Elżbieta GOŁEMBSKA

RÓWNOWAGA W TRANSPORCIE

Warunki osiągania równowagi w transporcie

Idealna równowaga panuje wtedy, jeśli istnieją wszystkie możliwe równowagi cząstkowe na rynkach wszystkich towarów, na każdym terytorium kraju i w każdym momencie badanego okresu[1]. W transporcie oznacza to równowagę bieżącą i długookresową między podażą zdolności przewozowej a popytem na usługi przewozowe ze strony społeczeństwa i gospodarki narodowej. Celem niniejszych rozważań jest próba sformułowania przesłanek do teorii przejścia i przystosowania transportu do gospodarki rynkowej. Przez pojęcie teorii przejścia należy rozumieć określenie ekonomicznych warunków kreowania działalności rozwojowej przedsiębiorstw w warunkach niepewności i konkurencji we wprowadzanej gospodarce rynkowej. Jak wiadomo, o równowadze w sektorze transportu decydować będą: podaż, popyt i ceny usług transportowych, realizowane przy określonym poziomie inflacji, a także skłonności do wymiany, w tym międzynarodowej, produktów i usług.

Zanim przejdziemy do charakterystyki warunków uzyskania równowagi w transporcie w okresie przejścia, należy w tym miejscu zwrócić uwagę na jedną z najistotniejszych cech transportu, a mianowicie na rytm przemian dokonujących się w tym sektorze. Niezależnie bowiem od ustroju, systemu społeczno-gospodarczego transport rozwijał się własnym rytmem, znaczonym przechodzeniem od wynalazków do innowacji, przy czym należy podkreślić, iż wahaniom cyklicznym podlegają innowacje, a nie wynalazki.

W wyniku rozwoju kolejnych gałęzi transportu, a w tym immobilnej i majątkochłonnej infrastruktury, następowało systematyczne „przeinwestowanie" w jednej gałęzi transportu, a po przejściu do rozwoju innej gałęzi transportu pozostawała nadwyżka podaży usług transportowych, których cena nie mogła już pokryć kosztów

[1] **W. Balicki**: Makroekonomia. Poznań: AE 1991, s. 154.

wytwarzania. Zdaniem A. Piskozuba[2] nie jesteśmy w stanie określić, jaka powinna być struktura zasobów w transporcie, aby uniknąć kolejnego błędu nie tylko w odniesieniu do infrastruktury transportu, ale także do prognoz dotyczących wielkości przewozów. Okres lat dziewięćdziesiątych w transporcie to nadwyżka podaży usług w transporcie kolejowym i morskim. Nadwyżka ta wynikała nie tylko z powodu działań antyinflacyjnych, ale także z przyczyn cykliczności innowacji w transporcie.

Na problem równowagi w sektorze transportu należy spoglądać inaczej niż na równowagę w innych sektorach gospodarki, które bardziej niż transport poddają się wpływom wolnego rynku, wahaniom koniunktury gospodarczej i są bardziej podatne na wpływ ekonomicznych instrumentów sterujących gospodarowaniem w sektorze. Jak z tego wynika, w sektorze transportu mamy do czynienia ze stanem permanentnej przewagi podaży usług transportowych nad popytem. Powstaje wobec tego pytanie: co realnie oznacza stan równowagi w transporcie? Czy jest możliwe osiągnięcie równowagi na wszystkich rynkach transportowych, w każdym momencie badanego okresu? Jaką granicę nadwyżki podaży usług transportowych można przyjąć jako wystarczającą do uznania takiego stanu za stan równowagi w sektorze transportu? Należy przypuszczać, że przejście do gospodarki rynkowej, uwolnienie cen spowodowało już i nadal prowadzi do pogłębionej nierównowagi w transporcie.

Tabela 1

Podmioty gospodarcze w transporcie według form własności

Podmioty gospodarcze w transporcie	1990	1991	1992
Przedsiębiorstwa państwowe	451	531	680
Spółki prawa handlowego	461	1 040	1 499
w tym: prywatne	423	993	1 433
Spółdzielnie	187	273	286
Przedsiębiorstwa zagraniczne	2	2	2
Zakłady osób fizycznych	61 368	73 655	73 212

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. LXII-LXIII.

[2] **A. Piskozub**: Polski transport w minionym i przyszłym piętnastoleciu. Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomiki Transportu Uniwersytetu Gdańskiego 1988, s. 52.

Tabela 2

Przewozy (w mln tonokilometrów) w latach 1989-1992

Gałąź transportu	1989	1990	1991	1992
O g ó ł e m transport	380 741	346 232	318 238	305 620
w tym:				
Kolejowy	111 140	83 530	65 146	57 763
Samochodowy	38 447	40 293	39 641	42 037
Lotniczy	40	57	45	52
Śródlądowy	17 661	13 887	10 388	11 932
Morski	212 259	207 430	202 281	193 086

Ź r ó d ł o: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 363, 364.

Jednym z możliwych do osiągnięcia warunków zrównoważenia rynku usług transportowych jest przede wszystkim zmiana strategii firm w sektorze transportu. Zmiana ta winna polegać na przejściu od stosowanej obecnie strategii „przetrwania" do strategii rozwoju, przy założeniu zmniejszenia inflacji, a także poprawy kondycji finansowej transportu poprzez zasilanie zewnętrzne i wewnętrzne (maksymalizowanie zysku). Aktualna struktura podmiotów gospodarczych, analizowana z punktu widzenia form własności, cechuje się odwrotną niż w pozostałych sektorach tendencją do prywatyzowania. Tendencji tej towarzyszy stały od 1989 r. spadek popytu na przewozy. Innym wreszcie warunkiem uzyskania równowagi w transporcie jest drożność pomiędzy wzrostem cen energii i paliw a kosztami usług transportowych.

