

ZMIANY AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ PRZEDSIĘBIORSTW PRZEWOZOWYCH W ŚWIETLE WYNIKÓW BADANIA KONIUNKTURY W TRANSPORCIE

DATA PRZESŁANIA: 30.06.2016 | DATA AKCEPTACJI: 15.08.2016 | KOD JEL: R40

Iwona Balke

Zakład Badań Ekonomicznych, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa
e-mail: Iwona.Balke@its.waw.pl

Sławomir Dorosiewicz

Zakład Badań Ekonomicznych, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa
Kolegium Analiz Ekonomicznych, Szkoła Główna Handlowa
e-mail: doro@sgh.waw.pl

STRESZCZENIE

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

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

SŁOWA KLUCZOWE

koniunktura, transport ciężarowy, wskaźniki koniunktury, punkty zwrotne

WPROWADZENIE

Dane o wahaniami koniunktury gospodarczej w Polsce są obecnie dostarczane przede wszystkim przez departamenty Głównego Urzędu Statystycznego. Zakres tych badań obejmuje między innymi sektory: przemysłu, budownictwa, handlu, usług (z wyróżnionym od ponad 10 lat transportem wraz z gospodarką magazynową), rolnictwa, bankowości, a także gospodarstwa domowe. W tę sferę badawczą wpisują się też badania koniunktury w samochodowym transporcie ciężarowym prowadzone od 1997 roku w Instytucie Transportu Samochodowego. Ich celem jest sukcesywne diagnozowanie stanu koniunktury w krajowych i międzynarodowych przewozach ładunków. Podobnie jak w innych przypadkach badania te prowadzone są metodą testu – oceny formułowane są na podstawie informacji pochodzących z jakościowych odpowiedzi na pytania stosownej ankiety badawczej. Jej konstrukcja opiera się na wytycznych Komisji Europejskiej dla badań wahań cyklicznych w sektorze usług. Szczegółowy zakres badań obejmuje pozyskiwanie informacji o zmianach między innymi sytuacji finansowej przedsiębiorstw, ich poziomu zadłużenia, wielkości przewozów i cen za usługi transportowe, liczebności zaangażowanego taboru, a także barier ograniczających funkcjonowanie i rozwój firm transportowych. Informacje te są pozyskiwane stosunkowo szybko i wyprzedzają oficjalną statystykę zawierającą między innymi „twarde” dane o wielkości przewozów i wykonanej pracy przewozowej. Jak pokazują dotychczasowe obserwacje, zbierane dane pozwalają również na identyfikację i prognozowanie wahań koniunktury w zakresie przewozów ładunków. Jak dotąd można też zauważyć dość wyraźną koincydencję pomiędzy wahaniami cyklicznymi w sektorze transportowym i gospodarce jako całości (postrzeganej przez pryzmat PKB i wielkości wymiany z zagranicą). W niniejszym opracowaniu, dokonując przeglądu wyników badań koniunktury w transporcie za ostatni pełny rok (2015), częściowo uaktualniamy wyniki wspomnianych wyżej obserwacji.

UWAGI O METODYCE BADAŃ KONIUNKTURY W TRANSPORCIE

Oceny wyników osiągniętych przez przedsiębiorstwa transportowe i ich relacji z otoczeniem gospodarczym formułowane są na podstawie informacji pochodzących z odpowiedzi na pytania sformułowane w ankiecie badawczej. Pytania tam zawarte można podzielić na dwie grupy. Pierwsza część pytań dotyczy sytuacji bieżącej (kwartału, do którego odnosi się badanie), druga – przewidywań na kolejny kwartał.

Zagregowanymi charakterystykami odpowiedzi są *salda* odpowiedzi. Dla danego pytania saldo odpowiedzi jest procentową nadwyżką (lub niedoborem, gdy ma wartość ujemną) udziału przedsiębiorstw wykazujących polepszenie sytuacji nad udziałem tych firm, w których stwierdzono pogorszenie w przedmiocie objętym przez dane pytanie ankiety.

