

Andrzej S. Grzelakowski¹
Akademia Morska w Gdyni

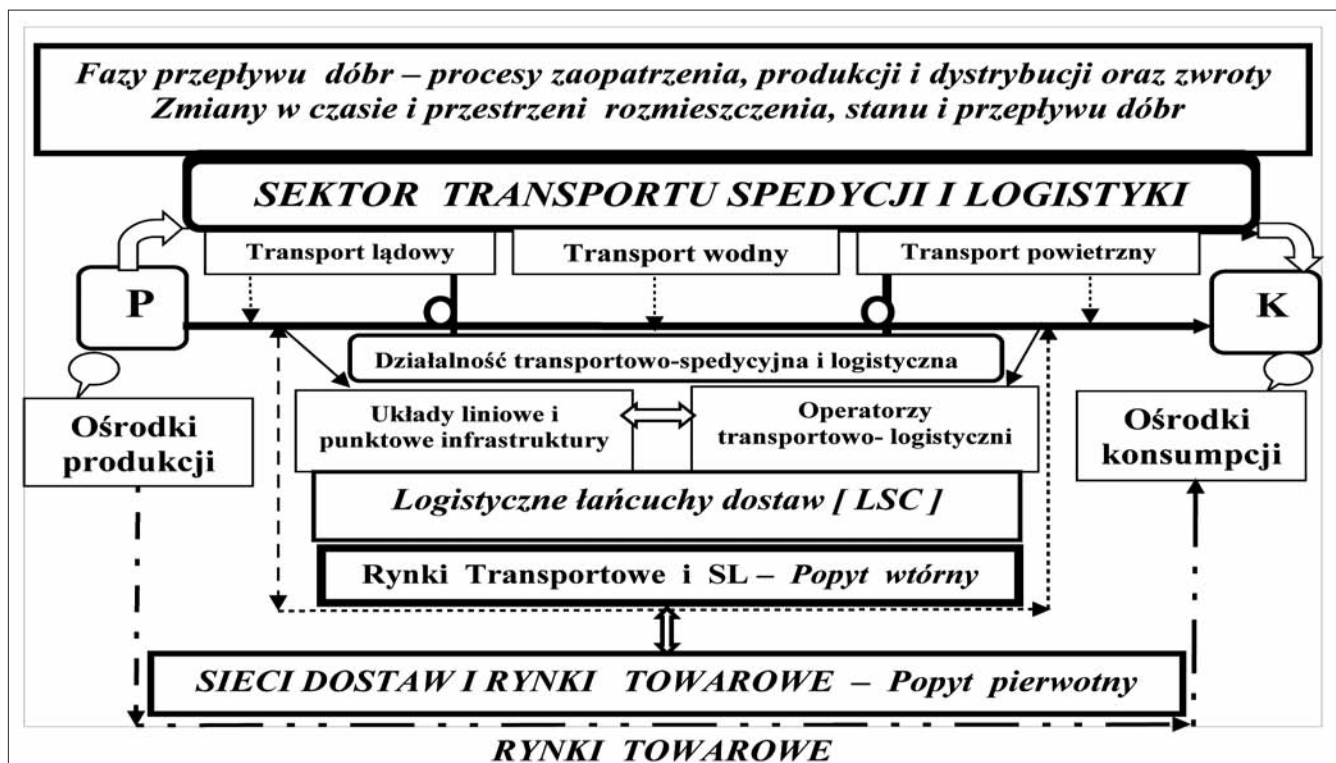
Rynki transportowe i ich racjonalizacja jako efekt zrównoważonego rozwoju transportu i logistyki

Rynki transportowe jako instrumenty regulacji sektora TSL

Sektor transportowo – logistyczny (TSL) musi być postrzegany przez pryzmat działalności jaką realizuje w ramach szeroko rozumianych procesów gospodarowania w sferze zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji oraz zwrotów. Jego funkcje i rozliczne zadania w skali mikro oraz relacje z otoczeniem w szczególności sposób uwidaczniają się jednak w sferze wymiany towarowej (rysunek1). Rynki towarowe (zaopatrzenia i zbytu), usytuowane w układzie sieci dostaw gdzie powstaje popyt pierwotny na dobra rzeczowe, mają istotny wpływ na sprawne funkcjonowanie sektora TSL.

tując w głównej mierze sferę popytową rynków wtórnych i – tym samym – efektywność funkcjonowania sektora TSL. Ta z kolei uzależniona będzie głównie od: sprawności funkcjonowania logistycznych łańcuchów dostaw oraz stosowanych form zarządzania nimi (SCM), stanu rozwoju sieci infrastruktury transportu (infrastruktury logistycznej), wysokości kosztów i cen w transporcie z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych oraz sprawności i efektywności funkcjonowania innych rodzajów rynków – pracy, finansowych, itp.