Sytuacja w sektorze transportu w początkowym okresie transformacji charakteryzowała się, oprócz wysokiego wskaźnika udziału kosztów w przychodach, znacznie niższą rentownością i zyskownością w porównaniu z innymi działami gospodarki narodowej. Nadto w sektorze tym wystąpiło słabsze tempo wzrostu cen wartości globalnej, co wynika z faktu, iż transport nie nadążał za inflacją, a jego siła oddziaływania na nadawców i odbiorców była nieduża. W wyniku takiej sytuacji transport nie miał wpływu na poziom cen u swoich dostawców, zaopatrujących go w urządzenia infrastruktury, środki transportu czy paliwo.

Innym ważnym problemem okresu przejścia w transporcie jest zróżnicowany system regulacji, na który należy spojrzeć poprzez:

– wspomniany już infrastrukturalny charakter transportu wraz ze skłonnością do przeinwestowania, immobilnością w czasie, kapitałochłonnością,

– gałęzie transportu trudniej lub łatwiej poddające się regulacji ze względu na konglomerat specyficznych cech tych gałęzi.

Wyznaczenie zatem obszarów regulacji w sektorze transportu, stosownie do cech charakterystycznych, jest jednym z warunków osiągnięcia równowagi.

Niniejsze rozważania stanowią raczej zbiór pytań, a nie odpowiedzi na temat warunków osiągania równowagi w transporcie. Pytania te w dalszej części opracowania są formułowane w świetle wyników badań, przeprowadzonych na podstawie danych źródłowych dotyczących działu transportu. Przyjęto, iż osiągnięcie równowagi w sektorze transportu uzależnione jest głównie od poziomu inflacji, a także skłonności do wymiany produktów i usług.

Transport a inflacja

Jednym z ważniejszych problemów dotyczących wymienionych płaszczyzn przystosowania, zwłaszcza płaszczyzny bilansowej, jest wpływ inflacji na stopień nierównowagi zewnętrznej i wewnętrznej w sektorze transportu. Należy w związku z tym postawić dwa pytania, tzn.:

– w jaki sposób inflacja wpływa na zdolność produkowania usług w sektorze transportu oraz na płace w tym sektorze?

– jakie są koszty i korzyści z inflacji w sektorze transportu?

Istnieją, jak wiadomo, trzy rodzaje inflacji:

1) Inflacja kosztowa, która ma miejsce w przypadku wystąpienia ograniczeń w podaży jednego lub kilku zasobów, co oznacza, iż powód wystąpienia takiej inflacji znajduje się po stronie podaży. Rozważmy zatem bliżej taką sytuację w odniesieniu do sektora transportu. W przypadku wystąpienia inflacji kosztowej w transporcie produkcja (czy inaczej świadczenie usług) jest ograniczana albo fizycznie, albo dlatego, że wyższa cena zmniejsza popyt na daną usługę transportową. Mechanizm ten, należy dodać, tworzony jest w wyniku ustalania cen przez monopole lub oligopole w sektorze transportu.

2) Inflacja nabywców (popytowa) występuje wtedy, gdy całkowita wielkość planowanych wydatków wzrasta szybciej niż całkowita wielkość produkcji transportowej. W tym przypadku ceny usług transportowych wzrastają w wyniku ograniczonej dostępności do tych usług.

3) Inflacja strukturalna, z którą mamy do czynienia, gdy producenci usług transportowych w sektorze nie mogą sprawnie zmienić struktury produkcji usług w odpowiedzi na zmiany struktury gospodarki. Inflacja strukturalna w sektorze

transportu może być wywołana np. zmianą technologii procesów transportowych albo wdrożeniem dużej innowacji[3].

Przede wszystkim należy ustalić, z jakimi rodzajami inflacji w sektorze transportu mamy głównie do czynienia, aby następnie określić liczbę i strukturę działań łagodzących lub likwidujących skutki tej inflacji. Tak więc, aby odpowiedzieć na pierwsze z postawionych pytań, należy stwierdzić, iż w okresie przejścia mamy do czynienia z dwoma rodzajami inflacji w sektorze transportu, a mianowicie z inflacją kosztową (inflacją dostawców) oraz z inflacją strukturalną. Inflacja popytowa w zasadzie w okresie przejścia nie występuje, chociaż należy się spodziewać, iż może się pojawić na krótko przed zakończeniem transformacji z siłą trudną do przewidzenia, zwłaszcza w połączeniu z inflacją strukturalną.

Inflacja kosztowa w okresie przejścia była przedmiotem badań teoretycznych w latach dziewięćdziesiątych i sprowadzała się głównie do pytania, czy zmiana systemu ekonomicznego musi prowadzić do wzrostu inflacji. I tak np. B. Naugnton[4] stwierdza, iż „w przejściu do gospodarki rynkowej ceny odgrywały dominującą rolę w alokacji zasobów tak w odniesieniu do produkcji, jak i konsumpcji. Czy jednak – zastanawia się autor – te obszerne zmiany cen, będące nieuniknioną częścią procesu reform, muszą prowadzić do wzrostu inflacji?" W konkluzji B. Naugnton dowodzi, że jeżeli ceny mają determinować alokację zasobów, to jednocześnie winny stanowić podstawowy instrument mobilizowania zasobów i stabilizowania gospodarki drogą kreowania nowego systemu podatków. W ostatnich latach pojawiły się także w literaturze opinie, iż płace i inflacja nie muszą być związane odwrotną zależnością[5], jak oceniano to dawniej. Zdaniem Y.P.Mehra[6] to inflacja powoduje wzrost płac, a nie wzrost płac inflację. Rezultaty badań nie potwierdzają w ten sposób „cenowowzrostowego oblicza procesów inflacyjnych", chociaż płacowy obraz krzywej Phillipsa miał swoje odniesienie do dawnych okresów gospodarowania. Nadto prezentowany jest pogląd[7], iż uporczywość inflacji kosztowej jest większa w przypadku określonych warunków wymiany niż w przypadku kreowania polityki monetarystycznej.