Wielkość ta wyraża się wzorem:

$$S = 100 \sum_{i=1}^n w_i y_i$$

gdzie n jest liczbą analizowanych przedsiębiorstw, y_i – odpowiedzią na dane pytanie udzieloną przez i -te przedsiębiorstwo (wartość ta jest równa -1 , 0 , 1 , gdy w swojej odpowiedzi respondent stwierdzał odpowiednio pogorszenie, brak zmian bądź polepszenie). Wielkość w_i jest wagą przypisaną i -temu przedsiębiorstwu (w rozważanych badaniach zależy ona od liczebności ciężarowego taboru). Znak i wartość informują o panującej aktualnie sytuacji lub o spodziewanych jej zmianach zależnie od tego, czy saldo dotyczy pytania o sytuację w bieżącym, czy też przyszłym kwartale.

Wielkościami służącymi ocenie sytuacji w transporcie są wskaźniki *koniunktury w krajowym* (odpowiednio *międzynarodowym*) transporcie samochodowym (odpowiednio *WKT*, *WKTm*) wyrażające istniejące i przewidywane tendencje w zakresie przewozu ładunków (por. Dorosiewicz, 2013). Wskaźniki te są obliczane jako średnie salda odpowiedzi na pytania o bieżącą i przyszłą wielkość przewozu ładunków (dotyczącą odpowiednio kwartału, w końcu którego przeprowadzone jest badanie, i kwartału następnego) w transporcie krajowym lub międzynarodowym.

Dodatkową wielkością jest wskaźnik *kondycji ekonomicznej* przedsiębiorstw transportowych (*KE*), którego wartość jest średnią z sald odpowiedzi na pytania dotyczące oceny sytuacji przedsiębiorstw. Wskaźnik ten wyraża tendencje zmian widzianych z perspektywy wyników (głównie finansowych) działalności przedsiębiorstw transportowych.

Metodyka agend Komisji Europejskiej ds. harmonizacji badań koniunktury zaleca stosowanie, także w przypadku transportu, zunifikowanej dla całej sfery usług definicji wskaźnika koniunktury jako średniej wartości diagnostycznych sald pytań o zmiany wielkości produkcji transportowej i sytuacji firmy oraz prognostycznego salda zmian produkcji przewozów. Tym samym wskaźniki *WKT*, *WKTm* wespół z *KE* oddają w syntetyczny sposób sytuację badanych firm transportowych.

PRZEGLĄD WYNIKÓW

Wahania cykliczne koniunktury w transporcie obserwowano na podstawie zmian wartości charakterystyk tego sektora. Do miękkiich należą wspomniane wskaźniki koniunktury. Ich szeregi czasowe obejmowały okres od 1997(1)¹ do 2016(1). Dodatkową wielkością są dane o wielkości przewozów i pracy przewozowej (*GUS*, 1995–2015, 2016).

Wskaźnik koniunktury w transporcie krajowym. W 2015 roku wartości wskaźnika koniunktury w przewozach krajowych były równe (kolejność chronologiczna): –23,1; –19,6; –24,0; –20,8. Ich średnia wartość jest więc niższa od średniej jego wartości (równej –14,7) w całym okresie badań (lata 1997–). W grupie przedsiębiorstw małych² wartość wskaźnika koniunktury w analizowanym okresie równa –29,9 jest niższa od wartości średniej (–27). Dla przedsiębiorstw większych wartość wskaźnika koniunktury wyniosła –19,3 i jest niższa od średniej (–9,7).

Dynamika wykazuje wyraźną strukturę sezonową – średnia wartość dla pierwszych kwartałów jest równa –20,2; dla drugich kwartałów wynosi –10,4; trzecich –8,3; ostatnich natomiast –19,9. Warto także odnieść ostatnie wyniki do średnich z kilku ostatnich lat. Były one następujące: –7,1 (2010 r.), –14,5 (2011 r.), –26,1 (2012 r.), –20,0 (2013 r.), –18,1 (2014 r.). Wskaźnik *WKT* jest dość wrażliwy na nastroje respondentów, ci zaś wykazują stale dużą dozę pesymizmu, choć ich prognozy co do przyszłej wielkości przewozów są relatywnie nieco lepsze od oceny bieżącej sytuacji. Zmienność wskaźnika jest większa niż „twardych” danych o wielkości przewozów. Widać to wyraźnie w przypadku 2008 roku, kiedy miał miejsce szczególnie głęboki spadek wartości wskaźnika, znacznie większy niż notowany dla „twardych” danych o wielkości zrealizowanych przewozów.

