Jan DŁUGOSZ

STRUKTURALNA PŁASZCZYZNA TRANSFORMACJI TRANSPORTU

Przekształcenia własnościowe

Nadrzędną zasadą polityki gospodarczej, w tym także transportowej, w okresie transformacji jest, jak to już zaznaczono w pierwszym artykule, przeprowadzenie procesu prywatyzacji i deregulacji. Dlatego analizując zmiany strukturalne w transporcie, należy szczególną uwagę poświęcić przekształceniom własnościowym w tym sektorze. Forma własności bowiem, obok wielkości i struktury organizacyjnej przedsiębiorstw, stanowi główną determinantę sprawnie funkcjonującego systemu transportowego. Tworzenie systemu rynkowego nie oznacza oczywiście negacji własności państwowej, jednak jej miejsce i rozmiary w transporcie winny znaleźć uzasadnienie w merytorycznych przesłankach, a nie w ideologicznych założeniach.

Obserwując zakres zmian własnościowych w transporcie, można odnotować zasadnicze różnice co do form i tempa przekształceń, przy czym najkorzystniejszym narzędziem ich analizy i prezentacji wydaje się ujęcie gałęziowe. Gałęziowo bowiem zorientowane są na rynki cząstkowe przedsiębiorstwa transportowe, których proces przekształceń własnościowych dotyczy. Poszczególne gałęzie transportu są też w różnej mierze podatne na prywatyzację. Trudniej jest prywatyzować duże przedsiębiorstwa państwowe o znacznym majątku i niskiej rentowności z takich gałęzi jak transport morski czy kolejowy, niż małe przedsiębiorstwa transportu samochodowego.

Nadto linię podziału – co może stanowić pomocnicze kryterium analizy różnic – wyznacza w znacznym stopniu przedmiot produkcji transportowej. Inne bowiem zasady stosowane są wobec podmiotów zajmujących się przewozem osób niż w stosunku do firm wykonujących przewozy ładunków. O ile te ostatnie zostały całkowicie poddane działaniu mechanizmów rynkowych, to przewozy osób realizowane przez jednostki użyteczności publicznej transportu są chronione narzędziami

protekcjonizmu państwowego. Przejawia się on głównie w zasilaniu finansowym oraz utrzymywaniu tradycyjnych form własności.

Przed przystąpieniem do analizy procesów własnościowych w poszczególnych gałęziach transportu należy jednak, zgodnie z koncepcją branży, porównać ten dział gospodarki narodowej z innymi. W całej gospodarce do końca 1992 r. procesem prywatyzacji objęto 2478 przedsiębiorstw państwowych, przy czym 480 przekształcono metodą kapitałową, a 1998 na drodze likwidacji. Zastosowane procedury prywatyzacyjne oraz skalę prywatyzacji w transporcie na tle innych działów gospodarki narodowej przedstawiono w tabelach 1 i 2. Z ich danych wynika, że natężenie przebiegu prywatyzacji w transporcie jest znacznie mniejsze niż w pozostałych działach gospodarki narodowej. Od momentu wejścia w życie ustawy o prywatyzacji przedsiębiorstw z 13 lipca 1990 r. do końca roku 1992 żadne z przedsiębiorstw transportowych nie zostało do końca sprywatyzowane drogą kapitałową, a jedynie 12 przekształcono w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Wśród przedsiębiorstw prywatyzowanych drogą likwidacyjną transport, obok rolnictwa, zdecydowanie odbiega in minus od pozostałych działów gospodarki narodowej – najmniej przedsiębiorstw postawiono w stan likwidacji i najmniej zlikwidowano (zaledwie 22). Stosunkowo duży natomiast jest udział przedsiębiorstw postawionych w stan upadłości w liczbie wszystkich objętych likwidacją (w porównaniu do innych działów). Należy także zauważyć, że w przeciwieństwie do innych działów dominującą formą wśród zlikwidowanych przedsiębiorstw była sprzedaż majątku.

Słaba kondycja finansowa transportu przy niskiej efektywności i ogromnym majątku, zważywszy na silny stopień koncentracji, nie zachęca inwestorów do lokowania kapitału w przedsiębiorstwa transportowe. Sprawia to, że proces przejścia w transporcie opóźnia się w stosunku do całej gospodarki.

Tabela 1

Przedsiębiorstwa państwowe prywatyzowane drogą kapitałową w okresie od 1 sierpnia 1990 r. do 31 grudnia 1992 r.

Działy gospodarki	Przedsiębiorstwa przekształcone w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa			W tym sprywatyzowane		
	ogółem	akcyjne	z o.o.	ogółem	akcyjne	z o.o.
Przemysł	398	346	52	40	30	10
Budownictwo	62	51	11	9	5	4
Rolnictwo	1	–	1	–	–	–
Leśnictwo	2	2	–	–	–	–
Transport	12	8	4	–	–	–
Handel	2	2	–	1	1	–
O g ó ł e m	477	409	68	50	36	14

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

Tabela 2

Przedsiębiorstwa państwowe prywatyzowane drogą likwidacyjną w okresie od 1 sierpnia 1990 r. do 31 grudnia 1992 r.

Formy prywatyzacji	Ogółem	Przemysł	Budownictwo	Rolnictwo	Transport	Handel
Postawione w stan likwidacji	1358	428	455	199	92	184
W toku likwidacji do 31 grudnia 1992 r.	657	217	177	131	60	72
Postawione w stan upadłości	135	47	25	36	10	17
Zlikwidowane	566	164	253	32	22	95
w tym w wyniku:						
– sprzedaży majątku	118	33	41	17	14	13
– wniesienia majątku do spółki	19	17	–	–	2	–
– oddania majątku w odpłatne użytkowanie	278	103	184	12	5	74

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

Przechodząc do analizy procesu przekształceń własnościowych w poszczególnych gałęziach transportu, podejmiemy próbę udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy w tej branży ma miejsce duże zróżnicowanie form i tempa transformacji.

