

## BADANIA KONIUNKTURY W CIĘŻAROWYM TRANSPORCIE SAMOCHODOWYM W POLSCE

*W artykule przedstawiono wyniki badań koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym w Polsce. Badania te, prowadzone od 1997 r. w Instytucie Transportu Samochodowego, bazują na danych pozyskiwanych z ankiet rozsyłanych w odstępach kwartalnych do przedsiębiorstw realizujących krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków. Wyniki dostarczają informacji o bieżącej sytuacji firm transportowych, jak i spodziewanych jej zmianach w kolejnych kwartałach.*

### WSTĘP

Koniunktura w transporcie, rozumiana najczęściej jako całościowy kształt okoliczności i czynników warunkujących kondycję przedsiębiorstw przewozowych, stanowi jednocześnie odzwierciedlenie poziomu aktywności tychże firm oraz charakteru zmian tej aktywności.

Do czynników determinujących koniunkturę w transporcie zaliczamy m.in. popyt i podaż w obszarze działalności przewozowej, poziom kosztów i cen związanych z funkcjonowaniem przedsiębiorstw transportowych, czy sytuację na rynku pracy. Znaczną jest także rola uwarunkowań politycznych dotyczących branży transportowej, na które składają się: krajowy system obowiązujących przepisów prawnych, przepisy unijne oraz ograniczenia wynikające z umów międzynarodowych.

Jedną z metod pozwalających na zebranie i uogólnienie wiedzy o sytuacji na rynku przewozowym oraz danych o kondycji przedsiębiorstw transportowych jest, stosowana w badaniach prowadzonych w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS), metoda testu koniunktury.

### 1. METODYKA BADAŃ

Dane na temat poziomu koniunktury pochodzą z wypełnianych anonimowo kwestionariuszy. Ankieta dostarcza wiedzy pozwalającej pogrupować badane przedsiębiorstwa pod względem przynależności terytorialnej (według województw), formy własności, rodzajów dodatkowej działalności, głównych kierunków realizowania przewozów i przede wszystkim według wielkości - pod względem liczby zatrudnianych pracowników oraz posiadanych środków transportu. Ankieta nie wymaga ujawniania danych liczbowych, polegając wyłącznie na informacjach odzwierciedlających odczucia respondentów odnośnie poszczególnych aspektów funkcjonowania firmy.

Odpowiedzi na pytania ograniczają się do możliwości wskazania na poprawę, brak zmian, lub pogorszenie jakie nastąpiło w badanym kwartale w stosunku do poprzedniego oraz określenia przewidywanej poprawy, braku zmian, lub pogorszenia w okresie następnym w stosunku do okresu bieżącego. Z uwagi na brak konieczności precyzyjnego uzupełniania kwestionariusza wartościami pochodzącymi z systemu księgowego, nie jest to czynność czasochłonna, a dzięki temu wypełniona ankieta może trafić do podmiotu prowadzącego badania bezpośrednio po zakończeniu okresu obje-

tego badaniem, a nie dopiero po zakończeniu księgowania i przygotowaniu zestawień przez dział finansowy firmy.

Informacje gromadzone w trakcie prowadzonych badań stanowią podstawę do wyznaczenia podstawowych wielkości obrazujących uzyskane wyniki badania koniunktury w transporcie: sald odpowiedzi na poszczególne pytania zawarte w ankiecie oraz wyznaczanych na ich podstawie wskaźników koniunktury.

Wartości wspomnianych wskaźników koniunktury uzyskuje się z wyprzedzeniem w stosunku do danych statystycznych i pomimo, że bazują jedynie na tendencjach zmian opisanych przez respondentów, dość trafnie oddają zarówno bieżącą sytuację na rynku przewozowym, jak i przewidywania odnośnie następnego okresu badawczego. Podstawowymi ilościowymi kategoriami charakteryzującymi odpowiedzi respondentów są salda. Saldo odpowiedzi, to różnica w ujęciu procentowym, pomiędzy liczbą udzielonych przez respondentów odpowiedzi potwierdzających poprawę sytuacji, a liczbą odpowiedzi wskazujących na pogorszenie warunków, w obszarze, którego dotyczy pytanie. Saldo przybiera wartości z zakresu [-100,100]. Jeśli przeważają odpowiedzi optymistycznie opisujące sytuację, saldo jest dodatnie. Kiedy większość stanowią odpowiedzi negatywnie opisujące istniejący stan, saldo jest ujemne. Im większa bezwzględna wartość salda (czy to ujemna, czy dodatnia), tym większa przewaga danego rodzaju odpowiedzi.

