

Henryk Zielaskiewicz

Analiza popytu na usługi transportowe w kontekście niektórych uwarunkowań zewnętrznych (cz. 1)

Rozwój usług transportowych wiąże się z rozwojem cywilizacyjnym i potrzebą przemieszczania oraz zmianą zasad bezpośredniej transakcji między sprzedającym i kupującym, opartego na modelu systemu obsługi logistycznej, w którym występują przewoźnicy, spedytorzy, firmy zajmujące się obsługą magazynową i inne firmy uczestniczące w procesie dostawy. Przemieszczenie to powinno odbywać się w wyznaczone miejsce, w określonym czasie. Możemy powiedzieć, iż zapotrzebowanie na usługi transportowe jest ściśle powiązane z rozwojem logistyki. Wśród przyczyn tego zjawiska, z pewnością wymienić możemy globalizację gospodarki i rozwój technologii informatycznych, pozwalający na dokładne planowanie, zamawianie i śledzenie wykonania usług transportowych. Daleko idąca specjalizacja, a więc i podział rynku w zakresie produkcji, również przyczynia się do wzrostu potoku przepływów ładunków. Tak więc popyt na usługi transportowe stanowi też w dużej mierze pochodną rozwoju i integracji w zakresie międzynarodowej wymiany technologicznej i towarowej. Przyczyn rozwoju logistyki jest jednak znacznie więcej. Przede wszystkim, po dokonaniu oszczędności w sferze produkcji i technologii, dalszej redukcji kosztów można było szukać wśród usług pomocniczych, w tym oczywiście w usługach magazynowych i transportowych. Ponieważ między innymi koszty transportu należały do istotnych, a zarazem rozpoznawalnych kategorii kosztów, dość naturalne stało się oczekiwanie redukcji kosztów usług transportowych. Ponadto, poszerzenie asortymentu produkowanych, dostępnych i sprzedawanych dóbr przyniosło się na wzrost zapotrzebowania na usługi transportowe. Nie bez znaczenia były też procesy tworzenia łańcuchów dostaw bezpośrednich, które w efekcie przyczyniły się do większego zapotrzebo-

wania na transport. W sferze zmian w mentalności przedsiębiorców (produkcji na chłonny rynek) istotne znaczenie ma nastawienie na potrzeby klienta, co obejmuje eliminację uciążliwości związanych z transportem i przerzucenie odpowiedzialności za wypełnienie tej funkcji na spedytora czy operatora logistycznego. Usługi magazynowe i transportowe w sposób naturalny wpisują się również w postępujący proces outsourcingu, który jest również jedną z metod poszukiwania oszczędności. Przyczyna, z jakiej powstaje popyt na usługę transportową, jest zawsze uwarunkowana potrzebą wykorzystania użyteczności jakiegoś konkretnego dobra – produktu. Dobro to, jeśli ma zaspokoić ową potrzebę, musi być przemieszczone do miejsca, gdzie potrzeba ta istnieje i gdzie ma być zaspokojona w określonym czasie. Mając powyższe na uwadze, możemy zaryzykować stwierdzenie, iż popyt na towarową usługę transportową jest nie tylko wtórny¹ – pochodny, lecz jednocześnie komplementarny² w stosunku do popytu na dobra przemieszczane. Popyt komplementarny, możemy nazwać też popytem związanym. To znaczy jest to popyt, który – jeśli zmienia się (maleje lub rośnie) zapotrzebowanie na dobro przewożone – tym samym zmienia się popyt na daną usługę przewożową w kontekście miejsca wystąpienia popytu. Zróżnicowanie popytu na konkretny rodzaj usługi transportowej i wybór środka transportu pośrednio wynika również z wtórnego charakteru popytu na przewozy. Natomiast bezpośrednio jest ono konsekwencją wymogów stawianych transportowi przez dany rodzaj ładunku i wymogów klienta co do miejsca i formy dostawy.

Zaspokojenie popytu na przewóz dobra wymaga bowiem takiej realizacji tej usługi, aby spełniała ona jednocześnie trzy warunki:

- przewóz winien odbyć się w czasie wymaganym przez klienta – chodzi tu głównie o to, aby dostawa ładunku do miejsca przeznaczenia odbyła się w terminie wyznaczonym przez finalnego klienta usługi transportowej
- ładunek powinien być dostarczony dokładnie do miejsca wskazanego przez klienta
- ładunek powinien być przewiezony takim środkiem transportu, który najlepiej odpowiada podatności przewożonej przemieszczanego towaru.