Gałęzią transportu objętą w najmniejszym stopniu procesem prywatyzacji jest kolej. W tym przypadku należy raczej mówić o zamiarach niż dokonaniach. Przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe pozostaje nadal przedsiębiorstwem państwowym. W stosunku do majątku PKP stosuje się jedynie techniki komercjalizacyjne i to wyłącznie w stosunku do majątku pozaprodukcyjnego. Komercjalizacja ta dotyczy głównie najmu obiektów infrastruktury punktowej, takich jak np. wybrane elementy dworców czy magazynów ekspedycyjnych oraz dzierżawy gruntów i niektórych budynków. Proces ten jest ukierunkowany przede wszystkim na dotychczasowych współpracowników kolei bądź osoby zatrudnione w PKP. Oceniając pozytywnie tego rodzaju działalność, należy zauważyć, że stosowana w tym zakresie polityka cenowa budzi wątpliwości, głównie z powodu zaniżania cen. Opłaty za najem i dzierżawę nie bazują bowiem na rynkowych cenach równowagi, lecz na normatywnym rachunku kosztów, którego konstrukcja wywołuje wiele zastrzeżeń. Podejmowane są również programy komunalizacji niektórych elementów majątku kolei. Dotyczą one jednak na razie jedynie dających się technicznie wyodrębnić elementów infrastruktury szybkiej kolei miejskiej. W podsumowaniu można stwierdzić, że Skarb Państwa nie jest zainteresowany prywatyzacją infrastruktury kolejowej. Nie wyklucza się jednak w przyszłości objęcia procesem prywatyzacyjnym przewozów.

Niewiele również uczyniono w zakresie przekształceń własnościowych w transporcie lotniczym. W 1992 r. PLL „Lot" zostały przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, do którego należeć będzie 51% głosów. Przyjęto bowiem zasadę zachowania dominującej własności Skarbu Państwa w strategicznych dla kraju obszarach. Z pozostałych 49% akcji 25% przeznaczono po preferencyjnych cenach dla załogi, resztę pozostawiono dla podmiotów zagranicznych w celu tworzenia aliansów strategicznych przewoźnika z silnymi towarzystwami lotniczymi. W gestii państwa mają również być utrzymane porty lotnicze. Port Warszawa–Okęcie ma pozostać bezpośrednią własnością Skarbu Państwa, podczas gdy porty regionalne postanowiono przekształcić w spółki z udziałem władz lokalnych.

W transporcie morskim przekształceniami własnościowymi objęto zarówno przedsiębiorstwa armatorskie, jak i porty. Prowadzone są zabiegi, zmierzające do przekształcenia największego przedsiębiorstwa armatorskiego – Polskich Linii Oceanicznych – z państwowej spółki holdingowej w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Z kolei przedsiębiorstwo Polska Żegluga Morska rozważa możliwość uaktywnienia spółki Żegluga Polska S.A. poprzez przekazanie jej części swojego potencjału przewozowego[1]. Z Polskiej Żeglugi Bałtyckiej już utworzono jednoosobową spółkę Skarbu Państwa.

Nieco bardziej zaawansowane są przemiany własnościowe w portach morskich. Obecnie nie podlegają one ministrowi transportu i gospodarki morskiej, lecz ministrowi przekształceń własnościowych. Trzy największe polskie porty morskie: w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie–Świnoujściu zostały już przekształcone w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Przyjęły one następujące nazwy: Morski Port Handlowy Gdańsk S.A., Morski Port Handlowy Gdynia S.A. oraz Zarząd Portu Szczecin–Świnoujście S.A. Na skutek zmian własnościowych powołano na bazie poszczególnych jednostek organizacyjnych wszystkich portów morskich szereg spółek z ograniczoną odpowiedzialnością: przeładunkowo–składowych, żeglugowych i pomocniczych. Pod koniec 1992 r. np. w porcie gdańskim funkcjonowały już 32 takie spółki. Czynione są starania o wdrożenie dalszych etapów transformacji własnościowej. Przyjęta koncepcja zakłada przekształcenia poszczególnych terminali przeładunkowych (spółek z o.o.), w których 100% udziałów przejmie MPH Gdynia S.A. W dalszej kolejności przewidywana jest sprzedaż części udziałów inwestorom zewnętrznym.

W żegludze śródlądowej do końca lat osiemdziesiątych funkcjonowało siedmiu armatorów. Na początku lat dziewięćdziesiątych rozpoczęto proces restrukturyzacji i prywatyzacji, służący dostosowaniu tej gałęzi do realiów gospodarki rynkowej. Dodatkowym motywem zmian stał się kryzys finansowy przedsiębiorstw armatorskich. W efekcie transformacji odnotować można następujące zmiany. Przed-

[1] **J. Żurek, K. Dobrowolska**: Przekształcenia strukturalne w przedsiębiorstwach transportu morskiego. Transport i Spedycja 1993, 4(22)523, s.33.

BIBLIOTEKA AE w Poznaniu

siębiorstwo Żegluga na Odrze zostało podzielone i przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa – Odratrans S.A. Żegluga Szczecińska uległa podziałowi na Żeglugę Szczecińską i Żeglugę Świnoujską, z których pierwsza stanowi jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, a druga przedsiębiorstwo skomunalizowane, ze statusem zakładu budżetowego miasta Świnoujście. Żeglugę Mazurską i Żeglugę Gdańską podzielono i przekazano w gestię wojewodów, w tym nowo powstałą Żeglugę Ostródzko–Elbląską skomunalizowano w 1993 r. przekazując ją w zarząd Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunalnego w Ostródzie, gdzie zaczęła osiągać wysokie obroty i zyski[2]. Żeglugę Warszawską i Żeglugę Krakowską postawiono w stan likwidacji, a w Żegludze Bydgoskiej, przedsiębiorstwie państwowym, rozpoczęty został proces komercjalizacji. Same drogi wodne, z uwagi na ich wielofunkcyjny charakter, pozostaną własnością państwa, a porty rzeczne będą przekazywane w kompetencje samorządów terytorialnych.

