

Ryszard Rolbiecki  
Uniwersytet Gdański

## Wpływ koniunktury gospodarczej na kondycję ekonomiczną branży transportowej w Polsce

Współcześnie coraz częściej otoczenie firmy, a nie jej wewnętrzny potencjał wytwórczy, jest postrzegane jako podstawowy czynnik determinujący trwałe podstawy rozwoju przedsiębiorstwa. Otoczenie jest czynnikiem wpływającym na kondycję ekonomiczną przedsiębiorstwa poprzez generowanie korzystnych warunków (szans, okazji) dla jego rozwoju i funkcjonowania, ale równocześnie może stwarzać warunki, które stanowić mogą dla nich określone zagrożenia. Istotność wpływu otoczenia na wyniki przedsiębiorstw uzasadnia zatem celowość stałego monitoringu zachodzących w otoczeniu zmian i analizy ich oddziaływań na wyniki przedsiębiorstw, w tym przedsiębiorstw sektora TSL.

### Zmiany w otoczeniu gospodarczym przedsiębiorstw sektora TSL w Polsce

W Polsce pierwsze skutki wyhamowania koniunktury gospodarczej pojawiły się w połowie 2008 roku. Polska gospodarka okazała się stosunkowo odporna na ogólnoswiatową recesję gospodarczą. Jednak mimo spowolnienia rozwoju gospodarczego tylko w Polsce w spośród krajów UE odnotowano 2009 roku dodatnie tempo wzrostu gospodarczego.

Aktualnie Polska znajduje się na ścieżce wyraźnego ożywienia gospodarczego. Z szacunków EBOR na 2010 rok wynika, że PKB, w stosunku do roku poprzedniego, wzrósł o 3,3%, a w 2011 roku wzrost ten wyniesie 3,5%<sup>1</sup>. Ponadto z prognoz Komisji Europejskiej wynika, że w ciągu najbliższych lat Polska będzie znajdowała się w grupie liderów pod względem wzrostu gospodarczego.

Perspektywy dalszego rozwoju polskiej gospodarki, w tym branży transportowej należy postrzegać przede wszystkim w świetle zmian gospodarczych zachodzących w krajach UE-27, w tym Niemczech - największej gospodarki Europy i największego partnera handlowego Polski. W sektorze przemysłowym w krajach UE-27, jak wynika z rysunku 1, do października 2010 roku produkcja utrzymywała się na niższym poziomie niż w analogicznym okresie 2005 roku. Wynika stąd wniosek, że pozytywny wpływ na koniunkturę w Polsce wywiera przede wszystkim ożywienie w gospodarce Niemiec. Przyjmując za podstawę odniesienia poziom produkcji w analogicznym miesiącu 2005 roku, od kwietnia 2010 roku utrzymuje się w Niemczech dodatnie tempo wzrostu produkcji przemysłowej. Dynamiczny rozwój gospodarki niemieckiej jest przede wszystkim efektem rozwoju eksportu, dzięki któremu Niemcy w ostatniej dekadzie, w przeciwieństwie do innych krajów wysoko rozwiniętych, utrzymały dotychczasowy udział w światowym handlu.

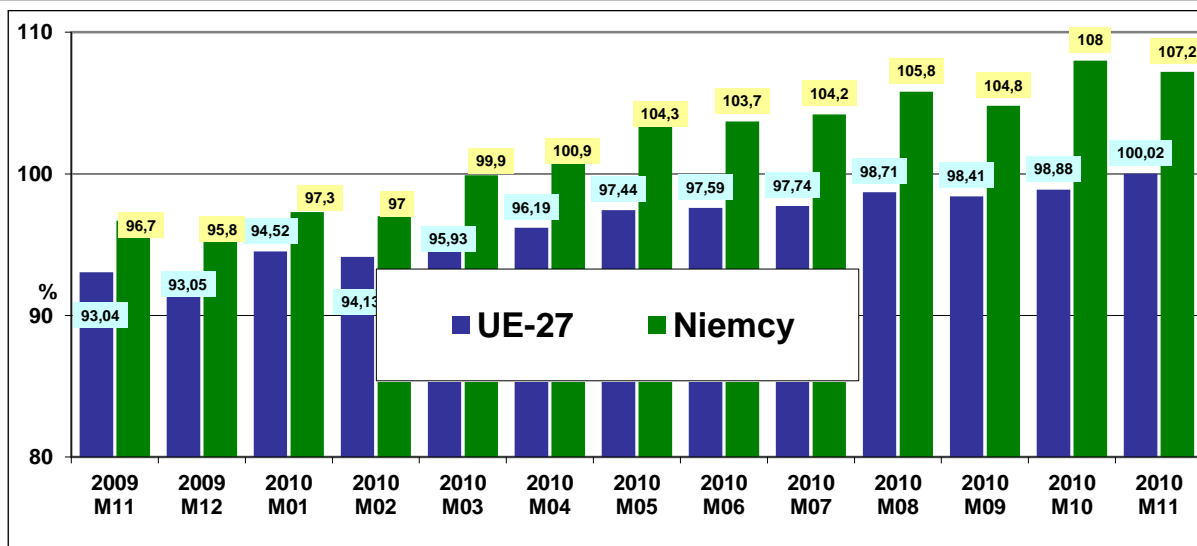
Dla Polski zmiany w gospodarce europejskiej oznaczają wzrost zamówień kontrahentów zagranicznych, a tym samym sprzyjają rozwojowi polskiego eksportu. Jak wynika z rysunku 2, po obniżeniu się dynamiki eksportu towarów jaki miał miejsce od pierwszego kwartału 2009 roku, od pierwszego kwartału 2010 roku obserwowany jest wzrost wartości eksportu. Przyjmując za punkt odniesienia analogiczny okres roku poprzedniego w pierwszym kwartale 2010 roku wartość eksportu w cenach stałych była wyższa o 12,8%, w drugim kwartale - o 14,9%, a w trzecim - o 13,3%.

