

BALKE Iwona, BALKE Marcin

TENDENCJE I UWARUNKOWANIA ZMIAN SYTUACJI KRAJOWYCH PRZEDSIĘBIORSTW CIĘŻAROWEGO TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO

Streszczenie

Artykuł zawiera charakterystykę metodologii oraz wyniki badań koniunktury w polskim ciężarowym transporcie samochodowym. Przedmiotowe badania są prowadzone w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie od ponad 16 lat i dotyczą kondycji przedsiębiorstw prowadzących krajowe i międzynarodowe przewozy towarów.

Badania koniunktury w transporcie stanowią jedną z metod systematycznego monitorowania i analizy bieżącej sytuacji wybranych działów gospodarki. Ich celem jest także przewidywanie kierunków zmian w odniesieniu do najbliższej przyszłości.

W artykule zaprezentowano ponadto zmiany w liczebności i strukturze krajowego parku pojazdów wykorzystywanych do przewozu ładunków, tj. ciągników samochodowych siodłowych, jakie miały miejsce w ostatnich latach. Charakter tych zmian jest uwarunkowany kondycją firm przewozowych w Polsce, która z kolei jest zależna od sytuacji gospodarczej, zarówno w kraju, jak i na świecie. Badania w tym zakresie są prowadzone w Instytucie Transportu Samochodowego od początku lat 90-tych.

Cykliczność i systematyczność badań daje możliwość pozyskiwania wartościowego materiału dokumentującego zachodzące procesy i obserwowane tendencje, a przez to pełnego obrazu rynku transportowego w Polsce. Takie informacje są przyczynkiem do analizy sytuacji w przedmiotowym zakresie i pozwalają na prognozowanie zmian.

WSTĘP

Koniunktura w ciężarowym transporcie samochodowym to wynik istnienia i oddziaływania wielu czynników, które kształtują sytuację na rynku transportowym. Odzwierciedla ona okoliczności, warunki i zdarzenia, mające wpływ na dany stan rzeczy, a charakter tego wpływu przeświadcza o tym, czy koniunktura jest korzystna czy nie.

Badania koniunktury polegają na rejestrowaniu zmian poszczególnych czynników, ich przetwarzaniu i analizie, szczególnie w odniesieniu do poziomu lub stopnia ich występowania, co pozwala na określanie przyczyn i przebiegu wahań koniunkturalnych. Celem badania koniunktury w transporcie samochodowym jest systematyczne monitorowanie bieżącej sytuacji w jednym z ważniejszych działów gospodarki jakim jest transport, jak również pozyskiwanie informacji dotyczących przewidywanych zmian tej sytuacji w najbliższej przyszłości.

Aby gospodarka mogła funkcjonować prawidłowo, bardzo ważne jest aby sytuacja na rynku transportowym kształtowała się korzystnie i stabilnie, a sposobem na to, aby uzyskać informację o sytuacji w transporcie jest właśnie prowadzenie badań koniunktury. Ponadto wyciągając wnioski z wyników badań koniunktury, organy decyzyjne mogą podejmować

próby oddziaływania na sytuację w transporcie, czy też kształtować ją stosując odpowiednią politykę transportową. Wyniki badań koniunktury w transporcie samochodowym mogą okazać się również pomocne w zapobieganiu negatywnym zjawiskom na rynku transportowym.

Od początku lat 90-tych w Instytucie Transportu Samochodowego prowadzone są także badania liczebności oraz struktury według marek i wieku krajowego parku samochodowego, w tym ciągników samochodowych siodłowych. Wyniki badań dostarczają danych, które pozwalają na ocenę zmian, jakie miały miejsce w ostatnich latach, a charakter tych zmian jest uwarunkowany kondycją firm transportowych działających na polskim rynku.

Obserwowane w Polsce w minionych latach dynamiczne zmiany na rynku transportu samochodowego, a przede wszystkim znaczny wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków, znalazły odzwierciedlenie w zwiększającej się z roku na rok liczbie rejestracji. Liczba najbardziej dynamicznie rozwijającej się grupy pojazdów, tj. ciągników siodłowych wyniosła w 2010 r. 214,6 tys. Odnotowany wzrost w stosunku do 2005 r., kiedy liczba zarejestrowanych ciągników siodłowych kształtowała się na poziomie 126,6 tys., wyniósł prawie 70%. Według stanu na koniec 2011 r. w kraju zarejestrowanych było 234,3 tys. ciągników samochodowych siodłowych.

1. METODA BADANIA KONIUNKTURY W CIĘŻAROWYM TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym prowadzone są w Instytucie Transportu Samochodowego od 1997 r. z wykorzystaniem metody testu koniunktury. Cechą charakterystyczną testów koniunktury jest to, że bazują one na badaniach ankietowych. Poza tym, mają charakter jakościowy, a nie ilościowy, czyli przedmiotem badania jest wyłącznie kierunek, a nie natężenie zmian. Dane jakościowe są uznawane za swoisty wskaźnik prognostyczny z tego względu, że wyprzedzają informacje o rzeczywistym stanie zjawisk. Jak wynika z praktyki, przedsiębiorcy zazwyczaj znacznie wcześniej wiedzą o kierunkach zmian, niż o ich nasileniu, co pozwala na szybsze i sprawniejsze pozyskiwanie danych niezbędnych do przeprowadzania analiz koniunktury. Testy koniunktury pozwalają na jednoczesne uzyskanie zarówno oceny aktualnego stanu transportu, jak i krótkookresowej prognozy, która zazwyczaj bardzo trafnie odnosi się do rzeczywistości, ze względu na to, że przedsiębiorstwa biorące udział w badaniu same wiedzą najlepiej, co się będzie działo w ich branży w najbliższej przyszłości.

