

*Stanisław Berezziński, Kamila Lewandowska, Tomasz Rokicki*

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

## **Rynek ubezpieczeń transportowych w Polsce**

### **The transport insurance market in Poland**

**Synopsis.** W pracy przedstawiono zagadnienia związane z rynkiem ubezpieczeń transportowych w Polsce. Źródłem materiałów były dane z GUS. Okres badań dotyczył lat 2006–2015. Rynek po stronie podażowej był dosyć stabilny, nie było gwałtownych zmian w liczbie firm i jego strukturze. W pracy dokonano analizy zmian w liczbie i wartości ubezpieczeń transportowych, a także ich udziału w ubezpieczeniach z działu II. Stwierdzono, że zmiany w ubezpieczeniach w transporcie samochodowym były bardziej skorelowane ze zmianami sytuacji gospodarczej niż w odniesieniu do ubezpieczeń w innych gałęziach. Przyczyną takiej zależności może być dominujący udział przewozów samochodowych w transporcie.

**Słowa kluczowe:** transport, ubezpieczenie transportowe, ubezpieczenie casco, ubezpieczenie OC

**Abstract.** The paper presents issues related to the transport insurance market in Poland. The source materials constituted data of the Central Statistical Office. The study period covered the 2006–2015. The market on the supply side was quite stable, there were no sudden changes in the number of companies and its structure. In the paper was analyzed the changes in the number, value of transport insurance and their share in insurance in Section II. The changes in insurance in road transport were more correlated with changes in the economic situation, than in insurance in other branches. The reason for such dependence was the dominating share of car transport in total transport.

**Key words:** transport, transport insurance, casco insurance, insurance of civil responsibility

## **Wstęp**

Pojęcie ubezpieczenie jest definiowane w różnorodny sposób. Według Łazowskiego [1948] jest ono urządzeniem gospodarczym zapewniającym pokrycie przyszłych potrzeb majątkowych, które są wywołane przez odznaczające się pewną prawidłowością zdarzenia losowe. Potrzeby majątkowe są pokrywane przez wiele jednostek, którym te same zdarzenia zagrażają. Z kolei Banasiński [1997] określa ubezpieczenie jako multiregulator procesów ekonomii rozwoju gospodarki narodowej zakłócanym przez zdarzenia losowe

(kłęski żywiołowe, nieszczęśliwe wypadki). Koszt tej regulacji rozkłada się bezpośrednio lub pośrednio na z góry określone jednostki (prawne lub fizyczne) korzystające z tego regulatora. Według Śmida [2012] ubezpieczenie jest funkcją ekonomiczną mającą na celu wypłatę odszkodowań za szkody, powstałe w dobrach lub wyrządzone ludziom wskutek np. nieszczęśliwych wypadków. Prawo do odszkodowania wynika z umowy, zawieranej pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczającym i nabywane jest po wniesieniu opłaty, zwanej składką ubezpieczeniową. Ubezpieczenia są więc narzędziami ekonomicznego oddziaływania na rynek [Rokicki 2014, 2016]. Zgodnie z artykułem 805 Kodeksu cywilnego przez umowę ubezpieczenia ubezpieczyciel zobowiązuje się, w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa, spełnić określone świadczenie w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku, a ubezpieczający zobowiązuje się zapłacić składkę. Świadczenie ubezpieczyciela polega na zapłacie przy ubezpieczeniu majątkowym określonego odszkodowania za szkodę powstałą wskutek przewidzianego w umowie wypadku, a przy ubezpieczeniu osobowym zapłacie umówionej sumy pieniężnej, renty lub innego świadczenia w razie zajścia przewidzianego w umowie wypadku w życiu osoby ubezpieczonej [Ustawa..., 1964]. W Polsce jest stosowany podział na dwa działy. W dziale I znajdują się ubezpieczenia na życie, posagowe i zaopatrzenia dzieci, na życie, jeżeli są związane z ubezpieczeniowym funduszem kapitałowym, rentowe, wypadkowe i chorobowe, jeśli są uzupełnieniem ubezpieczeń wcześniej wymienionych. Tę grupę tworzą więc ubezpieczenia na życie. W dziale II znajdują się pozostałe ubezpieczenia osobowe i ubezpieczenia majątkowe (NNW i choroby). Zgodnie z polskim prawem, jeden i ten sam ubezpieczyciel nie może jednocześnie oferować klientom ubezpieczeń majątkowych i na życie [Ustawa..., 2015, Strona internetowa...].