Wzrost eksportu, a ponadto obserwowany wzrost popytu krajowego powodują, że stopniowo przybywa nowych zamówień w przemyśle. Jak wynika z rysunku 3, od stycznia 2010 roku utrzymuje się wyższe tempo wzrostu nowych zamówień aniżeli w analogicznym okresie roku poprzedniego.

W efekcie zmianom tym towarzyszy wyższe wykorzystanie mocy produkcyjnych w przemyśle, wzrost produkcji, zatrudnienia oraz wyższa skłonność do inwestycji. O ile na początku 2009 roku (w okresie najsilniejszej dekonunktury) wykorzystanie mocy produkcyjnych w przemyśle nie przekraczało 64%, to w IV kwartale 2010 roku, jak wynika z rysunku 4, poziom ten wzrósł do 76,1% i był to poziom najwyższy od ostatniego kwartału 2008 roku. Przyjmuje się jednak, że dopiero wykorzystanie zdolności produkcyjnych na poziomie 80% świadczy o dobrej koniunkturze gospodarczej<sup>2</sup>.

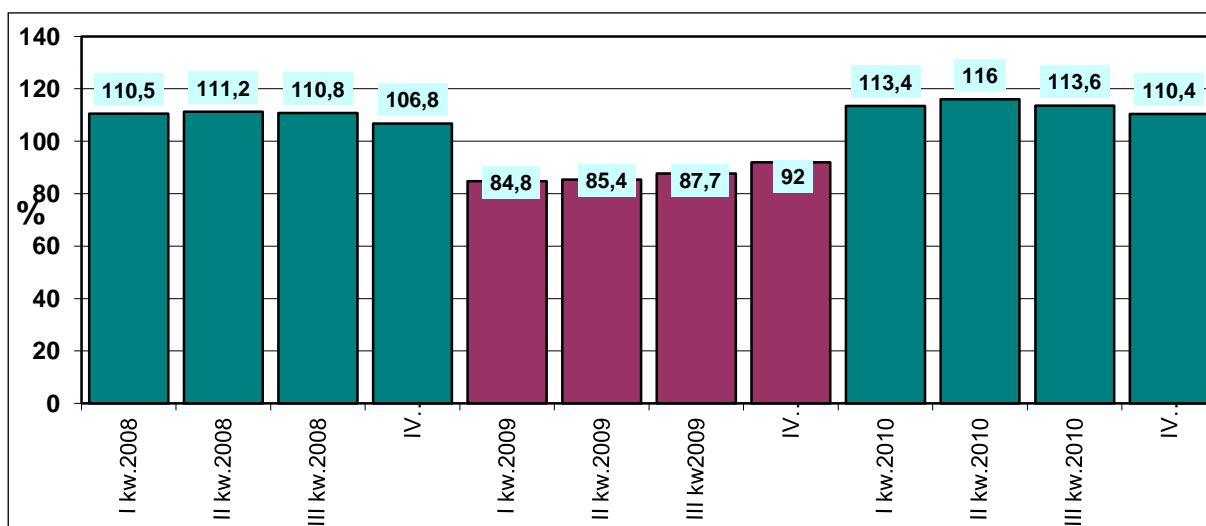
<sup>1</sup>Regional Economic Prospects in EBRD Countries of Operations: October 2010. EBRD Office of the Chief Economist.

<sup>2</sup>K. Madeja: Leasing ma się dobrze, „TSLbiznes” nr 10/2010.



