analiza zmian w okresie przed i po akcesji Polski do Unii Europejskiej. Artykuł podsumowuje rezultaty badań, szczególnie tych odnoszących się do sytuacji finansowej firm transportowych (zarówno prowadzących działalność krajową, jak i przewozy międzynarodowe), wielkości przewozów, inwestycji, konkurencji, barier utrudniających rozwój itp.

Słowa kluczowe: koniunktura, transport ładunków

Wstęp

Badania koniunktury, oprócz naturalnych celów poznawczych, mają również za zadanie zbieranie informacji, które mogą i powinny być wykorzystywane przez podmioty rynkowe. Dotyczy to wszystkich sektorów gospodarki,

* Iwona Balke, mgr, Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Badań Ekonomicznych, e-mail: iwona.balke@its.waw.pl.

** Sławomir Dorosiewicz, prof. dr hab., Instytut Transportu Samochodowego, Zakład Badań Ekonomicznych, Szkoła Główna Handlowa, Katedra Matematyki i Ekonomii Matematycznej, e-mail: doro@sgh.waw.pl.

w szczególności transportu. Funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych jest w znacznym stopniu uwarunkowane oddziaływaniem ze strony otoczenia, tj. całokształtem zjawisk, procesów i instytucji mających wpływ zarówno na bieżącą działalność, jak i na perspektywy rozwoju firm. Zmiany któregokolwiek z czynników mogą wpływać niekorzystnie na kondycję firm, pogarszać ich pozycję na rynku konkurencyjnym.

Badania wybranych sfer działalności gospodarczej prowadzone były już w XIX w. w Niemczech, w latach dwudziestych XX w. w Stanach Zjednoczonych, a po drugiej wojnie światowej w krajach Europy Zachodniej. Obecnie najbardziej znanymi ośrodkami prowadzącymi badania koniunktury są: Institut für Wirtschaftsforschung (IFO, Niemcy), Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques (INSEE, Francja), Instituto Nazionale per lo Studio della Congiuntura (ISCO, Włochy) czy National Bureau of Economic Research (NBER, USA)¹.

W Polsce z przyczyn politycznych badania koniunktury nie mogły zostać podjęte na zbyt szeroką skalę przed 1989 r. Jednak począwszy od 1984 r. w ówczesnej Akademii Ekonomicznej w Poznaniu podjęto badania koniunktury w tamtejszym regionie. Już 4 lata później objęły one całą gospodarkę. Od 1992 r. badania koniunktury zaczął prowadzić Główny Urząd Statystyczny – najpierw w przemyśle, a w następnych latach w budownictwie (od 1993 r.), handlu i usługach (od 1993 r.), kondycji gospodarstw domowych (od 1997 r.), transporcie i gospodarce magazynowej. Systematyczne badania koniunktury wykonuje Instytut Rozwoju Gospodarczego SGH oraz Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Zasięg badań jest szeroki² – badania IRG SGH obejmują sektor przemysłu (od 1986 r.), budownictwa (od 1993 r.), handlu i usług (od 1993 r.), rolnictwa (od 1992 r.), bankowości (od 1997 r.). Badania IBnGR obejmują, w ujęciu wojewódzkim, kondycję gospodarstw domowych. Zgromadzone dane pozwoliły na przeprowa-

¹ V. Zarnowitz, P. Braun, *Twenty-two years of the NBER-ASA quarterly economic outlook surveys: aspects and comparisons of forecasting performance*, Cambridge 1992.

² Por. np. E. Adamowicz, S. Dudek, D. Pachucki, K. Walczyk, *Wahania cykliczne w Polsce i strefie euro*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2012; M. Drozdowicz-Bieć, *Od recesji do boomu. Wahania cykliczne polskiej gospodarki 1999–2007*, w: *Koniunktura gospodarcza – 20 lat doświadczeń*, „Prace i Materiały Instytutu Rozwoju Gospodarczego” nr 80, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2008, s. 18–27.

dzenie badań zgodności wahań cyklicznych w Polsce i pozostałych krajach Unii Europejskiej³.

