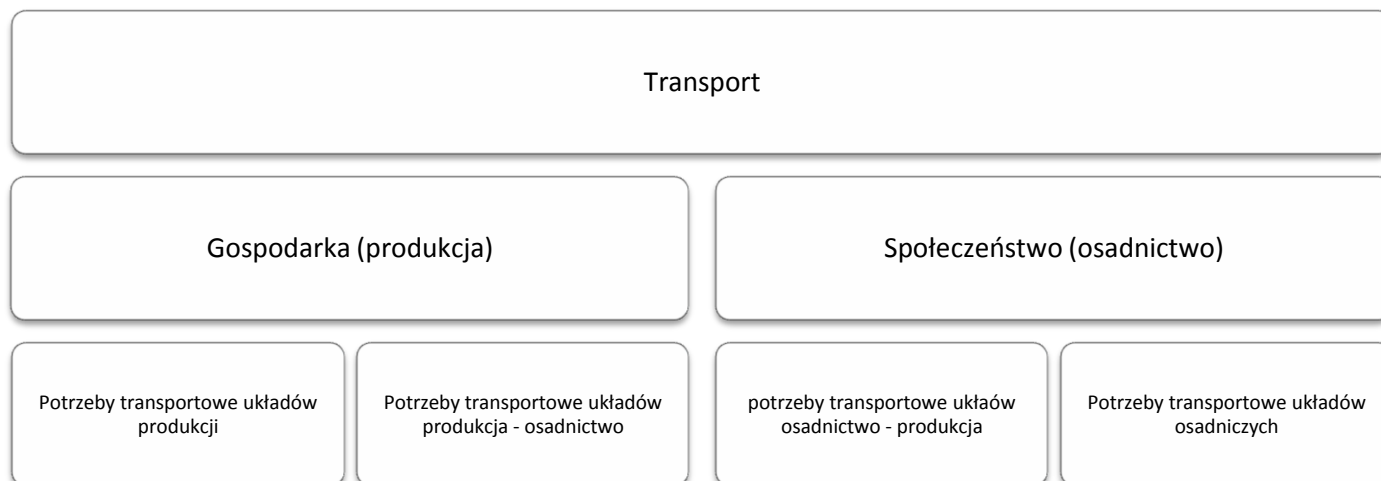


Maciej Matczak
Akademia Morska w Gdyni

Transport w gospodarczym układzie rynkowym

Współczesne społeczeństwo oraz gospodarka potrzebuje sprawnie działającego transportu. Wynika to zarówno ze zwiększającego się wolumenu potrzeb transportowych, zmiany ich struktury oraz presji na poprawę jakości oferowanych usług. Należy jednocześnie podkreślić, że zarówno gospodarka, jak i społeczeństwo oddziałują na przewozy towarów, oraz osób, generując potrzeby układów produkcyjnych oraz osadniczych, w różnych konfiguracjach i o różnej intensywności (rysunek 1).



Rys. 1. Podstawowe źródła potrzeb transportowych.

Źródło: opracowanie własne.