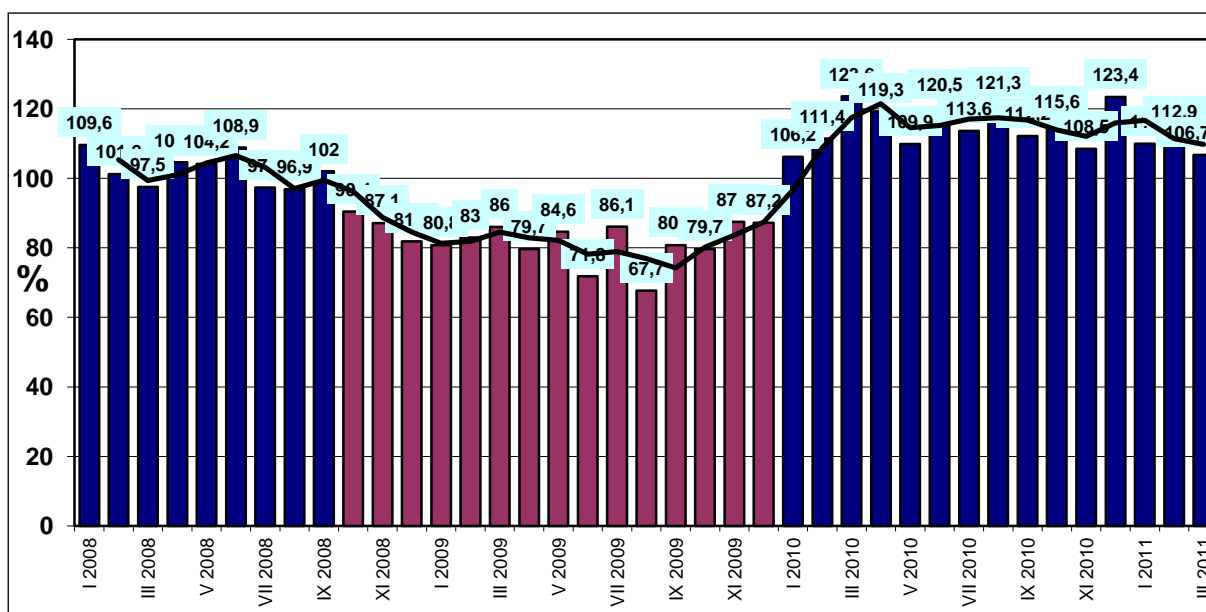
Rys. 1. Zmiany produkcji przemysłowej w UE-27, w tym w Niemczech.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Eurostat. Industrial production – total industry, index 2005 =100. (<http://appsso.eurostat.ec.europa.eu>)



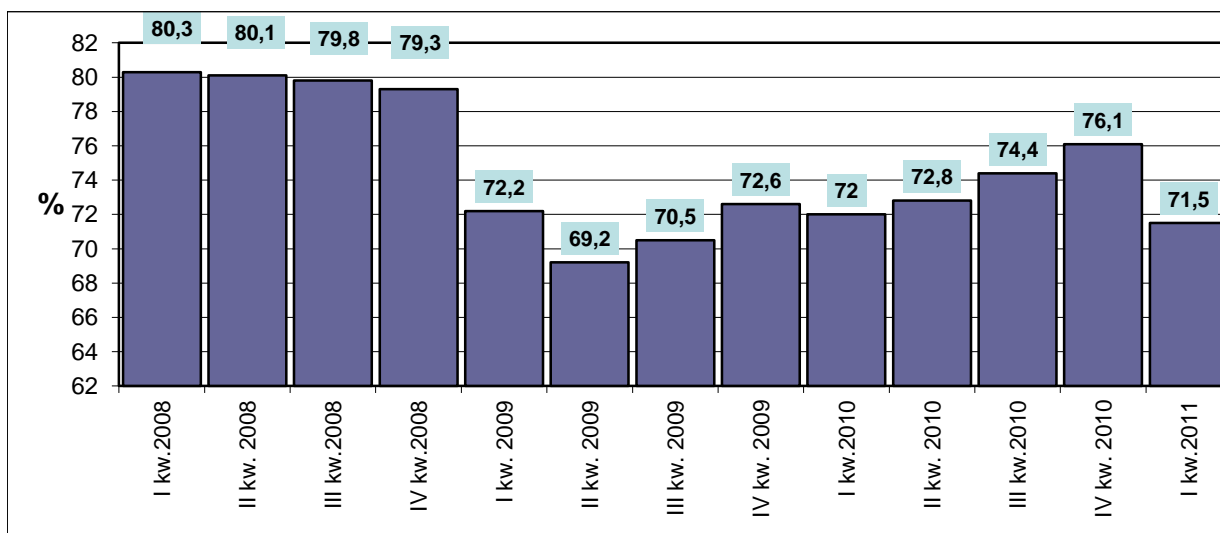
Rys. 2. Dynamika eksportu w cenach stałych (analogiczny okres poprzedniego roku =100).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Handel zagraniczny (stat.gov.pl).