Dla obliczenia sald odpowiedzi na poszczególne pytania ankiety stosowane są wagi, zróżnicowane w zależności od liczby zatrudnionych osób i wykorzystywanych środków transportu.

### 2. PRZEGLĄD WYNIKÓW

Przedstawienie, w formie graficznej, wyników badań, w tym wartości sald odpowiedzi na poszczególne pytania zawarte w ankiecie badania koniunktury w transporcie oraz wartości wskaźników, ułatwia ocenę i analizę odnotowanych zjawisk. Sytuacja krajowych firm przewozowych w minionym roku (2015) oraz od rozpoczęcia badań koniunktury w 1997 r. została przedstawiona poniżej.

## 2.1. Salda odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie badawczej

### Ogólna sytuacja i sytuacja finansowa przedsiębiorstwa prowadzącego działalność transportową

Poziom pesymizmu w odpowiedziach respondentów na pytania o ogólną sytuację przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową oraz o sytuację finansową jest znaczny.

Salda odpowiedzi na pytanie o ogólną sytuację przedsiębiorstwa transportowego były na ogół ujemne, co oznacza, że w większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie sytuacji. W czterech kolejnych kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące ogólnej sytuacji przedsiębiorstwa była równa -25,8, średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -23,1. Wyniki za lata 1997-2015 – wahania wartości sald odpowiedzi pokazano na rysunku 1.

Wartości salda odpowiedzi na pytanie o sytuację finansową przedsiębiorstwa transportowego kształtują się podobnie jak w przypadku poprzedniego pytania – w większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie swojej sytuacji, przez co przeważały ujemne salda odpowiedzi. W czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi była równa -28,9. Średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -30,2.

Salda odpowiedzi na pytania: o ogólną sytuację badanych przedsiębiorstw oraz o sytuację finansową, będące odzwierciedleniem odpowiedzi udzielanych co kwartał w ankietach badawczych, wskazują na przewagę pesymistycznych ocen zmian

Trudności w funkcjonowaniu krajowych firm transportowych przekładają się na brak optymizmu w udzielanych odpowiedziach. W całym badanym okresie, w odnotowanych wynikach przeważają salda ujemne, które świadczą o przewadze, i to często znacznej, odpowiedzi niekorzystnie opisujących istniejący stan rzeczy.

W ocenie sald odpowiedzi, poza analizą ich wartości w poszczególnych kwartałach, należy zwrócić uwagę przede wszystkim na ogólne tendencje, w tym charakter odnotowanych zmian.

W całym okresie badań respondenci nieco korzystniej postrzegali ogólną sytuację swoich przedsiębiorstw, niż sytuację finansową. Szczególnie zwraca uwagę okres po akcesji 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. zarówno ogólna sytuacja badanych przedsiębiorstw transportowych, jak i ich sytuacja finansowa, kształtowały się na niezbyt korzystnym, ale jednak stabilnym poziomie. Wyraźnie można było obserwować charakterystyczną w badaniach koniunktury sezonowość, tzn. mniejsza wartość salda w pierwszych i ostatnich kwartałach roku oraz wyraźny optymizm w drugich i trzecich kwartałach. W wynikach za 2015 r., wartości badanych sald odpowiedzi w poszczególnych kwartałach zmieniały się korzystnie w stosunku do poprzednich okresów, jednak nie odnotowano charakterystycznego dla ostatniego kwartału w roku – spadku.

### 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 czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące przewozów ładunków w transporcie krajowym była równa -24,6, średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -18,8. Wyniki za lata 1997-2015 – wahania wartości sald odpowiedzi pokazano na rysunku 2.