Ubezpieczenia transportowe są złożone, ze względu na zróżnicowane przedmioty, które im podlegają. Dotyczą one bowiem środków transportu, przewożonego ładunku, odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, odpowiedzialności cywilnej posiadacza środków komunikacji. Ubezpieczenia można podzielić według gałęzi transportu, czyli w transporcie lądowym, morskim, żegludze śródlądowej, transporcie lotniczym [Ustawa..., 2015].

Ubezpieczenie casco jest dobrowolne i umowne. Przy ubezpieczeniu pojazdów samochodowych nazywa się je powszechnie autocasco (AC). Temu ubezpieczeniu podlegają pojazdy wraz z wyposażeniem podlegające rejestracji w Polsce, motorowery, inne pojazdy silnikowe lub zasilane własnym źródłem energii, a także trolejbusy i tramwaje. Ochrona ubezpieczeniowa dotyczy szkód powstałych w pojeździe, polegających na uszkodzeniu, zniszczeniu lub utracie pojazdu na skutek powodzi, pożaru, kradzieży. Zakres minimalny dotyczy szkody powstałej wskutek zderzenia z innym pojazdem, zakres ograniczony natomiast dotyczy szkód w wyniku kradzieży, a pełny zakres obejmuje też zniszczenie pojazdu [Ortyński 2010].

Ubezpieczenie ładunków cargo jest dobrowolne, niezależnie od ubezpieczenia casco. Ładunek jest ubezpieczany przez nadawcę lub odbiorcę. Przedmiotem ubezpieczenia jest nienaruszalność towaru w trakcie trwania przewozu. Stosowane są polisy jednostkowe (na jedną konkretną przesyłkę), generalne (cały potok ładunków w roku), obrotowe (cały obrót ubezpieczającego), odpisowe (ochrona całej puli jednorodnych przesyłek) [Polisa..., 2014].

Ubezpieczenia casco w transporcie morskim są dosyć specyficzne, bo są regulowane kodeksem morskim, a nie kodeksem cywilnym. Uregulowania kodeksu morskiego

w większym stopniu uwzględniają warunki klimatyczne i atmosferyczne wynikające z żeglugi morskiej [Ustawa..., 2001]. Ubezpieczenie w tej gałęzi dotyczy statku, ładunku frachtu, opłaty za przewóz pasażerów, prowizji, wydatków na usuwanie awarii, odpowiedzialności OC. Ubezpieczyciele zawodowi oferują ubezpieczenia casco dla jednostek pływających. Na rynku działają też struktury ubezpieczeń wzajemnych korporacji lub armatorów oferujące dla członków większy zakres ubezpieczeń [Januła i in. 2011].

Ważne obowiązkowe ubezpieczenie dotyczy odpowiedzialności cywilnej wynikającej z własności dotyczącej pojazdów. Podobnie wyróżnia się tutaj ubezpieczenia stosowane do środków transportu występujących w danej gałęzi transportu, tj. do pojazdów powietrznych, lądowych, żeglugi morskiej i śródlądowej. W transporcie samochodowym większa część składek jest opłacana przez indywidualnych właścicieli samochodów [Gospodarek 2011].

## **Cel i metodyka badań**

Celem głównym pracy było rozpoznanie i przedstawienie sytuacji oraz zmian na rynku ubezpieczeń transportowych w Polsce. Na potrzeby pracy sformułowano cele szczegółowe, tj. określenie rodzajów ubezpieczeń transportowych, ukazanie dynamiki ich zmian, określenie związków w zmianie liczby i wartości ubezpieczeń transportowych ze zmianą sytuacji gospodarczej. Na potrzeby pracy postawiono hipotezę badawczą, według której zmiany w ubezpieczeniach w transporcie samochodowym były bardziej skorelowane ze zmianami sytuacji gospodarczej niż w odniesieniu do ubezpieczeń w innych gałęziach. Badania dotyczyły rynku ubezpieczeń transportowych. Obszar badań wybrano w sposób celowy. Dane dotyczyły lat 2006–2015. Źródła materiałów stanowiła analiza dostępnej literatury z zakresu ubezpieczeń, oraz dane z GUS. Do prezentacji wyników pracy wykorzystano metodę opisową, tabelaryczną, graficzną oraz współczynnik korelacji liniowej Pearsona.