Badania te dotyczą także sfery transportu, jednak jest ona postrzegana jako część sektora usług, ewentualnie łączona z gospodarką magazynową. Rola przewozów ładunków jest na tak znacząca, że zasadne wydaje się jej wyodrębnienie⁴. Badania prowadzone od początku 1997 r. w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) starają się wypełnić tę lukę. Celem tych badań jest monitorowanie sytuacji w sektorze przewozów towarowych oraz systematyczne formułowanie krótko- i średniookresowych prognoz⁵. W artykule zostanie scharakteryzowana metodyka badań koniunktury w towarowym transporcie samochodowym, jak również zaprezentowane zostaną syntetyczne wyniki oraz zmiany w okresie przed i po akcesji Polski do Unii Europejskiej.

Metoda badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym

Po zakończeniu każdego kwartału wybrane przedsiębiorstwa, zlokalizowane na obszarze Polski, prowadzące krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków ciężarowym transportem samochodowym, wypełniają ankiety badania koniunktury. Pytania zawarte w ankiecie dotyczą podstawowych aspektów działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwa transportowe. Dotyczą one m.in. takich kwestii, jak zmiany wielkości krajowych i międzynarodowych przewozów ładunków, liczba zaangażowanych w nie pojazdów, ogólna i finansowa sytuacja

³ R. Barczyk, K. Konopczak, M. Lubiński, K. Marczewski, *Synchronizacja wahań koniunkturalnych. Mechanizmy i konsekwencje*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2010; Z. Matkowski, M. Próchniak, *Zbieżność rozwoju gospodarczego Polski i innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w stosunku do Unii Europejskiej*, „Zarządzanie Ryzykiem” 2009, nr 30, s. 53–97; P. Skrzypczyński, *Wahania aktywności gospodarczej w Polsce i strefie euro*, „Materiały i Studia” nr 227, Narodowy Bank Polski, Warszawa 2008.

⁴ W 2012 r. udział transportu samochodowego w gałęziowej strukturze przewozów ładunków (wyrażonych w tonokilometrach) wyniósł w Polsce 72%, podczas gdy przewozy ładunków transportem kolejowym stanowiły 15%, transportem rurociągowym – 7%, a żeglugą morską – 6%. Z uwagi na znaczącą rolę i miejsce transportu samochodowego ładunków, a także jego dynamiczny rozwój, celowe wydaje się obserwowanie koniunktury także w tym sektorze.

⁵ Por. np. S. Dorosiewicz, *Koniunktura w transporcie. Metodyka badań, wyniki, modele*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2013; S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 1–69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997–2014.

przedsiębiorstwa, działalność inwestycyjna, zakupy ciężarowego taboru samochodowego. Ocenie podlegają także zadłużenie przedsiębiorstw przewozowych, opóźnienia w regulowaniu należności przez klientów, poziom zatrudnienia, tendencje w kształtowaniu się cen za przewozy, a także poziom odczuwalnej konkurencji. Ankieta dostarcza także informacji ogólnych, pozwalających sklasyfikować badane przedsiębiorstwa pod względem formy własności, liczby zatrudnionych osób, eksploatowanych pojazdów, kierunków geograficznych realizowanych międzynarodowych przewozów ładunków, a także rodzajów wykonywanej działalności dodatkowej (działalność spedycyjna, magazynowanie, prace ładunkowe itp.).

Przykładowo w pierwszym kwartale 2014 r. przedsiębiorstwa zatrudniające do 2 pracowników stanowiły 18% badanej zbiorowości, zatrudnienie od 3 do 5 osób deklarowało 17% firm, od 6 do 9 osób – 15% firm, natomiast udział przedsiębiorstw zatrudniających od 10 do 49 oraz powyżej 49 osób wynosił odpowiednio 28% oraz 22%.

Odpowiedzi respondentów mają charakter jedynie jakościowy. Ankietowani nie są zobligowani do ujawniania jakichkolwiek danych liczbowych, a jedynie oceniają kierunki zmian, jakie zaszły ich zdaniem w kwartale bieżącym w stosunku do kwartału poprzedniego oraz przewidują kierunki zmian w kwartale następnym w stosunku do kwartału bieżącego. Subiektywnie formułowane odczucia osób uczestniczących w badaniu stanowią podstawę wnioskania o badanej zbiorowości przedsiębiorstw. Zagregowane wyniki uzyskiwane są poprzez obliczenie, ważonego wielkością przedsiębiorstw, procentowego udziału odpowiedzi na poszczególne pytania ankiety. System wag uwzględnia niejednorodność zbiorowości analizowanych podmiotów. Większe wartości wag przypisuje się przedsiębiorstwom dużym, które znacznie silniej niż małe oddziałują na sytuację w całej zbiorowości. Odpowiedzi ankietowanych firm pozwalają, po odpowiednim uogólnieniu wyników, wnioskować o zachowaniach dominujących w całej populacji przedsiębiorstw transportowych.