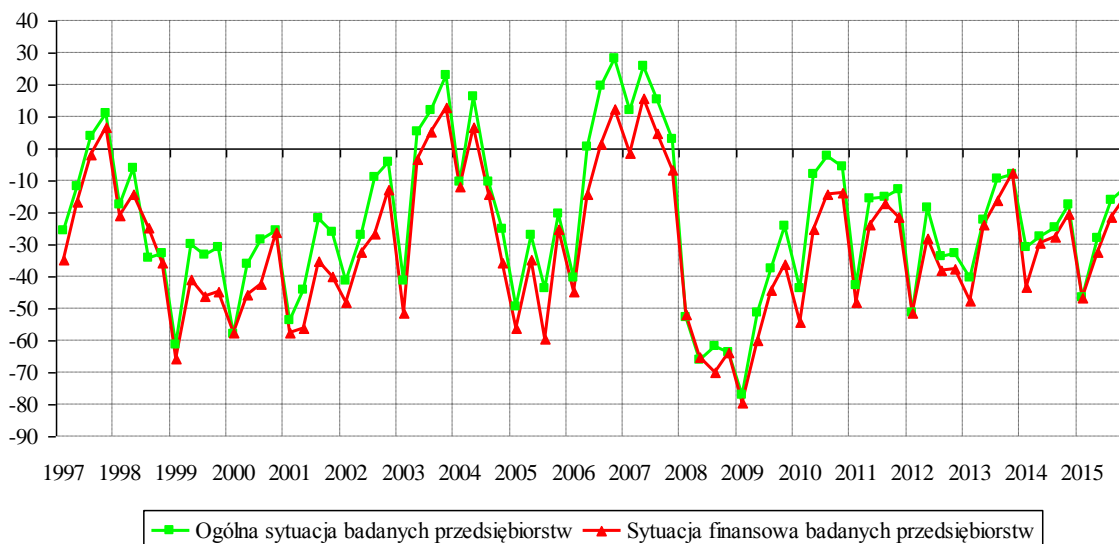
Obecne niezbyt duże tempo wzrostu gospodarczego nie przekłada się w znaczący sposób na odczuwany przez badanych wzrost realizowanych zadań przewozowych. Ciągłe daje o sobie znać niepewność (widoczna przede wszystkim wśród mniejszych firm) będąca pokłosiem kryzysu gospodarczego z lat 2007-2008.

Wartości salda odpowiedzi na pytanie o przewozy ładunków w transporcie międzynarodowym kształtują się podobnie jak w przypadku pytania o przewozy ładunków w transporcie krajowym – w większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie swojej sytuacji, przez co salda odpowiedzi w większości kwartałów były ujemne. W czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi była równa -30,9. Średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -10,4.

Warto podkreślić, że biorąc pod uwagę cały okres badań, respondenci średnio, znacznie korzystniej wypowiadali się o sytuacji przewozowej w transporcie międzynarodowym, niż krajowym.

### Działalność inwestycyjna, w tym zakup taboru

W ostatnich latach respondenci stwierdzali zwykle poprawę sytuacji w zakresie działalności inwestycyjnej, a więc salda odpowiedzi w większości kwartałów były dodatnie (rys. 3). Znajduje to swoje odzwierciedlenie w "twardych" danych odnoszących się do struktury



Rys. 1. Salda odpowiedzi na pytania: o sytuację ogólną oraz o sytuację finansową badanych przedsiębiorstw transportowych

ry taboru ciężarowego.

W czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące działalności inwestycyjnej była równa 0,7. Średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi natomiast 6,2.

Zwraca uwagę znaczący odsetek odpowiedzi (od dłuższego czasu przekracza on 40%), w których stwierdzono brak działalności inwestycyjnej. Dominują one wśród małych przedsiębiorstw transportowych. Ich wyniki, mierzone saldem odpowiedzi na niniejsze pytanie są relatywnie najgorsze. Co zrozumiałe, stosunkowo najlepiej radziły sobie większe przedsiębiorstwa transportowe.

W kwestii zakupów ciężarowego taboru samochodowego, w czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi była równa 3,8. Średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -11,4.

W całym okresie badań, respondenci średnio, znacznie korzystniej wypowiadali się o inwestowaniu w zakup ciężarowego taboru samochodowego, niż o działalności inwestycyjnej ogółem.