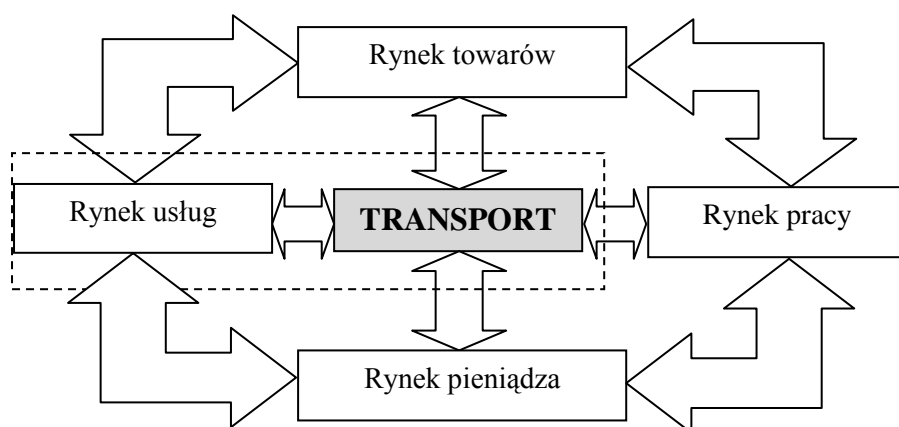
Jednym ze sposobów wzrostu efektywności działalności transportowej jest jego tzw. urynkawianie. Dotyczy to zarówno działań liberalizacyjnych, jak i deregulacyjnych realizowanych na obszarze Unii Europejskiej (*top-down*), jak też oddolnych zmian (*bottom-up*) wymuszanych przez realia gospodarcze i obywateli. Szczególnie ciekawe zjawiska występują na drugiej z wymienionych ścieżek. W ich wyniku następuje dynamiczny rozwój systemu transportowego. Konieczne jest więc identyfikacja podstawowych powiązań rynkowego systemu społeczno – gospodarczego z transportem oraz zbadanie wpływu jaki wywierają współcześnie występujące zmiany w organizacji procesów produkcyjnych na rynek przewozowy.

Transport w modelowym układzie rynków

Pojawienie się aktu wymiany było pierwotnym elementem powstania rynku, rozumianego jako proces ustalania ilości oraz wartości dóbr (materialnych lub niematerialnych), przekazywanych od sprzedającego (strona podaźowa) do kupującego (strona popytowa). Obecnie tego typu procesy zachodzą nieustannie, a identyfikacja każdego z nich jest w praktyce niemożliwa. Tym samym, chociaż spotkać można w literaturze wiele prób klasyfikacji rynków¹, wskazanie zamkniętego zbioru występujących na świecie rodzajów rynków jest zadaniem niewykonalnym. Z drugiej strony podejście globalne - makro, gdzie mówi się o światowym, uniwersalnym rynku jest również mało praktyczne. Dlatego też, na potrzeby niniejszego artykułu wyodrębnione zostaną według kryterium przedmiotowego cztery podstawowe rynki: towarów

¹ Zagadnienie klasyfikacji rynków zostały szeroko przedstawione w szeregu publikacji, m.in.: W. Grzywacz: *Rynek usług transportowych*. WKiŁ Warszawa 1980 r.; *Funkcjonowanie rynku usług transportowych*. Red. H. Woźniak, Wyd. UG 1990 r.; *Ekonomika transportu*. Red. J. Burnewicz. Wyd. UG 1993 r.; D. Rucińska: *Marketingowe kształtowanie rynku usług transportowych*. Wyd. UG 2001 r.; H. Klimek: *Funkcjonowanie rynku usług portowych*. Wyd. UG 2010 r.; J. Cowie: *The Economics of Transport*. Routledge, New York 2010 r.

(produktów), usług, pracy oraz pieniądza (rysunek 2)².



Rys. 1. Transport w układzie podstawowych rynków społeczno – gospodarczych.

Źródło: Opracowanie własne

Rynki te oczywiście są obszarami, w ramach których występuje szereg rynków częściowych, a jednocześnie występują pomiędzy nimi silne powiązania. W praktyce we wielu przypadkach wskazanie linii podziału pomiędzy nimi jest bardzo trudne, szczególnie dotyczy to rynku usług, który przenika przez inne kategorie. Łącznie tworzą one system społeczno – gospodarczy, który w układzie modelowym rozpatrywany będzie na poziomie pojedynczego państwa.

Wiodącym zagadnieniem, w niniejszym opracowaniu, jest określenie miejsca oraz wzajemnych zależności, jakie występują pomiędzy wskazanymi czterema modelowymi rynkami, a transportem. Sektor transportu³, obejmujący zarówno usługi przewozowe (wraz z organizacją), jak i przemysł działający na rzecz sektora (motoryzacyjny, drogownictwo) stanowi jeden z podstawowych obszarów aktywności gospodarczej na świecie. Jednocześnie, transport jest narzędziem realizacji postulatu wolności gospodarczej i społecznej. Dodać należy, że sam transport może być traktowany jako rynek, co więcej rynek bardzo złożony.