Stosowana metoda badań – metoda testu koniunktury – umożliwia uzyskiwanie wyprzedzających w stosunku do oficjalnej statystyki informacji na temat sytuacji w sektorze transportowym.

Wyniki kolejnych edycji badań są publikowane w biuletynie „Koniunktura w transporcie” wydawanym kwartalnie w ITS.

Mierniki badania koniunktury w transporcie samochodowym

W ocenie i analizie kondycji sektora transportowego pomocne są zbiorcze charakterystyki, konstruowane na podstawie wyników badania koniunktury. Należą do nich m.in. wskaźnik koniunktury w transporcie (obliczany osobno dla firm prowadzących działalność przewozową na rynku krajowym i poza granicami Polski), a także wskaźnik kondycji ekonomicznej oraz wskaźnik zdolności przewozowej przedsiębiorstw transportowych.

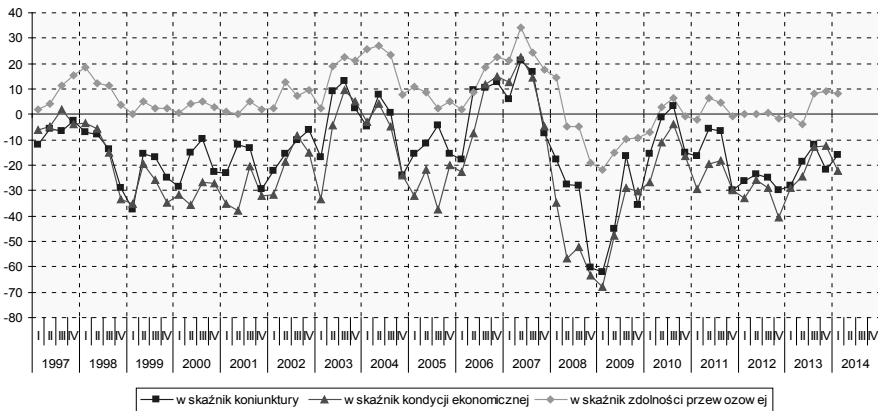
Wskaźnik koniunktury wyraża istniejące i przewidywane tendencje w zakresie wielkości przewozów ładunków. Wskaźnik kondycji ekonomicznej odzwierciedla zmiany sytuacji ankietowanych przedsiębiorstw, w tym sytuacji ogólnej i finansowej. Wskaźnik zdolności przewozowej wyznaczany jest na podstawie deklarowanych zmian liczebności taboru zaangażowanego w przewozy ładunków, a także wielkości zakupów nowych pojazdów.

Każdy z przytoczonych wskaźników przyjmuje wartości z przedziału $[-100, 100]$. Skrajne wartości odpowiadają przypadkom, w których wszyscy ankietowani są zgodni w swoich ocenach i wskazują odpowiednio na pogorszenie bądź poprawę sytuacji bieżącej i przewidywanej w kolejnym kwartale. Wzrost wartości wskaźnika odnotowywany jest w sytuacji, gdy zwiększa się udział przedsiębiorstw, które w swoich ankietach deklarują poprawę w stosunku do poprzedniego kwartału. Spadek wartości wskaźnika odpowiada tendencji przeciwnej.

Wartości, jakimi charakteryzowały się podstawowe mierniki koniunktury, zarówno w okresie, kiedy Polska nie należała jeszcze do Unii Europejskiej, jak i po akcesji, która miała miejsce 1 maja 2004 r., przedstawiono na rys. 1.

W roku poprzedzającym akcesję, ale również w latach bezpośrednio po niej następujących, koniunktura ukształtowała się na poziomie nawet znacznie korzystniejszym niż w latach poprzednich. W okresie od 2007 r. wyniki badań odzwierciedlały dość gwałtowne zmiany sytuacji, co przekładało się na wahania kondycji ekonomiczno-finansowej firm z branży transportowej. Odnotowano skrajne wartości wskaźników, które nie występowały we wcześniejszych okresach. Szczególną uwagę zwraca okres od połowy 2007 do końca 2008 r., w którym zarejestrowany gwałtowny spadek wartości wskaźników – koniunktury, kondycji ekonomicznej i zdolności przewozowej – stanowił odzwierciedlenie sytuacji kryzysowej oraz niekorzystnych czynników gospodarczych, zarówno w kraju, jak i za granicą, w następstwie których działalność wielu firm transpor-

