

# Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym w Polsce

## Wstęp

Aktywność gospodarki, mierzona wielkością produktu brutto lub innymi cechami charakterystycznymi — na przykład wielkością konsumpcji, inwestycji, zatrudnienia, produkcji itp. — nieustannie się zmienia. Jednym z rodzajów zmian, które można zaobserwować, są cykle koniunkturalne (wahania okresowe). Zarówno w krajach wysoko rozwiniętych, jak i pozostałych zjawiska te były już wielokrotnie przedmiotem analiz<sup>1</sup>.

Także gospodarka Polski doczekała się już pewnej liczby poszerzonych analiz. Stosowne dane i ich opracowania są publikowane na bieżąco np. w seryjnych wydawnictwach Głównego Urzędu Statystycznego, Instytutu Rozwoju Gospodarczego Szkoły Głównej Handlowej, czy Uniwersytetu Ekonomicznego w Poznaniu.

Prace te<sup>2</sup> nie tylko zidentyfikowały własności cykli najważniejszych charakterystyk makroekonomicznych polskiej gospodarki, ale także stopień ich synchronizacji z cyklem koniunkturalnym w krajach UE, przede wszystkim w strefie euro. W artykule M. Gradzewicza i współpracowników<sup>3</sup> przeanalizowano własności wahań podstawowych wielkości charakteryzujących stan polskiej gospodarki: produktu krajowego brutto, wartości dodanej, spożycia indywidualnego i zbiorowego, eksportu, importu, wielko-

ści zatrudnienia oraz przeciętnego wynagrodzenia. Wszystkie te prace nie wyróżniały sektora transportowego, który stale wydaje się pozostawać nieco w cieniu głównego nurtu badań koniunktury. Wydaje się, że warto poruszyć niektóre kwestie także w przypadku tej dziedziny gospodarki.

Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym stanowią jedną z metod pozyskiwania informacji o kondycji firm przewozowych. Celem tych badań, prowadzonych już 15 lat w Instytucie Transportu Samochodowego (ITS), jest monitorowanie sytuacji w sektorze przewozów towarowych oraz systematyczne formułowanie krótko- i średniookresowych prognoz sytuacji w tym zakresie.

Pod pojęciem „koniunktury” rozumie się najczęściej oddziaływanie różnego rodzaju czynników, kształtujących stan gospodarki kraju lub wybranego jej sektora. Charakter tego oddziaływania przesądza o tym, czy w danym okresie sytuacja gospodarcza jest korzystna, czy nie. Aktualny i spodziewany stan koniunktury warunkuje decyzje poszczególnych podmiotów gospodarczych oraz organów centralnych, przez co wywiera wpływ na funkcjonowanie gospodarki kraju. Rejestrowanie zmian poszczególnych czynników, ich przetwarzanie i ocena pozwalają na określanie przebiegu i wskazanie przyczyn wahań koniunkturalnych. Z drugiej strony charakter i ewentualne wahania koniunktury, poprzez działania podejmowane przez uczestników rynku, uzależnione są od stanu gospodarki lub poszczególnych jej sektorów.

Koniunktura znajduje odzwierciedlenie w zachowaniach właścicieli firm transportowych. W zależności od tego, czy kształtuje się ona w sposób korzystny, czy też niekorzystny, przedsiębiorcy podejmują decyzje inwestycyjne, dokonują zakupu nowych lub sprzedaży wyeksploatowanych pojazdów, planują wymianę taboru na nowszy. Korzystna sytuacja na rynku skłania do podejmowania ryzyka biznesowego przekładającego się na rozwój przedsiębiorstwa. Z kolei niekorzystna skutkuje stagnacją, która ten rozwój hamuje.

<sup>1</sup> J.H. Stock, M.H. Watson, *Business Cycle Fluctuations in US Macroeconomic Time Series*, (in:) J. B. Taylor, M. Woodford (eds), *Handbook of Macroeconomics*, Elsevier, Amsterdam, 1999; E. Adamowicz, S. Dudek, D. Pachucki, K. Walczyk, *Wahania cykliczne w Polsce i strefie euro*, Szkoła Główna Handlowa, Warszawa 2010.