### Zatrudnienie

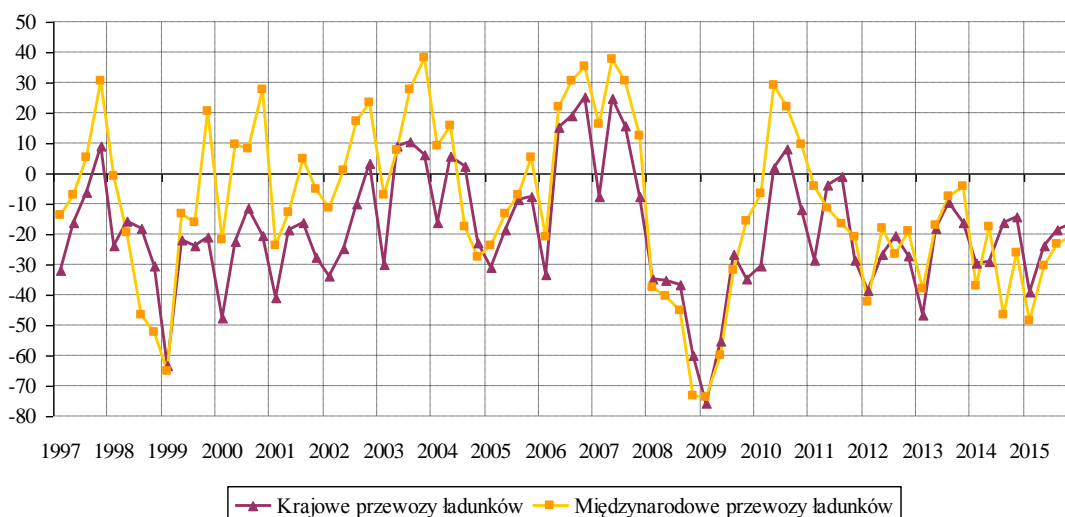
Transport samochodowy, w przeciwieństwie do wielu innych sektorów gospodarczych, nie odczuwał i nie odczuwa nadmiernego bezrobocia. Mimo tego, w większości okresów respondenci stwier-

dziali raczej pogorszenie, a więc salda odpowiedzi w większości kwartałów były ujemne (rys. 4).

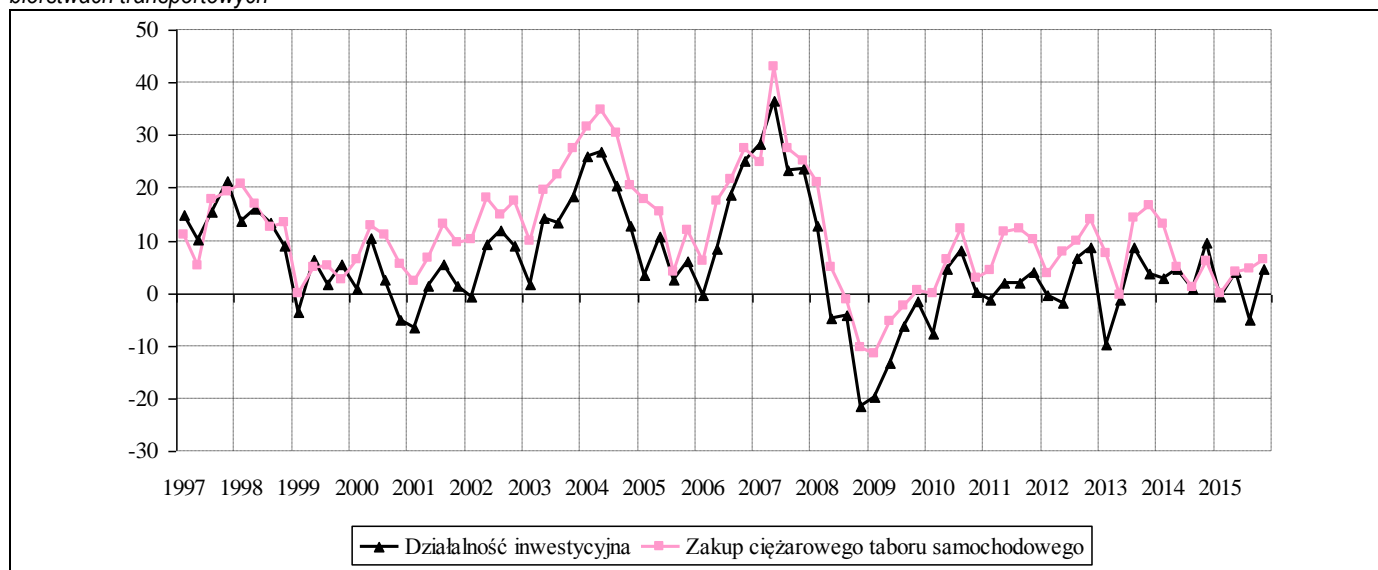
Otwarcie rynków wewnętrznych spowodowało duży początkowo odpływ pracowników. Badane przedsiębiorstwa często skarżyły się – zwłaszcza kilka lat temu – na brak kierowców. Zjawisko to nie było szerzej badane, a jedynie na podstawie prowadzonych incydentalnych rozmów z wybranymi podmiotami gospodarczymi można ostrożnie stwierdzić, że przyczyną tej sytuacji był duży odpływ kierowców do zagranicznych przedsiębiorstw transportowych. Decydowały o tym, rzecz jasna, względy ekonomiczne. W czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące zatrudnienia w przedsiębiorstwach przewozowych była równa -17,8, średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -7,8.