## **Wyniki badań**

W latach 2006–2015 liczba zakładów ubezpieczeń mających zezwolenie na prowadzenie działalności operacyjnej w Polsce zmniejszyła się z 67 do 57. Jednocześnie udział krajowych podmiotów zmniejszył się z 31% w 2006 roku do 28% w 2015 roku. Nieznacznie poniżej 50% podmiotów zajmowało się ubezpieczeniami na życie, a trochę ponad 50% firm zajmowało się pozostałymi ubezpieczeniami osobowymi i majątkowymi. W latach 2006–2015 udział w rynku firm według specjalizacji był podobny. Większość przedsiębiorstw, bo około 86–87% miało formę spółki akcyjnej. W sektorze był duży udział kapitału zagranicznego, gdyż około 70% firm miało dominujący jego udział. Poza jedną firmą wszystkie działały w sektorze prywatnym. Zatrudnienie w całym sektorze ubezpieczeń spadło z 29 437 osób w 2006 roku do 25 968 osób w 2015 roku. Na podstawie przedstawionej charakterystyki można stwierdzić, że na rynku nie zachodziły gwałtowne zmiany w liczbie firm oraz w jego strukturze [Polski... 2016].

Ubezpieczenia transportowe są przypisane do działu II obejmującego pozostałe ubezpieczenia osobowe i majątkowe. Ubezpieczenia transportowe dotyczą ubezpieczenia od-

powiedzialności cywilnej wynikającej z posiadania pojazdów lądowych, powietrznych, za żeglugę morską i śródlądową, a także ubezpieczenia casco pojazdów lądowych, szynowych, statków powietrznych, żegluga morskiej i śródlądowej oraz ubezpieczenia przedmiotów w transporcie [Ustawa..., 2003]. W artykule jako jednostkę miary przyjęto liczbę oraz wartość polis. Jedna polisa obejmuje jedno ubezpieczenie lub kilka ich rodzajów. Podobnie w przypadku wypłaty odszkodowań jako jednostkę przyjęto ich liczbę i wartość. Każde zdarzenie liczyło się oddzielnie, a odszkodowania były podawane w wartości brutto, czyli przed uwzględnieniem udziału reasekuranatów [Polski..., 2016].

W pierwszym etapie analizy porównano udział poszczególnych ubezpieczeń transportowych w dziale pozostałych ubezpieczeń osobowych i majątkowych, pod względem liczby polis i wartości składek brutto. Systematycznie rosła liczba polis na ubezpieczenia casco pojazdów lądowych z 7,32% we wszystkich ubezpieczeniach działu II w 2006 roku do 12,21% w 2015 roku. To zwiększenie się liczby polis nie spowodowało jednak wzrostu udziału wartości składek brutto w ubezpieczeniach działu II, gdyż w latach 2006–2015 ich udział spadł z 26,31 do 21,10%. Podobna zależność występowała w przypadku ubezpieczeń OC wynikających z posiadania pojazdów lądowych. W latach 2006–2015 ich udział w dziale II ubezpieczeń pod względem liczby polis wzrósł z 28,46 do 45,42%, a pod względem wartości składek brutto spadł z 35,95 do 31,54%. Udział ubezpieczeń dla pojazdów lądowych łącznie casco i OC stanowiło ponad 50% pod względem liczby polis i wartości składek brutto. Taki wynik świadczy o bardzo dużym znaczeniu tych ubezpieczeń w działalności zakładów ubezpieczeń oraz ogólnie w gospodarce. Bardzo małe znaczenie miały ubezpieczenia w pozostałych gałęziach transportu, których udziały nie przekraczały jednego punktu procentowego pod względem liczby polis i wartości składek brutto.