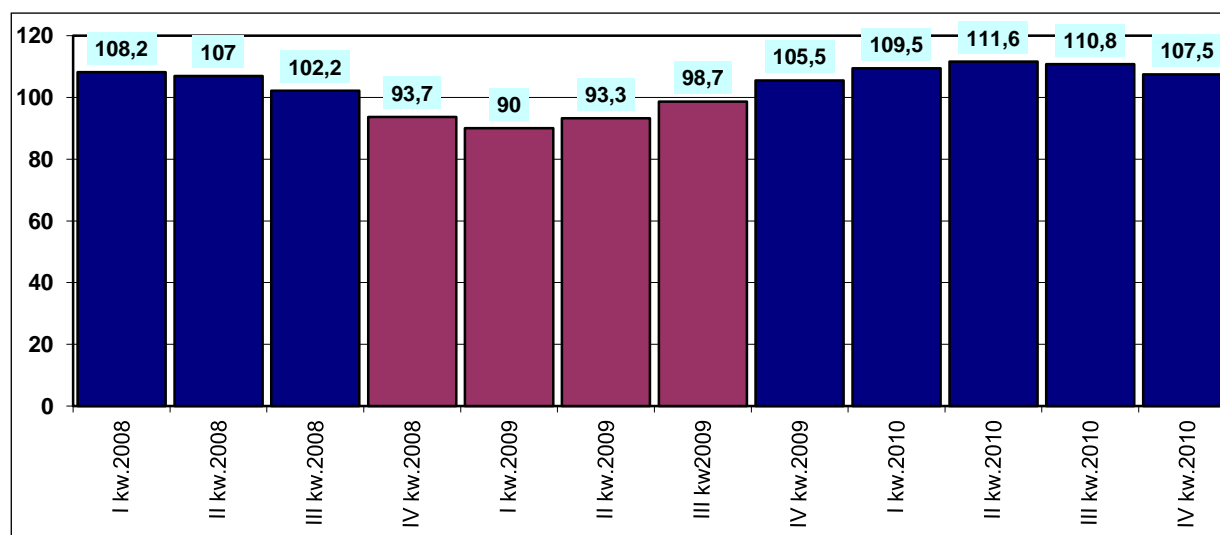
Rys. 3. Dynamika nowych zamówień w przemyśle w cenach bieżących (analogiczny okres poprzedniego roku =100).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dane makroekonomiczne (stat.gov.pl).



Rys. 4. Wykorzystanie mocy produkcyjnych w przedsiębiorstwach przemysłowych.

Źródło: *Koniunktura w przemyśle – baza bieżąca – dane kwartalne* (stat.gov.pl).



Rys. 5. Dynamika produkcji sprzedanej przemysłu ogółem w cenach stałych według kwartałów (analogiczny okres poprzedniego roku =100).

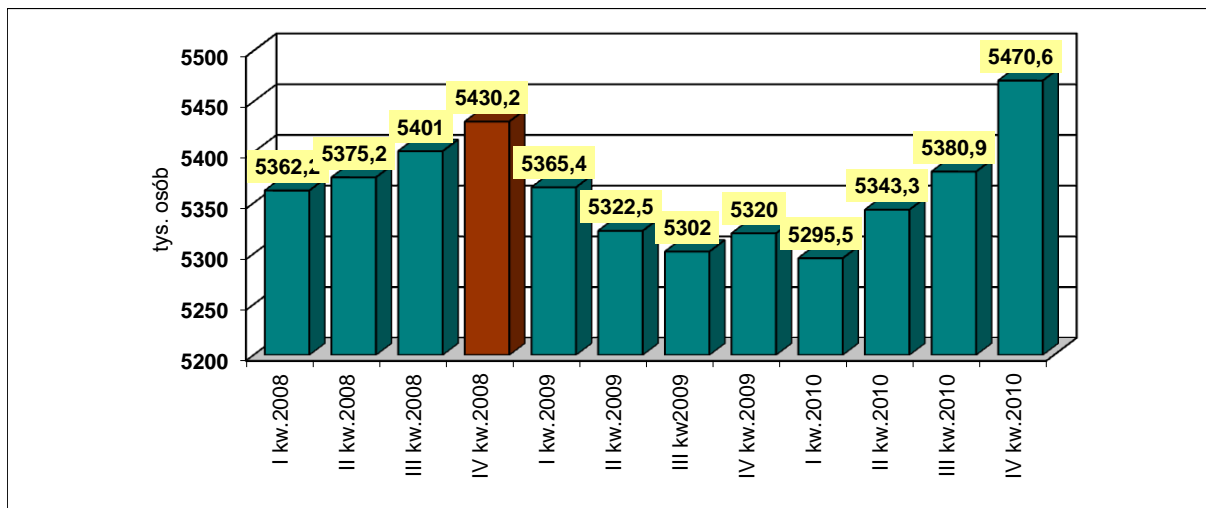
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dane makroekonomiczne* (stat.gov.pl).

Po załamaniu produkcji sprzedanej w przemyśle w IV kwartale 2008 roku, **od IV kwartału 2009 roku obserwowana jest tendencja stopniowego wzrostu produkcji**. Jak wynika z rysunku 5, w IV kwartale 2009 roku produkcja sprzedana przemysłu była wyższa o 5,5% niż w analogicznym okresie roku poprzedniego, a na koniec czwartego kwartału 2010 roku o 7,5%.

Wzrost produkcji korzystnie oddziałuje na rynek pracy. Jak wynika z danych GUS (rysunek 6) od drugiego kwartału 2010 roku obserwowany jest w sektorze przedsiębiorstw wzrost zatrudnienia. Obecnie w sektorze przedsiębiorstw zatrudnienie wynosi prawie 5,5 mln osób i jest poziom wyższy, aniżeli występujący przed okresem spowolnienia gospodarczego.