Wskaźnik koniunktury w transporcie międzynarodowym. W kolejnych kwartałach 2015 roku wartości tego wskaźnika były następujące: –40,9; –29,6; –17,1; –18,8. Średnia wartość tego wskaźnika w 2015 roku równa –26,6 jest niższa od średniej jego wartości w całym okresie badań

¹ W nawiasie podajemy numer kwartału.

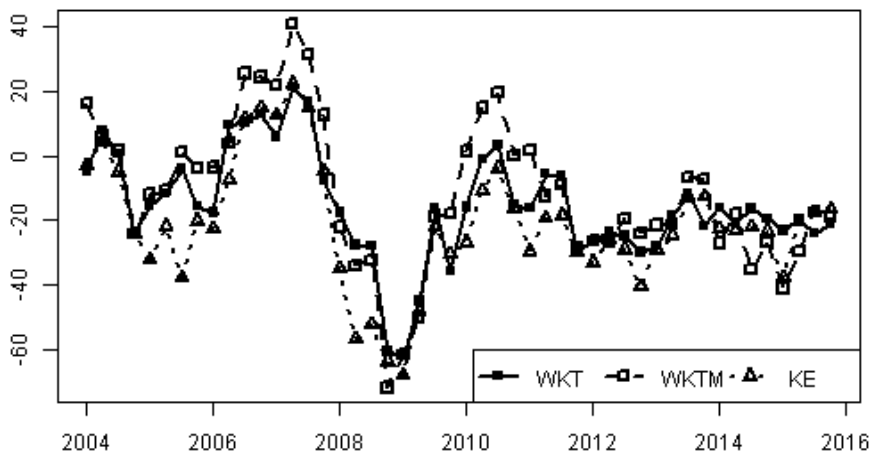
² To znaczy firm, w których do przewozu ładunków wykorzystuje się nie więcej niż 5 samochodów ciężarowych.

(-7,3). Średnie w ostatnich latach były następujące: 9,0 (2010 r.), -12,1 (2011 r.), -23,9 (2012 r.), -14,1 (2013 r.), -26,7 (2014 r.).

W grupie małych przedsiębiorstw wartość wskaźnika w rozważanym okresie równa -43,6 jest więc niższa od wartości średniej (-34,7). Dla przedsiębiorstw większych wartość wskaźnika równa -23,7 jest niższa od wartości średniej (-19,4).

Wskaźnik kondycji ekonomicznej badanych przedsiębiorstw. Średnia wartość wskaźnika kondycji ekonomicznej w 2015 roku równa -23,0 jest niższa od średniej jego wartości w całym okresie badań (-20,4). Wskaźnik ten charakteryzuje się dość silnymi wahaniami sezonowymi. W ostatnich 3 latach średnie wartości wskaźnika były następujące: -32,1 (2012 r.), -19,7 (2013 r.), -22,8 (2014 r.). W grupie małych przedsiębiorstw średnia wartość wskaźnika w 2015 roku równa -36,5 jest niższa od średniej wartości (-31,2) w całym okresie badań koniunktury. Podobną relację notujemy w grupie przedsiębiorstw większych: średnia wartość dla 2015 roku równa -19,1; w całym okresie badań -16,2.

Wahania tych wskaźników w całym okresie badań koniunktury przedstawiono na rysunku 1. Dodatkowe informacje przynoszą odpowiedzi na pozostałe pytania ankiety.



Rysunek 1. Wartości wskaźników koniunktury w przewozach krajowych i międzynarodowych oraz wskaźnika kondycji ekonomicznej przedsiębiorstw transportowych

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z opracowań Dorosiewicz, Dorosiewicz, Balke (1997-2016).