<sup>2</sup> P. Skrzypczyński, *Raport na temat pełnego uczestnictwa Rzeczypospolitej Polskiej w trzecim etapie Unii Gospodarczej i Walutowej*, Narodowy Bank Polski, Warszawa 2008; Tenże, *Metody spektralne w analizie cyklu koniunkturalnego gospodarki polskiej*, Narodowy Bank Polski, *Materiały i Studia*, 2010, zeszyt nr 252; E. Adamowicz, S. Dudek, D. Pachucki, K. Walczyk, *Synchronizacja cyklu koniunkturalnego polskiej gospodarki z krajami strefy euro w kontekście struktury tych gospodarek. Raport na temat pełnego uczestnictwa Rzeczypospolitej Polskiej w trzecim etapie Unii Gospodarczej i Walutowej*, Narodowy Bank Polski, Warszawa 2008.

<sup>3</sup> M. Gradzewicz, J. Growiec, J. Hagemeyer, P. Popowski, *Cykl koniunkturalny w Polsce — wnioski z analizy spektralnej*, Bank i Kredyt 2010, vol. 41 (5), s. 41–76.

## Metoda badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym

Dane niezbędne do przeprowadzenia badania koniunktury w transporcie pozyskiwane są z ankiet rozsyłanych na początku każdego kwartału do, zlokalizowanych na obszarze Polski, przedsiębiorstw prowadzących krajowe i międzynarodowe przewozy ładunków. Pytania zawarte w ankiecie dotyczą podstawowych aspektów działalności prowadzonej przez przedsiębiorstwa transportowe. Są to między innymi pytania o zmiany wielkości krajowych i międzynarodowych przewozów ładunków, liczbę zaangażowanych w nie pojazdów, ogólną i finansową sytuację przedsiębiorstwa, działalność inwestycyjną, 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, czy rodzajów wykonywanej działalności dodatkowej (działalność spedycyjna, magazynowanie, prace ładunkowe itp.).

Cechą prowadzonych badań koniunktury jest jakościowy charakter pozyskiwanych informacji. Ankiety dostarczają wiedzy wyłącznie o kierunku zmian, jakie zaszły zdaniem respondentów w bieżącym kwartale w stosunku do poprzedniego oraz kierunku przewidywanych zmian w następnym kwartale. Podstawę wnioskowania stanowią subiektywnie postrzegane odczucia osób uczestniczących w badaniu. Zbiorcze wyniki uzyskiwane są poprzez obliczenie biorące pod uwagę wielkość przedsiębiorstw i procentowy udział odpowiedzi na poszczególne pytania ankiety. System wag uwzględnia niejednorodność zbiorowości analizowanych podmiotów. W oczywisty sposób 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. Wyniki kolejnych edycji badań koniunktury w polskim ciężarowym transporcie samochodowym są publikowane w wydawanym przez ITS raz na kwartał biuletynie „Koniunktura w transporcie”.

## Mierniki badania koniunktury w transporcie samochodowym

Najbardziej popularną formą prezentowania wyników testu koniunktury są odpowiednio dobrane

wskaźniki. Mogą one przyjmować zarówno wartości dodatnie, co świadczy o istnieniu korzystnej koniunktury, jak i ujemne, co wskazuje na tendencje negatywne.

Wskaźniki są unormowane, dokładniej rzecz ujmując, przyjmują wartości z zakresu  $[-100, 100]$ . W przypadku, gdyby wszystkie ankietowane przedsiębiorstwa wskazały na pogorszenie w badanym okresie i przewidywały podobną tendencję w nadchodzącym kwartale, wskaźnik osiągnąłby najmniejszą możliwą do uzyskania wartość, tj.  $-100$ . Największa możliwa wartość wskaźnika odpowiada natomiast sytuacji, kiedy wszyscy respondenci stwierdziliby polepszenie sytuacji. Zazwyczaj jednak wskaźniki nie przyjmują wartości skrajnych, lecz jedynie pośrednie. 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.

