

**Sławomir Dorosiewicz**  
Instytut Transportu Samochodowego

**KONIUNKTURA W CIĘŻAROWYM TRANSPORCIE  
SAMOCHODOWYM W POLSCE.  
STAN Z PERSPEKTYWY 2016 ROKU**

Niniejszy artykuł zawiera wybrane wyniki badań ekonomicznych w Polsce. Badania te, prowadzone od 1997 roku w Instytucie Transportu Samochodowego, oparte są na danych kwartalnych zebranych w kwestionariuszach dystrybuowanych wśród wytypowanych krajowych i międzynarodowych firm transportowych. Wyniki zawierają informacje o aktualnej i przewidywanej sytuacji firm transportowych, w szczególności o barierach blokujących i utrudniających rozwój i efektywność wspomnianych firm.

Wnioski z wyników badań koniunktury oraz prognozy oparte na nich mogą okazać się pomocne dla właścicieli firm transportowych przy podejmowaniu bieżących decyzji, zaś organom decyzyjnym mogą pomóc w wyborze właściwego sposobu wpływania na rynek transportowy lub w próbie zapobiegania wszelkim negatywnym zjawiskom.

***BUSINESS ACTIVITY IN ROAD FREIGHT TRANSPORT  
IN POLAND AS OF 2016***

*This paper provides some results of business survey in road freight transport in Poland. These studies, conducted since 1997 at Motor. Transport Institute, base on quarterly data obtained from questionnaires distributed among selected national and international transport firms. The results provide information about the current and projected situation of transport companies, especially about the barriers which inhibit and limit the development and efficiency of mentioned firms.*

*The conclusions from the economic situation research results, as well as predictions established based on them, may turn out to be helpful to the owners of transport companies when making current decisions. The decision-making organs can guide themselves in choosing the proper ways to influence the transport market, or in the attempts being made to prevent all kinds of negative phenomena.*

## **Wstęp. Metodyka badań**

Badania koniunktury prowadzone w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS) wykorzystują powszechnie stosowaną, zalecaną przez agendy Komisji Europejskiej (European Commission Directorate-General for Economic and Financial Affairs, Unit: Economic situation, forecasts, business and consumer surveys), metodę testu. Dane na temat stanu koniunktury pochodzą z wypełnianych anonimowo ankiet. Uzyskane stąd informacje mają charakter stricte jakościowy w tym sensie, iż w przypadku każdego z pytań informacja zwrotna ogranicza się do wskazania poprawy, braku zmian, lub pogorszenia, jakie miało miejsce (lub jest spodziewane) z punktu widzenia badanego podmiotu w zakresie objętym pytaniem.

Podstawowymi ilościowymi kategoriami charakteryzującymi informacje udzielane przez ankietowane podmioty są salda odpowiedzi. Wielkość ta odnosząca się do danego pytania ankiety, stanowi - ważoną wielkością przedsiębiorstwa i wyrażoną w ujęciu procentowym - różnicę pomiędzy liczbą udzielonych przez respondentów odpowiedzi potwierdzających poprawę ich sytuacji, a liczbą odpowiedzi wskazujących na pogorszenie warunków. Saldo przybiera wartości z zakresu [-100,100] i jest tym większe, im korzystniejszą jest sytuacja z punktu widzenia badanych przedsiębiorstw transportowych. Wartości sald odpowiedzi na odpowiednie pytania służą do wyznaczenia wskaźników charakteryzujących stan koniunktury w transporcie ciężarowym.

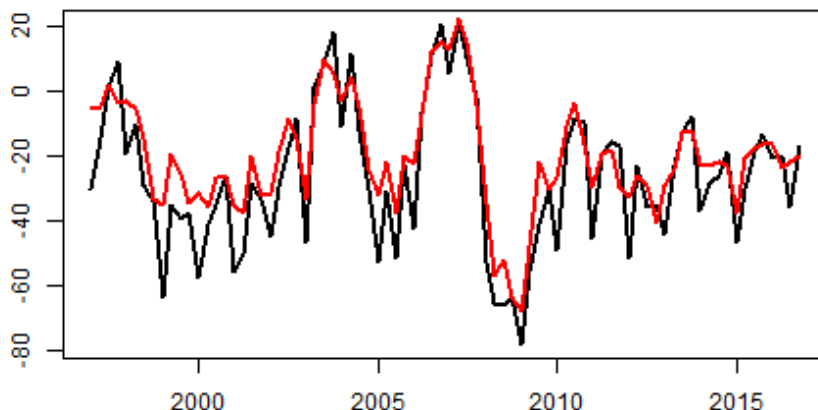
## **Przegląd wyników**

W niniejszej części zamieszczamy krótki przegląd informacji uzyskanych z odpowiedzi na najważniejsze pytania ankiety.