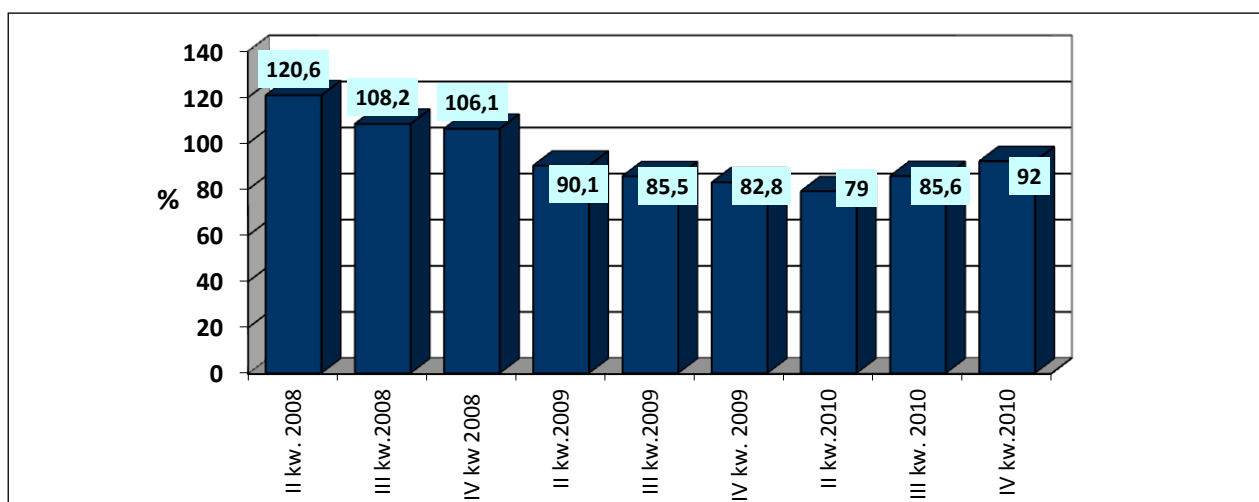
Nie widać jeszcze wyraźnego przyspieszenia w zakresie inwestycji, szczególnie w sektorze przedsiębiorstw prywatnych. Jak wynika z rysunku 7, w Polsce od drugiego kwartału 2009 roku w sektorze prywatnym utrzymuje się ujemna dynamika nakładów inwestycyjnych.

Można założyć, że gdyby tempo inwestycji w sektorze prywatnym było wyższe, to dynamika wzrostu gospodarczego w Polsce byłaby jeszcze wyższa. Relatywnie w mniejszym stopniu obniżyła się aktywność inwestycyjna w sektorze publicznym. Związane jest to przede wszystkim z większą rolą tego sektora w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych.



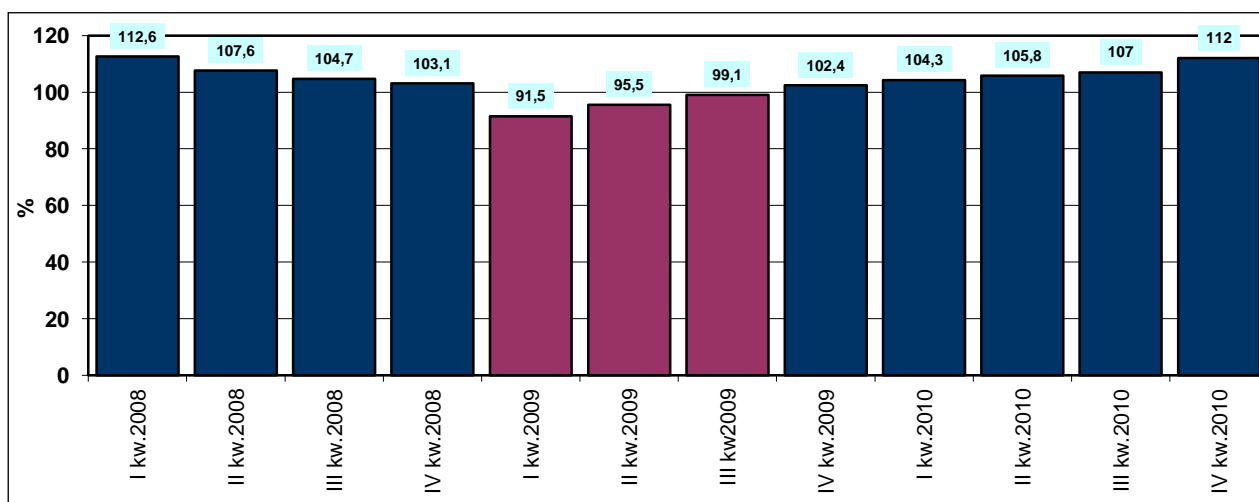
Rys. 6. Przeciętne zatrudnienie w sektorze przedsiębiorstw (podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób oraz jednostkach budżetowych).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Rynek pracy* (stat.gov.pl).



Rys. 7. Dynamika inwestycji w sektorze prywatnym (analogiczny okres roku poprzedniego = 100).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Inwestycje. W: Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze* (stat.gov.pl).