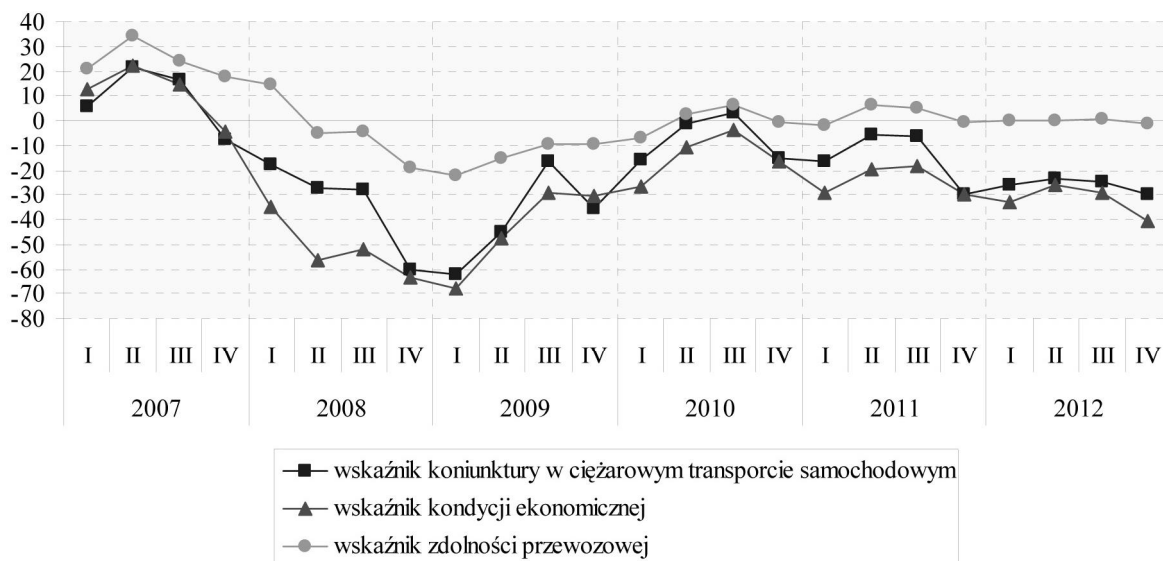
Podstawowym miernikiem koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym jest „wskaźnik koniunktury” (w transporcie krajowym i międzynarodowym), wyrażający istniejące i przewidywane tendencje w zakresie podstawowej działalności przedsiębiorstw transportowych, tj. wielkości przewozów ładunków. Innymi charakterystykami są: „wskaźnik kondycji ekonomicznej”, odzwierciedlający zmiany ogólnej, w tym finansowej, sytuacji ankietowanych przedsiębiorstw, oraz „wskaźnik zdolności przewozowej”, wyznaczany na podstawie deklarowanych zmian liczby pojazdów ciężarowych zatrudnionych w przewozach ładunków oraz zmian w poziomie zakupów tychże pojazdów (rys. 1).

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. Szczególną uwagę zwraca okres od połowy 2007 do końca 2008 r., w którym odnotowano gwałtowny spadek wartości wskaźników koniunktury, kondycji ekonomicznej i zdolności przewozowej, co stanowiło 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. Oznaczało to, że poprzez systematyczną analizę wyników badań ITS firmy mogły przewidzieć kryzys, co umożliwiło wcześniejsze opracowanie środków zaradczych i zminimalizowanie skutków niekorzystnej sytuacji.

Spadek wartości wskaźnika koniunktury w latach 2007–2008 związany był z ogólnym wyhamowaniem wzrostu gospodarczego. Silnie odczuwalny był brak

Rysunek 1

Wskaźnik koniunktury, wskaźnik kondycji ekonomicznej i wskaźnik zdolności przewozowej w latach 2007–2012



Źródło: opracowanie własne.

popytu na usługi przewozowe, a także niekorzystne, z punktu widzenia właścicieli firm zajmujących się transportem międzynarodowym, relacje kursowe 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 przewidywały pogorszenie sytuacji przewozowej. Przewidywania okazały się, niestety, trafne — rok 2011 i następny charakteryzowały się mniej korzystną koniunkturą w porównaniu z latami poprzednimi.

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 perspektyw/ optymizmu. Wiele firm transportowych balansowało na granicy opłacalności, a niektóre z nich trudna sytuacja skłoniła do zakończenia działalności.

W czterech kolejnych kwartałach minionego 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 poszczegól-

nych kwartałach 2012 r., wskazują na pogorszenie sytuacji w transporcie w porównaniu z rokiem 2011. W analogicznych okresach roku poprzedniego wartość wskaźnika była wyższa. Niestety, prognoza na najbliższe 6 kwartałów także nie jest optymistyczna.