Wracając do fundamentów analizy, wskazać można że funkcjonowanie oraz rozmiary czterech modelowych rodzajów rynku (towarów, usług, pieniądza, pracy) będą decydować o intensywności procesów gospodarczych oraz wpływać na funkcjonowanie społeczeństw, co z kolei determinuje rozmiary działalności transportowej⁴. Pierwszym etapem analizy będzie więc określenie podstawowych (wskazanie wszystkich zależności uznać można za niewykonalne) relacji występujących pomiędzy rynkami, a działalnością transportową.

Transport, z uwagi na specyfikę przedmiotu wymiany zaliczany jest do rynku usług. Wykazuje on bowiem szereg cech przypisywanych tego typu przedmiotowi wymiany (niematerialność, jednoczesność procesu produkcji i konsumpcji, brak możliwości składowania, etc), zachowując jednak pewną specyfikę (często wskazuje się na brak mobilność usług, co w przypadku transportu jest kwestią dyskusyjną). Jednocześnie, działalność transportowa stanowić będzie ważny element w procesie świadczenia innych rodzajów usług, zarówno w odniesieniu do transportu towarów (urządzenia, materiały niezbędne do realizacji procesu usługowego), jak też osób (dowóz pracowników świadczących usługi lub dojazdy klientów którzy kupują określone usługi). Dodatkowo, wskazać można na złożoność samego transportu, gdzie występować będzie szereg rynków częściowych, ujmowanych m.in. gałęziowo (np. rynek przewozów drogowych, kolejowych, morskich czy lotniczych) czy funkcjonalnie (na przykład rynek przewozowy, rynek spedycyjny, rynek frachtowy, rynek usług cumowniczych i holowniczych, rynek usług handlingowych). Transport, jako działalność gospodarcza jest także powiązana z innymi rynkami usługowymi – rynkiem bankowym, rynkiem budowlanym, rynkiem telekomunikacyjnym.

² Wrzosek: *Funkcjonowanie rynku*. PWE Warszawa 1997, s. 34.

³ Istotnym zagadnieniem jest zakres pojęcia „sektor transportu”, które wyjaśnione zostało w: J. Burniewicz: *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*. WKŁ 2005, s. 11.

⁴ Działalność ta polega na odpłatnym świadczeniu usług, których efektem jest przemieszczanie osób i ładunków oraz tworzenie usług pomocniczych, bezpośrednio z tym związanych. W. Rydzkowski, *Transport w gospodarce narodowej*. [w:] *Transport*. Red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król. PWN Warszawa 2005, s. 1.

Szczególnie ważne relacje występować będą pomiędzy transportem a rynkiem towarów. Wynika to głównie z rozbieżności przestrzennej jaka może występować pomiędzy stroną podażową, a popytową rynku towarowego. Patrząc szerzej na rynek towarowy, co oznaczać będzie utożsamianie go z produkcją przemysłową, transport stanowić będzie niezbędny element funkcjonowania procesów wytwórczych, zarówno w obszarze przewozu ładunków (zaopatrzenie, transport wewnątrzzakładowy, dystrybucja), jak też komunikacji osobowej (dowóz pracowników przedsiębiorstwa przemysłowego, czy dojazdy do klientów do punktów sprzedaży⁵). Wreszcie wskazać można na elementy tworzące transport, który w najprostszej formie składać się będzie z części infrastrukturalnej oraz suprastrukturalnej. Funkcjonowanie rynku kruszyw, cementu, stali czy innych surowców niezbędnych do budowy infrastruktury transportowej będzie bowiem oddziaływać na możliwości rozwojowe transportu w danym państwie. Z drugiej strony, przemysł motoryzacyjny stanowi jeden z wiodących elementów współczesnej gospodarki światowej.