Najdalej posunięte procesy przejścia gospodarki centralnie sterowanej w gospodarkę rynkową można obserwować w transporcie samochodowym. Proces podziału dużych przedsiębiorstw przewozowych w transporcie samochodowym rozpoczął się już w latach osiemdziesiątych, a punkt kulminacyjny osiągnął w 1990 r. Ze wszystkich metod prywatyzacji najskuteczniejsza okazała się tzw. mała prywatyzacja, zapoczątkowana w 1989 r. Uchwała sejmowa z 9 listopada 1990 r. w sprawie podstawowych kierunków prywatyzacji w 1990 r.[3], wyposażająca przedsiębiorstwa państwowe w prawo sprzedaży osobom fizycznym środków trwałych, przyczyniła się do tego, że w ciągu jednego roku przedsiębiorstwa państwowe sprzedały około 70 tys. samochodów ciężarowych. Stały się one najczęściej zbywanym elementem majątku trwałego. Już pod koniec 1990 r. prawie 60% samochodów ciężarowych w kraju stanowiło własność firm prywatnych, a około 300 tys. zarobkowo przewoziło ładunki. W ten sposób pojawiła się lawinowa fala drobnych przewoźników, którzy stanęli do walki konkurencyjnej z istniejącymi wówczas w tradycyjnej formie dużymi, nieefektywnymi przedsiębiorstwami państwowymi, utrudniając im i tak niełatwą egzystencję.

Tak więc rynek przewozów samochodowych wykazał szczególną podatność na regulacje, w tym na przekształcenia własnościowe. W 1992 r. rynek zarobkowego transportu samochodowego ukształtował się w następujący sposób[4]:

- 474 przedsiębiorstwa państwowe,
- 255 spółdzielni transportowych,
- 113 spółek prawa handlowego,
- 55 spółek z udziałem kapitału zagranicznego,

---

[2] Rzeczpospolita z 16 XI 1993, nr 267, s. 16.

[3] Monitor Polski 1990, nr 43, poz. 333.

[4] **T. Kulasek**: Porządkowanie rynku przewozów samochodowych – regulacje prawne. Przegląd Komunikacyjny 1992, nr 9, s. 17.

– 106 firm prywatnych, stanowiących własność osób fizycznych, zatrudniających od 6 do 20 pracowników,

– około 60 tys. firm prywatnych zatrudniających mniej niż 6 pracowników.

Biorąc pod uwagę przewozy ładunków transportem samochodowym można stwierdzić, że dominuje w nich sektor prywatny. W jego dyspozycji znajduje się 93% taboru (mierząc liczbą pojazdów), za pomocą którego wykonuje on około 80% przewozów. Na rynku przewozów samochodowych odbywa się więc intensywny proces adaptacyjny do uwarunkowań gospodarki rynkowej. Wiąże się to z kształtowaniem nowych zasad konkurencji i nowych jakościowo zachowań firm przewozowych na polskim rynku. O sprawności przebiegu tego procesu na rynku przewozów samochodowych świadczyć może fakt, że co najmniej 85% istniejącego potencjału przewozowego funkcjonuje już według zasad mechanizmu rynkowego. Istnieje jednak jeszcze pewien obszar działalności, na którym brak jest oczekiwanych efektów przekształceniowych. Obecne prawodawstwo stwarza preferencje dla podmiotów prywatnych lub prywatyzowanych w celu przyspieszenia przemian własnościowych. Wyraża się to w niejednolitym systemie podatkowym, zróżnicowanych sposobach finansowania zasiłku z ubezpieczenia społecznego i zwolnieniach z płacenia dywidendy – dla przedsiębiorstw przekształcanych w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa.

Dalsza analiza przekształceń własnościowych w transporcie samochodowym, już na szczeblu mikro, z zapowiedzianym podziałem na przewozy towarowe i pasażerskie, zostanie przeprowadzona w następnym punkcie, z uwagi na silne sprzężenie tych zagadnień ze zmianami organizacyjnymi.

Biorąc pod uwagę znaczny zakres substytucji, zwłaszcza w przewozach lądowych, wolno zakładać, że wysoki poziom prywatyzacji w sektorze transportu samochodowego, jego poprawiająca się efektywność i konkurencyjność cenowa wpłyną pozytywnie na przekształcenia w innych gałęziach transportu. Oczekuje się, że nadwyżka elastycznego potencjału na zdemonopolizowanym rynku transportu samochodowego zostanie wykorzystana na innych rynkach cząstkowych, pozyskując klientów innych gałęzi transportu. W ten sposób funkcjonujące tam podmioty transportowe, chcąc zachować swoją pozycję rynkową, będą zmuszone do poprawy efektywności działania, a pośrednio do przekształceń własnościowych i organizacyjnych. Nie są to jednak proste zależności, gdyż substytucja w przewozach ma ograniczony zakres, a rujnująca nawet konkurencja cenowa w transporcie samochodowym może jedynie ograniczyć obszar sprawowania monopolu w innej gałęzi. Ponadto obserwuje się tendencję do zwalczania wchodzących na rynek konkurentów innymi metodami niż środki rynkowe, np. wywieranie nacisku na podmioty polityki transportowej, mającego na celu prawną ochronę monopolistycznej pozycji lub dyskryminację konkurentów. Przeświadczenie o skuteczności takich działań, a także odwrócenie się nowych tendencji znajduje często wyraz w prowadzonych strategiach obliczonych na przetrwanie, a nie rozwój.