Liczba polis właściwie stale się zwiększała (tab. 1). Nawet kryzys gospodarczy w 2009 roku nie wpłynął na tę tendencję. Najtrudniejszy na rynku był 2012 rok, gdy zmniejszyła się liczba polis w ubezpieczeniach casco pojazdów lądowych i żegluga wodnej. Spadek liczby polis zaobserwowano również w 2011 i 2013 roku przy ubezpieczeniach przedmiotów w transporcie oraz w 2013 roku przy OC pojazdów powietrznych, a także w 2014 roku w casco dla żegluga wodnej. Popyt na rynku ubezpieczeń wzrastał, co wynikało też z poprawy sytuacji gospodarczej Polski. W latach 2006–2015 liczba polis zwiększyła się o około 40% w ubezpieczeniach casco pojazdów lądowych oraz żegluga wodnej, a także w OC pojazdów lądowych. W badanych latach obserwowano również większą dynamikę dla casco i OC w pozostałych gałęziach. Wysoka dynamika wzrostu wynikała jednak z małej liczby tych polis w ogóle.

Kierunki i wielkość zmian w wartości przypisanych składek brutto w poszczególnych rodzajach ubezpieczeń nie były takie same jak przy liczbie polis (tab. 2). W większości ubezpieczeń następowały okresy wzrostu, a następnie zmniejszania się składek, w porównaniu do roku poprzedniego. Trudno było określić jeden rok najbardziej lub najmniej korzystny dla towarzystw ubezpieczeniowych. W przypadku casco pojazdów lądowych trudny był rok wystąpienia kryzysu gospodarczego oraz lata 2012–2014, a dla OC pojazdów lądowych lata 2013–2014. Z kolei w casco żegluga wodnej spadki składek odnotowano w latach 2008, 2010, 2015, a dla OC w tej gałęzi transportu w latach 2008, 2010, 2013 i 2015. Występowały więc rozbieżności między ubezpieczeniami według ich rodzaju oraz w ramach danej gałęzi transportu.

Tabela 1. Dynamika zmian liczby polis w ubezpieczeniach transportowych w latach 2006–2015 (rok poprzedni = 100)

Table 1. Changes in the number of transport insurance policies in 2006–2015 (previous year = 100)

Lata	Dynamika zmian liczby polis w ubezpieczeniach							
	casco				przedmiotów w transporcie	odpowiedzialności cywilnej		
	pojazdów lądowych	pojazdów szynowych	statków powietrznych	żeglugi morskiej i śródlądowej		posiadania pojazdów lądowych	posiadania pojazdów powietrznych	żeglugi morskiej i śródlądowej
2006	100,00	101,00	102,00	103,00	104,00	105,00	106,00	107,00
2007	108,14	250,00	250,00	150,00	122,22	106,09	100,00	116,67
2008	107,79	100,00	100,00	100,00	113,64	105,96	200,00	100,00
2009	106,81	100,00	100,00	100,00	112,00	103,52	100,00	114,29
2010	103,27	100,00	100,00	100,00	107,14	103,22	100,00	100,00
2011	101,29	100,00	100,00	116,67	86,67	104,79	100,00	100,00
2012	97,54	100,00	100,00	78,57	138,46	101,20	150,00	112,50
2013	101,82	100,00	100,00	145,45	83,33	100,62	66,67	100,00
2014	102,87	100,00	100,00	68,75	120,00	101,27	100,00	100,00
2015	106,45	100,00	100,00	100,00	108,33	104,46	150,00	100,00

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tabela 2. Dynamika zmian wartości brutto składek w ubezpieczeniach transportowych w latach 2006–2015 (rok poprzedni = 100)

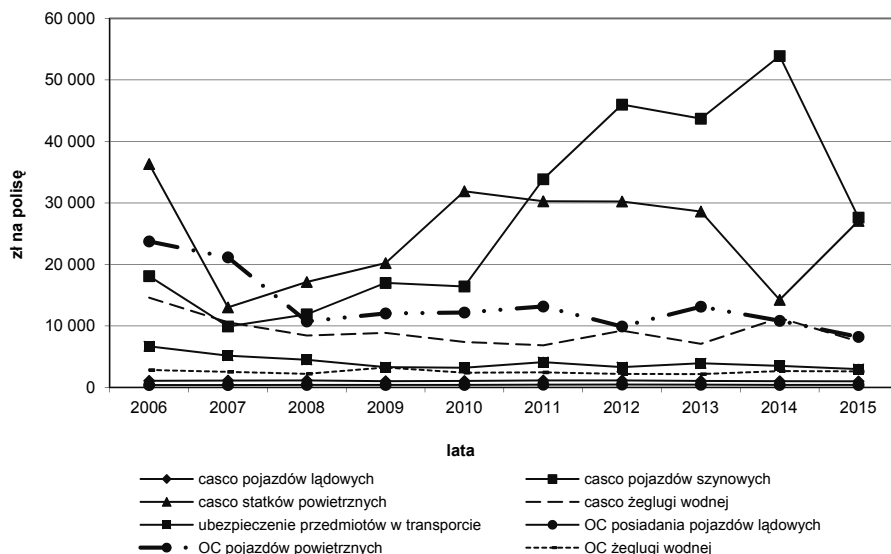
Table 2. Changes in gross value of premiums in transport insurance in 2006–2015 (previous year = 100)