Baza danych, na podstawie których w ITS przeprowadzane są badania koniunktury w transporcie samochodowym, powstała dzięki wieloletniej współpracy i zaangażowaniu wielu przedsiębiorstw transportowych działających na krajowym rynku, ponieważ to właśnie one dostarczały i dostarczają niezbędnych informacji, wypełniając przesyłane im, czterokrotnie w ciągu roku, ankiety. Badaniami objęty jest transport krajowy i międzynarodowy, ale tylko i wyłącznie w odniesieniu do przewozów ładunków.

Ze względu na to, że jakościowy charakter pytań zawartych w ankiecie nie wymaga ujawniania jakichkolwiek danych liczbowych, ułatwia to ankietowanym udzielanie odpowiedzi. Dodatkowo, liczba pytań kształtująca się z założenia w granicach około 20, powoduje, że wypełnienie ankiety pochłania stosunkowo niewiele czasu, a ankieta jest anonimowa, dzięki czemu nie zniechęca do współpracy z ośrodkiem badawczym.

Ankieta badania koniunktury w transporcie zawiera pytania o kierunek zmian jakie zaszły w kwartale bieżącym w stosunku do kwartału poprzedniego oraz pytania o kierunek zmian przewidywanych w kwartale następnym w stosunku do kwartału bieżącego. Pytania dotyczą różnorodnych, ale jednocześnie najbardziej podstawowych aspektów prowadzonej działalności transportowej i zostały dobrane w taki sposób, aby poprzez ich weryfikację jak najlepiej można było oddać przebieg procesów koniunkturalnych.

Do takich podstawowych obszarów, analizowanych na podstawie ankiet badania koniunktury, zaliczyć należy informacje uzyskane w wyniku przeanalizowania odpowiedzi na pytania o zmiany sytuacji zarówno ogólnej jak i finansowej w przedsiębiorstwach prowadzących działalność transportową, pytania o zmiany w wielkości krajowych i międzynarodowych przewozów ładunków transportem samochodowym, a także pytania o zmiany w liczbie samochodów ciężarowych zaangażowanych w przewozy ładunków. Ważną rolę odgrywają również pytania odnoszące się do: zmian cen za przewozy, opóźnień w regulowaniu należności przez klientów, zadłużenia przedsiębiorstwa, zmian w poziomie skłonności do zakupu taboru ciężarowego, oraz pytania o istnienie konkurencji w realizacji przewozów.

Odrębną grupę pytań zawartych w ankiecie koniunktury stanowią pytania charakteryzujące badane przedsiębiorstwo. Wymagają one od ankietowanego udzielenia odpowiedzi odnośnie formy własności przedsiębiorstwa, ogólnej informacji o zatrudnieniu, czy eksploatowanych samochodach ciężarowych, w przypadku prowadzenia przewozów międzynarodowych - kierunków dokonywanych przewozów ładunków (północny, południowy, wschodni, zachodni), a także określenia województwa w którym znajduje się przedsiębiorstwo i ewentualnych rodzajów dodatkowej działalności wykonywanej przez przedsiębiorstwo obok działalności przewozowej. Chodzi tu o działalność spedycyjną, roboty ładunkowe, magazynowanie, ubezpieczanie ładunków, itp.

Odpowiedzi na omówione powyżej pytania, udzielane przez ankietowanych, są wynikiem subiektywnej oceny stanu danego zjawiska w stosunku do stanu uznanego przez nich za normalny. Respondenci – przedsiębiorstwa transportowe – dokonują jakościowej oceny zmian, które miały miejsce w kwartale bieżącym oraz jakich oczekują w kwartale następnym, wskazując na poprawę, pogorszenie lub brak zmian. Wyniki uzyskiwane są poprzez wyliczenie procentowego udziału poszczególnych odpowiedzi z uwzględnieniem wag, czyli zróżnicowanego znaczenia przypisywanego poszczególnym odpowiedziom ze względu na niejednorodność podmiotów od których pochodzą. Badaną zbiorowość tworzą bowiem przedsiębiorstwa różnej wielkości, różniące się czy to pod względem liczby zatrudnionych osób, czy też w zależności od liczebności taboru ciężarowego biorącego udział w przewozach. Faktem jest, że przedsiębiorstwa duże, znacznie silniej niż małe oddziałują na sytuację w całej zbiorowości. Powoduje to konieczność przeprowadzenia kategoryzacji. Ważenie polega na tym, że respondenci są podzieleni na grupy z uwzględnieniem wielkości posiadanego taboru (grupa 1 - do 5 pojazdów; grupa 2 – 6 do 10 pojazdów; grupa 3 – 11 do 50 pojazdów; grupa 4 – 51 do 100 pojazdów; grupa 5 – powyżej 100 pojazdów), a każdej grupie przypisuje się określoną wagę.

Podstawą wnioskowania są statystyki opracowane na podstawie odpowiedzi na poszczególne pytania ankiety. Odpowiedzi te pozwalają, po odpowiednim uogólnieniu wyników, wnioskować o dominujących zachowaniach w całej populacji przedsiębiorstw transportowych. Wyniki kolejnych edycji badań koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym są publikowane w ukazującym się cokwartalnie Biuletynie ITS. Wyniki prezentowane są w następujących przekrojach: w ujęciu przestrzennym (z podziałem na 5 regionów Polski: nadmorski, środkowy, wschodni, zachodni i południowy), według formy własności przedsiębiorstw (przedsiębiorstwa państwowe i prywatne), według wielkości przedsiębiorstw mierzonej liczbą posiadanego taboru (przedsiębiorstwa małe – do 5 samochodów ciężarowych i duże – powyżej 5 samochodów ciężarowych), oraz według obszaru świadczenia usług transportowych.

2. CHARAKTERYSTYKA BADANEJ ZBIOROWOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTOWYCH

Ankieta dotycząca badania koniunktury w transporcie jest rozsyłana do przedsiębiorstw transportu samochodowego zróżnicowanych m.in. pod względem liczby posiadanego taboru ciężarowego, zatrudnianych pracowników, położenia geograficznego siedziby firmy, itp.