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

Zmiany wartości wskaźnika koniunktury w 2012 roku były niewielkie, przez co w mniejszym stopniu niż w latach poprzednich dało się zaobserwować takie zjawisko. Ogólny trend pozostał jednak zachowany. Koniunktura kształtowała się mniej korzystnie w pierwszym i czwartym kwartale, natomiast bardziej optymistyczne wyniki odnotowano w drugim i trzecim kwartale minionego roku.

Oprócz wskaźnika koniunktury w transporcie ważnymi miernikami badania warunków funkcjonowania przedsiębiorstw przewozowych są wskaźniki kondycji ekonomicznej i zdolności przewozowej przedsiębiorstw transportowych. Pierwszy z nich jest obliczany na podstawie odpowiedzi na temat ogólnej i finansowej sytuacji panującej w ich przedsiębiorstwach. W 2012 roku wartość tego wskaźnika 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.

Wskaźnik zdolności przewozowej, który odzwierciedla zmiany w liczbie samochodów ciężarowych zatrudnionych w przewozach ładunków oraz wielkość zakupów samochodów ciężarowych, 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.

Podsumowując miniony rok, należy zauważyć, że odpowiedzi respondentów na większość pytań zawartych w ankiecie nie napawały optymizmem. Prognozy na następne kwartały wskazują na utrzymywanie się tendencji pesymistycznych w oczekiwaniach odnoszących się do sytuacji badanych przedsiębiorstw.

W kolejnych kwartałach 2012 roku udział firm, które przewidywały zmniejszanie się wielkości przewozów w transporcie międzynarodowym, był znaczny i utrzymywał się na poziomie średnio ok. 32%. Dość powszechne było także przekonanie, że sytuacja przewozowa nie ulegnie zmianie (średnio ok. 30% respondentów). Najmniejszy udział (średnio ok. 10%) odnosił się do optymistycznych opinii firm, które zakładały, że wielkość przewozów ulegnie zwiększeniu (rys. 2).

zmiany poziomu zakupów ciężarowego taboru samochodowego. W 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.

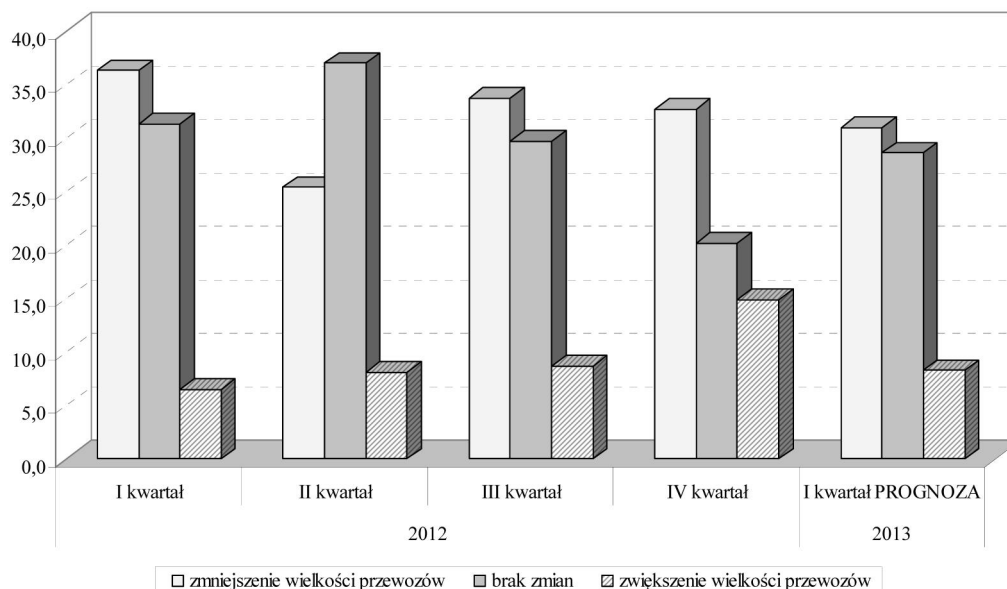
W kwestii zakupów ciężarowego taboru samochodowego w 2012 r. średnio 52% respondentów nie dokonywało ich w ogóle, 29% potwierdzało utrzymanie ich wielkości na poziomie z poprzedniego kwartału, 12% stwierdzało poprawę, a 7% firm odnotowało zmniejszenie poziomu zakupów taborowych.