Rys. 8. Dynamika sprzedaży w transporcie i gospodarce magazynowej w cenach stałych (analogiczny okres poprzedniego roku = 100).

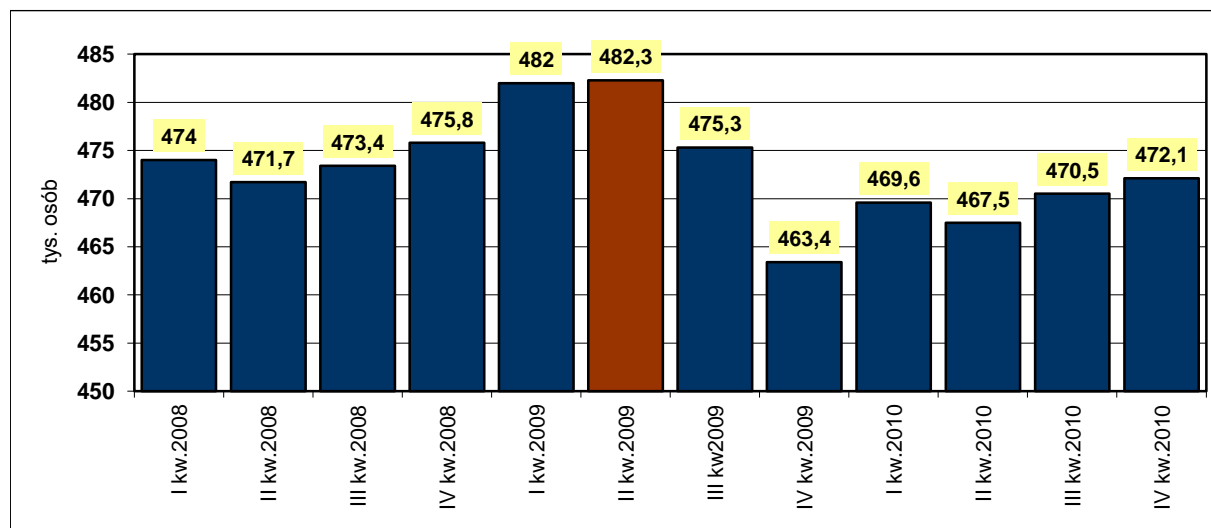
Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Transport i Łączność* (stat.gov.pl).

Przedstawione tendencje zmian proporcji makroekonomicznych świadczą o wyraźnym wchodzeniu polskiej gospodarki na ścieżkę wzrostu. Zmiany te stopniowo znajdują odzwierciedlenie w poprawie koniunktury w sektorze transportowym. Większy popyt wewnętrzny i zewnętrzny, większa produkcja przemysłowa oznaczają bowiem w efekcie większe zapotrzebowanie na usługi branży TSL. Mimo jednak znacznej stabilizacji w rozwoju gospodarczym poważną słabością otoczenia ekonomicznego przedsiębiorstw w Polsce, w tym przedsiębiorstw transportowych, jest niekontrolowany wzrost deficytu budżetowego i długu publicznego.

### Kondycja ekonomiczna przedsiębiorstw w branży TSL

Ożywienie gospodarcze sprzyja przedsiębiorcom branży TSL w odzyskiwaniu równowagi finansowej. Jedną z podstawowych oznak poprawy koniunktury gospodarczej w transporcie jest wzrost popytu i poziomu sprzedaży. Wyższa dynamika sprzedaży w transporcie i gospodarce magazynowej (w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego) pojawiła się po raz pierwszy, podobnie jak w przypadku sprzedaży produkcji przemysłowej w IV kwartale 2009 roku, i wynosiła 2,4% (rysunek 8).

Potwierdzeniem ożywienia w transporcie jest także rosnące zapotrzebowanie na zasoby pracy. W II kwartale 2010 roku pojawiło się w branży TSL 16% więcej ofert pracy niż w I kwartale. Najbardziej poszukiwani w transporcie są kierowcy z uprawnieniami w ruchu międzynarodowym oraz spedytorzy i magazynierzy<sup>3</sup>. Mimo to, jak wynika z rysunku 9, nie został jeszcze osiągnięty poziom zatrudnienia w tej branży, jaki był notowany w okresie poprzedzającym spowolnienie gospodarcze.