W II kwartale 2013 r. w zbadanej próbie, przedsiębiorstwa prowadzące jedynie przewozy ładunków wewnątrz kraju stanowiły 26% ogółu badanych. Firmy wykonujące jedynie przewozy międzynarodowe stanowiły 15% ogółu. Udział pozostałych, tj. firm prowadzących zarówno przewozy krajowe, jak i międzynarodowe kształtował się na poziomie 59%.

Przedsiębiorstwa zatrudniające do dwóch pracowników stanowiły w II kwartale 2013 r. 15% badanej zbiorowości, zatrudnienie 3-5 osób deklarowało 15% firm, 6-9 osób 18% firm, natomiast udział przedsiębiorstw zatrudniających 10-49 oraz powyżej 49 osób wynosił odpowiednio 28% oraz 24%.

Oprócz działalności przewozowej, około 26% przedsiębiorstw wykonywało w II kwartale 2013 r. czynności spedycyjne, 10% – prace ładunkowe, 8% - prowadziło działalność magazynową, zaś 27% wykonywało odpłatnie czynności obsługowo-naprawcze oraz podobną działalność pomocniczą.

Porównanie przedsiębiorstw pod względem struktury ich wielkości, mierzonej liczbą posiadanego taboru ciężarowego, wskazuje na dość pokaźne zmiany w tym zakresie. W 1997 r. małe firmy (dysponujące 1 do 5 pojazdów), stanowiły ponad 80% ogółu populacji biorącej udział w badaniu, a duże (posiadające 6 i więcej pojazdów), niespełna 20%. Restrukturyzacja transportu oraz dynamiczne zmiany w tym zakresie przyczyniły się do fluktuacji wśród małych, zazwyczaj rodzinnych firm transportowych. Wiele z firm nie przetrwało próby czasu i upadło, a w ich miejsce pojawiły się nowe. Inne firmy wykorzystały sprzyjającą sytuację na rynku transportowym i umocniły swoją pozycję. Struktura wielkości przedsiębiorstw uczestniczących w badaniach koniunktury zmieniła się w porównaniu z sytuacją sprzed lat - małe firmy stanowią obecnie mniej niż 40%, duże ponad 60%. Ze względu na anonimowy charakter ankiet, będących podstawą badania, nie można jednak mieć pewności, czy opisana zmiana struktury badanej zbiorowości pod względem wielkości, wynika z ogólnej zmiany struktury wielkości firm w Polsce, czy też związana jest jedynie ze zmieniającą się próbą badawczą zaangażowaną w badania

W ujęciu geograficznym ankietowane przedsiębiorstwa transportu międzynarodowego wykonywały w badanych latach najczęściej jazd w kierunku zachodnim, a najmniej w kierunku północnym. W II kwartale 2013 r. przewozy ładunków w kierunku zachodnim stanowiły 57%, na południe 19%, a na wschód 18%. Najmniej przewozów, 6% odbyło się w kierunku północnym.

3. MIERNIKI BADANIA KONIUNKTURY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Syntetyczną wielkością służącą ocenie koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym oraz formą prezentowania wyników testu koniunktury są wskaźniki, a wśród nich wskaźnik koniunktury. Wyraża on istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, tj. wielkości przewozów ładunków, z uwzględnieniem wielkości przedsiębiorstw transportowych, w zależności od liczby posiadanych przez nie środków przewozowych. Wskaźnik koniunktury w transporcie samochodowym rośnie, gdy zwiększa się udział przedsiębiorstw, które w swoich ankietach deklarują wzrost przewozów w bieżącym i przyszłym kwartale, a maleje, kiedy ich udział się zmniejsza. Przy ocenie koniunktury można oczywiście brać pod uwagę oprócz wielkości przewozów również ich strukturę.

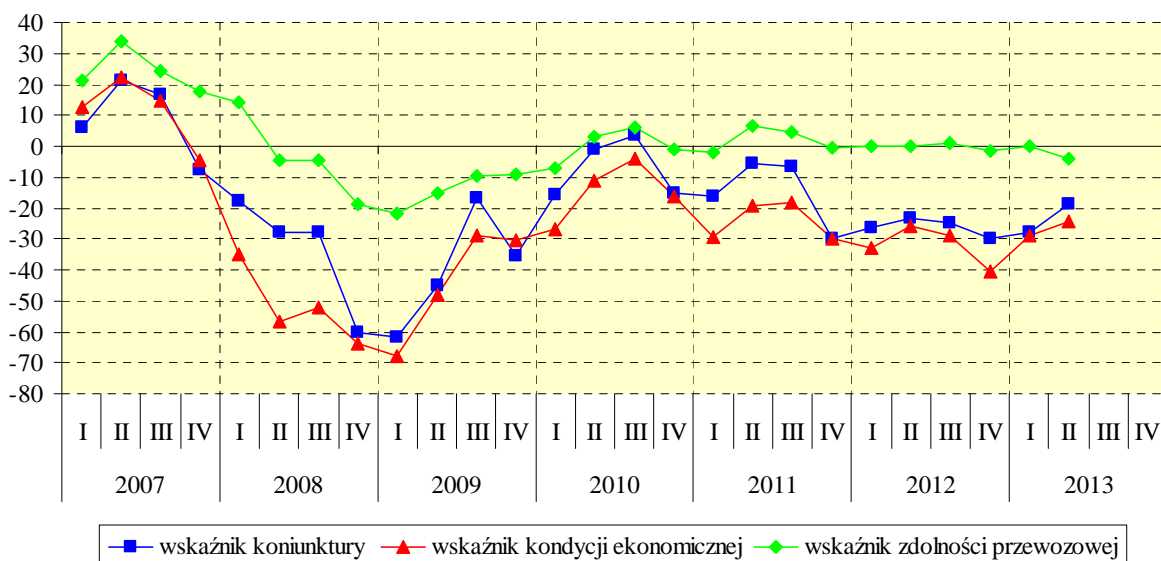
Wskaźniki koniunktury obliczane są oddzielnie dla przewozów krajowych i międzynarodowych, ale ich konstrukcja jest analogiczna, a wynik stanowi średnią z ważonych sald odpowiedzi na pytania o wielkość przewozów ładunków w kwartale bieżącym i prognozę tej wielkości dla przyszłego kwartału, odpowiednio w odniesieniu do pytania o przewóz ładunków w transporcie krajowym jak i międzynarodowym. Wskaźniki przybierają wartości z zakresu (-100; 100). Znak przesądza o tym, czy w wielkości przewożonych ładunków mamy do czynienia z przewagą tendencji wzrostowych (+), czy spadkowych (-), oraz czy w prognozach na kolejny kwartał dominują nastroje optymistyczne, czy też pesymistyczne. Minimalnie wartość wskaźnika mogłaby wynosić -100 w przypadku, gdyby wszystkie ankietowane przedsiębiorstwa wskazały na pogorszenie sytuacji w badanym okresie i przewidywały podobną tendencję w nadchodzącym kwartale, natomiast maksymalnie mogłaby osiągać poziom +100, jeśli wszyscy respondenci stwierdziliby polepszenie sytuacji. Tak skrajne wyniki nie miały jednak miejsca w prowadzonych badaniach.