Lata	Dynamika wartości brutto składek w ubezpieczeniach							
	casco				przedmiotów w transporcie	odpowiedzialności cywilnej		
	pojazdów lądowych	pojazdów szynowych	statków powietrznych	żeglugi morskiej i śródlądowej		posiadania pojazdów lądowych	posiadania pojazdów powietrznych	żeglugi morskiej i śródlądowej
2006	100,00	101,00	102,00	103,00	104,00	105,00	106,00	107,00
2007	112,09	136,95	89,51	108,83	94,48	107,49	89,12	103,89
2008	109,96	119,82	131,75	79,66	98,87	112,97	101,46	87,87
2009	93,89	143,08	117,95	105,16	81,95	101,78	112,06	166,96
2010	107,57	96,63	157,81	83,33	103,92	105,51	101,24	74,05
2011	109,60	206,19	94,89	108,05	111,63	114,24	108,03	102,21
2012	97,64	135,85	99,88	106,03	111,12	103,85	113,01	100,35
2013	94,57	95,03	94,59	111,46	98,91	94,78	88,32	98,80
2014	98,85	123,31	49,78	109,76	107,41	95,35	82,45	122,82
2015	103,72	51,25	190,21	66,17	92,00	101,08	113,78	98,17

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W latach 2006–2015 składki na ubezpieczenia casco pojazdów lądowych wzrosły o 29%, na OC pojazdów lądowych o 41%. Zmiany te były podobne do występujących w odniesieniu do liczby polis. W badanym okresie największy wzrost składek odnotowano w grupie ubezpieczeń casco pojazdów szynowych (o 282%), casco statków powietrznych (o 86%). Spadki występowały natomiast w odniesieniu do casco żeglugi wodnej (o 30%) oraz ubezpieczeń przedmiotów w transporcie (o 4%). Wzrost sumy składek na ubezpieczenia nie dziwi, bo w większości gałęzi transportu zwiększała się liczba pojazdów. Jedynie w transporcie morskim obserwowano odwrotną tendencję.

Wzrost liczby składek w przeliczeniu na polisę nie zawsze wiązał się ze zwiększeniem indywidualnych składek. Najbardziej stabilna sytuacja była w ubezpieczeniach w transporcie samochodowym (rys. 1). W latach 2006–2015 składki na jedną polisę casco w tej gałęzi transportu zmniejszyły się z 1075 do 980 zł, a w przypadku OC wzrosły z 378 do 394 zł. W transporcie samochodowym występowała więc duża stabilizacja stawek ubezpieczeniowych, a to głównie z uwagi na dużą konkurencję na rynku. Podobna sytuacja była jedynie w odniesieniu do OC statków w żegludze wodnej. Największy wzrost składek w przeliczeniu na polisę wystąpił jedynie w ubezpieczeniach casco pojazdów szynowych z 18 093 do 27 619 zł. Jednak w przypadku tego ubezpieczenia zaobserwowano duże wahania w poszczególnych latach. W pozostałych rodzajach ubezpieczeń składki przypadające na polisę spadały, a mianowicie casco statków powietrznych z 36 325 zł w 2006 roku do 27 078 zł w 2015 roku, casco żeglugi wodnej z 14 583 do 7473 zł, ubezpieczenia towarów w transporcie z 6684 do 2975 zł, OC pojazdów szynowych z 23 740 do 8211 zł.



Rysunek 1. Wartość składek brutto przypadających na polisę w ubezpieczeniu transportowym w latach 2006–2015

Figure 1. Value of gross premiums for a policy of transport insurance in 2006–2015

Źródło: opracowanie własne.