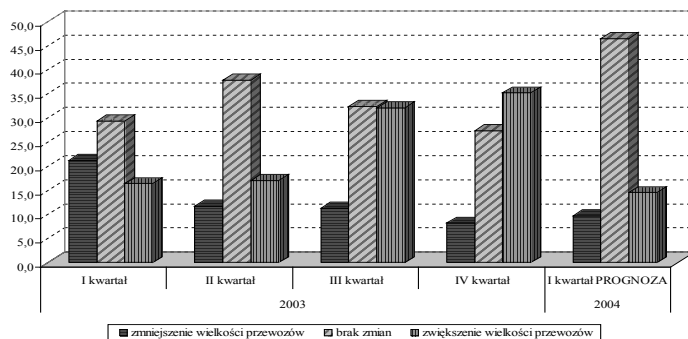
towych stanęła pod znakiem zapytania. Ówczesne prognozy badania koniunktury wskazywały na sukcesywne pogarszanie się sytuacji firm transportowych, co oznacza, że przez systematyczną analizę wyników badań ITS firmy mogły przewidzieć kryzys w celu wcześniejszego opracowania środków zaradczych i zminimalizowania skutków niekorzystnej sytuacji.



Rys. 1. Wskaźnik koniunktury, wskaźnik kondycji ekonomicznej i wskaźnik zdolności przewozowej w latach 1997–2014

Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 1–69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997–2014.

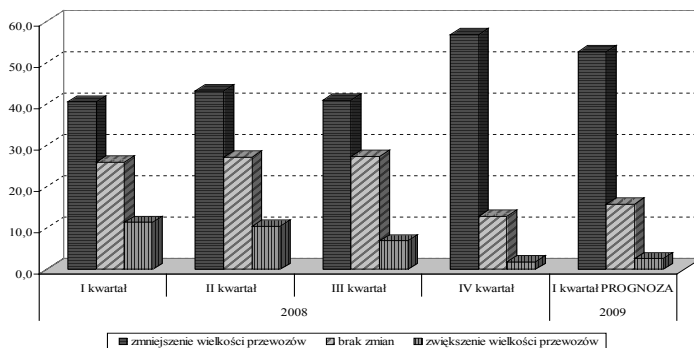
Respondenci biorący udział w badaniu oceniają każdorazowo m.in. bieżącą oraz przewidywaną sytuację na rynku przewozów. Na rys. 2 zaprezentowano, czym charakteryzowały się odpowiedzi udzielane przez respondentów w zależności od tego, czy w danym okresie wartość wskaźnika koniunktury w transporcie rosła, czy malała. W okresie, kiedy koniunktura w transporcie była korzystna (lata 2003–2004) w kolejnych kwartałach zwiększał się odsetek odpowiedzi respondentów, którzy odnotowali wzrost wielkości przewozów, a zmniejszał się odsetek firm, które odnotowały spadek wielkości przewozów.



Rys. 2. Ocena sytuacji przewozowej w transporcie międzynarodowym dokonana przez ankietowane przedsiębiorstwa w okresie odnotowanego wzrostu wartości wskaźnika koniunktury (2003 r. oraz prognoza na pierwszy kwartał 2004 r.)

Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 25–29, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2003–2004.

Zdecydowanie odmiennie prezentowały się wyniki uzyskane w okresie pogarszania się koniunktury w transporcie (lata 2008–2009). W kolejnych kwartałach zwiększał się odsetek odpowiedzi respondentów, którzy odnotowali spadek wielkości przewozów, a zmniejszał się odsetek firm, które odnotowały wzrost wielkości przewozów (rys. 3).



Rys. 3. Ocena sytuacji przewozowej w transporcie międzynarodowym dokonana przez ankietowane przedsiębiorstwa w okresie odnotowanego spadku wartości wskaźnika koniunktury (2008 r. oraz prognoza na pierwszy kwartał 2009 r.)