Działalność transportowa wymaga również odpowiedniej ilości oraz jakości czynnika pracy, tworząc tym samym jeden z obszarów aktywności rynku pracy. Szacuje się, że w Unii Europejskiej około 10 mln osób znajduje zatrudnienie w transporcie. Jednocześnie, możliwość korzystania z dobrze rozwiniętego systemu transportowego zdecydowanie ułatwia pozyskanie oraz utrzymanie określonego poziomu zatrudnienia. Tym samym, transport będzie kształtować rynek pracy na danym obszarze. Należy także wspomnieć, że rozwój transportu (rozbudowa infrastruktury) jest także ważnym narzędziem polityki gospodarczej, w ramach której traktowany był jako antidotum na wzrastające bezrobocie (tak zwane roboty publiczne).

Ostatnim rodzajem rynku, który występuje w proponowanym układzie modelowym jest rynek pieniężny. Powiązania pomiędzy tym rynkiem, a transportem mają charakter bezpośredni – transport jako niezbędny element funkcjonowania rynku, co dotyczy przewozu osób (pracowników, klientów) oraz przewozu ładunków (urządzeń, materiałów, wyposażenia) lub też pośredni, co związane jest z finansowaniem działalności i rozwoju transportu (zwłaszcza inwestycji infrastrukturalnych i taborowych). Ostatni ze wskazanych elementów jest szczególnie istotnym w świetle współczesnych wyzwań transportowych.

Przedstawiony wyżej pobieżny przegląd podstawowych współzależności pomiędzy głównymi rodzajami rynków, a transportem wskazuje na mnogość i wielokierunkowość współzależności tam występujących. Podkreślić można także, iż rynki będą generować potrzeby transportowe (popyt), zarówno w obszarze gospodarczym, jak i społecznym, a jednocześnie tworzyć stronę podażową (dostarczając taboru czy umożliwiając finansowanie inwestycji) transportu.

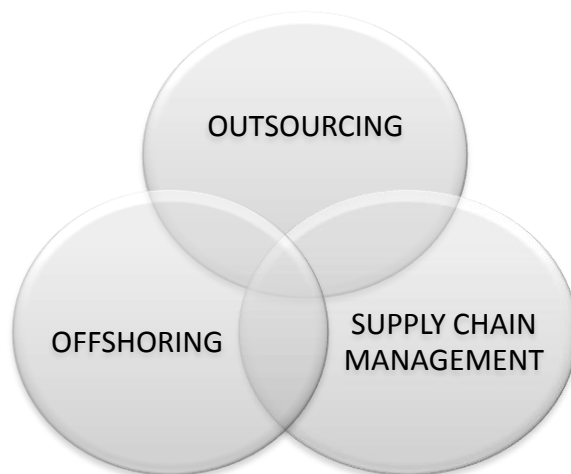
Kierunki ewolucji systemu społeczno – gospodarczego, a funkcjonowanie transportu

Jak już było podkreślane, również działalność transportowa tworzy specyficzny rynek, na którym występować będzie strona popytowa i podażowa, a także przedmiot wymiany jakim jest usługa transportowa. Co więcej, jej świadczenie musi być związane z odpowiednim wynagrodzeniem. Tym samym nie każdy akt transportu będzie elementem rynku (transakcją rynkową). Przykładem może być funkcjonowanie tak zwanego transportu własnego przedsiębiorstwa produkcyjnego (rynek towarów), który wprzęgnięty w procesy produkcji stanowi jedynie koszt działalności gospodarczej, a tym samym należy do działalności przemysłowej. Z drugiej strony zmiany w organizacji procesów transportowych, czy innowacje w dziedzinie wymiany informacji będą istotnie wpływać na rozwój i funkcjonowanie rynku transportowego.