Sytuacja badanych przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową. W większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie, a więc salda odpowiedzi były na ogół ujemne. W ostatnich czterech kwartałach średnia wartość salda odpowiedzi była równa -25,8; średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi zaś -23,1. Wyznaczone dla przedsiębiorstw małych odpowiednie wartości były równe kolejno -39,9 (-32,7 odpowiednio w całym okresie badań), natomiast dla grupy firm większych równe -21,6 (odpowiednio -19,4).

Sytuacja finansowa przedsiębiorstw prowadzących działalność transportową. Wyniki są podobne jak w przypadku poprzedniego pytania – w większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie swojej sytuacji; salda odpowiedzi w większości kwartałów były więc

niestety ujemne. W ostatnich czterech kwartałach średnia wartość salda odpowiedzi była równa $-28,7$; średnia dla całego okresu badań koniunktury wynosi natomiast $-30,2$. Dla porównania w grupie przedsiębiorstw małych wartości były równe $-42,5$ oraz $-40,6$; natomiast w grupie przedsiębiorstw większych $-24,6$ oraz $-25,8$.

Zadłużenie przedsiębiorstw transportowych. Respondenci podkreślają utrzymujące się zadłużenie przedsiębiorstw transportowych. Co więcej, zwykle ankietowani stwierdzali w tej materii pogorszenie, a więc salda odpowiedzi były ujemne. Notujemy stałe zainteresowanie przedsiębiorstw kredytami zarówno obrotowymi, jak i inwestycyjnymi (głównie na odnowę parku samochodowego, a więc zakup taboru). Najbardziej znaczący wzrost zadłużenia ma miejsce w grupie przedsiębiorstw większych. Spośród przedsiębiorstw transportowych badanych w okresie ostatnich 5 lat największy odsetek odpowiedzi stwierdzających poprawę sytuacji wykazała grupa firm małych, stosunkowo najmniejszy – przedsiębiorstwa większe.

Opóźnienia w regulowaniu należności przez klientów. W większości przypadków respondenci stwierdzali pogorszenie, w konsekwencji salda odpowiedzi są na ogół ujemne. Można niestety przyjąć, że utrzymuje się tendencja do wydłużania czasu regulowania należności przez klientów przedsiębiorstw transportowych. Z punktu widzenia tych firm jest to oczywiście zjawisko wybitnie niekorzystne. Można to odczytać jako nieoprocentowane kredytowanie bieżącej działalności przedsiębiorstw nietransportowych. Stanowi to zarazem powód do zwiększenia zapotrzebowania na kredyty bankowe, co powoduje jednoczesny wzrost realnych kosztów działalności transportowej.

Liczba samochodów ciężarowych zatrudnionych w przewozach ładunków. W wielu okresach respondenci stwierdzali polepszenie, a więc salda odpowiedzi były zwykle dodatnie, choć w ostatnim okresie wartość sald nie jest wysoka. W zasadzie nie ulega zmianie potencjał przewozowy. Transport samochodowy posiada rezerwę przewozową, którą może ewentualnie wykorzystać w przypadku wzrostu zadań przewozowych. Stan techniczny taboru budzi jednak niepokój. Jest to w większości (głównie w małych przedsiębiorstwach) tabor dość wyeksploatowany. We wspomnianych przedsiębiorstwach brakuje często niezbędnych środków na odnowę taboru.

Działalność inwestycyjna, w tym zakup taboru. Respondenci stwierdzali zwykle polepszenie, a więc salda odpowiedzi w większości kwartałów były dodatnie, choć w ostatnich 2 latach trend jest malejący, co stwarza umiarkowaną nadzieję na poprawę sytuacji. W znaczącym jednak odsetku odpowiedzi brak jakiegokolwiek działalności inwestycyjnej. Dominuje ona, co niestety zrozumiałe, wśród małych przedsiębiorstw transportowych. Ich wyniki mierzone saldem odpowiedzi na niniejsze pytanie są relatywnie najgorsze.