## Charakterystyka badanej zbiorowości przedsiębiorstw transportowych

Ankieta dotycząca badania koniunktury w transporcie jest rozsyłana każdorazowo do tej samej grupy przedsiębiorstw transportu samochodowego zróżnicowanych m.in. pod względem liczby posiadanego taboru ciężarowego, liczby zatrudnianych pracowników, położenia geograficznego siedziby firmy itp. Ich udziały wśród odesłanych odpowiedzi zmieniają się w poszczególnych kwartałach (w ostatnich latach nie były to jednak zmiany znaczące).

Rysunek 2

Sytuacja przewozowa w transporcie międzynarodowym w 2012 r. oraz prognoza na I kwartał 2013 r.



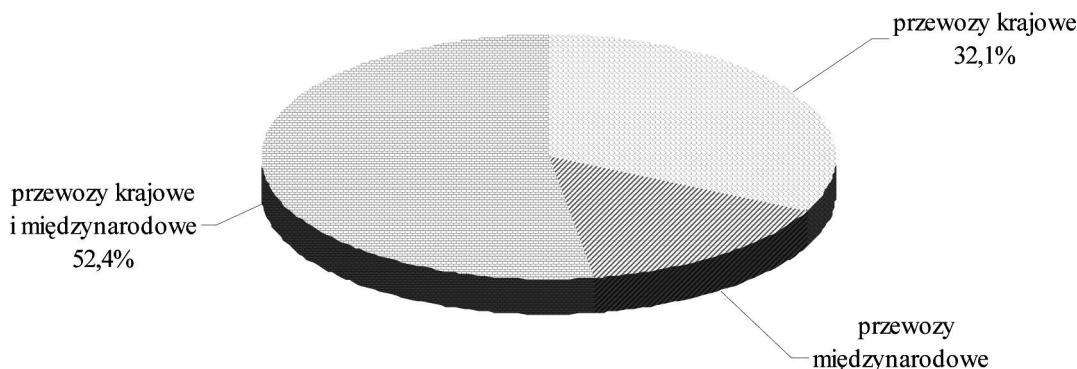
Źródło: opracowanie własne.

Istotnym miernikiem kondycji firm przewozowych jest ich skłonność do podejmowania inwestycji, w tym

Przykładowo w IV kwartale 2012 r. w zbadanej próbie przedsiębiorstwa prowadzące jedynie przewo-

Rysunek 3

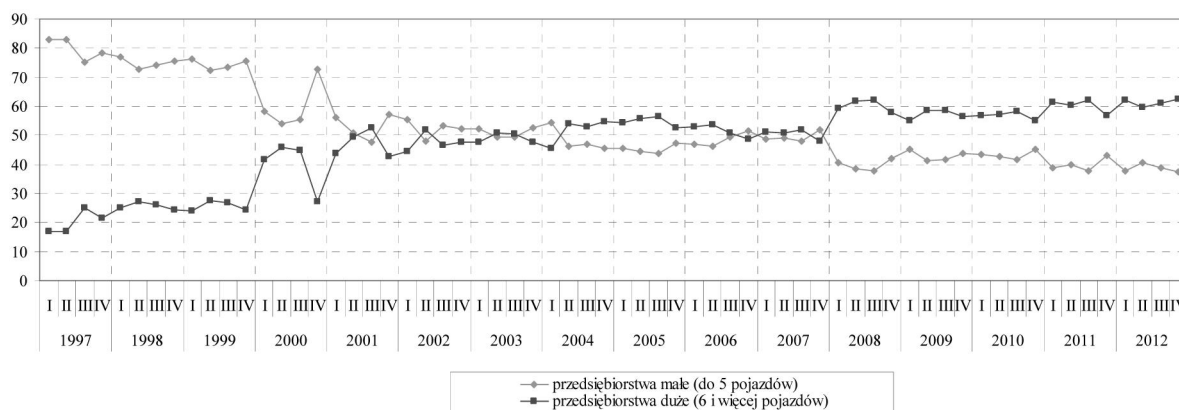
Struktura obszarów świadczenia usług przewozu ładunków przez badane przedsiębiorstwa w IV kwartale 2012 r.