Wracając do skali ogólnotransportowej należy stwierdzić, że jedną z jej cech jest bardzo duże zróżnicowanie zarówno co do form, jak i tempa przekształceń własnościowych. Prywatyzacja sektora transportu samochodowego wyprzedziła wiele innych działów gospodarki narodowej, ale małe zaawansowanie tego procesu w pozostałych gałęziach sprawia, że transport jako branża pozostaje (jak na to wskazano w pierwszym artykule) w ariergardzie zmian. Owszem, w większym stopniu niż zakłady osób fizycznych wzrasta w transporcie liczba przedsiębiorstw państwowych[5].

Organizacja i struktura rynków transportowych

Nieodłącznym elementem procesu przejścia, oprócz przekształceń własnościowych, są zmiany organizacyjne. W scentralizowanej i zmonopolizowanej gospodarce stanowiły one *conditio sine qua non* postępu i większej efektywności działania. Ponieważ są one organicznie związane z formami własności, należy postawione hipotezy zweryfikować na tej płaszczyźnie w podobnym gałęziowym układzie.

Rynek przewozów kolejowych w Polsce do końca lat osiemdziesiątych był w pełni zmonopolizowany przez PKP – przedsiębiorstwo państwowe. Monopol ten był dodatkowo wzmocniony unią organizacyjno–personalną PKP z Ministerstwem Komunikacji. Struktura organizacyjna tego przedsiębiorstwa została określona w specjalnej ustawie z 27 kwietnia 1989 r. W 1992 r. ze struktury PKP wydzielono i usamodzielniono 72 zakłady zaplecza technicznego, jednak te działania restrukturyzacyjne nie naruszyły w żadnym stopniu wysokiego poziomu centralizacji tego przedsiębiorstwa. Nieskuteczną akcją demonopolizacyjną polskich kolei okazało się także utworzenie Lubuskiej Kolei Regionalnej. Wobec niechęci PKP, małego popytu na przewozy oraz innych trudności nie była ona w stanie dowieść swojego *raison d'etre* i po krótkim czasie zaniechała dalszej działalności.

Mając na uwadze potrzebę odejścia od funkcjonowania przedsiębiorstwa w dotychczas utrwalonych strukturach oraz unowocześnienia metod zarządzania, postuluje się, wzorem niektórych krajów zachodnich, oddzielenie działalności eksploatacyjnej od utrzymania i budowy infrastruktury całej sieci kolejowej, przy czym produkcja i sprzedaż usług transportowych miałyby być podzielone na przewozy pasażerskie i towarowe. Pomimo takiego podziału PKP ma zachować integralność swojej struktury, co wydaje się uzasadnione względami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi. Nie wyklucza się jednak dalszych przekształceń. Wskazują na to prace zespołu do spraw restrukturyzacji PKP[6], powo-

[5] Por. **E. Gołembska**: Równowaga w transporcie, tab. 1 z s.29 w niniejszym zeszycie.

[6] II etap restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe". Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Zespół ds. restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP. Warszawa, grudzień 1992.

łanego przez premiera w 1993 r. Przejawem demonopolizacji PKP będzie akceptacja przez stronę polską zasad dyrektywy 440/91/EWG, a w szczególności zezwolenie na swobodny dostęp do infrastruktury kolejowej wszystkich operatorów transportu kombinowanego. Dopuszczalne powinno stać się także wykonywanie tradycyjnych przewozów kolejowych przez inne firmy krajowe i zagraniczne.

Chociaż silnie zmonopolizowane PKP nie należą do prężnych ani efektywnie działających przewoźników, to jednak w kontekście procesów integracyjnych w Europie nie należy upatrywać środków zaradczych w podziale terytorialnym tej organizacji.

Nieco większy zakres zmian organizacyjnych można zaobserwować w transporcie lotniczym. Podobnie jak PKP w kolejnictwie, w transporcie lotniczym w latach osiemdziesiątych formalnie potwierdzony przez państwo monopol na regularną działalność przewozową posiadały PLL „Lot". Chociaż po 1989 r. szereg podmiotów uzyskało koncesje na działalność przewozową na rynku lotniczym, to jednak fakt ten w zasadzie nie naruszył pozycji monopolistycznej PLL „Lot". W dalszym ciągu przewoźnik ten realizuje niemal 100% przewozów krajowych, a na pewno 100% przewozów regularnych. Monopolistyczną rolę w zarządzaniu krajowymi portami lotniczymi i kierowaniu ruchem sprawuje również Państwowe Przedsiębiorstwo Polskie Porty Lotnicze, powstałe w 1987 r. na bazie budżetowego Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Przemiany gospodarcze w kraju oraz spadek przewozów stały się jednak źródłem przekształceń na polskim rynku przewozów lotniczych. Zmierzają one w kierunku likwidacji monopolu PLL „Lot" oraz PPL. W ten sposób powstały dwie spółki w regionalnych portach lotniczych: spółka akcyjna we Wrocławiu oraz spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Gdańsku. Pozostałe porty przygotowują się do podobnych zmian. W samych PPL wyodrębniono natomiast trzy zakłady: Agencję Ruchu Lotniczego, Zakład Portów Regionalnych i Port Lotniczy Okęcie.

Nie zmieniła się również zasadniczo, w porównaniu do lat osiemdziesiątych, sytuacja na rynku transportu wodnego. Zarówno wówczas, jak i obecnie mamy do czynienia ze strukturą oligopolistyczną. Polskie Linie Oceaniczne koncentrują swoją działalność na żegludze liniowej, Polska Żegluga Morska obsługuje rynek przewozów transportowych, a Polska Żegluga Bałtycka realizuje przewozy kabotażowe i w rejonie Bałtyku promowe. Wymienione polskie przedsiębiorstwa armatorskie wraz z Transoceanem były już wcześniej poddane regułom gry rynkowej, w związku z czym uznaje się, że prywatyzowanie transportu morskiego i jego reorganizacja nie są sprawą pilną[7]. W pierwszej kolejności przewiduje się zmiany w zakresie usług pomocniczych (maklerskich, shiphandlerskich, pilotowych).