W celu stwierdzenia związku zmian w liczbie i wartości ubezpieczeń transportowych oraz sytuacji gospodarczej zostały obliczone współczynniki korelacji liniowej Pearsona. Sytuacja gospodarcza została określona przez wartość PKB, a parametrami ubezpieczeń transportowych była liczba polis oraz wartość składek brutto przypadająca na poszczególne rodzaje tych ubezpieczeń. W tabeli 3 zestawiono wyniki korelacji, podano również wartość  $p$ . Jako wartość graniczną poziomu istotności przyjęto  $p = 0,05$ . Istotne zależności zaznaczono szarym tłem w tekście. Współczynniki korelacji zostały policzone łącznie dla całego okresu, czyli lat 2005–2013. Stwierdzono bardzo silną korelację dodatnią między wartością PKB a liczbą i wartością polis dotyczących ubezpieczeń pojazdów lądowych. W przypadku liczby polis dla tej grupy ubezpieczeń zależności były bardzo silne. Wraz ze wzrostem PKB w gospodarce proporcjonalnie wzrastała suma składek na ubezpieczenia casco i OC pojazdów lądowych. Podobnie było w relacji między wartością PKB a liczbą polis OC we wszystkich gałęziach transportu oraz ubezpieczeń przedmiotów w transporcie. W przypadku liczby polis casco dla wszystkich gałęzi transportu, poza samochodowym, korelacja nie była istotna. Świadczy to o małym związku tych ubezpieczeń ze zmianami w gospodarce. Nieistotne były relacje między wartością skła-

Tabela 3. Współczynniki korelacji liniowej Pearsona między wartością PKB a parametrami ubezpieczeń transportowych

Table 3. Pearson's linear correlation coefficients between the value of GDP and the parameters of transport insurances

Współczynniki korelacji liniowej Pearsona między		
wartością PKB a:	korelacja	$p$
– liczbą polis casco pojazdów lądowych	0,951	0,001
– liczbą polis casco pojazdów szynowych	0,597	0,069
– liczbą polis casco statków powietrznych	0,597	0,069
– liczbą polis casco żeglugi morskiej i śródlądowej	0,389	0,267
– liczbą polis ubezpieczenia przedmiotów w transporcie	0,920	0,001
– liczbą polis OC pojazdów lądowych	0,993	0,001
– liczbą polis OC pojazdów powietrznych	0,801	0,005
– liczbą polis OC w żegludzie morskiej i śródlądowej	0,946	0,001
wartością PKB a:	korelacja	$p$
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń casco pojazdów lądowych	0,804	0,005
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń casco pojazdów szynowych	0,815	0,004
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń casco statków powietrznych	0,545	0,103
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń casco żeglugi morskiej i śródlądowej	-0,398	0,255
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń przedmiotów w transporcie	0,216	0,548
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń OC pojazdów lądowych	0,881	0,001
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń OC pojazdów powietrznych	0,397	0,256
– wartością składek brutto dla ubezpieczeń OC w żegludzie morskiej i śródlądowej	0,562	0,091

Źródło: obliczenia własne.

dek brutto ubezpieczeń transportowych a wartością PKB w większości tych ubezpieczeń. Silne dodatnie zależności stwierdzono jedynie w przypadku casco pojazdów lądowych i szynowych oraz OC środków transportu w żegludze wodnej.

Przeprowadzone badania pozwalają stwierdzić, że związki poszczególnych rodzajów ubezpieczeń z sytuacją gospodarczą były zróżnicowane. Im większe było znaczenia danego ubezpieczenia na rynku, tym silniejsze były związki. Duże znaczenie ma też sytuacja w danej gałęzi transportowej. Przedstawione badania są tylko wstępem do wykonania bardziej rozszerzonej analizy uwzględniającej specyfikę i uwarunkowania poszczególnych gałęzi transportu w Polsce