Wzrost wartości wskaźnika w danym kwartale w stosunku do kwartału poprzedniego lub w przyszłym kwartale w stosunku do bieżącego odnotowywany jest wtedy, kiedy zwiększa się udział przedsiębiorstw, które w swoich ankietach deklarują pozytywną zmianę badanego zagadnienia, a spadek wartości wskaźnika ma miejsce wtedy, kiedy ich udział się zmniejsza.

Interpretacja wyników badania koniunktury, poza monitorowaniem zmian wartości przyjmowanych przez poszczególne wskaźniki, polega na ocenie przyczyn poszczególnych wzrostów lub spadków.

Innym ważnym miernikiem jest wskaźnik kondycji ekonomicznej, będący odzwierciedleniem ogólnej i finansowej sytuacji ankietowanych przedsiębiorstw prowadzących działalność przewozową. Istotną rolę odgrywa również wskaźnik zdolności przewozowej, wyznaczany na podstawie odpowiedzi respondentów dotyczących zmian w liczbie pojazdów ciężarowych zatrudnionych w przewozach ładunków oraz zmian w poziomie zakupów tychże pojazdów.

Kondycja ekonomiczno-finansowa branży transportowej kształtowała się w minionych latach w dość zróżnicowany sposób. Zdarzały się okresy zarówno bardziej, jak i mniej sprzyjające jej rozwojowi. Wartości podstawowych wskaźników: koniunktury, kondycji ekonomicznej i zdolności przewozowej w latach 2007-2013 przedstawiono na rys. 1.



Rys. 1. Wskaźnik koniunktury, wskaźnik kondycji ekonomicznej i wskaźnik zdolności przewozowej w okresie od I kwartału 2007 r. do II kwartału 2013 r.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Biuletynów Koniunktura w transporcie za lata 2007-2013.

Szczególną uwagę zwraca okres od połowy 2007 do końca 2008 r., w którym odnotowany gwałtowny spadek wartości podstawowych wskaźników, stanowił odzwierciedlenie sytuacji kryzysowej i niekorzystnych czynników gospodarczych, zarówno w kraju, jak i za granicą, w następstwie których działalność wielu firm transportowych stanęła pod znakiem zapytania. Ówczesne prognozy badania koniunktury wskazywały na sukcesywne pogarszanie się sytuacji firm transportowych, co oznacza, że poprzez systematyczną analizę wyników badań koniunktury, firmy mogły przewidzieć kryzys, w celu wcześniejszego opracowania środków zaradczych i zminimalizowania skutków niekorzystnej sytuacji.

Spadek wartości wskaźnika koniunktury w latach 2007-2008 spowodowany był przede wszystkim wyhamowaniem wzrostu gospodarczego, przez co silnie odczuwalny był brak popytu na usługi przewozowe, a także niekorzystnymi, z punktu widzenia właścicieli firm transportowych, relacjami pomiędzy złotym, a dolarem czy euro. Ta niekorzystna sytuacja uległa zmianie w 2009 r. i w pierwszym półroczu 2010 r., co potwierdzają wyniki badań. W trzech kolejnych kwartałach 2010 r., spadek wielkości przewozów był odczuwany przez coraz mniej przedsiębiorstw transportowych. Wzrost wielkości przewozów, z kwartału na kwartał, odnotowywało coraz więcej respondentów. Ostatni kwartał 2010 roku przyniósł jednak negatywne wyniki w tym zakresie, a prognozy na I kwartał 2011 r. przewidywały pogorszenie sytuacji przewozowej. Przewidywania okazały się trafne – rok 2011 charakteryzował się mniej korzystną koniunkturą w porównaniu z rokiem poprzednim.

Wyniki badania koniunktury w transporcie, będące odzwierciedleniem odczuć przewoźników pokazują, że w roku 2012 sytuacja także nie kształtowała się obiecująco, jednak była dość stabilna. Przeważała stagnacja oraz wyczekiwanie na poprawę sytuacji, podczas gdy rzeczywistość przedstawiała się poniżej oczekiwań. Nastroje, jakie dominowały wśród krajowych przewoźników drogowych, to obawy przed niepewną przyszłością i brak optymizmu. Wiele z firm transportowych balansowało na granicy opłacalności, a niektóre z nich trudna sytuacja skłoniła do zakończenia działalności.