### Poziom cen za usługi transportowe w przewozach ładunków

Salda odpowiedzi na pytanie o poziom cen za usługi transportowe w ostatnich latach były ujemne, a przy tym ulegały systematycznemu zmniejszeniu. W dodatku respondenci stwierdzają często, że ceny usług transportowych nie pokrywają kosztów produkcji transportowej. Możliwości przetrwania na rynku są odmienne dla



**Rys. 2.** Salda odpowiedzi na pytania: o wielkość przewozów krajowych oraz wielkość przewozów międzynarodowych w badanych przedsiębiorstwach transportowych



**Rys. 3.** Salda odpowiedzi na pytania: o działalność inwestycyjną oraz o zakup ciężarowego taboru samochodowego w badanych przedsiębiorstwach transportowych

małych i większych przedsiębiorstw i z oczywistych przyczyn ma to większe znaczenie w okresach mniejszej koniunktury. Obniżenie poziomu cen wespół z zatorami płatniczymi jest szczególnie groźne w przypadku przedsiębiorstw małych, bowiem staje się to jednym z powodów podjęcia decyzji o zawieszeniu działalności przewozowej. Gdyby nie fakt, że wiele regionów kraju wykazuje duży poziom bezrobocia, wielu małych przewoźników poniechałoby w ogóle prowadzenia działalności przewozowej.

W czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące poziomu cen w przedsiębiorstwach przewozowych była równa -49,2, średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -4,5.

### Konkurencja dla przedsiębiorstwa w krajowych i międzynarodowych przewozach ładunków

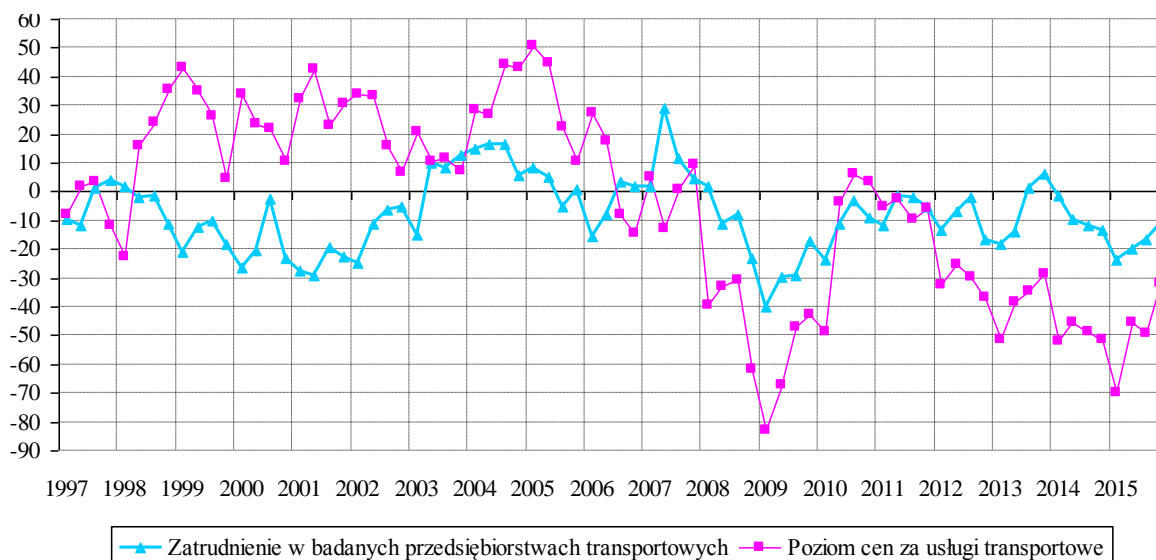
Z punktu widzenia odbiorców usług transportowych fakt istnienia samego zjawiska konkurencji powinien cieszyć, bowiem sprzyja ono polepszeniu jakości pracy przewoźników, co wyraża się przede wszystkim w zmniejszeniu ubytków transportowych. Wydaje się jednak, że respondenci podnosząc często sprawę wzrostu 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, nieubezpieczanie przewożonego towaru itp. Wyspecjalizowani przewoźnicy upatrują poprawy w tym względzie poprzez wyposażenie inspekcji drogowej w nowe uprawnienia, które mogłyby choć częściowo ograniczyć wymienione zjawiska.