Inflacja kosztowa będzie najprawdopodobniej tym bardziej oddziaływała na zdolność usługową sektora transportu, im mniejsze będzie oddziaływanie polityki monetarnej na produkcję, zatrudnienie i poziom cen w gospodarce. Prześledźmy

---

[3] Jako przykład można podać niepowodzenia pierwszego okresu uruchamiania „ruchomej drogi" w transporcie kolejowym na trasie Gądki–Hanower.

[4] **B. Naugnton**: Why has Economic Reform Led to Inflation? The American Economic Review 1991, s. 207-211.

[5] Zależność tę wyraża tzw. krzywa Phillipsa.

[6] **Y. P. Mehra**: Wage Growth and the Inflation Process. An Empirical Note. The American Economic Review, September 1991, s. 931-937.

[7] **G. S. Algoskonfis, R. Smith**: The Phillips Curve, the Persistence of Inflation and the Lucas Critique. The American Economic Review, December 1991, s. 1254-1272.

zatem, w jaki sposób inflacja wpłynęła najpierw na zdolność produkowania usług transportowych w sektorze transportu, a potem na poziom zatrudnienia w tym sektorze.

Uwolnienie cen oraz próba urealnienia cen urzędowych paliw i energii stały się przyczyną ich znacznego wzrostu, który nie podlegał rekompensacie w 1990 r. Jednocześnie ograniczenie dochodów realnych ludności miało wpływ na postać wskaźnika korygującego wzrost cen, przyjmowanego dla celów indeksacji wynagrodzeń w przedsiębiorstwach państwowych. W wyniku takiej sytuacji wydatki na płace mogły wzrastać pięciokrotnie wolniej niż ceny. W efekcie zmniejszono dopływ siły nabywczej na rynek i zahamowano tempo inflacji. Skutkiem tych działań w 1990 r. było zrównoważenie rynku, gdyż w wyniku spadku dochodów realnych ludności zmniejszył się popyt efektywny na dobra i usługi, w tym na usługi transportowe. W tym samym czasie zastosowano, w ramach programu stabilizacyjnego, politykę twardego finansowania (pieniądza), co oznaczało określenie takiej stopy oprocentowania kredytu, która pokrywała stopę inflacji. Dla transportu oznaczało to brak możliwości zaciągania kredytów, stąd w 1990 r. wskaźnik zadłużenia, jako stosunek kredytów długoterminowych do funduszy własnych, wyniósł 0,00, w 1991 r. – 0,01, w 1992 r. – 0,05, co w porównaniu z pozostałymi sektorami (np. przemysł 0,11, budownictwo 0,11) plasuje transport na ostatnim miejscu w skali gospodarki narodowej. Jeszcze gorzej przedstawia się wielkość funduszy własnych sektora transportu.

Realizowanie strategii rozwojowej przez podmioty transportowe uwarunkowane jest polepszeniem kondycji finansowej transportu drogą zasilania w określone

Tabela 3

Wskaźniki cen wartości globalnej (poprzedni rok = 100%)

Gałęzie gospodarki narodowej	1989	1990	1991	1992
O g ó ł e m	332,4	640,4	149,2	134,6
Przemysł	325,5	716,3	146,2	128,1
Budownictwo	287,7	675,9	146,6	117,4
Rolnictwo	328,4	425,0	131,8	174,4
Leśnictwo	361,3	717,6	126,5	116,5
Transport	306,7	689,3	154,0	134,3

Ź r ó d ł o : Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 167.

Tabela 4

Wskaźnik cen produkcji sprzedanej (poprzedni rok=100%)

Wyroby przemysłowe	1989	1990	1991	1992
Produkty naftowe i paliwa płynne	266,3	876,6	158,8	142,7
Energia elektryczna	216,8	871,1	167,2	144,8
Maszyny i urządzenia dźwigowo-transportowe	260,1	574,4	141,1	127,9
Środki transportu	285,8	792,6	135,5	123,4

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 169.

fundusze. Podstawowym źródłem powiększania funduszy własnych jest zysk. W transporcie jednak taki brak możliwości powiększenia kapitału własnego wynikał zarówno z niskiej zyskowności, jak i w 1991 r. z deficytowości w porównaniu z innymi gałęziami gospodarki narodowej. Tak więc w roku 1992 w wyniku transformacji poszczególne działy gospodarki narodowej zmuszone były do zmniejszenia funduszy własnych: łączność o 0,3%, przemysł o 1,1%, rolnictwo o 1,9%, handel o 1,9%, a transport o 8%.

Tabela 5

Wskaźnik cen usług transportowych

Gałąź transportu	1989	1990	1991	1992
Ogółem transport	309,2	663,4	167,0	134,9
w tym:				
Kolejowy	314,8	777,2	161,2	128,0
Samochodowy	255,1	549,8	175,1	139,3
Lotniczy	340,6	662,9	394,0	152,4
Śródlądowy	320,8	779,0	171,6	148,5
Morski	408,2	564,6	116,4	136,1

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 176.

Tabela 6

Zadłużenie w sektorze transportu

Transport	1989	1990	1991	1992
Kredyty długoterminowe (KD; mld zł)	154,2	418,1	1 860,8	6 340,8
Fundusze własne (FW; mld zł)	3596,6	128 828,6	138 810,2	119 489,4
Wskaźnik zadłużenia: KD/FW	0,04	0,00	0,01	0,05

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego GUS, 1993.

Zmniejszenie funduszy własnych w transporcie – największe w porównaniu z innymi działami gospodarki narodowej – powiązane było jednocześnie z najniższym udziałem kapitału obcego: w handlu – 3,68%, w przemyśle – 2,47%, w łączności – 2,10%, w budownictwie – 1,61%, a w transporcie – 0,35%. Pozyskiwanie zaś kapitału drogą emisji akcji było, przynajmniej w latach 1990-1993, równie niezadowalające jak inwestycje rzeczowe w postaci kapitału obcego, tzn.: w łączności – 85,9%, w przemyśle – 28,9%, w budownictwie – 28,2%, w handlu –16,5%, a w transporcie – 5,7%. Rzutowało to wszystko na podstawowe kategorie finansowe w sektorze transportu.