W czterech kolejnych kwartałach 2012 roku wartość wskaźnika koniunktury w transporcie samochodowym była ujemna i kształtowała się na poziomie (-26,2) w I kwartale, (-23,4) w II kwartale, (-24,8) w III kwartale oraz (-29,8) w IV kwartale. Wartości wskaźnika koniunktury, odnotowane w poszczególnych kwartałach 2012 r., wskazują na pogorszenie sytuacji w transporcie w porównaniu z rokiem 2011. W analogicznych okresach roku poprzedniego wartość wskaźnika była wyższa.

Dwa pierwsze kwartały 2013 roku przyniosły wzrost wartości wskaźnika koniunktury. W I kwartale 2013 r. wskaźnik koniunktury wyniósł (-28,0), co oznacza wzrost o 1,8 pkt procentowego w stosunku do IV kwartału minionego roku. W II kwartale 2013 r. wartość wskaźnika ukształtowała się na poziomie (-18,6), co oznacza wzrost o 9,4 pkt procentowych w stosunku do pierwszego kwartału bieżącego roku.

Zaletą długookresowych badań koniunktury jest możliwość obserwowania trendów na podstawie wykresów wskaźników określających sytuację na polskim rynku transportowym. W działalności przewozowej zmiany obserwowane w poszczególnych kwartałach badanych lat wykazują tzw. wahania sezonowe. Wartości wskaźników pozwalają zauważyć pewnego rodzaju cykliczność, polegającą na tym, że w poszczególnych badanych latach, w pierwszych półroczach występują tendencje wzrostowe, a w drugich półroczach tendencje spadkowe.

Poza wskaźnikiem koniunktury w transporcie, warto zwrócić uwagę także na wskaźniki kondycji ekonomicznej i zdolności przewozowej. W 2012 roku wartość pierwszego z nich wyniosła w kolejnych kwartałach: (-32,9), (-26,0), (-29,0) i (-40,6) i była mniej korzystna niż w roku poprzednim, co oznacza, że więcej firm transportowych odczuwało w roku 2012 pogorszenie zarówno sytuacji ogólnej, jak i finansowej. W I kwartale 2013 r. wskaźnik kondycji ekonomicznej wyniósł (-29,0). Wzrost jego wartości o 11,6 pkt procentowych w porównaniu z IV kwartałem 2012 r. wynika ze zwiększenia liczby firm transportowych, które

odnotowały w I kwartale br. poprawę, zarówno sytuacji ogólnej, jak i finansowej. W II kwartale 2013 r. wartość wskaźnika, pomimo że wciąż ujemna, zwiększyła się do poziomu (-24,5), tj. o 4,5 pkt procentowego w porównaniu z I kwartałem 2013 r.

Wskaźnik zdolności przewozowej kształtował się w kolejnych kwartałach 2012 roku na poziomie: (+0,1), (+0,1), (+0,8) i (-1,5), minimalnie mniej korzystnie niż w roku poprzednim. Oznacza to, że w 2012 roku w porównaniu z rokiem 2011, zmniejszyła się liczba firm, które odnotowały wzrost w zakresie pojazdów wykorzystywanych do przewozu ładunków oraz wzrost zakupów samochodów ciężarowych. W I kwartale 2013 r. wskaźnik zdolności przewozowej wyniósł -0,1 (wzrost o 1,4 pkt procentowego w porównaniu z IV kwartałem 2012 r.). Oznacza to wzrost liczby firm, które odnotowały poprawę w zakresie wykorzystywania pojazdów do przewozu ładunków oraz wzrost zakupów samochodów ciężarowych. W II kwartale 2013 r. wyniósł -4,0 (spadek o 3,9 pkt procentowego w porównaniu z I kwartałem 2013 r.). Taki wynik oznacza niewielkie zmniejszenie liczby firm, które odnotowały poprawę w zakresie wykorzystywania pojazdów do przewozu ładunków oraz zmniejszenie liczby firm, które odnotowały wzrost zakupów samochodów ciężarowych.

Istotnym miernikiem kondycji firm przewozowych jest poziom skłonności do podejmowania inwestycji, w tym zmiany poziomu zakupów ciężarowego taboru samochodowego. W całym 2012 roku spośród firm uczestniczących w badaniach, średnio 53% odpowiadało, że nie prowadziło żadnych inwestycji, 29%, że prowadziło je na poziomie z poprzedniego kwartału, 9% stwierdzało zmniejszenie inwestycji, a pozostałe 9% ich zwiększenie.

W kwestii zakupów ciężarowego taboru samochodowego, w 2012 r. średnio 52% respondentów nie dokonywało ich w ogóle, 29% potwierdzało utrzymanie ich wielkości na poziomie z poprzedniego kwartału, 12% stwierdzało poprawę, a 7% firm odnotowało zmniejszenie poziomu zakupów taborowych.

4. BARIERY W TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM

Na koniunkturę, w sektorze ciężarowego transportu samochodowego wywierają wpływ warunki ekonomiczne, sytuacja gospodarcza zarówno w kraju jak i na świecie oraz różnorodne czynniki determinujące kondycję firm przewozowych. O koniunkturze decydują między innymi: popyt i podaż usług transportowych, koszty prowadzenia działalności przewozowej, w tym ceny paliw, sytuacja na rynku pracy, konkurencja wśród przewoźników, system prawny i podatkowy, itp. Firmy transportowe w Polsce zmagają się z szeregiem problemów wpływających na efektywność ich funkcjonowania.

Wśród barier wymienianych najczęściej zdecydowanie przeważają relatywnie wysokie koszty prowadzenia działalności przewozowej. Przyczyn takiego zjawiska upatrywać należy między innymi 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 może prowadzić do konieczności zaniechania działalności. 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.

Objęte badaniami przedsiębiorstwa transportu samochodowego wśród barier utrudniających sprawne funkcjonowanie wymieniały także trudności w pozyskiwaniu kredytów, problemy związane z zatrudnianiem pracowników, w tym przede wszystkim kierowców i spedytorów oraz funkcjonowanie w nadmiernie rozbudowanym systemie przepisów prawnych.