### **Sytuacja ekonomiczna (ogólna i finansowa) przedsiębiorstwa prowadzącego działalność transportową**

Salda odpowiedzi na pytania o ogólną i finansową sytuację badanych przedsiębiorstw były w ostatnich kwartałach ujemne, co oznacza, że w większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie sytuacji. Prognozy są także pesymistyczne.

W całym okresie badań respondenci nieco korzystniej postrzegali ogólną sytuację swoich przedsiębiorstw, niż sytuację finansową. Szczególnie zwraca uwagę okres po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej. W latach 2005-2006 nastroje były bardzo optymistyczne, jednak wyniki kolejnego roku zwiastowały zbliżający się kryzys. W 2008 r. gwałtowne spadki uwidoczniły się we wszystkich aspektach funkcjonowania firm transportowych. Od 2010 r. zmiany zarówno ogólnej sytuacji badanych przedsiębiorstw transportowych, jak i ich sytuacji finansowej, kształtowały się na niezbyt korzystnym, ale jednak stabilnym poziomie. Rok 2016 nie przyniósł, zgodnie z oczekiwaniami, zasadniczych zmian w tym zakresie. W czterech kwartałach 2016 r. średnia wartość salda odpowiedzi była tylko nieznacznie wyższa niż dla całego okresu badań koniunktury i wynosi (-23.6 wobec -26.5). Salda w okresie 1997-2016 pokazano na rysunku 1. Prognozy respondentów, zwykle bardziej optymistyczne, nieco podnoszą wartości wskaźnika kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw. Do pomyślnej oceny sytuacji jednak jeszcze daleko.



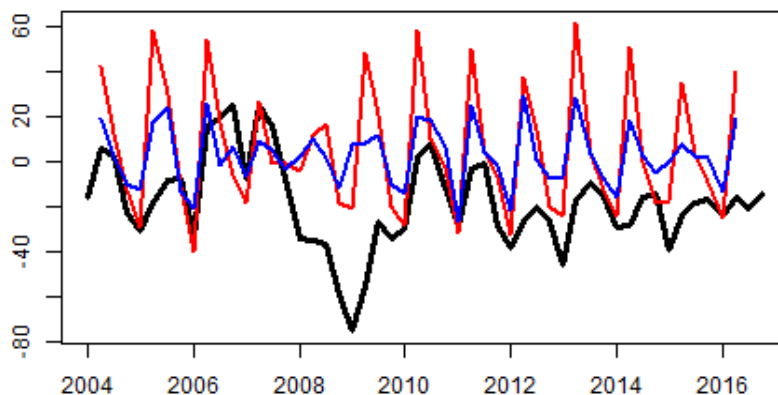
Rys. 1. Wykresy: średniego salda odpowiedzi na pytania o sytuację - ogólną i finansową - firm transportowych (kolor czarny) i ich wskaźnika kondycji ekonomicznej

Fig. 1. Diagrams: average balance of answers to the question about the situation - general and financial - of the transport companies (black) and their economic condition indicator

### Przewozy ładunków w transporcie krajowym i międzynarodowym

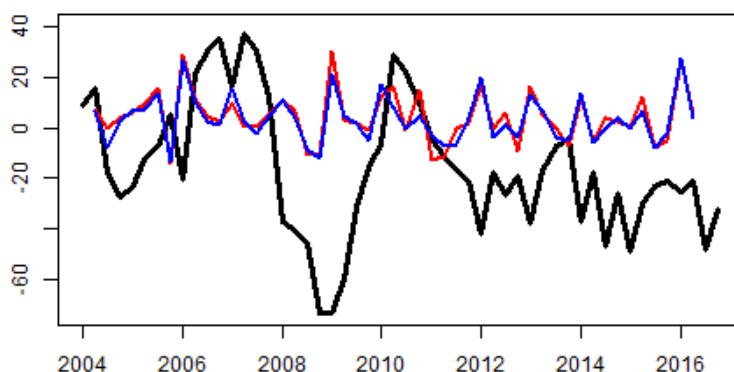
Salda odpowiedzi na pytanie o przewozy ładunków w transporcie krajowym były na ogół ujemne, co oznacza, że w większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie sytuacji. W 2016 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące przewozów ładunków w transporcie krajowym była bliska -19 i prawie tożsama ze średnią dla całego okresu badań koniunktury.

W większości przypadków respondenci z firm prowadzących przewozy międzynarodowe stwierdzali pogorszenie swojej sytuacji, przez co salda odpowiedzi w większości kwartałów były ujemne. W ostatnich latach było to szczególnie widoczne.