Zatrudnienie w przedsiębiorstwach transportowych. Transport samochodowy w przeciwieństwie do wielu innych sektorów gospodarczych nie odczuwał i nie odczuwa nadmiernego bezrobocia. W większości okresów respondenci stwierdzali (choćby niewielkie) polepszenie, a więc salda odpowiedzi w większości kwartałów były dodatnie, choć w ostatnich 2 latach trend nie zmienia się znacząco, co nie może być źródłem przesadnego optymizmu. Generalnie nie widać niestety poprawy w zatrudnieniu w przedsiębiorstwach transportu samochodowego. Istnieje swoista równowaga salda odpowiedzi, a więc pomiędzy liczbą przedsiębiorstw stwierdzających polepszenie a liczbą firm notujących pogorszenie sytuacji w sferze zatrudnienia, zwłaszcza brak kierowców.

Poziom cen za usługi transportowe w przewozach ładunków. Salda odpowiedzi w ostatnich latach były ujemne i ulegały systematycznemu zmniejszeniu. W dodatku respondenci stwierdzają często, że ceny usług transportowych nie pokrywają kosztów produkcji transportowej. Możliwość przetrwania na rynku są odmienne dla małych i większych przedsiębiorstw. Ma to

większe znaczenie w okresach mniejszej koniunktury. Obniżenie poziomu cen 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.

Konkurencja dla przedsiębiorstwa w krajowych/międzynarodowych przewozach ładunków. W okresie ostatnich lat w bardzo małym odsetku stwierdzano zmniejszenie konkurencji, zarówno w przewozach krajowych, jak i międzynarodowych. Z punktu widzenia odbiorców usług transportowych fakt istnienia samego zjawiska konkurencji powinien cieszyć, bowiem sprzyja ono polepszeniu jakości pracy przewoźników, 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. Niektórzy respondenci upatrują poprawy w tym względzie w wyposażeniu inspekcji drogowej w nowe uprawnienia, które mogłyby choć częściowo zapobiec wymienionym zjawiskom.

Bariery i ograniczenia rozwoju przedsiębiorstw transportowych. Brak jakichkolwiek barier był niestety rzadko wskazywany przez przedsiębiorstwa – w 2015 roku średnia wskazań wyniosła około 3%. Niedostateczny popyt na usługi był wskazywany średnio przez 52,5% badanych. Bariera braku pracowników (przede wszystkim kierowców) była wskazywana w 33,5%. Wysokie koszty prowadzenia działalności miały średnią wskazań 69,6%, były więc najczęściej wskazywanym rodzajem bariery. Trudności w pozyskiwaniu kredytów to rodzaj bariery, którego średnia częstość wskazań wyniosła ponad 12%. Jest ona stosunkowo wysoka od momentu rozpoczęcia kryzysu 2008 roku; wcześniej ten rodzaj bariery był rzadko wskazywany. Kolejne edycje badań przynosiły dodatkowe uwagi respondentów na temat istniejących ograniczeń ich działalności. Oto niektóre z najczęściej powtarzających się: duża, często nie do końca uczciwa konkurencja pomiędzy przewoźnikami; trudności w uzyskaniu kredytów (obrotowych i inwestycyjnych); zbyt obciążenie przedsiębiorstw różnego rodzaju podatkami; za duża liczba różnego rodzaju opłat transportowych; bardzo wysokie koszty paliwa – ich rosnący udział w kosztach działalności transportowej staje się, obok braku zleceń, częstą przesłanką decyzji o zakończeniu działalności przewozowej; duże wahania kursów walutowych (szczególnie kursu złotego do euro); niespójne przepisy wykonawcze, w szczególności prawo przewozowe; niezbyt dobra organizacja w wielu punktach załadunku i wyładunku, w konsekwencji mniejsza ilość czasu na jazdę; znaczące utrudnienia drogowe w miejscu prowadzenia działalności transportowej. Dużym hamulcem jest ograniczenie handlu z Rosją.