---

[7] **J. Burnewicz, H. Woźniak**: Doświadczenia państwa Unii Europejskiej w przekształceniach strukturalnych w transporcie. W: Przekształcenia własnościowe w transporcie. Gdańsk: Gdańskie Towarzystwo Naukowe 1994, s.25.

Dokonuje się demonopolizacji działalności portów w sferze przeładunków, pilotażu i sztauowania. Nastąpiło oddzielenie funkcji eksploatacyjnej, realizowanej przez nowo powstałe spółki portowe, od funkcji administracyjnej, wykonywanej przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Jednocześnie ukształtowały się struktury podobne do holdingu państwowego.

W żegludze śródlądowej, z uwagi na terytorialny podział rynku, w latach 1980–1989 możemy mówić o strukturze monopolistycznej. Ze względu jednak na opisane wcześniej zmiany własnościowe oraz dalsze podziały firm przewozowych następuje zazębianie się ich działalności i pojawiają się pewne objawy konkurencji. Przewiduje się kontynuację procesu restrukturyzacji, mającą na celu dostosowanie tej gałęzi do potrzeb gospodarki rynkowej, wyrażającą się m.in. w przekazywaniu portów rzecznych w kompetencję samorządów terytorialnych.

Na rynku przewozów samochodowych niemal do końca lat osiemdziesiątych występowała struktura zbliżona do oligopolu o cechach monopolistycznego funkcjonowania większości przedsiębiorstw branżowych. Wynikało to z jednej strony z regulacji prawnych określających obszary działania (segmenty rynku) poszczególnych przedsiębiorstw, a z drugiej – z posiadania przez nie określonego rodzaju taboru. Czynniki te zadecydowały o ich ekonomicznej i podażowej dominacji na rynku transportu samochodowego. Z uwagi jednak na dużą podatność tego rynku na regulacje w bardzo krótkim czasie dokonało się wiele zasadniczych zmian w strukturach i funkcjonowaniu tych przedsiębiorstw. Rynek producenta, charakteryzujący się niedoborem podaży w stosunku do popytu, przekształcił się w rynek konsumenta, odznaczający się nadwyżką zdolności przewozowej nad popytem. Nie oznacza to jednak wzrostu zdolności produkcyjnej, lecz spadek popytu. Zmieniły się nie tyle rozmiary i struktura taboru, co charakter jego użytkowników. Na skutek decentralizacji zarządzania, podziału dużych przedsiębiorstw przewozowych oraz tworzenia nowych, małych firm zasadniczo zmieniła się struktura podmiotowa transportu samochodowego.

W skali poszczególnych największych przedsiębiorstw zmiany organizacyjne przebiegały w zróżnicowany sposób. Najbardziej spektakularny był podział Państwowej Komunikacji Samochodowej. Z dniem 1 lipca 1990 r. z czterech przedsiębiorstw PKS powstało 198 samodzielnych podmiotów gospodarczych, w tym 174 przedsiębiorstwa przewozowe utworzone na bazie dotychczasowych oddziałów. Wprowadzona administracyjnie deregulacja, wbrew oczekiwaniom, nie zainicjowała jednak konkurencji między samodzielnymi ekonomicznie przewoźnikami i nie wpłynęła na poprawę ich sytuacji finansowej[8]. Są to w dalszym ciągu jednostki gospodarcze w formie własności państwowej, lecz o znacznie spłaszczonej strukturze organizacyjnej. Proces zmian funkcjonalno–własnościowych przebiega w nich bardzo wolno. Ich organ założycielski – Ministerstwo Transportu i Gospodarki

[8] Ibidem, s. 24.

Morskiej – przez dłuższy okres nie miał pomysłu na dalsze przekształcenia PKS, pozostając raczej w roli obserwatora. Same przedsiębiorstwa, z uwagi na realizację przewozów towarowych i pasażerskich, stoją wobec dylematu wyboru profilu produkcji, który z reguły przesądza o sposobie przekształceń. Realizowane są dwie formy przekształceń: prywatyzacja likwidacyjna i komercjalizacja. Pierwsza z nich dotyczy głównie przewozów ładunków. W tym zakresie przedsiębiorstwa mogą decydować się na zawężenie lub likwidację działalności, sprzedając bądź dzierżawiąc wyodrębnioną część majątku w postaci taboru ciężarowego. Na skutek takiej działalności pojawiły się wolne zdolności produkcyjne również w zapleczu technicznym, wobec których przedsiębiorstwa stosują techniki komercjalizacyjne, np. dzierżawiąc wolne obiekty majątkowe. W odniesieniu do przewozów pasażerskich proces prywatyzacji w zasadzie nie ma miejsca. Można natomiast zaobserwować przejawy komercjalizacji produkcji transportu pasażerskiego, polegające na angażowaniu taboru na rynku komunikacji miejskiej.

W 1993 r. Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej opracowało wstępną koncepcję prywatyzacji przewozów autobusowych, wykonywanych głównie przez przedsiębiorstwa PKS[9]. Zakłada ona tworzenie dwóch rodzajów jednoosobowych spółek Skarbu Państwa. Pierwszy rodzaj oznaczałby spółki działające na zasadach holdingu, świadczące usługi o zasięgu regionalnym, podporządkowane Ministerstwu, a drugi dotyczyłby tworzenia tego samego rodzaju spółek, ale świadczących usługi o zasięgu lokalnym, podporządkowanych nadzorowi założycielskiemu wojewody. Spółki te byłyby tworzone w drodze likwidacji przedsiębiorstw PKS, a w okresie przejściowym majątek i sieć usług byłyby dzierżawione osobom fizycznym, w tym pracownikom PKS. W dalszej kolejności nastąpiłaby sprzedaż akcji.