W czterech kwartałach 2015 r. średnia wartość salda odpowiedzi na pytanie dotyczące konkurencji w przewozach ładunków była równa: w krajowych -36,4, w międzynarodowych -42,1. Średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi w przewozach krajowych -39,3, a w przewozach międzynarodowych -37,1.

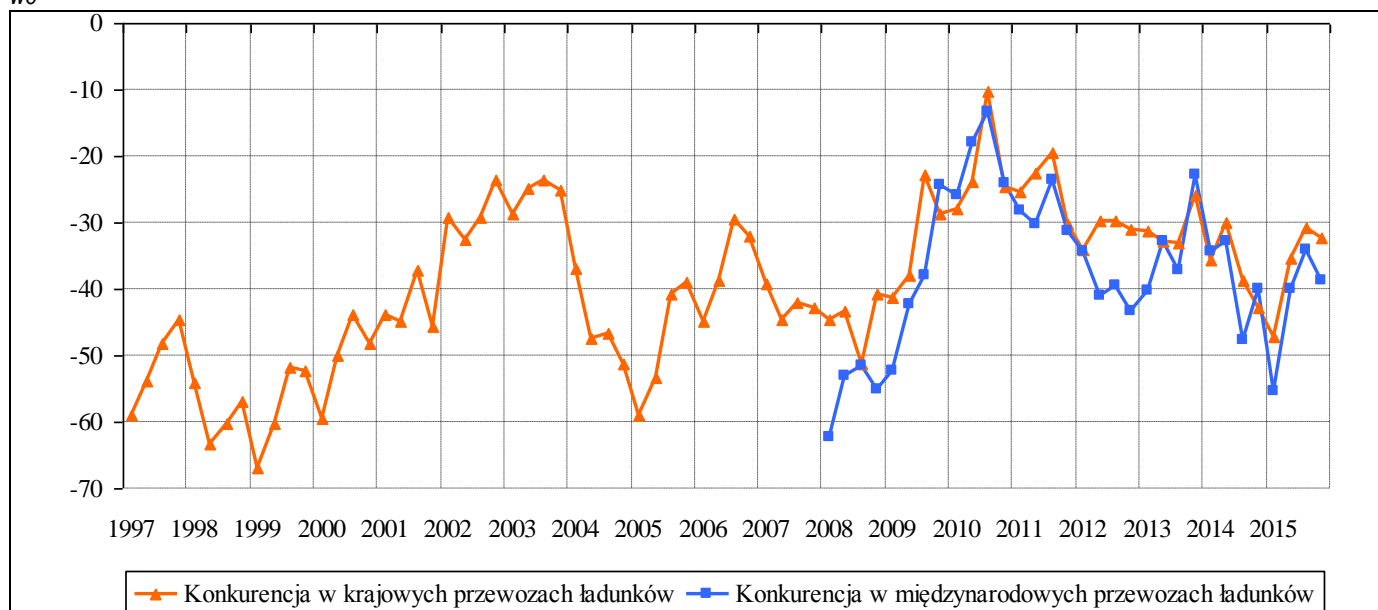
### 2.2. Wskaźniki koniunktury

Wskaźnik koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym, wyrażający istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, tj. przewozów, odzwierciedla sytuację krajowych firm transportowych.

W IV kwartale 2015 r. wartość wskaźnika koniunktury w trans-



Rys. 4. Salda odpowiedzi na pytania: o zatrudnienie w badanych przedsiębiorstwach transportowych oraz o poziom cen za usługi transportowe



Rys. 5. Salda odpowiedzi na pytania: o konkurencję w krajowych i międzynarodowych przewozach ładunków



porcie samochodowym wyniosła (-21,0), co oznacza poprawę o 3 pkt procentowe w stosunku do III kwartału 2015 r., kiedy wynosił (-24,0).