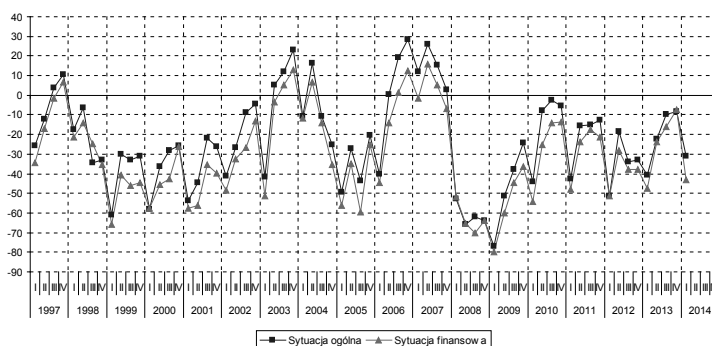
Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 45–49, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2008–2009.

Zaprezentowane przykłady wskazują, że sytuacja przewozowa prognozowana przez respondentów w bieżącym kwartale na kwartał następny, z dużym prawdopodobieństwem odzwierciedla przyszłą wartość wskaźnika koniunktury. Uogólnienie odpowiedzi dotyczących zmian w sytuacji przewozowej w transporcie stanowi więc informację wyprzedzającą w stosunku do wartości wskaźnika koniunktury i umożliwia uzyskanie informacji o tendencjach, jakie będą obserwowane w najbliższej przyszłości.

Rezultaty badań

Sytuacja ogólna i finansowa przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową

W całym okresie badania (lata 1997–2014) widoczna jest znaczna przewaga odpowiedzi stwierdzających pogorszenie sytuacji przedsiębiorstw, co oznacza, że salda odpowiedzi były na ogół ujemne. W okresie, kiedy Polska nie należała jeszcze do Unii Europejskiej, średnia wartość salda odpowiedzi na temat sytuacji ogólnej badanych firm wynosiła -23,1, zaś średnia obliczona dla okresu po przystąpieniu wynosiła -22,8. W przypadku odpowiedzi na pytanie o sytuację finansową badanych firm – przed przystąpieniem średnia wartość salda wynosiła -30,6, zaś po przystąpieniu wynosiła -30,4. Wartości sald odpowiedzi na pytania o ogólną i finansową sytuację przedsiębiorstw przedstawiono na rys. 4.

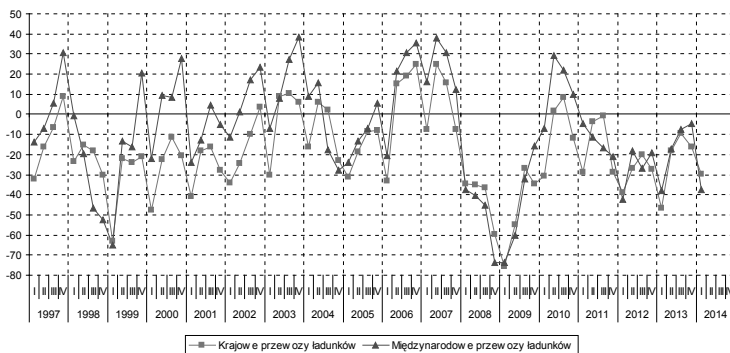


Rys. 4. Salda odpowiedzi na pytania o sytuację ogólną i finansową badanych przedsiębiorstw w okresie 1997–2014

Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 1–69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997–2014.

Przewozy ładunków w transporcie krajowym i międzynarodowym

Wartości sald odpowiedzi na pytania o krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków w badanych przedsiębiorstwach przedstawiono na rys. 5.



Rys. 5. Salda odpowiedzi na pytania o krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków w badanych przedsiębiorstwach w okresie 1997–2014

Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyn „Koniunktura w transporcie”*, nr 1–69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997–2014.

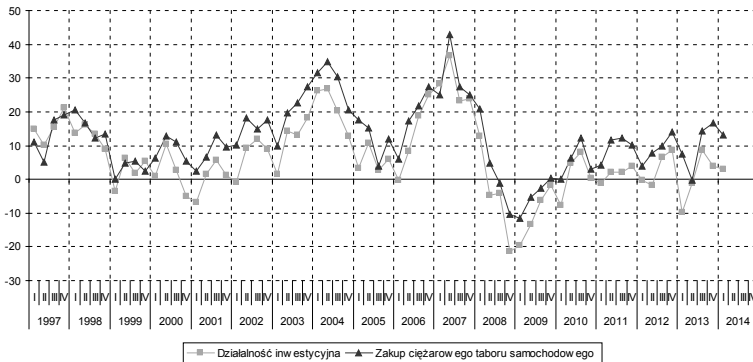
W całym okresie badania widoczna jest przewaga odpowiedzi stwierdzających pogorszenie sytuacji przewozowej, co oznacza, że salda odpowiedzi były w większości ujemne, przy czym mniej korzystnie kształtowały się krajowe przewozy ładunków, a trochę lepiej przewozy międzynarodowe. W okresie, kiedy Polska nie należała jeszcze do Unii Europejskiej, średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie o sytuację w zakresie krajowych przewozów ładunków wynosiła -19,2, zaś średnia obliczona dla okresu po przystąpieniu do Unii wynosiła -7,8. W przypadku odpowiedzi na pytanie o wielkość międzynarodowych przewozów ładunków wśród badanych firm – przed przystąpieniem średnia wartość salda wynosiła -3,4, zaś po przystąpieniu wynosiła -11,8.