W przedsiębiorstwach branżowych, które w znacznym stopniu zatraciły swoją odrębność, dominuje tendencja likwidacyjna. Na skutek spadku zapotrzebowania na ich usługi oraz nasilającej się konkurencji, broniąc się przed całkowitym upadkiem, wyprzedają swój majątek, likwidują kolejne jednostki organizacyjne, ograniczają zatrudnienie, dzierżawią składniki swojego majątku, podejmują inne rodzaje działalności. Przykładowo w niektórych PTSB „Transbud" podjęto produkcję prefabrykatów budowlanych, a w PTHW zorganizowano salon sprzedaży samochodów. Większość z nich jednak uległa redukcji do szczątkowych niemal rozmiarów w porównaniu do stanu sprzed 1990 r.

Zupełnie odrębny przebieg zmian organizacyjnych obserwuje się w komunikacji miejskiej. Pomimo systematycznego od 1986 r. spadku przewozów liczba przedsiębiorstw znacznie wzrosła. Głównym czynnikiem była likwidacja większości

[9] Wstępna koncepcja rozwiązań systemowych w krajowej komunikacji autobusowej. Departament Transportu Samochodowego Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej. Warszawa 1993.

wojewódzkich przedsiębiorstw i powołanie w ich miejsce jednostek o zasięgu miejskim. W konsekwencji w 1992 r. ukształtowała się następująca struktura:

- 4 przedsiębiorstwa wojewódzkie,
- 40 przedsiębiorstw miejskich,
- 108 zakładów komunikacji miejskiej, z czego 33 w postaci jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw gospodarki komunalnej.

W okresie do 1989 r. wszystkie przedsiębiorstwa i zakłady komunikacji miejskiej były jednostkami państwowymi. Od 1990 r., na mocy ustawy z 8 marca tego roku o samorządzie terytorialnym, ich mienie zostało skomunalizowane. Władze gminne po przejęciu komunikacji miejskiej mogły zorganizować ją w formie zakładu budżetowego lub spółki prawa handlowego z wyłącznym udziałem gminy. Z powodów formalnopodatkowych większość gmin zdecydowała się utworzyć zakłady budżetowe. W efekcie przeprowadzonych działań w 1992 r. ukształtowała się następująca struktura form organizacyjnych komunikacji miejskiej:

- 60% zakłady budżetowe,
- 25% przedsiębiorstwa państwowe,
- 13% spółki z ograniczoną odpowiedzialnością,
- 2% inne.

Dalsze procesy restrukturyzacyjne rozpoczęły się w 1991 r., kiedy to zapoczątkowano tworzenie nowych podmiotów gospodarczych, zajmujących się wyłącznie organizacją obsługi komunikacyjnej miast, tzw. zarządów komunikacji miejskiej. W ten sposób funkcja organizatorska została oddzielona od działalności przewozowej. Umożliwia to przystąpienie do komercjalizacji i prywatyzacji firm komunikacyjnych. W okresie 1991–1992 powołano w kraju sześć takich zarządów. Dzięki ich inicjatywom wprowadzono na rynek miejskich przewozów pasażerskich nowe podmioty, które funkcjonują na zasadach konkurencji. Są to głównie przedsiębiorstwo PKS oraz przewoźnicy prywatni. Ten typ organizacji przypomina niektóre rozwiązania stosowane w miastach krajów zachodnich.

Dokonane w okresie czterech lat transformacji przemiany struktury podmiotowej transportu, w wyniku których nastąpił wzrost liczby konkurentów w sektorze, z punktu widzenia rywalizacji są korzystne. Głównie bowiem małe i średnie przedsiębiorstwa, zwłaszcza w transporcie samochodowym, ożywiają konkurencję na rynku. Potrzebna jest jednak także pewna liczba przedsiębiorstw dużych, zdolnych do wprowadzenia kapitałochłonnego postępu technicznego. Wymóg ten nie jest w naszym kraju dostatecznie zachowany, w porównaniu do krajów Unii Europejskiej o najwyższym poziomie jakości usług transportowych i najniższych kosztach ich świadczenia. Wynika to z faktu, że dotychczas istniejące duże przedsiębiorstwa, cechujące się na ogół niską efektywnością, często ulegały podziałowi, redukcji lub likwidacji, a nowe prężne nie zdołały się jeszcze odpowiednio rozwinąć. Dynamika zmian w zarobkowym transporcie samochodowym jest jednak

bardzo duża. Jej liczbowy wyraz ilustrują dane zawarte w tabeli 3. Wielkie przedsiębiorstwa, charakteryzując się dużą chłonnością czynników produkcji oraz małą innowacyjnością, na ogół nie potrafią się dostosować do zmian zachodzących w otoczeniu lub czynią to z wielkim trudem i opóźnieniem. Natomiast firmy małe, pomimo że elastyczniejsze i efektywniejsze w działaniu, z uwagi na duże rozproszenie, mały potencjał, silną konkurencję oraz trudne warunki zewnętrzne, choć licznie tworzone, rozwijają się na ogół wolno. Przy obecnie prowadzonej polityce transportowej nie można więc oczekiwać w najbliższym czasie ukształtowania się pożądanej z punktu widzenia rynku wewnętrznego i wymogów rynku Unii Europejskiej struktury firm samochodowych w naszym kraju. Jedynie w przewozach międzynarodowych mamy do czynienia z sytuacją, gdzie funkcjonuje lider w postaci Pekaes Auto-Transport S.A., posiadający niezłą pozycję konkurencyjną na rynku europejskim oraz wiele małych, rywalizujących z nim firm. Jednak różnica między liderem a innymi firmami jest jeszcze zbyt duża, co sprawia, że prowadzone strategie konkurencji mają bardzo często charakter przypadkowy.