Tabela 7

Podstawowe kategorie finansowe w transporcie

Wyszczególnienie	1989	1990	1991	1992
Przychody z działalności (w mld)	8438,8	48 382,8	74 210,1	93 088,1
Koszty uzyskania przychodu (w mld)	7622,3	46 557,7	74 451,8	91 351,3
Wynik finansowy brutto (w mld)	3217,0	8 230,3	–1 181,5	622,1
Wynik finansowy netto (w mld)	2372,9	1 627,8	–10 228,1	–2 135,6
Wskaźnik poziomu kosztów (w %)	90,3	96,2	100,3	98,1
Wskaźnik rentowności brutto (w %)	42,2	17,7	–1,6	0,7
Zyskowność netto (w zł)	281	33	–138	–23

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego GUS, 1993.

Tabela 8

Wydajność pracy na jednego zatrudnionego (w mln zł)

Gałęzie gospodarki narodowej	1989	1990	1991	1992
O g ó ł e m	16,2	109,4	166,2	248,4
Przemysł	24,6	141,3	203,0	290,6
Budownictwo	14,6	98,4	180,7	244,0
Rolnictwo	37,9	214,6	257,7	547,1
Leśnictwo	13,3	83,3	86,1	126,0
Transport	12,0	81,2	132,2	205,5
Łączność	5,7	44,9	108,5	159,9
Handel	20,9	121,1	171,0	311,7

Ź r ó d ł o: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 135.

W początkowym okresie transformacji zatrudnienie spadło z 12 158 800 w 1989 r. na 10 405 600 w 1991 r., a w transporcie z 765 000 na 618 000 zatrudnionych. W transporcie jednak równocześnie ze spadkiem liczby zatrudnionych wzrastała, szybciej niż w innych branżach, liczba osób podejmujących własną działalność gospodarczą (z 42 300 osób w 1989 r. do 55 200 w 1991 r.), co znalazło wyraz we wzroście wydajności pracy. Podobnie zjawisko to uzewnętrzniło się w pomiarach pracochłonności, liczonej w osobach na 1 mln wartości globalnej (tab. 9).

Zwiększanie się liczby osób podejmujących własną działalność ma niewątpliwie korzystny wpływ na poziom i natężenie konkurencji w sektorze, a w konsekwencji na ożywienie gospodarowania. Sytuacja ta dotyczy przede wszystkim sektora transportu samochodowego i należy przypuszczać, że w następnych trzech latach ulegnie zmianie. W wyniku braku barier wejścia do sektora, spowodowanego brakiem ograniczeń dostępu do zawodu przewoźnika, zaistniała sytuacja, w której w 1992 r. powstało ponad 70 tys. małych przedsiębiorstw transportu samochodowego, co w przypadku wprowadzenia przepisów licencjonowania tej działalności w ramach Unii Europejskiej ulegnie radykalnej zmianie. Nadto za niekorzystne należy uznać systematyczne zmniejszanie udziału zatrudnionych na stanowiskach robotniczych – z 589 000 w 1989 r. na 385 800 w 1992 r. Jest to poważny symptom wadliwej struktury organizacyjnej w sektorze, która w konsekwencji ma wpływ na wyniki ekonomiczne przedsiębiorstw.

Tabela 9

Pracochłonność w gospodarce narodowej

Gałęzie gospodarki narodowej	1989	1990	1991	1992
Ogółem	61,3	9,1	6,0	4,0
Przemysł	40,7	7,1	4,9	3,4
Budownictwo	68,5	10,1	5,5	4,1
Rolnictwo	26,3	6,0	3,9	1,8
Leśnictwo	75,2	12,0	11,6	7,9
Transport	83,2	12,3	7,5	4,8
Łączność	174,8	22,2	9,2	6,3
Handel	47,8	8,3	5,8	3,2

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993.

Wadliwa struktura organizacyjna w sektorze transportu, w połączeniu ze znaczną dekapitalizacją środków trwałych i przestarzałą technologią obsługi ładunków, powoduje nieelastyczną w stosunku do popytu podaż usług ransportowych, a w konsekwencji może powiększyć inflację strukturalną. Inflacja strukturalna w tym sektorze wynika przede wszystkim ze zmian technologii procesów transportowych, wymuszanych głównie w związku ze wzrostem usług tranzytowych, koniecznością stosowania taboru wyspecjalizowanego zwłaszcza w obsłudze przewozów międzynarodowych, a także tych przewozów krajowych, które są realizowane w ramach – będącego w fazie początkowej – systemu logistycznego. Przedsiębiorstwa transportowe, spedycyjne, zobligowane do świadczenia usług transportowych wysokiej jakości albo umownie, albo normami Unii Europejskiej, decydują się na podnoszenie cen swoich usług. W okresie przejścia nastąpiła bowiem znacząca dysproporcja w jakości świadczenia usług przez przedsiębiorstwa transportowe.

W odpowiedzi na pytanie, jakie są koszty i korzyści z inflacji w sektorze transportu, należy stwierdzić, iż jednym ze znaczących skutków inflacji jest wywoływanie niewłaściwej alokacji zasobów, która zmniejsza produktywność w tym

Tabela 10

Majątkochłonność gospodarki narodowej w układzie gałęziowym

Gałęzie gospodarki narodowej	1989	1990	1991	1992
O g ó ł e m	0,53	2,71	1,96	1,49
Przemysł	0,25	1,66	1,28	1,01
Budownictwo	0,14	0,67	0,38	0,30
Rolnictwo	0,81	7,06	5,72	3,78
Leśnictwo	0,28	1,62	1,75	1,39
Transport	2,17	7,52	5,15	3,89
Łączność	0,65	2,97	1,34	1,00
Handel	0,09	0,58	0,41	0,29

Ź r ó d ł o: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s . 131, 259.