Wskaźnik kondycji ekonomicznej, obliczany na podstawie odpowiedzi respondentów na temat ogólnej i finansowej sytuacji panującej w przedsiębiorstwach wyniósł w IV kwartale 2015 r. (-16,5). Jego wartość uległa niewielkiej poprawie, w stosunku do wyniku z III kwartału 2015 r. kiedy wynosił (-17,7).

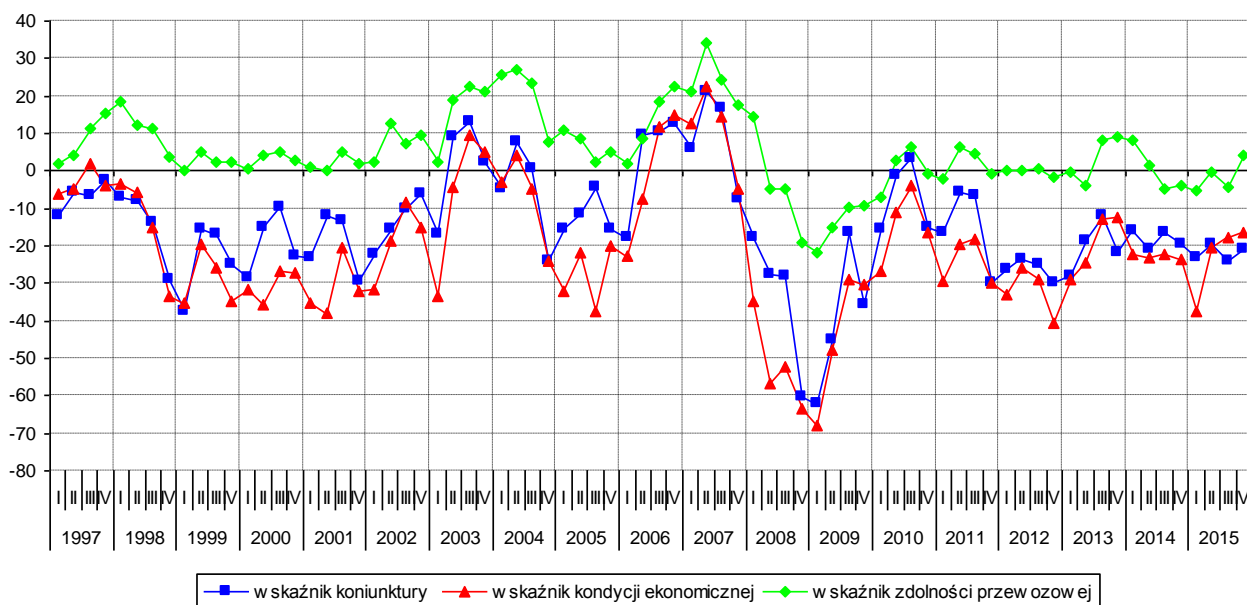
Wskaźnik zdolności przewozowej, odzwierciedlający zmiany w liczbie samochodów ciężarowych zatrudnionych w przewozach ładunków oraz zmiany wielkości zakupów samochodów ciężarowych, wyniósł w IV kwartale 2015 r. (+4,4). Jego wartość zwiększyła się o 8,8 pkt procentowych w porównaniu z III kwartałem 2015 r., kiedy wynosił (-4,4). Taki wynik oznacza zwiększenie liczby firm, które odnotowały poprawę w zakresie wykorzystywania pojazdów do przewozu ładunków oraz zwiększenie zakupów samochodów ciężarowych.

Wartości podstawowych wskaźników koniunktury przedstawiono na rysunku 6.