Wśród zjawisk, jakie mają podstawowe znaczenie dla rozwoju rynku transportowego (głównie ładunków) wskazać można takie elementy, jak: outsourcing, offshoring oraz zarządzanie łańcuchem dostaw (rysunek 3). Procesy te będą oddziaływać na strukturę i wielkość rynku, rozmiar potrzeb transportowych, a także na formy konkurencji tam występujące.

Analizując obecnie występujące główne kierunki rozwoju systemu gospodarczego (głównie produkcyjnego), zauważyć można, że wiodącą filozofią staje się outsourcing działalności transportowej (i logistycznej). Tym samym znaczącej zmianie ulega struktura rynku transportowego, na którym pojawia się nowy popyt (przemysł poszukuje usługodawcy transportowego na rynku), a jednocześnie powstają nowe źródła podaży.

⁵ Podkreślić należy, że współcześnie granica pomiędzy sferą produkcji, a sferą wymiany jest trudna do określenia. Oznacza to brak jednolitego podziału na obszar odpowiedzialności przedsiębiorstwa produkcyjnego oraz obszar działania firm usługowych, jak na przykład hurtownicy, czy detaliści. Istnieć może bowiem szereg typów kanałów dystrybucyjnych, obsługujących określone relacje rynkowe.



Rys. 1. Wybrane procesy ewolucji procesów gospodarczych
Źródło: opracowanie własne

Bardzo często bowiem, byłe wydziały firm produkcyjnych przekształcane są na niezależne przedsiębiorstwa, które oferują usługi na otwartym rynku (między innymi GEFECO). Tym samym, uznać można że outsourcing, jaki implementowany jest przez przedsiębiorstwa produkcyjne przesuwają część zasobów (transportowych) z sektora przemysłu do sektora usług. Jeżeli spojrzeć na transport z punktu widzenia wielkości zatrudnienia, okazałoby się że procesy outsourcingu nie powodują zmian realnych, a jedynie strukturalne. Transport własny przedsiębiorstwa, mimo że zdradza cechy usług, zaliczany będzie do przemysłu, natomiast transport obcy bezwzględnie należy do sektora usług⁶. Można więc wskazać, że proces outsourcingu nie zmienia rozmiarów potrzeb transportowych, powodując jednak znaczący wzrost rynku transportowego.

Drugim, bardzo powszechnym zjawiskiem występującym w sektorze przemysłu jest offshoring działalności produkcyjnej. Polega on głównie na przenoszeniu zakładów produkcyjnych, ewentualnie poszukiwanie kooperantów, w państwach o niskim koszcie siły roboczej. Obecnie najczęściej dotyczy to państw azjatyckich, takich jak między innymi Chiny, Korea Południowa, Singapur, czy Indie. Efektem tego jest znaczne zwiększenie rozproszenia przestrzennego procesu produkcyjnego, a co za tym idzie radykalne zwiększenie potrzeb transportowych. W wyniku stosowania strategii offshoringu następuje więc znaczący wzrost popytu na transport, który pokryty musi zostać przez podaż rynkową. Z uwagi na skalę przestrzenną działalności transport oferowany jest przez wyspecjalizowane, globalne korporacje transportowe. Wskazywane tendencje dotyczą głównie przewozu towarów, jednakże mają one również wpływ na wzrost wolumenu przewozów pasażerskich, zwłaszcza lotniczych. W praktyce więc, realizacja procesów offshoringu będzie skutkowałą wzrostem potrzeb, a co za tym idzie rozwojem rynku transportowego. Co więcej, następować będzie zwiększanie udziału transportu w cenie finalnej dóbr.