Tabela 11

Stopień zużycia środków transportu

Gałąź transportu	Stopień zużycia (w %)			
	1989	1990	1991	1992
O g ó ł e m transport	48,7	63,5	66,2	68,2
w tym:				
Kolejowy	42,5	53,6	56,3	60,1
Samochodowy	60,6	77,0	76,3	76,3
Lotniczy	33,8	56,7	62,2	57,8
Śródlądowy	73,8	78,1	83,1	83,5
Morski	46,1	71,7	78,3	80,6

Ź r ó d ł o: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 262.

sektorze gospodarki. W sektorze transportu bowiem produktywność[8] systematycznie malała: z 0,46 w 1989 r. na 0,26 w 1992 r. Jednocześnie w latach tych wzrastała majątkochłonność sektora transportu oraz stopień zużycia środków transportu.

Korzyści z inflacji polegają głównie na tym, iż ceny za usługi transportowe rosną szybciej niż płace realne. Ponadto inną korzyścią dla przedsiębiorstw transportowych jest możliwość stosowania formy leasingu finansowego, nie operacyjnego, który wprawdzie zawiera zmiany płatności regulowane stopą procentową, ale wzrost inflacji może okazać się wyższy od zaplanowanego.

Transport a skłonności do wymiany

Z teoretycznego punktu widzenia istnieją dwa główne powody występowania skłonności do wymiany międzynarodowej produktów i usług. Pierwszy z nich związany jest z rynkowym charakterem gospodarki, a drugi wiąże się ze zjawiskiem o nazwie redukcja perturbacji[9].

Z względu na to, iż sektor transportu po okresie przejścia w latach 1990 i 1991 z obszaru nierównowagi popytowej przeniósł się do obszaru nierównowagi podażowej, należy rozważyć skłonność do wymiany usług transportowych w relacjach obszarów o różnych typach nierównowagi. Najogólniej za W. Balickim należy stwierdzić, iż kraje o nierównowadze podażowej wykazują wysoką skłonność do wzajemnej wymiany, a kraje różniące się typami nierównowagi cechują się wysokim zainteresowaniem jednostronnym. Kraje o nierównowadze popytowej nie objawiają skłonności do wzajemnej wymiany.

Co to oznacza dla sektora transportu? W odniesieniu do pierwszego z wymienionych powodów występowania skłonności do wymiany, a więc rynkowego charakteru gospodarki, można sformułować następującą hipotezę: skuteczność konkurowania sektora transportu na międzynarodowym rynku usług transportowych jest uwarunkowana poziomem deregulacji transportu. Deregulacja oznacza dążenie do wzrostu znaczenia wolnej konkurencji oraz ograniczenia kodyfikacji i interwencjonizmu państwowego w transporcie. W odróżnieniu od deregulacji, regulacja jest identyfikowana z dążeniem władz państwowych i innych instytucji do zapewnienia ścisłej kontroli i kodyfikacji działalności w sferze transportu, połączonej z państwowym interwencjonizmem[10]. Uzasadnieniem działań regulacyjnych jest specyfika produkcji transportowej – jej wysoka kapitałochłonność oraz strategiczne . społeczne znaczenie.

---

[8] Produktywność majątku trwałego (w zł) mierzona wartością globalną do nakładów.

[9] **W. Balicki**: op. cit., s. 271.

[10] **T. Dołęgowski, G. Augustyniak**: Cechy europejskiej polityki transportowej lat dziewięćdziesiątych. W: Szkice z polityki transportowej. Red. E. Teichman. Warszawa: SGH 1993, s. 14.

W ostatnich siedmiu latach, począwszy od roku 1988, obserwowano w sektorze transportu gwałtowne przejście od ścisłej regulacji państwa do prawie nieograniczonej wolnej konkurencji[11]. Zmiany te dokonywały się równocześnie z przekształceniami własnościowymi przedsiębiorstw transportowych, w warunkach uwolnienia cen za usługi transportowe. Procesowi dość spontanicznej deregulacji cząstkowych rynków transportowych towarzyszy jednak protekcjonizm państw Unii Europejskiej, występujący w wyniku dążenia do stworzenia jednolitego rynku europejskiego, sprzyjającego racjonalnemu podziałowi pracy i efektywności transportu. Protekcjonizm ten jednocześnie, przynajmniej w okresie przejścia, może utrudniać, a nie ułatwiać międzynarodową wymianę usług transportowych. Stąd właśnie w okresie przejścia za jeden z istotniejszych należy uznać, trudny zresztą do rozstrzygnięcia, problem ekonomicznego wyznaczania obszarów regulacji i deregulacji w transporcie. Tak jak deregulację w transporcie należy łączyć z prywatyzacją jego podmiotów, tak regulację – z potrzebą subwencjonowania transportu.

Istnieje wiele poglądów na subwencjonowanie transportu, zwłaszcza w sytuacji odradzania się w ostatnich latach teorii neoklasycznych i neoliberalnych. Wynika to z faktu, iż zaobserwowano niską skuteczność interwencjonizmu państwowego wobec nasilających się w państwach wysoko rozwiniętych takich zjawisk, jak niska efektywność, wzrost inflacji czy deficyt budżetowy. Transport ze względu na swą rolę społeczną i obronną, a także kapitałochłonną i immobilną w czasie infrastrukturę jest subwencjonowany w różny sposób. Najogólniej można wyróżnić subsydiowane inwestycje i subsydiowane opłaty za przejazd. Różnice pomiędzy tymi formami są zdaniem J. M. Thomsona[12] niedostrzegalne. Tymczasem w okresie przejścia, w którym szczególne znaczenie dla osiągania równowagi w transporcie ma skuteczność wyznaczania obszarów regulacji i deregulacji, wielkość i rodzaj subwencji są bardzo ważne dla sektora transportu. Inwestowanie w transport publiczny związane jest z realnym, dokonywanym w krótkim okresie wydatkowaniem środków finansowych, przy czym wielu pasażerów nie jest skłonnych za to płacić. W odróżnieniu od subsydiowanych inwestycji, subsydiowane opłaty przejazdowe są mniej kosztowne, chociaż w kategoriach ekonomicznych niższe opłaty pociągają za sobą przerzucanie opłat podatników na pasażerów.