Działalność transportowa prowadzona w sektorze TSL zawsze była i jest przedmiotem regulacji. Wynika to nie tylko ze względu na potrzebę zapewnienia wymaganego poziomu spójności tego sektora z innymi systemami gospodarczymi i rynkami. Re-



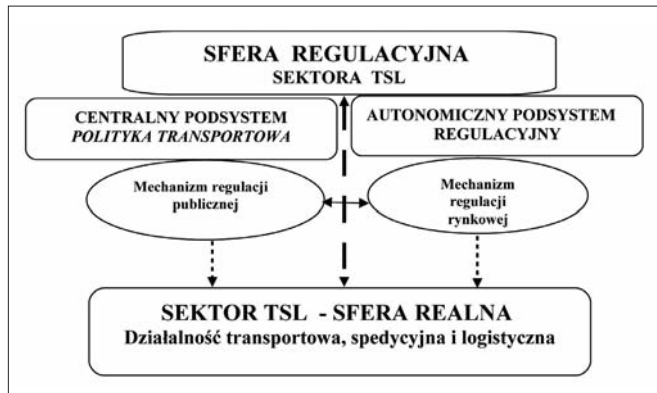
Rys. 1. Sektor TSL w układzie logistycznych łańcuchów dostaw [LSC] i rynków towarowych. Źródło: opracowanie własne.

Rynki te silnie oddziałują na rynki sektora TSL, na których popyt na usługi ma już charakter popytu wtórnego, generowanego przez popyt pierwotny (rysunek 1). Rynki towarowe, na których wszystkie strumienie przepływów dokonują się w przestrzeni logistycznej na bazie standardów SCM, pełnią zatem realnie funkcje regulatora rynków transportowych, kształ-

gulacja ta podyktowana jest też wymogami z zakresu bezpieczeństwa i ochrony środowiska naturalnego oraz względami socjalnymi i ekonomicznymi, na przykład potrzebą eliminacji niedopuszczalnych form pomocy publicznej i zniekształceń konkurencji, dyskryminacji podmiotów, itp. To sprawia, że sektor ten poddany jest regulacji w szerokim zakresie [4].

¹ Prof. zw. dr hab. A. S. Grzelakowski – Katedra Systemów Transportowych, Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Gdyni (przypr. red.).

Sektor transportu podlega oddziaływaniu różnych mechanizmów regulacyjnych. Jego sfera regulacyjna, która jest dość złożona, zakresem swym obejmuje dwa zasadniczo różne podsystemy regulacyjne z typowymi dla nich mechanizmami regulacji (rysunek 2). Są to:



Rys. 2. Sfera regulacyjna sektora TSL – jego sfery realnej i jej struktura.
Źródło: opracowanie własne.

podsystem regulacji centralnej, inaczej publicznej oraz podsystem regulacji autonomicznej, czyli rynkowej. Ten pierwszy ma charakter zewnętrzny względem sektora TSL, podczas gdy drugi zarówno zewnętrzny jak i wewnętrzny, gdyż rynek transportowy w jego wymiarze realnym stanowi jego integralny element. Działają one równolegle, aczkolwiek często w dużej mierze od siebie niezależnie lub też w sposób nie w pełni z sobą skoordynowany. Każdy z tych podsystemów regulacyjnych, z właściwym sobie mechanizmem oddziaływania na sferę realną oraz typowym dla niego zestawem narzędzi regulacyjnych, wpływa w różnym stopniu na efektywność funkcjonowania sektora TSL oraz jego podsystemów.

Podstawowym podsystemem regulacyjnym pozostaje podsystem rynkowy. Sektor TSL działa bowiem w otoczeniu rynkowym, tak krajowym jak i międzynarodowym o różnym stopniu liberalizacji i regulacji. Otoczenie rynkowe to nie tylko rynki usług transportowych i rynki im pochodne, ale również towarowe, rynki usług, pieniężne oraz pracy. Wszystkie one oddziałują na sferę realną sektora TSL, współkształtując realizowane tam procesy realne oraz jego relacje z otoczeniem. Jest sprawą oczywistą, iż efektywność i skuteczność oddziaływania autonomicznego podsystemu regulacji na sferę realną sektora transportowego zależy od stopnia spójności mechanizmów poszczególnych typów rynków, a ten z kolei określony jest poziomem liberalizacji każdego z nich. Im bardziej jest on wyrównany, tym większą skutecznością i efektywnością charakteryzuje się podsystem regulacji rynkowej, jako instrument kształtowania sektora TSL i jego optymalizacji, postrzeganej w kategoriach transportowo – logistycznych (czas i koszty).