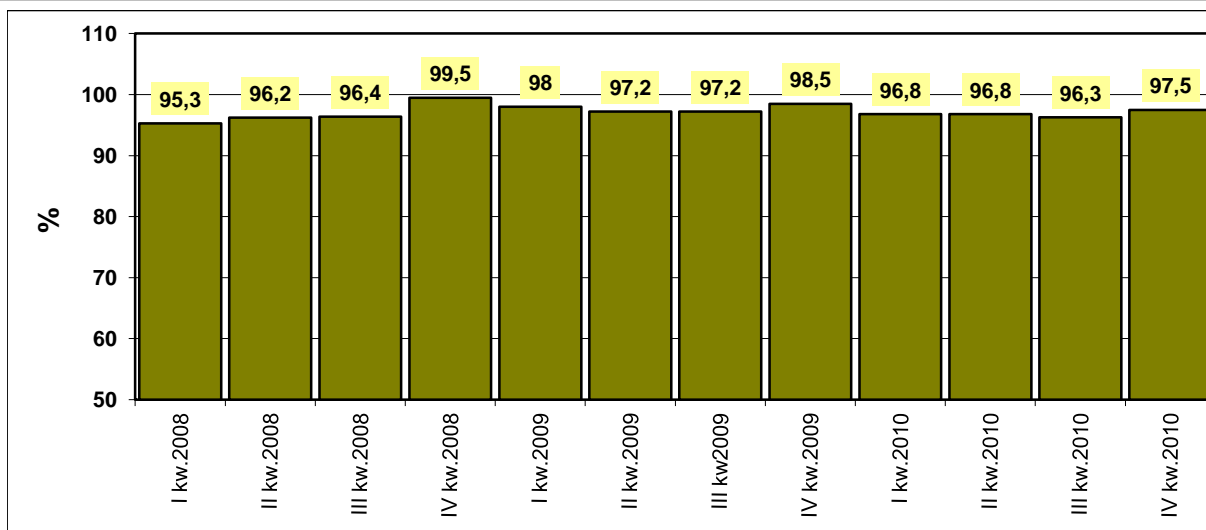
Rys. 9. Przeciętne zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej (podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób oraz jednostkach budżetowych)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Rynek pracy* (stat.gov.pl).

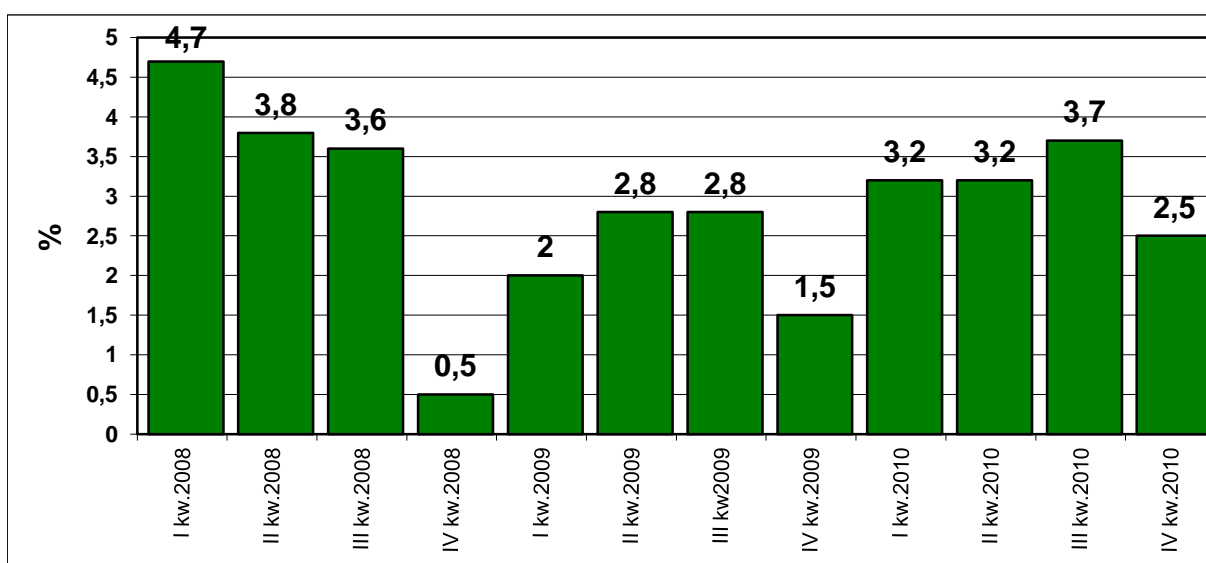
Problemem, który od lat utrzymuje się w Polsce i dotyczy przedsiębiorstw w ogóle, nie tylko z branży transportowej, jest zbyt wysoki **wskaźnik poziomu kosztów**. Zgodnie z ogólnie przyjętymi standardami, wskaźnik ten nie powinien przekraczać wartości 90%. Jak wynika z rysunku 10, na koniec IV kwartału 2008 roku wskaźnik poziomu kosztów w transporcie i gospodarce magazynowej wynosił 99,5%, a na koniec II kwartału obniżył się do poziomu 96,8%. Mimo tej niekorzystnej tendencji branża transportowa jest rentowna.

Jak wynika z rysunków 11 i 12, podczas gdy na koniec IV kwartału 2008 roku w przedsiębiorstwach branży transport i gospodarka magazynowa średnia rentowność obrotu brutto kształtowała się na poziomie 0,5%, a rentowność obrotu netto – (-0,1%), to na koniec IV kwartału 2009 roku wskaźniki te były wyższe i wynosiły odpowiednio 1,5% i 0,5%. Wspomniana dodatnia dynamika popytu na usługi tego sektora w kolejnych kwartałach 2010 roku znalazła odzwierciedlenie w jeszcze wyższej rentowności obrotu brutto i netto, która na koniec II kwartału 2010 roku wynosiła odpowiednio 3,2% i 2,2%.