Rys. 2. Saldo odpowiedzi na pytanie o wielkość przewozów krajowych (kolor czarny) w połączeniu z procentową stopą wielkości przewozów (kolor czerwony) i pracy przewozowej (niebieski) w samochodowych przewozach krajowych

Fig. 2. Balance of the responses to the question on the volume of domestic transport (black) combined with the percentage of transport volume (red) and haulage work (blue) in the domestic road transport



Rys. 3. Saldo odpowiedzi na pytanie o wielkość przewozów międzynarodowych (kolor czarny) w połączeniu z procentową stopą wielkości przewozów (kolor czerwony) i pracy przewozowej (niebieski) w samochodowych przewozach międzynarodowych

*Fig. 3. Balance of the answers to the question on the volume of international transport (black) combined with the percentage of volume of transport (red) and haulage work (blue) in international road transport*

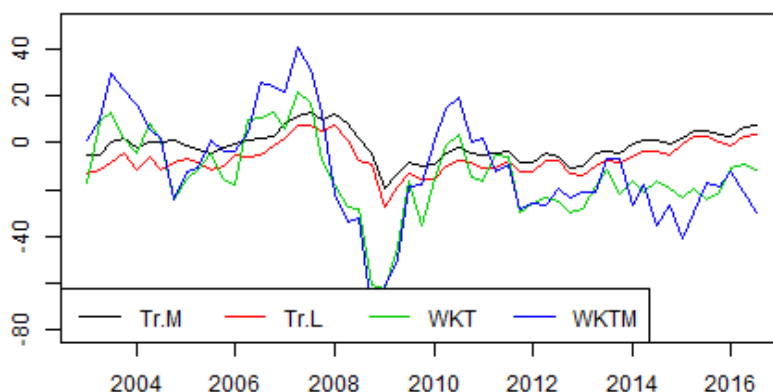
W 2016 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie o wielkość zrealizowanych przewozów była równa blisko -32 – znacząco mniej niż średnia dla całego okresu badań koniunktury (-11,5). Wyniki za lata 1997-2016 pokazano na rysunkach 2 i 3.

Wahania salda odpowiedzi na pytanie o wielkość przewozów w transporcie krajowym w ostatnich latach są dość dobrze skorelowane ze stopą zmian „twardych” danych GUS o wielkości przewozów i pracy przewozowej w transporcie krajowym. Zmiany tych kategorii są praktycznie jednoczesne (por. rys 2), ale - zważywszy na większą szybkość pozyskiwania danych o koniunkturze – ich znajomość pozwala na nieco wcześniejsze uchwycenie nadchodzących zmian i formułowanie bardziej wiarygodnych prognoz w tym zakresie. Znacznie gorsze własności prognostyczne ma saldo odpowiedzi na pytanie o wielkość przewozów w transporcie międzynarodowym, którego skorelowanie ze stopami zmian wielkości przewozów i pracy przewozowej w transporcie międzynarodowym nie jest satysfakcjonujące (por. rys. 3).

### **Wskaźniki koniunktury**

Wskaźnik koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym, wyrażający istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, tj. przewozów, odzwierciedla sytuację krajowych firm transportowych. Analogiczną rolę odgrywa wskaźnik koniunktury w transporcie międzynarodowym. Wartości tych wskaźników warto porównać z wynikami badań koniunktury prowadzonych w Głównym Urzędzie Statystycznym. Badania koniunktury w transporcie (zagregowanym z gospodarką magazynową) są częścią badań koniunktury w sektorze usług. Badania te prowadzone są od stycznia 2003 r. (częstotliwość miesięczna) i obejmują podmioty sklasyfikowane do sekcji: H (transport i gospodarka magazynowa), I (działalność związana z zakwaterowaniem i usługami gastronomicznymi), J (informacja i komunikacja), K (działalność finansowa i ubezpieczeniowa), L (obsługa rynku nieruchomości), M (działalność naukowa i techniczna), N (usługi administrowania i wspierające), P (edukacja), Q (opieka zdrowotna i pomoc społeczna), R (Działalność związana z kulturą, rozrywką i rekreacją), S (pozostałe rodzaje działalności usługowej). Wielkości te pokazują umiarkowaną poprawę sytuacji w ostatnich latach. Podobnie wskaźnik koniunktury

w przewozach krajowych (WKT). Zupełnie inną dynamikę i brak optymizmu widać natomiast w przypadku wahań wskaźnika koniunktury w transporcie międzynarodowym (WKTM). Przedstawiono to na rysunku 4.