Działalność inwestycyjna i zakup ciężarowego taboru samochodowego

Salda odpowiedzi w większości kwartałów były dodatnie, a więc respondenci stwierdzali zwykle polepszenie w zakresie działalności inwestycyjnej.

W okresie, kiedy Polska nie należała jeszcze do Unii Europejskiej, średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie o działalność inwestycyjną wynosiła 7,5,

zaś średnia obliczona dla okresu po przystąpieniu wynosiła 5,9. W przypadku odpowiedzi na pytanie o zakupy ciężarowego taboru samochodowego wśród badanych firm – przed przystąpieniem średnia wartość salda wynosiła 12,0, zaś po przystąpieniu wynosiła 12,2. Wartości sald odpowiedzi na pytania o działalność inwestycyjną oraz o zakupy ciężarowego taboru samochodowego w badanych przedsiębiorstwach przedstawiono na rys. 6.



Rys. 6. Salda odpowiedzi na pytania o działalność inwestycyjną i zakupy ciężarowego taboru samochodowego w badanych przedsiębiorstwach w okresie 1997–2014

Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 1–69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997–2014.

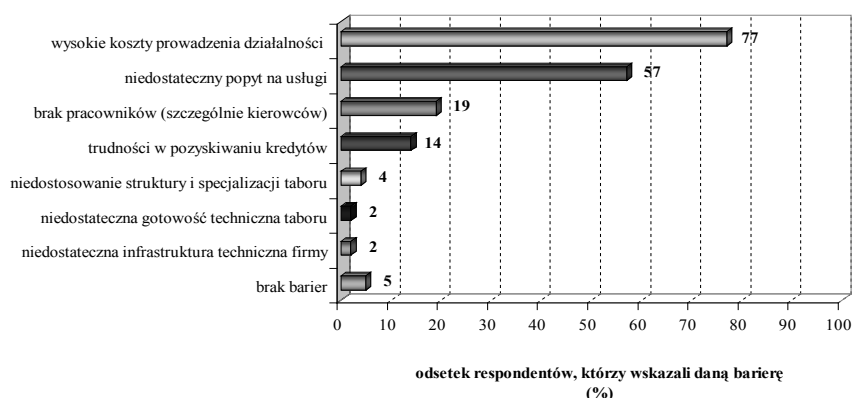
Konkurencja w krajowych i międzynarodowych przewozach ładunków

Odpowiedzi respondentów wskazują na znaczący wpływ 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. 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, nieubezpieczanie przewożonego towaru itp. Wyspecjalizowani przewoźnicy upatrują poprawy w tym względzie poprzez wyposażenie inspekcji drogowej w nowe uprawnienia, które mogłyby choć częściowo zapobiec wymienionym zjawiskom.

Bariery i ograniczenia rozwoju przedsiębiorstw transportowych

Pytanie o rodzaj barier ograniczających rozwój przedsiębiorstwa stanowi jedną z ważniejszych części ankiety. W ankiecie wyróżniono następujące możliwości: brak jakichkolwiek utrudnień, niedostateczny popyt na usługi, brak pracowników zatrudnionych w przewozach ładunków, wysokie koszty prowadzenia działalności, trudności w pozyskiwaniu kredytów, niedostosowanie struktury i specjalizacji taboru, niedostateczna gotowość techniczna taboru, niedostateczna infrastruktura techniczna firmy, inne ograniczenia.

Objęte badaniami przedsiębiorstwa transportu samochodowego wśród barier utrudniających sprawne funkcjonowanie wymieniały także problemy związane z zatrudnianiem pracowników, w tym przede wszystkim kierowców i spedytorów oraz trudności w pozyskiwaniu kredytów (rys. 7).