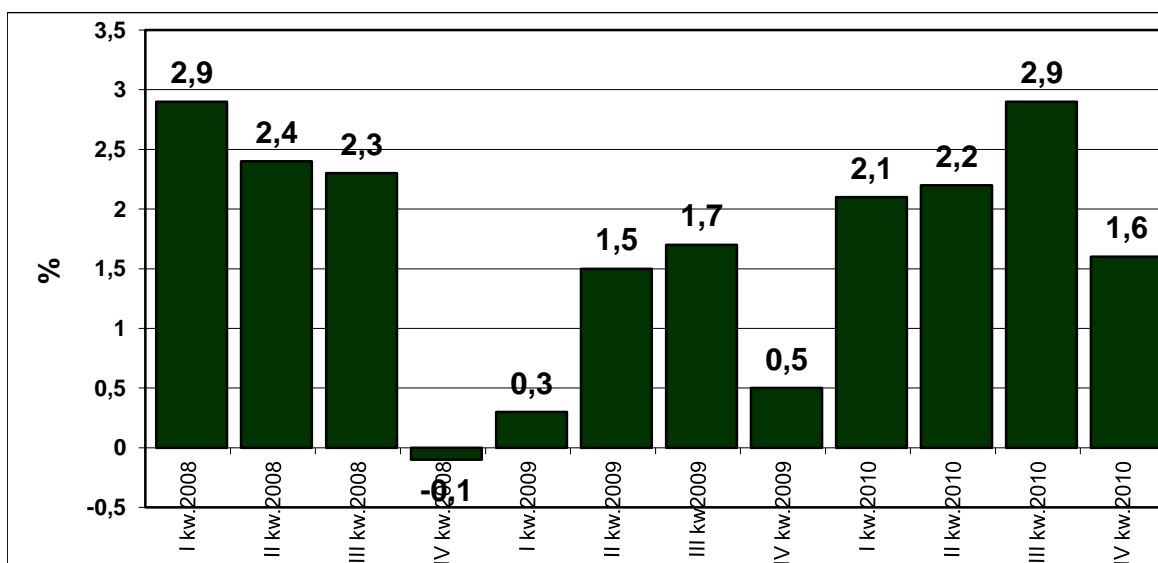
<sup>3</sup> Pozytywne trendy w transporcie, „TSLbiznes”, nr 9/2010.



Rys. 10. Wskaźnik poziomu kosztów w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu).  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych (stat.gov.pl).



Rys. 11. Wskaźnik rentowności obrotu brutto w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu).  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych (stat.gov.pl).



Rys. 12. Wskaźnik rentowności obrotu netto w transporcie i gospodarce magazynowej ogółem (od początku roku do końca okresu).  
 Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Finanse przedsiębiorstw niefinansowych (stat.gov.pl).

### **Podsumowanie**

Poprawiające się wyniki finansowe przewoźników w Polsce nie oznaczają jeszcze pełnej stabilizacji rynku TSL. Przyszłe warunki gospodarowania są dla firm przewozowych wciąż niepewne. Pesymizm w branży transportowej jest m.in. efektem postrzeganych zagrożeń związanych z ryzykiem wzrostu kosztów działalności oraz pogorszenia jakości usług transportowych. Zagrożenia te wynikają przede wszystkim z następujących okoliczności:

- rosnących podatków (podatek VAT) i cen paliw
- wzrostu opłat drogowych w związku z wprowadzeniem elektronicznego systemu poboru opłat
- uwolnienia rynku pracy dla kierowców od maja 2011 r. w Niemczech i Austrii, co może spowodować ich „odpływ” z firm polskich, a w rezultacie wzrost płac
- okrojenia inwestycji w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 - 2015 w porównaniu z Programem 2008 - 2012
- niedostosowania dróg krajowych, zgodnie z traktatem akcesyjnym, do standardu naciskowego 115 kN/oś.

### **Streszczenie**

Obserwowane zmiany w gospodarce zwłaszcza w sferze wzrostu popytu wewnętrznego, produkcji przemysłowej, wzrostu zatrudnienia sprzyjają podnoszeniu efektywności funkcjonowania branży TSL. Sygnały ożywienia w tej branży nie są jeszcze tak wyraźne jak w przypadku produkcji przemysłowej.

### **ECONOMY'S INFLUENCE ON THE TRANSPORT SECTOR'S CONDITION IN POLAND**

#### **Abstract**

Observed changes in economy, especially those related to increase of domestic demand, industrial production and increase of employment rate, enhance the effectiveness of logistic sector. However, the signals of growth in the sector are not yet as visible as in the case of industrial production.

#### **Literatura**

- 1) Dane makroekonomiczne. Kwartalne mierniki gospodarcze. Transport i Łączność (stat.gov.pl).
- 2) Madeja K., Leasing ma się dobrze, „TSLbiznes” nr 10/2010.
- 3) Pozytywne trendy w transporcie. „TSLbiznes” nr 9/2010.
- 4) Regional Economic Prospects in EBRD Countries of Operations: October 2010. EBRD Office of the Chief Economist.