Tabela 3

Przedsiębiorstwa w transporcie samochodowym zarobkowym według liczby posiadanych samochodów i ciągników siodłowych

Liczba pojazów	Liczba przedsiębiorstw		
	1989	1990	1991
20 i mniej	49	297	137
21–75			416
76–100	21	75	141
101–150	31	98	
151–200	35	61	41
201–300	63	50	
301–500	43	23	4
501–700	15	1	2
701–1000	5	–	
1001–1500	4	1	
1501 i więcej	2	–	
Ogółem	268	606	741

Uwaga: Dane dotyczą jednostek organizacyjnych o liczbie pracujących powyżej 20 osób.

Źródło: Informacje statystyczne; Transport – wyniki działalności w 1990 i 1991 r., Warszawa: GUS 1991, s.18 i 1992, s.19.

Zmiany własnościowe i organizacyjne dokonują się także na płaszczyźnie usług spedycyjnych. Polegają one, podobnie jak w przewozach, na:

- prywatyzacji i restrukturyzacji dotychczas funkcjonujących firm,
- tworzeniu nowych, najczęściej małych, prywatnych firm,
- powstawaniu spółek typu joint venture z udziałem kapitału zagranicznego,
- zakładaniu w Polsce swoich przedstawicielstw przez zagranicznych spedytorów,
- rozszerzaniu działalności z czysto przewozowej na transportowo–spedycyjną,
- tworzeniu bądź rozwijaniu komórek spedycyjnych w firmach handlowych lub przemysłowych.

O ile przekształcenia własnościowe w transporcie można uznać za niezadowalające zarówno co do tempa, jak i form, o tyle zmiany organizacyjne nie mogą być ocenione w sposób jednoznaczny. Wynika to z faktu, że brak jest nie kwestionowanych wzorców lub uznanych koncepcji, do których można by odnieść rodzące się w naszym kraju struktury. Biorąc pod uwagę układ w krajach zachodnioeuropejskich, zauważa się duże zróżnicowanie między nimi, a doskonałe struktury są różnie postrzegane przez[10]:

- państwa realizujące określone kierunki polityki,
- istniejące na rynku firmy transportowe,
- kandydatów do zawodu przewoźnika,
- użytkowników usług transportowych.

W krajach Unii Europejskiej zaobserwować można nawet przeciwstawne tendencje. Z jednej strony dąży się do zmniejszania rozproszenia i zachęca firmy do zrzeszania się, a z drugiej przeciwdziała monopolizacji i ograniczeniom w dostępie do rynków. Biorąc jednak pod uwagę pozytywne doświadczenia występujące na rynku Unii Europejskiej i spodziewane wejście do niej naszego kraju, należy prowadzić taką politykę transportową, w wyniku której ukształtuje się struktura polegająca na współpracy i uzupełnianiu się małych, średnich i dużych przedsiębiorstw. Wydaje się, że liczba przedsiębiorstw małych, zatrudniających do 20 osób, nie powinna przekraczać 10 tys. Powinny one mieć charakter lokalny i świadczyć ograniczony zakres usług, dostosowany do potrzeb kilku klientów. Średnie przedsiębiorstwa, których liczba winna być znacznie mniejsza, obsługiwałyby rynek regionalny i krajowy, a częściowo także międzynarodowy. Ich cechą powinna być wysoka specjalizacja. Natomiast duże przedsiębiorstwa, silnie nasycone działalnością spedycyjną, miałyby prowadzić globalną obsługę transportowo–spedycyjną, a nawet logistyczną w skali krajowej i międzynarodowej. Jako firmy duże, charakteryzujące się korzyściami dużej skali produkcji, a przez to osiągające niskie jednostkowe koszty, mogą korzystnie kształtować ceny na rynku. Dysponując znacznymi kapitałami własnymi, mogą wprowadzać postęp techniczno–technolo-

[10] J. Burnewicz, K. Woźniak: op. cit., s. 10.

giczny oraz prowadzić strategię ekspansywnego opanowywania rynku. Wśród dużych firm winno być kilka bardzo dużych, zatrudniających po parę tysięcy osób, które dysponując zapleczem magazynowym i organizując linie regularne, pełniłyby funkcję liderów.

W tym kontekście strukturę polskiego rynku samochodowego i spedycyjnego należy uznać za niedojrzałą i nazbyt zatomizowaną (ponad 70 tys. firm). Zbyt wielu jest przewoźników nieprofesjonalnych, zajmujących się przewozami w sposób uboczny, bez odpowiedniego wyposażenia i kapitału, świadczących usługi o niskim standardzie. Wielu z nich trafiło do zawodu bez żadnego przygotowania, przypadkowo, na podstawie liberalistycznej ustawy o działalności gospodarczej z 1988 r. Należy się spodziewać, że ukształtowany żywiołowo rynek usług przewozowych w Polsce ulegnie stabilizacji, a przypadkowi i okazjonalni przedsiębiorcy wycofają się lub zostaną z niego wyparci. Oprócz sił rynkowych mogłyby okazać się w tym przydatne regulacje prawne dostępu do rynku na wzór przepisów stosowanych w Unii Europejskiej. Brak bowiem jakichkolwiek barier wejścia psuje rynek. Niewykluczone jednak, że zastosowany w okresie przejściowym „tygiel transportowy" odegrał pewną pozytywną rolę. Po pierwsze dlatego, że po nadmiernym skrępowaniu przepisami w okresie gospodarki socjalistycznej nowe ograniczenia zostałyby źle przyjęte, a po drugie na początku okresu transformacji brakowało kandydatów do zawodu przewoźnika, którzy spełnialiby wymagania stawiane w krajach Unii Europejskiej np. w zakresie gwarancji finansowych.