Źródło: opracowanie własne.

Rysunek 4

Struktura wielkości przedsiębiorstw uczestniczących w badaniach koniunktury w latach 1997–2012



Źródło: opracowanie własne.

zy ładunków wewnątrz kraju stanowiły 32,1% ogółu badanych. Firmy wykonujące jedynie przewozy międzynarodowe stanowiły 15,5% ogółu. Udział pozostałych, tj. firm prowadzących zarówno przewozy krajowe, jak i międzynarodowe, kształtował się na poziomie 52,4% (rys. 3).

Przedsiębiorstwa zatrudniające do 2 pracowników stanowiły w IV kwartale 2012 r. 16,7% badanej zbiorowości, zatrudnienie 3–5 osób deklarowało 15,5% firm, 6–9 osób 19,6% firm, natomiast udział przedsiębiorstw zatrudniających 10–49 oraz powyżej 49 osób wynosił odpowiednio 28,0% oraz 20,2%.

Oprócz działalności przewozowej około 30,4% przedsiębiorstw wykonywało w IV kwartale 2012 r. czynności spedycyjne, 8,9% — prace ładunkowe, 6,0% prowadziło działalność magazynową, zaś 23,8% wykonywało odpłatnie czynności obsługowo-naprawcze oraz podobną działalność pomocniczą.

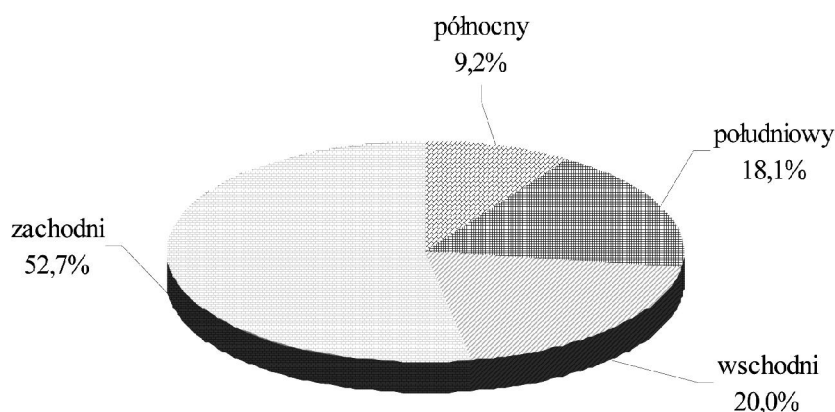
Porównanie przedsiębiorstw pod względem struktury ich wielkości, mierzony liczbą posiadanego taboru ciężarowego, wskazuje na dość pokaźne zmiany

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% (rys. 4).

Ze względu na anonimowy charakter badań nie można 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.

Rysunek 5

Struktura kierunków geograficznych przewozu ładunków w transporcie międzynarodowym wykonywanym przez badane przedsiębiorstwa w IV kwartale 2012 r.



Źródło: opracowanie własne.

W ujęciu geograficznym ankietowane przedsiębiorstwa transportu międzynarodowego wykonywały w badanych latach najczęściej jazd w kierunku zachodnim, a najmniej w kierunku północnym. W IV kwartale 2012 r. przewozy ładunków w kierunku zachodnim stanowiły 52,7%, na południe 18,1%, a na wschód 20,0%. Najmniej przewozów, 9,2%, było w kierunku północnym (rys. 5).