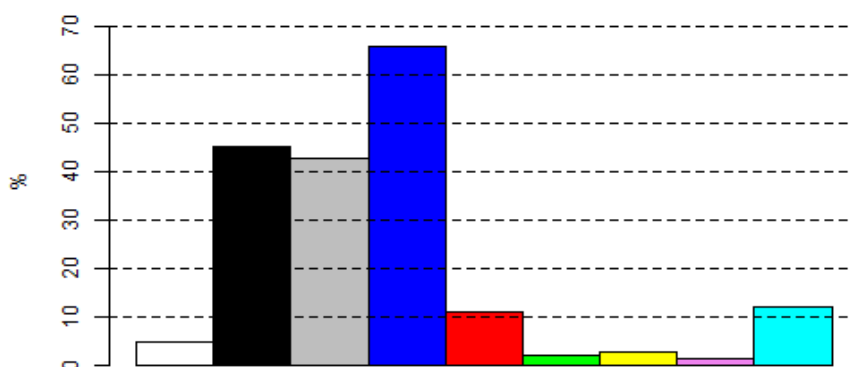


Rys. 4. Wskaźniki koniunktury wg badań GUS: transport i gospodarka magazynowa (Tr.M), transport lądowy (Tr.L) oraz transport ciężarowy krajowy i międzynarodowy wg badań ITS (odpowiednio WKT i WKTM)

*Fig. 4. Economic situation indicators according to CSO survey: transport and storage (Tr.S), land transport (Tr.L) and national and international freight transport according to ITS studies (WKT and WKTM respectively)*

### Czynniki ograniczające rozwój przedsiębiorstw transportowych

Pytanie o rodzaj barier ograniczających rozwój przedsiębiorstwa jest jedną z ważniejszych części ankiety. Średnią częstość wskazywania poszczególnych rodzajów barier w czterech kwartałach 2016 roku pokazano na rysunku 5.



Rys. 5. Słupki wykresu odpowiadają kolejnym rodzajom barier: kolor czarny - niedostateczna liczba zgłoszeń zapotrzebowania na przewozy; szary - 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**.

*Fig. 5. Bars on the diagram correspond to the following types of barriers: black - insufficient number of requests for transport; gray - lack of employees engaged in the carriage of cargo; high business running costs; difficulties in obtaining loans; maladjustment of the structure and specialization of the rolling stock; inadequate technical readiness of the rolling stock; insufficient technical infrastructure of the company; other restrictions.*

Brak jakichkolwiek barier był rzadko wskazywany przez przedsiębiorstwa – w 2016 r. blisko 5% respondentów. Wysokie koszty prowadzenia działalności miały średnią wskazań około 65%, były więc najczęściej wskazywanym rodzajem bariery. Niedostateczny popyt na usługi był wskazywany średnio przez 45% badanych. W rankingu najczęściej wskazywanych, bariera ta zajęła drugie miejsce. Bariera braku pracowników (przede wszystkim kierowców) była wskazywana średnio w około 43% odpowiedzi. Trudności w pozyskiwaniu kredytów, to niezbyt często wskazywany rodzaj bariery. Średnia częstość wskazań wynosi około 11%.

## **Podsumowanie**

Wyniki uzyskiwane w prowadzonych od niemal dwudziestu lat badaniach, dostarczają informacji o sytuacji krajowych firm przewozowych, a także umożliwiają prognozowanie przyszłych wahań koniunktury w transporcie. Respondenci zwracają uwagę na czynniki wpływające na kondycję i funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego, ale – co bardzo istotne – także formułują swoje oczekiwania odnośnie spodziewanych zmian na rynku transportowym.

Wnioski z badań są możliwe do uzyskania znacznie wcześniej niż dane statystyczne bazujące na danych liczbowych, dzięki czemu mogą być wykorzystywane przez praktyków branży transportowej, zwłaszcza, że nie brakuje przesłanek, iż punkty zwrotne wahań cyklicznych wskaźników koniunktury wyprzedzają często swoje odpowiedniki w-szacowane - z opóźnieniem - dla wielkości przewozów i pracy przewozowej. Wspomniane wyprzedzenia można także zauważyć w stosunku do innych wielkości oficjalnej statystyki. Mogą także służyć organom decyzyjnym do podejmowania prób zapobiegania negatywnym zjawiskom na rynku transportowym, oraz być jednym z narzędzi wspomagających politykę transportową (nie tylko tę krótkookresową).

## **LITERATURA:**

- [1] Adamowicz E., Dudek S., Pachucki D., Walczyk K., *Wahania cykliczne w Polsce i strefie euro*. Szkoła Główna Handlowa, 2012.
- [2] European Commission, Directorate-General for Economic and Financial Affairs, The Joined Harmonised EU Programme of Business and Consumer Affairs, User Guide, Unit A3-002, March 2016.
- [3] Dorosiewicz S., *Koniunktura w transporcie. Metodyka badań, wyniki, modele*. ITS, Warszawa 2013.
- [4] Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I, *Biuletyny pt.: Koniunktura w transporcie*. ITS, kolejne kwartały okresu 1997-2016.
- [5] *Transport. Wyniki działalności*. GUS, Warszawa, 1995-2015.
- [6] *Roczniki Statystyczne*. GUS, Warszawa, 1995-2015.