Znanym rozwiązaniem, mającym wpływ na ograniczanie inwestycji subsydiowanych, jest subsydiowanie krzyżowe, które pojawia się wtedy, gdy usługa powodująca straty utrzymywana jest za pomocą zysków z innych usług. Subsydia krzyżowe powstają w sektorze transportu przede wszystkim w wyniku kontroli publicznej nad uprawnieniami i opłatami, zwłaszcza w przewozach autobusowych i kolejowych. W kategoriach ekonomicznych problem pojawia się jednak wtedy, gdy przewoźnicy spodziewają się interwencyjnych działań przeciwko konkurencji (cła, podatki)

[11] Wprowadzone w grudniu 1988 r. ustawą o działalności gospodarczej.

[12] **J. M. Thomson**: Nowoczesna ekonomika transportu. Warszawa: WKŁ 1978, s. 211.

w stosunku do tych usług płatnych, którymi pokrywają straty w świadczeniu usług deficytowych. W okresie przejścia istnieje w transporcie mniejsza skłonność do subwencjonowania opłat za przejazdy czy realizowanie inwestycji subsydiowanych, a najczęściej występującą formą są subsydia krzyżowe, np. w transporcie kolejowym. Wynika to zarówno z sugestii prywatyzowania znacznej części infrastruktury transportu, a także z trudnych do ustalenia w okresie przejścia kryteriów alokacji zasobów finansowych.

Drugim z wymienionych wcześniej powodów występowania skłonności do wymiany międzynarodowej jest zjawisko redukcji perturbacji, które powoduje, iż zakłócenia wymiany nie przybierają rozmiarów ogólnogospodarczych, a jedynie oddziałują na poszczególne podmioty gospodarcze. Zjawisko to, które można nazwać personifikacją wymiany międzynarodowej, czyli przypisaniem konkretnych podmiotów gospodarczych do konkretnej wymiany, skłania do sformułowania hipotezy, zgodnie z którą jednym z warunków równowagi bilansowej w transporcie jest wzrost kreatywności i efektywności gospodarowania jednostek gospodarczych na poziomie mikroekonomicznym. W nawiązaniu do wspomnianych neoklasycznych i neoliberalnych wizji rozwiązań w tym zakresie warto zwrócić uwagę na pojawiające się coraz częściej nowe znaczenie znanej teorii, które można określić mianem neoschumpeteryzmu. Przypomnijmy, iż w swej teorii J. A. Schumpeter[13] nie tylko utożsamia rozwój przedsiębiorstwa z wprowadzeniem innowacji, ale że względu na fakt, iż procesowi innowacji towarzyszy wysoki stopień ryzyka i niepewności, stwierdza, iż „raczej kierownictwo ma tutaj znaczenie, a nie własność". Pogląd ten, jak należy sądzić, leży u podstaw teorii menedżerskich, zgodnie z którymi rozdzielenie funkcji własności i zarządzania przedsiębiorstwem stymuluje kierownictwo firmy bardziej w kierunku optymalizowania sprzedaży usług, wymiany, niż maksymalizowania zysków. W sektorze transportu w okresie przejścia teoria neoschumpeteryzmu winna być przedmiotem szczególnej uwagi i dalszych badań, szczególnie w odniesieniu do redukcji perturbacji, jako warunku wystąpienia skłonności do wymiany.

Innowacyjność w sektorze transportu jest warunkiem koniecznym uzyskania przewagi konkurencji, zwłaszcza w sytuacji, gdy chłonność innowacyjna zwiększa się równocześnie ze zmianą form własności podmiotów gospodarczych. Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw transportowych w Polsce prowadzone są na ogólnych zasadach, tzn.

- przekształcenia w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa – metoda kapitałowa,
- komercjalizacji przedsiębiorstw dużych, o majątku wielkiej wartości, skomplikowanej strukturze organizacyjnej i rozległej działalności,
- prywatyzacja przedsiębiorstw średnich i małych w drodze ich likwidacji na podstawie ustawy o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych oraz mienia pozostałego po zlikwidowanych przedsiębiorstwach na podstawie ustawy o przedsiębiorstwach państwowych.

[13] **J. A. Schumpeter**: Business Cycles. T. I. New York 1939, s. 103.

W sektorze transportu[14] jednak w okresie przejścia poszczególne gałęzie transportu poddawane są odrębnym procesom regulacyjnym, w wyniku czego prywatyzowanie ich jest dość skomplikowane. Proces sterowanej administracyjnie prywatyzacji w sektorze transportu przebiega wolniej niż w pozostałych działach gospodarki narodowej, a przeważa w tym procesie ścieżka likwidacyjna – do 1992 r. likwidacji uległy 184 przedsiębiorstwa.

Cechą charakterystyczną procesu prywatyzacji sektora transportu jest pozytywny wpływ demonopolizacji cząstkowego rynku transportu, jakim jest rynek usług samochodowych, na pozostałe rynki cząstkowe sektora transportu. Istnieje duże prawdopodobieństwo, iż prywatyzacja transportu samochodowego stanie się siłą sprawczą znaczących zmian strukturalnych pozostałych gałęzi sektora transportu. Zdemonopolizowany rynek transportu samochodowego, z występującą na nim nadwyżką podaży i elastycznym potencjałem przewozowym, będzie silnie konkurował o pozyskanie klientów innych gałęzi, co w efekcie wymusi przemiany strukturalne w tych gałęziach, a te zmiany z kolei zwiększą chłonność innowacyjną transportu samochodowego, który będzie chciał utrzymać pozycję wiodącą na rynku. W transporcie kolejowym, gdzie jedynym przewoźnikiem są PKP, proces restrukturyzacji polega na stopniowym, począwszy od 1991 r., wyodrębnianiu jednostek związanych z utrzymaniem infrastruktury kolejowej, celem umożliwienia korzystania z niej innym, oprócz PKP, przedsiębiorstwom przewozowym. Nadto część infrastruktury, jak szlaki kolejowe, będzie podlegała finansowaniu samorządów terytorialnych. W transporcie lotniczym prywatyzacja przeprowadzona zostanie drogą przekazania zarządu nad portami krajowymi władzom terytorialnym. Nastąpi także liberalizacja w zakresie udzielania koncesji na prowadzenie usług lotniczych w obsłudze tras krajowych i międzynarodowych. W żegludze śródlądowej przedsiębiorstwa przewoźników międzynarodowych przekształciły się w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa lub zostały sprywatyzowane przez likwidację. Podobnie w transporcie morskim znaczną grupę przedsiębiorstw żeglugowych i portów morskich przekształcono w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, a w przypadku przedsiębiorstw armatorskich, w których sytuacja jest bardziej skomplikowana, zapewniono w procesie prywatyzacji pakiet kontrolny akcji na rzecz Skarbu Państwa.