Rys. 7. Bariery utrudniające rozwój i sprawne funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych w pierwszym kwartale 2014 r.

Źródło: S. Dorosiewicz, T. Dorosiewicz, I. Balke, *Biuletyn „Koniunktura w transporcie”*, nr 69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.

Wśród najczęściej wymienianych barier zdecydowanie przeważają relatywnie wysokie koszty prowadzenia działalności przewozowej. Przyczyn takiego zjawiska upatrywać należy m.in. w niedostatecznym popycie na usługi transportowe, co wyraźnie wyszczególniali respondenci.

Pogarszająca się kondycja ekonomiczna, zarówno przewoźników krajowych, jak i międzynarodowych, wynika często z trudności z zachowaniem płynności finansowej, co niestety prowadzi do zaniechania działalności przewozowej.

Jednym z czynników wzrostu zadłużenia przedsiębiorstw transportowych są wydłużane terminy regulowania należności za usługi przewozowe przez klientów transportu. Słaba kondycja ekonomiczna przedsiębiorstw wpływa na wydłużanie terminów regulowania należności za usługi transportowe będące źródłem taniego kredytowania, co stanowi znaczne obciążenie dla firm transportowych.

Podsumowanie

Rezultaty uzyskiwane w badaniach koniunktury w transporcie pozwalają na zgłębienie wiedzy z zakresu funkcjonowania przedsiębiorstw ciężarowego transportu samochodowego. Wyniki poddane odpowiedniemu uogólnieniu pozwalają na przybliżoną ocenę zarówno sytuacji bieżącej oraz przewidywanej przedsiębiorstw uczestniczących w badaniu, jak i sytuacji całego sektora transportu samochodowego.

Wymierną korzyścią jest możliwość praktycznego zastosowania efektów prac badawczych przez właścicieli firm transportowych. W przypadku organów decyzyjnych wnioski z wyników badań koniunktury mogą być pomocne przy wyborze właściwych sposobów oddziaływania na rynek transportowy czy też w próbach zapobiegania różnego rodzaju zjawiskom negatywnym.

Bibliografia

- Adamowicz E., Dudek S., Pachucki D., Walczyk K., *Wahania cykliczne w Polsce i strefie euro*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2012.
- Barczyk R., Konopczak K., Lubiński M., Marczewski K., *Synchronizacja wahań koniunkturalnych. Mechanizmy i konsekwencje*, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu, Poznań 2010.
- Dorosiewicz S., *Koniunktura w transporcie. Metodyka badań, wyniki, modele*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2013.
- Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I., *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*, nr 1–69, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997–2014.
- Drozdowicz-Bieć M., *Od recesji do boomu. Wahania cykliczne polskiej gospodarki 1999–2007*, w: *Koniunktura gospodarcza – 20 lat doświadczeń*, „Prace i Materiały Instytutu Rozwoju Gospodarczego” nr 80, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2008.
- Matkowski Z., Próchniak M., *Zbieżność rozwoju gospodarczego Polski i innych krajów Europy Środkowo-Wschodniej w stosunku do Unii Europejskiej*, „Zarządzanie Ryzykiem” 2009, nr 30.

Skrzypczyński P., *Wahania aktywności gospodarczej w Polsce i strefie euro*, „Materiały i Studia” nr 227, Narodowy Bank Polski, Warszawa 2008.

Zarnowitz V., Braun P., *Twenty-two years of the NBER-ASA quarterly economic outlook surveys: aspects and comparisons of forecasting performance*, Cambridge 1992.

STUDIES OF THE ECONOMIC SITUATION IN THE HEAVY GOODS ROAD TRANSPORT IN POLAND

Summary

Studies of the economic situation in the heavy goods road transport are being conducted at the Motor Transport Institute since 1997. They are aimed at systematic monitoring of the situation in the transport sector, as well as obtaining information regarding anticipated changes in this situation in the near future. These studies incorporate the economic situation test method enabling to obtain anticipatory information, in relation to official statistics, on the situation in the transport sector.

The purpose of this article to characterise the methodology of the economic situation in the heavy goods road transport, as well as synthetic presentation of the results and the analysis of the changes in the period before and after the Polish accession to the European Union. Article summarizes the results of research, especially those relating to the financial situation of the transport companies (both operating domestically and internationally), the volume of haulage, investments, competition, barriers hampering the development etc.

Keywords: economic situation, freight transport

Translated by Tomasz Drecki