## Podsumowanie i wnioski

1. Ubezpieczenia transportowe są zaliczane do działu II obejmującego pozostałe ubezpieczenia osobowe i majątkowe. Zajmowało się nimi około 30 towarzystw ubezpieczeniowych. W latach 2006–2015 sytuacja po stronie podażowej rynku ubezpieczeń była dosyć stabilna. Do podstawowych grup ubezpieczeń zalicza się casco według różnych gałęzi transportu, OC pojazdów oraz ubezpieczenie przedmiotów transportu. Zdecydowanie największe znaczenie mają ubezpieczenia dotyczące pojazdów lądowych (samochodowych).
2. Po stronie podażowej rynku dynamika zmian była zróżnicowana. Liczba i wartość składek ubezpieczeń nie zmieniały się w podobnym kierunku. Bardziej ustabilizowana była liczba polis. Najtrudniejsze dla branży były lata 2013–2014. W przypadku wartości składek trudno było wskazać wyraźną prawidłowość w poszczególnych rodzajach ubezpieczeń transportowych, bo na przemian następowały wzrosty i spadki.
3. W zakresie wartości składek brutto ubezpieczeń transportowych przypadających na polisę względna stabilizacja była w transporcie lądowym, a to za sprawą dużej konkurencji na rynku. W gałęziach o mniejszym znaczeniu w gospodarce następowały z reguły spadki średniej wartości brutto polis. Jedynym wyjątkiem było casco pojazdów szynowych. Wzrost tego ubezpieczenia mógł być spowodowany modernizacją taboru.
4. Przeprowadzona analiza pozwoliła wskazać siłę i rodzaj zależności między gospodarką a poszczególnymi parametrami ubezpieczeń transportowych. Stwierdzono, że zmiany w ubezpieczeniach w transporcie samochodowym były bardziej skorelowane ze zmianami sytuacji gospodarczej niż w odniesieniu do ubezpieczeń w innych gałęziach. Potwierdzono więc postawioną w pracy hipotezę. Przyczyną takiej zależności może być dominujący udział przewozów samochodowych w transporcie. Z kolei sam transport jest bardzo skorelowany z gospodarką, będąc jej barometrem.

## Literatura

- Banasiński A., 1997: Ubezpieczenia gospodarcze, Poltext, Warszawa.
- Gospodarek J., 2011: Cel i zakres ochrony konsumenta na rynku usług transportowych w świetle prawa Unii Europejskiej, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego. Problemy Zarządzania, Finansów i Marketingu* 22, 55–68.



- Januła E., Truś T., Gutowska Ż., 2011: Spedycja, Wydawnictwo Difin, Warszawa, 189–194.
- Łazowski J., 1948: Wstęp do nauki o ubezpieczeniach, W. Mogilski (red.), PZUW, Warszawa.
- Ortyński, K., 2010: Rynek ubezpieczeń non-life w Polsce [w:] Ubezpieczenia non-life, E. Wierzbicka (red.), CeDeWu, Warszawa, 251–260.
- Polisa cargo – ubezpieczenie mienia w transporcie, 2014: [źródło elektroniczne] <https://www.mfind.pl/akademia/abc-zakupu/polisa-cargo/> [dostęp: 15.01.2018].
- Polski rynek ubezpieczeniowy 2015, 2016, GUS, Warszawa.
- Rokicki T., 2014: Organizacja i ekonomika transportu, Wydawnictwo SGGW, Warszawa, 61.
- Rokicki T., 2016: Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania towarowego rynku usług transportowych, Wydawnictwo SGGW, Warszawa, 40–41.
- Šmid W., 2012: Boss leksykon, Wydawnictwo Dr Lex, Kraków.
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny, Dz.U. z 2014 r. poz. 121, 827, z 2015 r. poz. 4, 397, 539.
- Ustawa z dnia 18 września 2001 r. Kodeks morski. Dz.U. 2001 nr 138 poz. 1545.
- Ustawa z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych, Dz.U nr 124, poz. 1152, z późn. zm.
- Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o działalności ubezpieczeniowej i reasekuracyjnej, Dz.U. z 2017 r. poz. 1170, 1089, 1926, 2102.
- Strona internetowa Polskiej Izby ubezpieczeń, [źródło elektroniczne] [www.piu.org.pl](http://www.piu.org.pl), [dostęp: 05.01.2018].

Adres do korespondencji:  
**dr hab. inż. Tomasz Rokicki**  
Katedra Logistyki SGGW  
ul. Nowoursynowska 166,  
02-787 Warszawa  
tel. (0 22) 593 42 59  
e-mail: [tomaszrokicki@op.pl](mailto:tomaszrokicki@op.pl)