WAHANIA CYKLICZNE RYNKU PRZEWOZÓW TOWAROWYCH

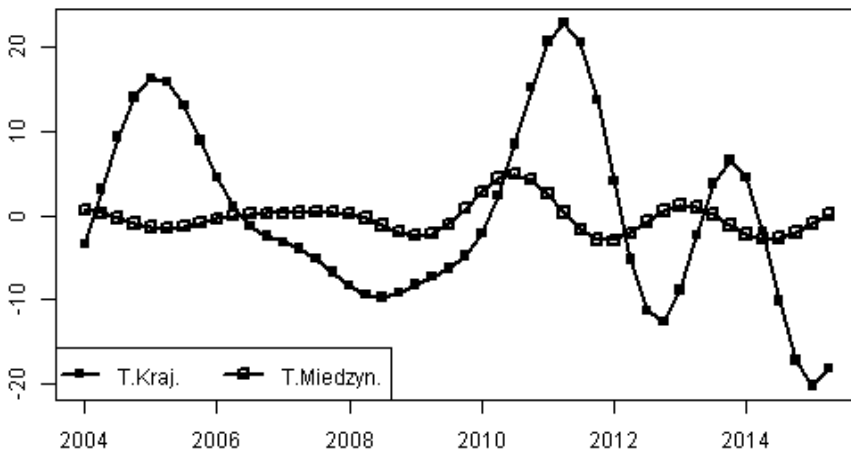
Zarówno wielkość przewozów, jak i pracy przewozowej systematycznie rosną w miarę upływu czasu. Wskazuje to, iż badania wahań aktywności rynku przewozów powinny zostać przeprowadzone w konwencji cyklu wzrostowego (cyklu odchylenia; por. Mintz, 1969), gdzie przedmiotem analiz są składowe cykliczne charakterystyk wspomnianych przewozów towarowych.

Składowe cykliczne – obrazujące regularne fluktuacje wokół trendu o okresie dłuższym niż wahania sezonowe – pozwalają na wyróżnienie faz: wzrostowej oraz spadkowej. Pierwszą stanowi okres wzmożonej aktywności charakteryzujący się wielkością produkcji powyżej linii

trendu, drugiej zaś towarzyszy spowolnienie aktywności transportowej z wielkością produkcji poniżej linii trendu. Fazy te rozdzielają punkty zwrotne: dolne (d) odpowiadające przejściu od fazy spadkowej do fazy wzrostowej oraz górne (g), w którym zmiana aktywności gospodarczej przebiega w przeciwnym kierunku. Identyfikacja punktów zwrotnych wahań umożliwia z kolei wyróżnienie faz wzrostowych (faz d-g, a więc licząc od dolnego punktu zwrotnego do kolejnego górnego) oraz spadkowych (faz g-d liczonych od górnego punktu zwrotnego do kolejnego dolnego punktu zwrotnego). Daje to możliwość wyznaczenia długości trwania wspomnianych faz, a także pełnych cykli zdefiniowanych jako okresy pomiędzy kolejnymi dolnymi lub górnymi punktami zwrotnymi (odpowiednio ujęcia d-g-d oraz g-d-g).

Same składowe cykliczne nie są bezpośrednio obserwowane; estymowano je przy wykorzystaniu filtra Christiano-Fitzgeralda (Christiano, Fitzgerald, 2003), eliminując zarówno wahania krótkookresowe (o okresach poniżej 2 lat), jak i długookresowe (trend o okresach większych niż 10 lat)³. Położenie punktów zwrotnych oszacowano, wykorzystując metodę Bry-Boschan (Bry-Boschan, 1971; Harding, Pagan, 2002). W przypadku otrzymanych szeregów mających stosunkowo łagodny przebieg dolne i górne punkty zwrotne pokrywają się z odpowiednimi ekstremami lokalnymi tych szeregów.

Wykresy składowych cyklicznych omówionych zmiennych pokazano na rysunkach 2 i 3.