Istotne znaczenie w transporcie samochodowym odgrywa sygnalizowana przez ankietowane przedsiębiorstwa transportowe i wciąż nierozwiązana kwestia konkurencji, która nie zawsze ma charakter uczciwy.

5. STRUKTURA KRAJOWEGO PARKU CIĄGNIKÓW SIOŁŁOWYCH WYKORZYSTYWANYCH DO PRZEWOZU ŁADUNKÓW W DZIAŁALNOŚCI TRANSPORTOWEJ

Liczbę ciągników siodłowych w Polsce w ostatnich latach cechowała wysoka dynamika wzrostu. Wynikało to z korzystnej koniunktury na rynku przewozów, szczególnie w 2007 r. W 2008 r., dość trudnym dla firm transportu drogowego, miało miejsce ograniczenie dynamiki międzynarodowej wymiany towarów, a przez to także popytu na usługi transportowe, co skutkowało podejmowaniem przez przedsiębiorstwa różnego rodzaju oszczędności. Spadło zainteresowanie zakupem ciągników siodłowych, a przedsiębiorstwa skupiły się na redukcji kosztów lub podejmowaniu działań mających na celu ich optymalizację.

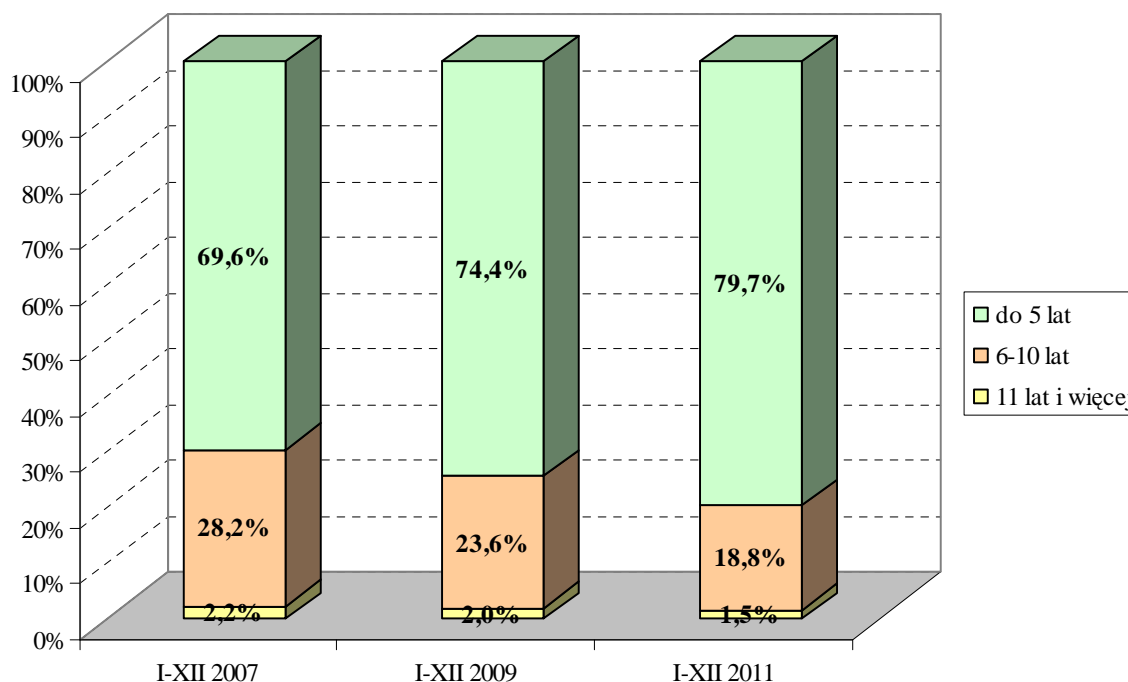
Liczba ciągników siodłowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce wynosiła w 2006 r. 24,2 tys., a w 2007 r. wzrosła do 37,5 tys. W kolejnych latach odnotowano znaczny spadek liczby pierwszych rejestracji. W 2008 r. zarejestrowano po raz pierwszy 26,0 tys. ciągników siodłowych, a w 2009 r. jedynie 12,5 tys. W 2011 r. liczba pierwszych rejestracji ciągników siodłowych zwiększyła się do 25,4 tys.¹

Dynamika wzrostu zdolności przewozowej przedsiębiorstw transportu samochodowego w Polsce, przewyższała dynamikę wzrostu zapotrzebowania na przewozy, czego powodem było „przeinwestowanie” w tabor samochodowy. Trudności ekonomiczne potęgował fakt umacniania się złotego w 2008 r., co skutkowało zmniejszaniem się zysku przewoźników międzynarodowych. Wzrost cen paliw w latach 2006-2008 również oddziaływał niekorzystnie, co skutkowało spadkiem sprzedaży nowych ciągników siodłowych w 2008 r.

W latach 2007-2011, udział pojazdów w wieku do 5 lat, utrzymywał się na wysokim poziomie. Odnotowano wzrost tego udziału z około 70% do około 80% wszystkich pierwszych rejestracji ciągników siodłowych. Udział ciągników siodłowych w wieku 6-10 lat zarejestrowanych po raz pierwszy w 2007 r. wynosił niewiele ponad 28%, w 2009 r. zmniejszył się do około 24%, a w 2011 r. stanowił 19%. Odsetek rejestracji pojazdów w wieku 11 lat i starszych stanowi około 2% (rys. 2).

W efekcie wprowadzania na krajowy rynek stosunkowo nowych ciągników siodłowych, struktura wieku tego rodzaju pojazdów w Polsce ulega poprawie. Średni wiek statystycznego ciągnika siodłowego zarejestrowanego po raz pierwszy w Polsce w latach 2005-2007 wynosił odpowiednio 3,8 lat, 3,6 lat, 3,5 lat. W 2008 r. zmniejszył się do 2,9 lat, a w 2009 r. wyniósł 3,8. W 2011 r. wyniósł 3,1.