Należy podkreślić, iż w pozostałych krajach Europy Wschodniej procesy prywatyzacji sektora transportu kształtowały się podobnie jak w Polsce[15]. I tak restrukturyzacja transportu ma miejsce głównie na Węgrzech i w Czecho-Słowacji i dotyczy przedsiębiorstw transportu samochodowego, spedycji, żeglugi śródlądowej i częścio-

[14] Systemic Transformation of Transport in the Countries of Central and Eastern Europe. Red: **E. Teichmann**. Instytut Gospodarki Światowej SGH. Warszawa 1992, a także: Przekształcenia własnościowe w transporcie. Red. **W. Grzywacz**. Szczecin 1991.

[15] **T. Dołęgowski, G. Augustyniak**: op. cit., s. 17.

Tabela 12

Struktura własnościowa przedsiębiorstw transportowych w Polsce, Czecho-Słowacji i na Węgrzech (w 1991 r.)

Kraj	Podmioty gospodarcze				
	ogółem	przedsiębiorstwa państwowe	spółki z o.o.	spółki akcyjne	spółdzielnie
Czecho-Słowacja	1 382	116	246	34	–
Węgry	1 201	81	1033	7	76
Polska	63 086	451	261	108	–

Źródło: Poland, Czecho-Słowacja, Hungary. Bulletin 1991/1 GUS, FSU, KSH Quarterly, Warsaw, December 1991, s. 20-22; Rocznik Statystyczny GUS, 1991, tab. 14.

wo lotnictwa. Fakt ten może być jednym z dowodów na wykształcanie się w okresie przejścia powszechności występowania zjawisk charakteryzujących czy opisujących ten okres. Na obszarze państw Europy Wschodniej daje się zaobserwować, iż przemiany struktury własności są siłą sprawczą wobec pozostałych przemian. Najbardziej mobilny i najszybciej sprywatyzowany transport samochodowy jest siłą napędową konkurencji w sektorze. Uzyskanie dominacji zdobywa się drogą konkurencji cenowej lub podnoszeniem jakości oferowanych usług, przy spełnianiu warunku zwiększenia chłonności innowacyjnej. Działania konkurencyjne jednej gałęzi transportu pobudzają pozostałe do odwetu lub działań neutralizujących w sektorze. Strategia oddziaływania na siły konkurencji w sektorze transportu może przybierać, zdaniem G. Perssona[16], różne formy, w tym może polegać na połączeniu usług transportowych z magazynowymi, czyli usług logistycznych, celem uzyskania przewagi konkurencyjnej. Pierwsza forma strategii polega zatem na wykorzystaniu systemu logistycznego firmy do zwiększenia stopnia uzależnienia dostawców i odbiorców, co sprzyja stałości powiązań i jest przeszkodą dla konkurentów. Drugą formą strategii oddziaływania na siły konkurencji jest eliminowanie konkurentów poprzez inwestycje w systemie logistycznym firmy.

Nadto w działaniach gospodarczych niezwykle istotna jest taka strategia innowacji, która za pomocą istniejącego systemu logistycznego stymuluje do przenoszenia sprawnych rozwiązań logistycznych na nowe rynki, wyroby, dostawców i odbiorców. Wreszcie strategia doskonalenia systemu logistycznego polega na usprawnianiu bądź eliminowaniu stosowanych rozwiązań w zależności od koniunktury, sposobu

[16] **G. Persson**: Achieving Competitivness through Logistics International. Journal of Logistics Management 1991, No 1.

komunikacji między nadawcą i odbiorcą, kontroli poziomu zapasów czy zmian lokalizacji ogniw transportowo-magazynowych. W tym rozumieniu, zdaniem R. Rubena[17], logistyka jest nowym sposobem zarządzania obiegiem kapitału.

Rozwój transportu, według B. Liberadzkiego, musi następować w ścisłej korelacji z innymi programami sektorowymi w ramach systemów logistycznych. Transport nie może ograniczać się do funkcji przewozowej, ale musi przejmować i inne funkcje z zakresu organizacji fizycznej dystrybucji dóbr[18].

Niezależnie jednak od oddziaływania na siły konkurencji w sektorze, a więc w ujęciu teorii neoschumpeteryzmu – powierzenia odpowiedzialności za ostateczny zysk sektora poszczególnym podmiotom gospodarczym, niezbędna jest regulacja w transporcie. Wszystkie gałęzie transportu w każdym kraju są przynajmniej do pewnego stopnia przedmiotem regulacji[19]. W okresie przejścia znaczenie regulacji w sektorze transportu wiąże się szczególnie z występującą odmiennością tej regulacji w porównaniu z innymi sektorami gospodarki. Odmienność ta wynika ze stosowania stałej regulacji państwa, szczególnie w odniesieniu do monopoli technicznych, jak również regulacji rynku przez struktury digopolistyczne.