W gospodarce rynkowej bardzo ważnym elementem jest elastyczność dostosowania się przewoźnika do popytu na usługi transportowe. Elastyczność popytu to intensywność reakcji klienta – konsumenta usługi transportowej na zmianę ceny tej usługi, lecz też przewoźnika na zmianę zasobów pieniężnych (dochodów) tego klienta. Dlatego też rozróżniamy elastyczność cenową i dochodową na dobra rzeczowe i usługi. Zrozumienie tej zasady powinno wytworzyć właściwe relacje pomiędzy klientem, a usługodawcą. Innym, wtórnym zagadnieniem jest elastyczność techniczno – organizacyjna przewoźnika, operatora logistycznego na wymagania klienta. Możemy powiedzieć, iż popyt na usługi przewożowe uzależnione jest z jednej strony od potrzeb społeczno gospodarczych danego regionu, a z drugiej strony od dostępności usługi dla klienta, ceny, standardów jakościowych i technologicznych. Bardzo ważnym zagadnieniem jest stan infrastruktury – zarówno liniowej jak i punktowej – oraz dostępność do niej. Poprzez te ostatnie czynniki właściciel, najczęściej Skarb Państwa, może mieć wpływ na popyt w zakresie wyboru usługi transportowej. Skala i możliwości dopasowania własnej oferty usługowej do rozpatrywanego popytu jest głównym czynnikiem

¹ Zobacz szerzej http://www.abc-ekonomii.net.pl/s/popyt_komplementarny.html

² Jak wyżej, a także <http://pl.wikipedia.org/wiki/Popyt>

kształtującym wielkość potencjału przewozowego i ewentualne działania inwestycyjne. Dlatego ważnym zadaniem jest właściwe rozeznanie rynku oraz trendów mogących nastąpić zmian na nim. Czynniki ten jest dodatkowo korygowany instrumentami polityki transportowej, na przykład:

- koncesjami, certyfikatami i pozwoleniami na przewozy
- wysokością stawek dostępu do infrastruktury transportowej
- skalą konkurencji
- możliwościami osiągnięcia względnie wysokiej jakości świadczonych usług przewozowych.

Popyt na przewozy koleją wykazuje silną zależność od charakteru obszaru, który jest obsługiwany oraz od wielkości i struktury rodzajowej surowców potrzebnych do produkcji, jak również od wielkości i rodzaju wyprodukowanych dóbr i odległości ich przemieszczania. Potrzeby te mogą być skoncentrowane w czasie i przestrzeni. Mając na uwadze cele, jakim służy zaspokojenie kolejowych potrzeb przewozowych w kontekście charakteru i odległości przewozu, rozwój transportu i towarzyszące temu zmiany technologiczne procesu przewozu – wymuszone poprzez zmiany wielkości i struktury ładunku – są przyczyną zachodzących na przestrzeni lat zmian po stronie popytu, jak i podaży usług przewozowych kształtowanych przez politykę transportową w danym regionie. Wymienione czynniki pośrednie i bezpośrednie są wzajemnie ze sobą powiązane i od siebie uzależnione co powoduje, iż zmiany w sprzyjających warunkach otoczenia mogą wywołać reakcję łańcuchową przemian w zakresie podziału pracy przewozowej pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu.

Pomijając kwestie kosztowe wejścia na rynek, zarówno rozpoczęcie działalności na rynku kolejowym, jak też funkcjonowanie na nim jest o wiele trudniejsze, niż w branży transportu drogowego. Liberalne prawo odnośnie możliwości świadczenia usług transportu drogowego, związane ze stosunkowo łatwym pozyskiwaniem licencji oraz kontroli stanu technicznego pojazdów, ma wpływ na mnogość pod-

miotów transportu drogowego często o mniej zasobnym portfelu, a co za tym idzie – bardzo często o niskiej jakości świadczonych usług choć o bardzo atrakcyjnej cenie za realizowane przewozy. Niestety, na polskim rynku transportowym do dnia dzisiejszego popyt na usługę przewozową zależy przede wszystkim od kosztów jej realizacji, a jakość jej wykonania stawiana jest na dalszym miejscu. O ile bardziej wymagające procedury dla wchodzących na rynek kolejowy podmiotów można uznać za jak najbardziej zasadne i stawiające na stosunkowo wysoką jakość i bezpieczeństwo przewozów świadczonych przez kolej, o tyle bardziej liberalne podejście w tym zakresie do transportu drogowego wypacza w pewnym stopniu konkurencję między rozpartycznymi gałęziami transportowymi na korzyść tej drugiej.