¹ Obliczenia własne na podstawie bazy Centralnej Ewidencji Pojazdów.



Rys. 2. Struktura wieku ciągników siodłowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w latach 2007-2011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów, MSW.

Według stanu na koniec 2006 r. w Polsce zarejestrowanych było niemal 168 tys. ciągników siodłowych. W 2007 r. liczba ta uległa zwiększeniu do ponad 202 tys. W roku 2008, w stosunku do roku poprzedniego, przybyło niemal 19 tys. ciągników siodłowych, co stanowiło wzrost o ponad 9% w stosunku do roku 2007. Na koniec 2009 r. w Polsce zarejestrowanych było 229,7 tys. ciągników siodłowych, a na koniec 2011 r. 266,0 tys. (tab. 1).

Tab. 1. Ciągniki siodłowe zarejestrowane w Polsce według wieku. Stan na koniec lat 2006-2011

Wiek	Ciągniki siodłowe zarejestrowane w Polsce									
	Stan na 31.12.2006 r.		Stan na 31.12.2007 r.		Stan na 31.12.2008 r.		Stan na 31.12.2009 r.		Stan na 31.12.2011 r.	
	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)	Liczba (tys.)	Udział (%)
do 2 lat	22,3	13,2	31,1	15,3	34,8	15,7	30,3	13,2	20,5	7,7
3-5 lat	21,1	12,6	28,4	14,0	30,5	13,8	33,4	14,5	51,3	19,3
6-10 lat	54,1	32,3	64,0	31,6	66,2	29,9	63,1	27,5	67,0	25,2
11-15 lat	30,4	18,1	31,6	15,6	37,5	16,9	47,3	20,6	60,6	22,8
16 lat i więcej	39,8	23,8	47,5	23,5	52,2	23,7	55,6	24,2	66,6	25,0
Razem	167,7	100,0	202,6	100,0	221,2	100,0	229,7	100,0	266,0	100,0

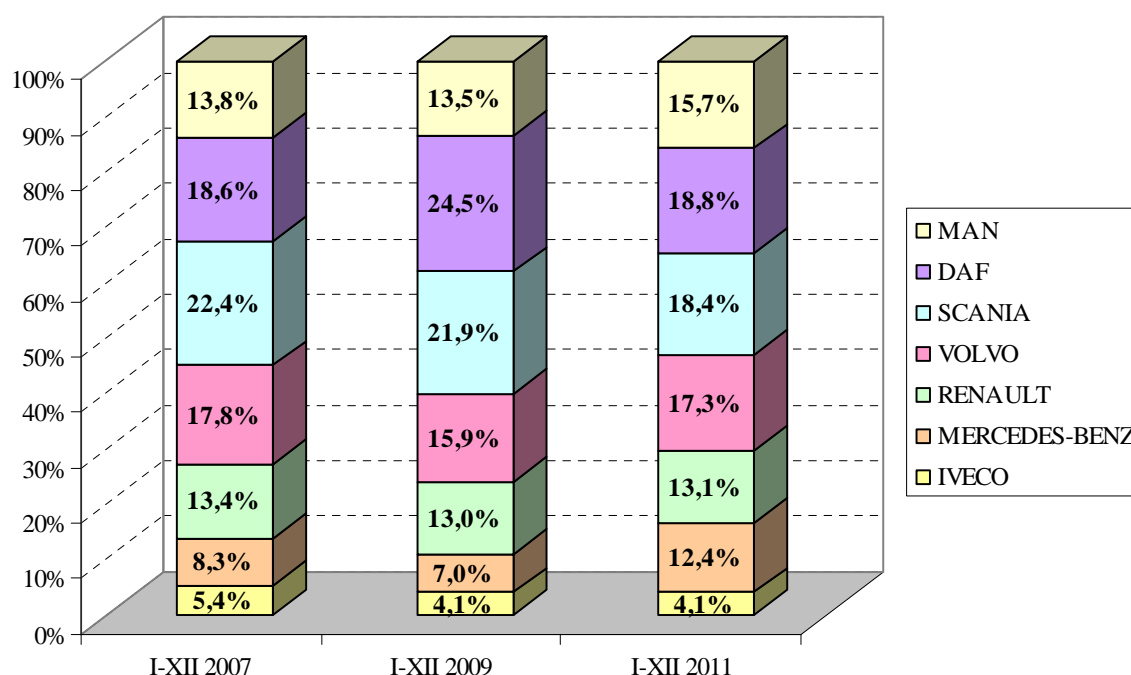
Źródło: Opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów, MSW.

W ogólnej liczbie ciągników siodłowych zarejestrowanych w Polsce według stanu na koniec lat 2006-2011 r. dominowały pojazdy w wieku 6-10 lat (25-32%). Obserwuje się tendencję poprawy struktury wiekowej ciągników siodłowych. Na koniec 2006 r. ciągniki siodłowe w wieku do 5 lat stanowiły 25,8%. W 2007 r. ich udział uległ zwiększeniu do 29,3%, w kolejnym 2008 r. zwiększył się do 29,5%, w 2009 r. wyniósł 27,7%, a w 2011 r.

27,0%. Porównanie udziału pojazdów w wieku do 10 lat wskazuje, że badane lata charakteryzowały się dość stabilnym ich odsetkiem, tj. około 60%.

Według stanu na koniec 2005 r. średni wiek statystycznego ciągnika siodłowego zarejestrowanego w Polsce ukształtował się na poziomie 11 lat. W kolejnych latach wynosił on 10,7, 10,4, na koniec 2008 r. 10,6 lat, na koniec 2009 r. 11,1 lat, a na koniec 2011 r. 11,5 lat.