Rynek transportowy z typowym dla siebie mechanizmem regulacji opartym na działaniu prawa popytu i podaży, nie jest jednak doskonałym instrumentem regulacji. Wynika to z wielu powodów, wśród których wymienić należy między innymi takie, jak: 1) istniejący nadal na wielu rynkach transportowych lub ich segmentach stopień monopolizacji podaży – formy tak zwanego konkurencyjnego monopolu naturalnego lub oligopolu (duopolu); 2) brak rynków w pełni rozwiniętych, tak zwanych rynków dojrzałych, które zdołały wykreować w pełni roz-

winięty konkurencyjny i przejrzysty mechanizm regulacji realizowanej za pomocą systemu cen opartych na kosztach społecznych produkcji usługi. Przejawem utrzymujących się stanów „niedoskonałości i niedojrzałości” rynków transportowych (*infant markets*) jest: ich nadal niska transparentność, występowanie barier dostępu do rynku i zawodu przewoźnika, stosowanie cen nie uwzględniających pełnych społecznych kosztów prowadzenia działalności w transporcie (kosztów zewnętrznych), utrzymująca się fragmentaryzacja oraz izolacja niektórych segmentów rynku i w konsekwencji brak naturalnego, rynkowego parcia w kierunku wzrostu interoperacyjności i komodalności w transporcie i w całym systemie transportowo – logistycznym. Ponadto mechanizm ten nie zapewnia koniecznego bodźca do wprowadzania proinnowacyjnych rozwiązań w transporcie oraz wymaganych współcześnie wyższych standardów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu i ochrony środowiska naturalnego. Rynki transportowe w tej formie ograniczają zatem rozwój zrównoważonego transportu i logistyki, jako podstawowego współcześnie standardu rozwoju gospodarczego w skali globalnej i tym samym budowy wspólnej przestrzeni transportowej, zapewniającej sprawne i efektywne przepływy wszystkich strumieni w układzie logistycznych łańcuchów i sieci dostaw (SCM) [4].

Wszystkie te niedostatki i słabości natury regulacyjnej, immanentnie tkwiące w rynkowym mechanizmie regulacji sektora TSL, nabierają współcześnie w warunkach dążenia do osiągnięcia zrównoważonej mobilności i logistyki szczególnego wymiaru, urastając wręcz do rangi jego słabości systemowej. Dążenie do ich ograniczenia lub eliminacji stanowiło asumpt do interwencji czynnika publicznego w sferę funkcjonowania rynku transportowego, co uzasadniano zawsze potrzebą dbałości o interes gospodarki i dobro konsumentów usług TSL.

Mechanizm regulacji publicznej jako instrument kształtowania rynku sektora TSL

Podsystem regulacji publicznej, której przedmiotem jest taki system transportowy, ma z założenia charakter interwencyjny i ukierunkowany jest na realizację celów makroekonomicznych w tej dziedzinie. Za jego pomocą dąży się do uzyskania ustalonych efektów transportowych – pożądaných stanów sektora TSL, których nie można osiągnąć bezpośrednio w wyniku działania mechanizmu regulacji rynkowej. Regulacja tego typu obejmuje więc swoim zakresem nie tylko sferę realną sektora TSL, ale również jego ułomny i niedoskonały mechanizm rynkowy, ukierunkowując go na realizację celów makroekonomicznych. Ma ona więc charakter tak bezpośredni, jak i pośredni, to jest regulacji poprzez rynek. Realizowana jest ona obecnie głównie za pomocą specjalnej polityki transportowej, ale przy wsparciu także innych polityk sektorowych i horyzontalnych. Jej zakres obejmuje przede wszystkim takie istotne zagadnienia, jak:

- zapewnienie odpowiedniego stopnia dostosowania sektora TSL w aspekcie logistycznym – sieciowym do wymaganych standardów interoperacyjności i komodalności, tak, by wspierał i ułatwiał rozwój transportu intermodalnego oraz logistycznych łańcuchów dostaw i tym samym tworzył podstawy do zrównoważonego rozwoju transportu i logistyki