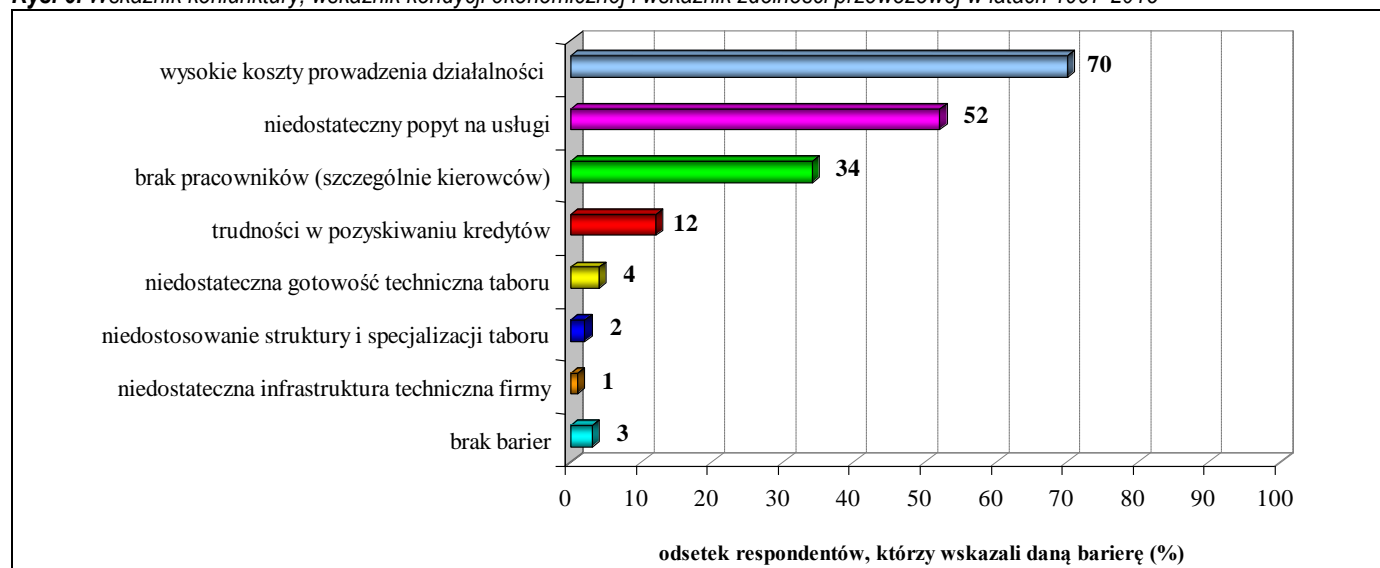
## 2.3. Czynniki ograniczające rozwój przedsiębiorstw transportowych

Pytanie o rodzaj barier ograniczających rozwój przedsiębiorstwa jest jedną z ważniejszych części ankiety. Średnią częstość wskazywania poszczególnych rodzajów barier w czterech kwartałach 2015 roku pokazano na rysunku 7.

Brak jakichkolwiek barier był rzadko wskazywany przez przedsiębiorstwa – w 2015 r. średnio 3% respondentów. Wysokie koszty prowadzenia działalności miały średnią wskazań około 70%, były więc najczęściej wskazywanym rodzajem bariery. Niedostateczny popyt na usługi był wskazywany średnio przez 52% badanych. W rankingu najczęściej wskazywanych, bariera ta zajmuje drugie miejsce w ubiegłym roku. Bariera braku pracowników (przede wszystkim kierowców) była wskazywana średnio przez 34% ankietowanych. Trudności w pozyskiwaniu kredytów, to niezbyt często wskazywany rodzaj bariery. Średnia częstość wskazań wynosi około 12%.



Rys. 6. Wskaźnik koniunktury, wskaźnik kondycji ekonomicznej i wskaźnik zdolności przewozowej w latach 1997-2015



Rys. 7. Średnia częstotliwość wskazań poszczególnych rodzajów barier rozwojowych przedsiębiorstw transportowych w 2015 r.

## 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 także – co bardzo istotne – 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.

## BIBLIOGRAFIA

1. Dorosiewicz S., Koniunktura w transporcie. Metodyka badań, wyniki, modele. ITS, Warszawa 2013.
2. Dorosiewicz S., Dorosiewicz T., Balke I, Biuletyny pt.: Koniunktura w transporcie. ITS, kolejne kwartały okresu 1997-2015.
3. Transport. Wyniki działalności. GUS, Warszawa, 1995-2015.
4. *Roczniki Statystyczne*. GUS, Warszawa, 1995-2015.
5. Zarnovitz V., Business Cycles. In: Composite Indicators of Business Activity for Macroeconomic Analysis. Prace i Materiały IRG SGH, 2004.
6. Zarnovitz V., Braun P., Twenty-two years of the NBER-ASA quarterly economic outlook surveys: aspects and comparisons of forecasting performance. Cambridge, 1992.

### Business activity in road freight transport in Poland

*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.*

Autorzy:

Prof. dr hab. **Sławomir Dorosiewicz** - Instytut Transportu Samochodowego

mgr **Iwona Balke** - Instytut Transportu Samochodowego