### Barier utrudniające funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych

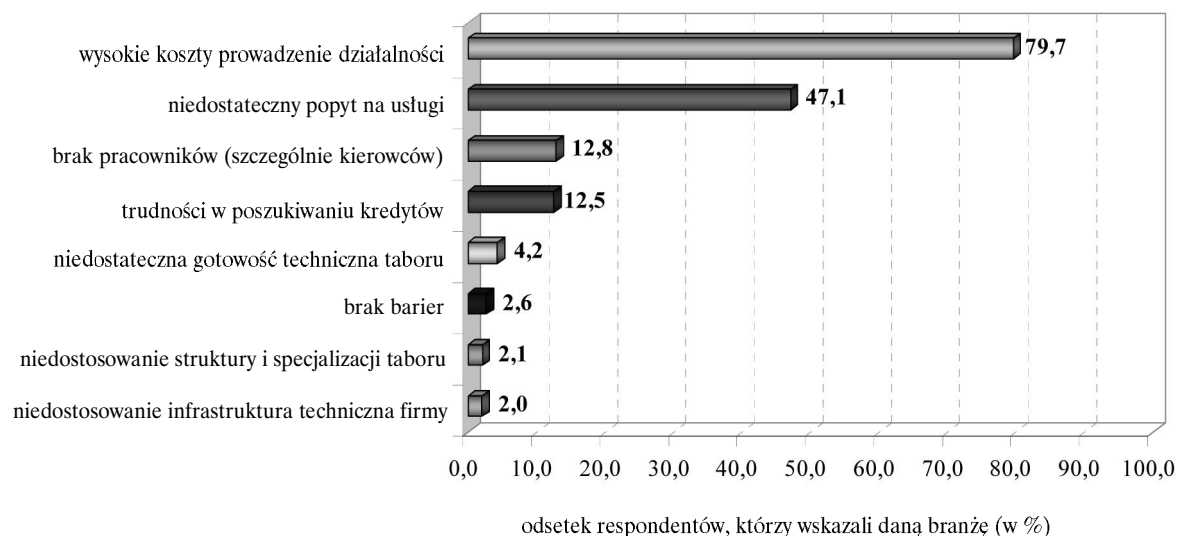
Na stan koniunktury w sektorze ciężarowego transportu samochodowego wywierają wpływ warunki

ekonomiczne, sytuacja gospodarcza zarówno w kraju, jak i na świecie oraz różnorodne czynniki determinujące kondycję firm przewozowych. O stanie koniunktury 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 (rys. 6). Przyczyn tego zjawiska upatrywać należy między innymi w niedostatecznym popycie na usługi transportowe, co wyraźnie wyszczególniali respondenci.

Rysunek 6

Barier utrudniające rozwój i sprawne funkcjonowanie przedsiębiorstw transportowych w IV kwartale 2012 r.



Źródło: opracowanie własne.

Pogarszająca się kondycja ekonomiczna zarówno przewoźników krajowych, jak i międzynarodowych wynika często z trudności z zachowaniem płynności finansowej, co może prowadzić do konieczności zakończenia 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 nadmierne 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.

## Podsumowanie

Badania koniunktury w ciężarowym transporcie samochodowym dostarczają istotnych informacji o funkcjonowaniu firm przewozowych na krajowym

rynku. Przedsiębiorcy dzielą się swoimi odczuciami odnośnie do 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.

Metoda testu koniunktury, stosowana zarówno w badaniach koniunktury całej gospodarki, jak i poszczególnych jej gałęzi, poza wieloma zaletami, ma też swoje ujemne strony. Subiektywność, jaką charakteryzują się odpowiedzi na pytania zawarte w ankiecie, z uwagi na różną interpretację postrzeżanego wzrostu lub spadku, nawet przy założeniu dobrej woli i wiedzy ankietowanego, może powodować zniekształcenia wyników badań. Dużym problemem jest dodatkowy błąd wynikający z niepełnej zwrotności ankiet, co znacząco utrudnia porównywalność i proces uogólniania wyników. Nie wdając się w tym miejscu w analizę i kwantyfikację błędów wnioskowania, pragniemy wyrazić nadzieję, że wyniki badań koniunktury, a także powstałe w ich wyniku jej prognozy, mogą okazać się pomocne dla właścicieli firm transportowych. Także w przypadku innych organów decyzyjnych, gdzie wnioski z wyników badań koniunktury mogą być pomocne przy wyborze właściwych sposobów oddziaływania na rynek transportowy, czy też w czynionych próbach zapobiegania różnego rodzaju zjawiskom negatywnym.

## Summary

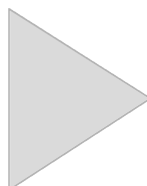
### Business activity in road freight transport in Poland

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, especially about the barriers which inhibit and limit the development and efficiency of mentioned firms.

## Gospodarka Materiałowa i Logistyka w Internecie

ODWIEDŹ

NAS



[www.gmil.pl](http://www.gmil.pl)