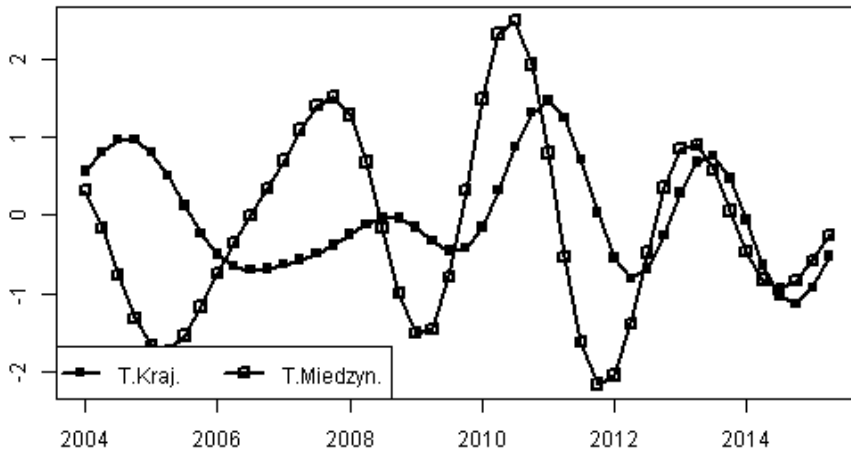


Rysunek 2. Składowe cykliczne wielkości przewozów transportem krajowym (T.Kraj) i międzynarodowym (T.Miedzyn.)

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z opracowań Dorosiewicz, Dorosiewicz, Balke (1997–2016).

W przypadku przewozów krajowych średni czas trwania fazy wzrostowej wynosi 7,5 kwartału. Faza spadkowa zaś jest dłuższa (co nie jest zjawiskiem typowym) i ma długość 10 kwartałów. W przypadku pracy przewozowej w transporcie krajowym długości tych faz są odpowiednio równe 6,3 oraz 5,2 kwartału. Fazy wzrostowe i spadkowe w przypadku transportu międzynarodowego mają długość odpowiednio 6,7 oraz 5,3 kwartału. Dla pracy przewozowej – odpowiednio 7,3 i 5,0 kwartałów.

³ Do analizy wykorzystano kwartalne dane GUS o wielkości przewozów i pracy przewozowej z okresu od 2004(1).



Rysunek 3. Składowe cykliczne wielkości pracy przewozowej transportem krajowym (T.Kraj) i międzynarodowym (T.Miedzyn.)

Źródło: opracowanie własne na podst. danych z opracowań Dorosiewicz, Dorosiewicz, Balke (1997–2016).

Łatwo zauważyć podobieństwo tych wyników z charakterystykami wartości wymiany z zagranicą: w przypadku importu czas trwania fazy wzrostowej wynosił 5,7; zaś spadkowej 5 kwartałów. Średnie czasy trwania faz wzrostowej i spadkowej eksportu wynoszą natomiast odpowiednio 4,5 oraz 5,0 kwartałów.

Interesujące może być zestawienie powyższych wyników z własnościami wahań wskaźników koniunktury w transporcie i zbadanie, czy te ostatnie mają charakter równoczesny, czy wyprzedzający. Pożądaną własnością jest zgodność czasów trwania faz wzrostowych i spadkowych porównywanych zmiennych. Spełnienie tego wymogu prowadzi do (mniejszej lub większej) zgodności liczby punktów zwrotnych wskaźników i wielkości referencyjnych, co pozwala zmniejszyć ryzyko pojawienia się fałszywych sygnałów o zmianie fazy wzrostowej na spadkową lub odwrotnie.

W przypadku wskaźnika *WKT* górne punkty zwrotne zidentyfikowano w okresach⁴: 2007(2), 2010(3), 2014(1), natomiast dolne punkty zwrotne: 2005(2), 2008(4), 2012(3). Rozkłady amplitud i czasów trwania cykli są niemal symetryczne: średnie czasy trwania faz wzrostowej i spadkowej wyniosły odpowiednio 6,4 oraz 6,8 kwartału.

W przypadku wahań wskaźnika *WKTM* średnie czasy trwania fazy wzrostowej i spadkowej wynoszą odpowiednio 6,6 oraz 6,2 kwartału. Bardzo podobnie przedstawiają się wyniki obliczeń dla wskaźnika *KE*: średni czas trwania fazy wzrostowej wynosił prawie 6,5 kwartału, natomiast fazy spadkowej – 6,3 kwartału.