W 2007 r. największy udział wśród zarejestrowanych po raz pierwszy ciągników siodłowych miała Scania (22,4%). Pojazdy marek Renault, DAF, Volvo i MAN charakteryzowały się udziałem na poziomie 13-19%, a Mercedes 7-8%. W 2009 r. największa liczba pierwszych rejestracji dotyczyła ciągników siodłowych marki DAF (24,5%), Scania (21,9%), Volvo (15,9%), a także MAN (13,5%) i Renault (13,0%). W 2011 r. największy udział w pierwszych rejestracjach miała marka DAF (18,8%). Ciągniki Scania, Volvo i MAN stanowiły około 16-18%, Renault 13,1%, Mercedes 12,4%, a Iveco 4,1%. (rys. 3).



Rys. 3. Struktura marek ciągników siodłowych zarejestrowanych po raz pierwszy w Polsce w latach 2007-2011

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Centralnej Ewidencji Pojazdów, MSW.

Park ciągników siodłowych rejestrowanych po raz pierwszy w Polsce był niemal w 100% zdominowany przez siedem najpopularniejszych marek.

W strukturze stanu rejestracji ciągników siodłowych w Polsce dominowały swoim ponad 90% udziałem pojazdy ośmiu najliczniej reprezentowanych marek. Najpopularniejsze w latach 2007-2011 marki ciągników siodłowych w Polsce, to Scania (17-18%), Volvo (16-17%) i Renault (15-16%). Ciągniki siodłowe marki DAF stanowiły 10-13%, MAN 11-12%, Mercedes-Benz ok. 8%, Iveco ok. 5% oraz Jelcz, ok. 5%.

PODSUMOWANIE

Materiał pozyskiwany w wyniku badań prowadzonych w ITS dokumentuje zachodzące procesy i obserwowane tendencje, a przez to dostarcza pełnego obrazu rynku transportowego w Polsce. Dane gromadzone w sposób systematyczny mogą być przyczynkiem do oceny, czy

analizy sytuacji w przedmiotowym zakresie, jak również do prognozowania zmian badanego zjawiska.

Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym dostarczają unikalnych informacji związanych z funkcjonowaniem firm przewozowych na krajowym rynku. Przedsiębiorcy dzielą się swoimi odczuciami odnośnie kondycji przedsiębiorstw których są właścicielami. Możliwość zebrania analogicznych informacji od wielu respondentów, a następnie uogólnienie pozyskanego zbioru opinii, pozwala na wyciągnięcie wniosków dość trafnie opisujących cały sektor transportowy.

Dynamiczne zmiany zachodzące w sektorze motoryzacyjnym w Polsce, szczególnie po akcesji naszego kraju do Unii Europejskiej, uzasadniają celowość badań monitorujących stan aktualny i rozwój w zakresie liczebności oraz struktury markowo-wiekowej krajowego parku samochodowych pojazdów ciężarowych.

Wyniki prowadzonych badań mogą stanowić wsparcie dla właścicieli firm transportowych przy wyborze przyszłych strategii działania. Pozyskiwane wnioski mogą być także pomocne organom decyzyjnym przy wyborze sposobów oddziaływania i zapobiegania negatywnym zjawiskom na rynku transportowym.

BIBLIOGRAFIA

1. Balke I., Waśkiewicz J., Balke M.: *Badanie struktury parku samochodowego w Polsce w 2011 roku według marek i wieku wybranych rodzajów pojazdów*, Praca ITS 6215/ZBE, Warszawa 2013.
2. Balke I., Waśkiewicz J., Balke M.: *Badanie struktury ilościowej parku samochodowego w Polsce z uwzględnieniem marek i wieku wybranych rodzajów pojazdów według stanu na koniec 2009 roku*. Praca ITS 6002/ZBE, Warszawa 2011.
3. Balke I., Waśkiewicz J., Balke M.: *Badanie struktury parku samochodowego w Polsce z uwzględnieniem marek i wieku wybranych rodzajów pojazdów według stanu na koniec 2008 roku*. Praca ITS 6904/ZBE, Warszawa 2010.
4. Balke I., Waśkiewicz J., Balke M.: *Badanie struktury parku samochodowego w 2007 r. i analiza zmian w strukturze marek i wieku samochodów zarejestrowanych w Polsce w latach 2005-2007*. Praca ITS 6803/ZBE, Warszawa 2009.
5. Centralna Ewidencja Pojazdów, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.
6. Centralny Katalog ITS Marek i Typów Pojazdów.
7. Dorosiewicz S., Dorosiewicz T.: *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*. Nr 1-41, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 1997-2007.
8. Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., współpraca: Balke I.: *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*. Nr 42-48, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2007-2009.
9. Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I.: *Biuletyny „Koniunktura w transporcie”*. Nr 49-66, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2009-2013.
10. *Transport – Wyniki Działalności (za lata 1995-2011)*. Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

TENDENCIES AND CONDITIONS OF CHANGES OF THE DOMESTIC TRANSPORT COMPANIES' SITUATION

Abstract

The article covers characteristics of the methodology of studying business activity in the freight road transport in Poland. Such studies have been conducted at the Motor Transport Institute in Warsaw, every quarter of a year, for over 16 years now and they relate to the economic condition of the road transport enterprises, conducting domestic and international haulage of goods

Studying business activity forms one of the essential methods of the systematic monitoring and analysing current situation in the selected branch of the economy. Its objective is also to anticipate the directions of changes with respect to the nearest future.

The article also presents changes in the size and structure of the national fleet of semi-trailers tractors that have taken place in recent years. The nature of these changes is subject to the condition of transport companies in Poland, which in turn is dependent on the economic situation, both domestically and internationally. Motor Transport Institute since the early 90s has been studying such problems.

Periodic character and regularity of the studies makes it possible to obtain valuable material documenting processes, and the observed trends, and thus a complete picture of transport market in Poland. Such information is a contribution to the analysis of the situation in this respect and allows to predict changes.

Autorzy:

mgr Iwona BALKE – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, Zakład Badań Ekonomicznych

mgr inż. Marcin BALKE – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, Zakład Procesów Diagnostyczno-Obsługowych