Ostatnią tendencją poddaną analizie jest proces rozwoju logistycznych łańcuchów dostaw⁷ (SC – *supply chain*). Praktyka ta ma oczywiście istotny wpływ na współczesne rynki towarów. Jednym z celów ich implementacji jest wzrost efektywności działań transportowo – magazynowych realizowanych w procesach produkcyjnych. W tym celu powstaje przedsiębiorstwo koordynujące przepływy materiałowo – informacyjne w całym ciągu zaopatrzenia, produkcji i dystrybucji. Może ono realizować działania praktyczne, stając się tak zwanym operatorem 3PL lub też zajmować się jedynie koordynacją/zarządzaniem przepływami jako operator 4PL (konceptcja taka jest wciąż słabo rozwinięta i rzadko wykorzystywana)⁸. Obsługa transportu przez zewnętrzne przedsiębiorstwo może być więc uznana za formę outsourcingu (przedsiębiorstwa produkcyjne nie zajmują się transportem), która jednak obejmuje dużo szerszy zakres funkcjonalny i podmiotowy.

⁶ J.O. Jansson: *The Economics of Services*. Edward Elgar UK, USA 2007.

⁷ Łańcuch dostaw jest definiowany jako „... współdziałające na różnych obszarach funkcjonalnych firmy wydobywcze, produkcyjne, handlowe, usługowe oraz ich klienci, między którymi przepływają strumienie produktów, informacji i środków finansowych”. J. Witkowski, *Zarządzanie łańcuchem dostaw. Konceptje, Procedury, Doświadczenia*. PWE, Warszawa 2010, s. 19.

⁸ Por. *Zarządzanie łańcuchem dostaw*. Red. M. Ciesielski, PWE Warszawa 2011 r., s. 84.

Co więcej, celem jej stosowania nie jest jedynie „pozbycie” się przez przedsiębiorstwo czynności (transportowych) spoza głównego obszaru aktywności (tak zwanego *core business*), ale głównie zwiększenie efektywności (oceniający w przeważnie w kategoriach kosztowych) systemu logistycznego. W wyniku implementacji systemu zarządzania łańcuchem dostaw (*SCM – supply chain management*) działalność transportowa, będąca jednym z elementów tego łańcucha, jest podporządkowana uniwersalnemu celom SC. Można więc powiedzieć, że rynek transportowy jest wchłaniany przez działalność logistyczną prowadzoną w ramach SC. Implementacja SCM będzie więc ograniczać rynek transportowy, w jego czystej postaci (usługa przemieszczania jako produkt), tworząc jednocześnie zapotrzebowanie na kompleksowe usługi logistyczne. Warto również wspomnieć, że wymogi jakościowe często utożsamiane z logistycznym poziomem obsługi klienta⁹ powodują znaczący wzrost potrzeb przewozowych. Tym samym powodują wzrost popytu na działalność transportową i stanowią czynnik aktywizujący dla rynku przewozowego.

Na zakończenie tej części materiału należy wspomnieć o transporcie pasażerskim, który również ulega zmianom wywołanym wiodącymi tendencjami w gospodarce i funkcjonowaniu społeczeństw. Wskazać można bowiem na cały szereg czynników oraz relacji pomiędzy nimi występujących. Oddziaływania te można zilustrować następującym ciągiem relacji: wzrost zamożności obywateli - rosnące wskaźniki motoryzacji społeczeństwa – wzrost mobilności – zwiększenie się popytu na usługi transportowe. Pamiętać jednak należy, że głównym zjawiskiem obserwowanym w systemach państw rozwijających się, jest gwałtowny wzrost udziału motoryzacji indywidualnej (następuje tym samym dążenie do struktur podziału gałęziowego notowanego w państwach rozwiniętych), co w praktyce przekłada się na ograniczenie wielkości, rozumianego bezpośrednio rynku transportowego.