Od 1 lipca 2011 roku obowiązuje Elektroniczny System Poboru Opłat Drogowych. Opłata elektroniczna jest na około 579 km autostrad, około 554 km dróg ekspresowych i około 432 km dróg krajowych, co stanowi łącznie 1 565 km dróg zarządzanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad. Planuje się, że w roku 2014 system obejmował będzie około 4 400 km dróg (bez autostrad koncesyjnych). Jednocześnie do systemu mogą być włączane wybrane równoległe odcinki dróg krajowych, które wymagać będą szczególnego zabezpieczenia z uwagi na nadmierny ruch ciężarowy. Docelowo opłatami elektronicznymi zostaną objęte wszystkie odcinki autostrad, dróg ekspresowych, dwujezdniowych dróg krajowych, które nie będą przebudowywane oraz wybrane odcinki dróg krajowych równoległych. Czy aby na pewno jest to dobre rozwiązanie zmniejszające dysproporcje w kosztach dostępu do infrastruktury liniowej w odniesieniu do transportu kolejowego? Jeśli chodzi o pierwszy aspekt, to zaryzykuję stwierdzenie, iż rozpoczęła się próba eliminacji rażącej dysproporcji w ponoszonych opłatach. Czy jest to początek procesu równego traktowania poszczególnych gałęzi transportu, czy tylko próba uspokojenia opinii publicznej – czas pokaże. Podniesienie opłat za dostęp do infrastruktury dla transportu samochodowego przeniesie się na

wysokość frachtu, a to spowoduje wzrost finalnych kosztów produkcji. Czas pokaże też, czy wolimy głosić hasła o ochronie środowiska naturalnego, czy będziemy zgodni co do konieczności rozwoju bardziej ekologicznych form transportu, które mają większe koszty bezpośrednie, lecz generują mniejsze koszty zewnętrzne. Poprzez wprowadzenia e-myt w pewnym zakresie i w perspektywie czasowej zwiększą się wpływy do krajowego funduszu drogowego, jednak już pojawiają się głosy, iż wprowadzenie systemu spowodowało, że gros z przewoźników, szczególnie tych „oszczędniejszych”, wyznacza trasy z pominięciem płatnych odcinków wybierając przejazd przez miasta albo drogami niższych kategorii. Sama idea opłat jest bardzo dobra, jednak system obejmuje zbyt małą ilość dróg, która od wprowadzenia systemu opłat stanowi zaledwie 0,4% całości sieci dróg w Polsce³. Brakuje również szerszych uregulowań prawnych wokoło stworzonego systemu, zapobiegających unikaniu opłat. Należy też uznać, iż pobierane e-myto w wysokości średnio od 0,16 do 0,53 zł za jeden kilometr trasy w zależności od klasy pojazdów w EURO⁴, to jest limitów emisji spalin i rodzaju trasy (czy obejmuje drogi krajowe czy autostrady i drogi ekspresowe) jest na poziomie, który nie zapewnia zbliżonych opłat za dostęp do infrastruktury dla obu gałęzi transportowych.

Porównując ceny dostępu do infrastruktury pociągu (w przeliczeniu na wagon 40 tonowy według systemu Kalkulacja spółki PKP PLK SA) z ceną dostępu do infrastruktury dla 40 tonowego samochodu według kalkulatora (www.viatoll.pl) na podobnym odcinku trasy, okazuje się, iż dostęp do infrastruktury kosztuje firmy transportu drogowego 3 – 8 razy mniej, niż świadczenie tej samej usługi przez przedsiębiorstwa kolejowe.

W przypadku transportu kolejowego, przewoźnik ponosi on opłatę za każdy kilometr w zależności od rodzaju pociągu i jego masy. Natomiast w przypadku transportu drogowego zależne jest to od odległości przewozu, wyboru trasy przejazdu samochodu, a tym samym nasycenia odcinków płatnych.

³ Drogi publiczne w Polsce (wg GUS) liczą 384 830 km. Drogi objęte opłatą od 1 lipca 2011 liczą 1 565 km. Drogi objęte opłatą stanowią zatem 0,4% całości.

⁴ Klasa pojazdu w zakresie emisji spalin EURO 2-5.