W literaturze przedmiotu i praktyce gospodarczej wystąpiły, stosownie do rozwoju transportu, różne formy regulacji, aż do aktualnie określanej jako re-regulacja. Pierwsza została im poddana gałąź transportu samochodowego, która po gwałtownym okresie przemian została zmonopolizowana. Kolejno regulacji poddano transport wodny, jako konkurencyjny do samochodowego. Stopniowo regulacją objęto wszystkie gałęzie transportu, chociaż po blisko 70-letnich doświadczeniach prezentowany jest pogląd[20], iż transport samochodowy i wodny należałoby wyłączyć z regulacji, gdyż te gałęzie różnią się cechami konkurencyjnymi od transportu kolejowego. Różnice te wynikają, jak wiadomo, ze znacznie liczniejszej grupy mniejszych przedsiębiorstw i mniejszych nakładów inwestycyjnych. Regulacja dla każdej gałęzi transportu oznaczała:

- poziom regulacji – od przedsiębiorstw państwowych do przewoźników prywatnych,
- regulacje stawek za przejazdy – od minimalnych do maksymalnych,
- zakaz prowadzenia dyskryminacji usług i wprowadzania dyskryminacji cenowej – kontrola wejść na rynek usług transportowych.

Trudno jednak powiedzieć, jakie należy wyznaczać granice pomiędzy regulacją a deregulacją w transporcie, czego dowodem niech będzie stwierdzenie R. H. Ballou:

---

[17] **R. Ruben**: Logistyka materiałowa w przemyśle. Gospodarka Materiałowa 1992, nr 10.

[18] **B. Liberadzki**: Założenia polityki państwa wobec transportu samochodowego. Przegląd Komunikacyjny 1993, nr 11.

[19] **J. Zysnarski**: Regulacja systemu transportowego wobec zmian strukturalnych w transporcie. Przegląd Komunikacyjny 1989, nr 11, s. 233.

[20] Przegląd Komunikacyjny 1989, nr 11, s. 233.

„Jak daleko deregulacja może pójść i czy kilka poziomów re-regulacji wystąpi, będzie zależało od przyszłego zdrowia ekonomicznego w przemyśle transportowym"[21].

Zjawisko określane w literaturze mianem re-regulacji dotyczy rozszerzenia prezentowanych powyżej działań regulacyjnych. Do najczęściej wymienianych elementów zestawu instrumentów, znajdujących zastosowanie w procesie regulacji systemu transportowego, należą[22]:

1) Narzędzia interwencji w dziedzinie tworzenia cen oraz kontroli ich wysokości.

2) Instrumenty finansowe: podatki, subsydia, stopa procentowa, system amortyzacji. W Japonii np. stosowany jest system przyspieszonej amortyzacji, polegający na tym, iż przyznaje się tam wybranym składnikom majątku trwałego (ok. 30 pozycji) możliwość dodatkowego odpisu[23].

3) Kontrola inwestycji, bezpośrednia w przypadku inwestycji państwowych, a pośrednia w inwestycjach prywatnych. W Korei Południowej np. system bankowy jest niemal całkowicie kontrolowany przez rząd, a działalność kredytowa tak silnie subsydiowana jest przez budżet, że stopa oprocentowania kredytów jest ujemna. Oznacza to, iż stopa oprocentowania kredytów jest niższa od stopy inflacji. Działania takie podejmowane są przede wszystkim w okresach nasilonej inflacji, w których to celowo obniżona stopa procentowa kredytu inwestycyjnego wykorzystywana jest jako instrument polityki antyinflacyjnej.

4) Kontrola wejść na rynek oraz kontrola liczby przedsiębiorstw działających na danym rynku. Kontrola ta polega na ograniczeniu dostępu do rynku transportowego nowym firmom dla stworzenia stabilności działania oraz ochrony rynku. Służą temu m.in.: wprowadzenie kontyngentów wyznaczających maksymalną liczbę przedsiębiorstw mogących działać w obrębie gałęzi transportu, praktyki licencjonowania, a także zakazu odnajmowania środków własnych transportu.

5) Kontrola wyjść, polegająca na spełnieniu wymogu uzyskania zgody centrum na wycofanie się z rynku.

6) Wprowadzenie ustawodawstwa antymonopolowego, które winno dotyczyć transportu samochodowego, żeglugi śródlądowej, komunikacji miejskiej.

Istotą deregulacji natomiast jest dążenie do osiągnięcia pożądanych efektów za pomocą metod oddziaływania na sposób zachowań przedsiębiorstw transportowych. Deregulacja winna dotyczyć kilku gałęzi transportu, gdyż brak kompleksowego działania może spowodować zachwianie równowagi konkurencji pomiędzy gałęziami transportu. Do typowych działań deregulacyjnych zalicza się np. wprowadzenie różnych opcji cenowych, zapewnienie obsługi transportowej gospodarkom lokalnym

---

[21] **R. H. Ballou**: Business Logistics Management. Prentice Hall, New York: Englewood Cliffs, 1992 , s. 199.

[22] **J. Zysnarski**: op. cit.

[23] **A. Kaleta**: Polityka przemysłowa w okresie transformacji systemu. Ekonomista 1993, nr 4, s. 485.

itp. Efektem występowania skłonności do wymiany powstałej w wyniku deregulacji jest saldo międzynarodowej wymiany usług, a cena jego dodatniej lub ujemnej wartości jest jednym z najbardziej precyzyjnych wskaźników, ujawniających skłonność do wymiany.

Equilibrium in transport

Summary

The article formulates premises for reaching equilibrium in transport. The conditions necessary for equilibrium are presented in a wide context and they include, above all, determination of regulation areas in this sector of the economy. The author is of the opinion that equilibrium in the sector of transport is determined by such market factors as: supply, demand and prices of transport services. Due to the fact that one of the former problems of transformation period is the question of balance in this sector, the first part of the paper is an attempt to estimate the influence of inflation on the level of external and internal disequilibrium in this sector. Further on, on the basis of research results, the author evaluates an exchange tendency in the sector of transport as regards areas of different types of disequilibrium. Finally, a hypothesis is formulated that the competitiveness of the transport sector on the international and on the home markets of transport services depends on the level of transport deregulation.