Podsumowanie

Przedstawiona wyżej analiza stanowi próbę wskazania podstawowych zależności funkcjonalnych i rozwojowych pomiędzy działalnością gospodarczą i życiem społecznym, a transportem. Co ważniejsze, analizowane układy postrzegane są jako rynki, których działanie jest wzajemnie powiązane. W pierwszej kolejności wskazano na modelowy układ rynków oraz rolę jaką w ich funkcjonowaniu zajmuje transport. Okazuje się, że wskazanie pełnej listy relacji jest w praktyce niemożliwe. Transport bowiem przenika wszelkiego rodzaju działalność, stanowiąc jednocześnie podstawę aktywności produkcyjnej i osadniczej. Kolejnym krokiem analizy było prześledzenie zmian jakie zachodzą we współczesnych procesach produkcyjnych oraz ich wpływu na rynek transportowy. Z uwagi na ograniczony zakres opracowania wybrano trzy, szczególnie ważne zjawiska: *outsourcing*, *offshoring* oraz zarządzanie łańcuchem dostaw. W pierwszym przypadku można mówić o znaczących zmianach strukturalnych w transporcie (eliminacja transportu na użytek własny na rzecz zewnętrznych usługodawców) przy relatywnie stałym poziomie potrzeb transportowych. *Offshoring* produkcji oddziałuje jednoznacznie pozytywnie na rozmiary potrzeb i wielkość rynku transportowego. Separacja przestrzenna elementów składowych występujących w procesach transformacji i wymiany powodują radykalny wzrost potrzeb przewozowych. Trzecie z analizowanych zjawisk – implementacja zarządzania logistycznymi łańcuchami dostaw to z kolei czynnik powodujący zanikanie czystego rynku transportowego na rzecz rynku kompleksowych usług logistycznych. Nie oznacza to jednak eliminacji potrzeb transportowych, a jedynie zasadnicze zmiany w pozycji jaką zajmuje transport (jego koszty) w procesie decyzyjnym.

Streszczenie

System rynkowy jest obecnie powszechną formą regulowania stosunków w społeczeństwie i gospodarce. Wymiana następuje zarówno na rynku towarów, usług, pracy, jak i pieniądza. Działalność transportowa powszechnie zaliczana jest do rynku usług, jednakże jej oddziaływanie jest widoczne w każdym przejawie aktywności społecznej czy też ekonomicznej. W niniejszym artykule podjęta została próba identyfikacji podstawowych interakcji zachodzących pomiędzy transportem a czterema modelowymi rynkami

⁹ Wskazuje się na takie postulaty, jak: czas dostawy, częstotliwość dostaw, bezpośredniość, etc.

funkcjonującymi we współczesnym świecie. Jednocześnie, starano się ukazać jak zmiany na rynkach towarowych, usługowych, pracy czy też pieniężnym oddziałują na działanie rynku transportowego. Szczególną uwagę zwrócono również na kluczowe procesy zachodzące we współczesnej gospodarce, wśród których przeanalizowano: outsourcing, offshoring oraz zarządzanie łańcuchem dostaw. Wpływ wskazanych procesów na funkcjonowanie i rozwój rynku transportowego stanowi bowiem ciekawy obszar badawczy.

Literatura

- 1) Burnewicz J., *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, WKŁ, 2005.
- 2) Cowie J., *The Economics of Transport*. Routledge, New York, 2010.
- 3) *Ekonomika transportu*, [red.] J. Burnewicz, Wyd. UG, 1993.
- 4) *Funkcjonowanie rynku usług transportowych*. [red.] H. Woźniak, Wyd. UG, 1990.
- 5) Grzywacz W., *Rynek usług transportowych*. WKiŁ, Warszawa, 1980.
- 6) Jansson J.O., *The Economics of Services*. Edward Elgar UK, USA, 2007.
- 7) Klimek H., *Funkcjonowanie rynku usług portowych*. Wyd. UG 2010.
- 8) Rucińska D., *Marketingowe kształtowanie rynku usług transportowych*. Wyd. UG 2001.
- 9) Rydzkowski W., *Transport w gospodarce narodowej*. [w:] *Transport*. Red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, PWN, Warszawa 2005.
- 10) Witkowski J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw. Koncepcje, Procedury, Doświadczenia*, PWE, Warszawa 2010.
- 11) Wrzosek, *Funkcjonowanie rynku*. PWE, Warszawa, 1997.
- 12) *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, [red.] M. Ciesielski, PWE, Warszawa, 2011.