Porównanie punktów zwrotnych pokazuje, iż w okresie bezpośrednio poakcesyjnym do Unii Europejskiej aż do kryzysu wahań wskaźnika *WKT* wyprzedzały (o ok. 1 kwartał) wahania przewozów i pracy przewozowej w transporcie międzynarodowym. Na niwie przewozów krajowych wskaźnik *WKT* nie miał tak dobrych własności. Synchronizacja punktów zwrotnych na rynku przewozów krajowych i międzynarodowych polepszyła się w okresie po 2010 roku. W przypadku obu wskaźników można uznać, że zmiany charakteru ich wahań są mniej więcej

⁴ Ograniczamy się jedynie do okresu 2004(1)–2015(4).

równoczesne z wahaniami wielkości przewozów i pracy przewozowej. Oczywiście relacje te z biegiem czasu mogą ewoluować w trudnym (na razie?) do przewidzenia kierunku.

PODSUMOWANIE

Dzięki badaniom koniunktury w transporcie samochodowym stosunkowo szybko pozyskiwane są informacje trudno dostępne lub niemożliwe do uzyskania w inny sposób. Respondenci zwracają uwagę na czynniki wpływające na kondycję i funkcjonowanie przedsiębiorstw transportu samochodowego, ale także – co bardzo istotne – formułują swoje oczekiwania odnośnie do spodziewanych zmian na rynku transportowym. Wyniki uzyskiwane w prowadzonych od kilkunastu lat badaniach dostarczają aktualnych informacji o sytuacji krajowych firm przewozowych oraz umożliwiają prognozowanie przyszłych wahań koniunktury w transporcie. Wnioski z badań mogą służyć organom decyzyjnym do podejmowania prób zapobiegania negatywnym zjawiskom na rynku transportowym, mogą też być jednym z narzędzi wspomagających politykę transportową krótko- i długookresową.

LITERATURA

- Adamowicz, E., Dudek, S., Pachucki, D., Walczyk, K. (2012). *Wahania cykliczne w Polsce i strefie euro*. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Bry, G., Boschan, Ch. (1971). *Cyclical Analysis of Time Series*. Technical Papers of NBER no. 20.
- Christiano, L., Fitzgerald, T. (2003). The Band Pass Filter. *International Economic Review*, 44 (2), 435–465.
- Dorosiewicz, S. (2013). *Koniunktura w transporcie. Metodyka badań, wyniki, modele*. Warszawa: Wyd. ITS.
- Dorosiewicz, S., Dorosiewicz, T., Balke, I. (1997–2016). *Biuletyny Koniunktura w transporcie*. Warszawa: Instytut Transportu Samochodowego.
- Drozowicz-Bieć, M. (2012). *Cykle i wskaźniki koniunktury*. Warszawa: Poltext.
- European Commission. Directorate-General for Economic and Financial Affairs (2007). *The Joint GUS (1995–2015). Transport. Wyniki działalności*. Warszawa.
- GUS (2016). *Polska. Wskaźniki makroekonomiczne*. Warszawa. Pobrane z: <http://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne> (15.06.2016).
- Harmonised EU Programme of Business and Consumer Surveys*. Brussels.
- Harding, D., Pagan, A. (2002). Dissecting the Cycle: A Methodological Investigation. *Journal of Monetary Economics*, 49 (2), 365–381.
- Mintz, I. (1969). *Dating Postwar Business Cycles: Methods and Their Applications to Western Germany 1950–1967*. Cambridge: National Bureau of Economic Research.

Changes in Economic Activity of Transport Companies Based on the Business Survey

ABSTRACT | Studies of the economic situation in the heavy goods road transport are being conducted at the Motor Transport Institute since 1997. They are aimed at systematic monitoring of the situation in the transport sector, as well as obtaining information regarding anticipated changes in this situation in the near future. These studies incorporate the economic situation test

method enabling to obtain anticipatory information, in relation to official statistics, on the situation in the transport sector.

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

KEYWORDS | business activity, freight transport, business activity indicators, turning points

Translated by Tomasz Drecki