Transformacja czynników produkcji transportowej

Rynkowa transformacja systemu gospodarczego znajduje swój wyraz również w zmianach struktury czynników produkcji transportowej. Wielkość i charakter zasobów w transporcie, w związku z ich niedostosowaniem do potrzeb gospodarki rynkowej oraz z uwagi na dynamiczne zmiany w otoczeniu, poddane zostały przekształceniom mającym na celu efektywniejsze gospodarowanie. W związku jednak z ogólną recesją w pierwszym okresie transformacji gospodarczej oraz wtórnym charakterem zmian w transporcie przekształcenia te nie miały jednoznacznie pozytywnego charakteru, wyrażającego się np. w odnowie czynników produkcji, lecz raczej przejawiały się w przystosowawczej redukcji. Bezpośrednią przyczyną takiej sytuacji stał się natomiast brak środków finansowych oraz mała podatność na zmiany zarówno czynnika ludzkiego, jak i środków rzeczowych, w tym zwłaszcza infrastruktury transportu. Forsowana w socjalistycznej gospodarce polityka ekstensywnego rozwoju transportu, wymuszonego wzrostem nieefektywnych zadań przewozowych, doprowadziła do „rozdęcia" czynników wytwórczych, które ze względu na niewłaściwą strukturę i stan dekapitalizacji stały się w znacznej mierze balastem hamującym proces przystosowawczy. Po czterech latach transformacji, w 1992 r., transport dysponował majątkiem trwałym, którego strukturę

tworzyły: budynki i budowle – 58,1%, maszyny i urządzenia techniczne – 8,7%, środki transportowe – 33,2%. Największy więc udział w majątku miały te elementy, które w najmniejszym stopniu uczestniczyły w procesie produkcji transportowej. Na początku transformacji, w 1989 r., środki trwałe transportu zużyte były w 39,1%, a w 1992 r. stopień zużycia wynosił już 51%. Przyjmuje się, że dla zapewnienia reprodukcji prostej majątku trwałego w transporcie niezbędne są roczne nakłady inwestycyjne na poziomie 8,5% ogółu wydatków przeznaczonych na ten cel w gospodarce. W rzeczywistości na inwestycje transportowe w poszczególnych latach przeznaczano niewiele ponad połowę tej wielkości: w 1989 r. – 5,2%, w 1990 r. – 5,5%, w 1991 r. – 5,0%, a w 1992 r. – 4,5%[11].

Należy przypuszczać, że służąca poprawie efektywności funkcjonowania transportu restrukturyzacja majątku trwałego, a zwłaszcza jego odnowa, wymagać będzie długiego okresu. Nic bowiem nie wskazuje na rychłą poprawę kondycji finansowej tego działu gospodarki narodowej, a dotychczasowe obserwacje sugerują wręcz pogarszanie wielu parametrów, zwłaszcza na tle innych działów gospodarki. Nie brakuje wszelako opinii, że transport w Polsce ma wystarczające wyposażenie, a jego niewydolność ma swe źródło w przestarzałych rozwiązaniach eksploatacyjno-organizacyjnych i niesprawnym systemie ekonomicznym[12].

Przedmiot rozważań można lepiej rozpoznać, analizując poszczególne czynniki produkcji. Ponieważ problematyka zmian w zatrudnieniu została już omówiona w tym zeszycie w artykule E. Gołembskiej „Równowaga w transporcie", szczegółowej analizie zostaną poddane środki przewozowe oraz infrastruktura transportu. Z uwagi na dużą odmienność taboru w poszczególnych gałęziach transportu prezentację jego stanu ilościowego należy przeprowadzić w takim właśnie układzie.

Biorąc pod uwagę tabor kolejowy można stwierdzić, że w analizowanym okresie następowała systematyczna redukcja potencjału przewozowego. Jak wynika z tabeli 4, w ciągu czterech lat transformacji liczba lokomotyw zmniejszyła się prawie o połowę – z 4685 w 1989 r. do 2951 w 1992 r., przy czym tempo redukcji bardzo wyraźnie różniło się w poszczególnych rodzajach jednostek trakcyjnych. Najwolniejszy spadek liczbowy miał miejsce w grupie lokomotyw elektrycznych – o 29,5%, a największy, polegający niemal na eliminacji tej trakcji, wśród lokomotyw parowych – o 94,5%. Jakkolwiek trudno jednoznacznie ocenić redukcję środków tradycyjnych na kolei, to zmiana ich struktury na pewno zasługuje na uznanie.

Z uwagi na mniejsze zapotrzebowanie na przewozy kolejowe wyraźnemu obniżeniu uległ także stan liczbowy wagonów. Szczególnie wysoki spadek nastąpił w grupie wagonów towarowych. Z czynnych w 1989 r. 136 128 towarowych wagonów normalnotorowych pozostała w cztery lata później mniej niż połowa – 62 092.

---

[11] Rocznik Statystyczny GUS, 1993.

[12] Opinia Banku Światowego cytowana za **W. Grzywaczem**: Polityka transportowa. Szczecin: Wydawnictwo Uniwersytetu Szczecińskiego 1991, s. 305.

Tabela 4

Czynny tabor normalnotorowy

Środki przewozowe	Jednostka miary	1989	1990	1991	1992
Lokomotywy:					
– elektryczne	sztuki według średniego dobowego ilostanu czynnego	1 920	1 705	1 515	1 354
– spalinowe		2 567	2 268	1 899	1 586
– parowe		198	103	49	11
Elektryczne zespoły trakcyjne		1 022	1 052	1 089	1 025
Wagony towarowe		136 128	89 940	71 641	62 092
Wagony do przewozu podróżnych		5 530	5 515	5 143	4 695
Przeciętny załadunek wagonu towarowego	tona	39,01	41,12	44,48	46,50
Przeciętny ciężar netto pociągu towarowego	tona	811	775	759	750

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 365, 371.

Znacznie łagodniejszy natomiast spadek wystąpił w tym okresie w grupie wagonów do przewozu podróżnych – o 15%. Przy spadku liczby wagonów towarowych można jednak zaobserwować bardzo korzystną zmianę, mogącą świadczyć o poprawie struktury wagonów oraz ich wykorzystania, a polegającą na systematycznym wzroście przeciętnego załadunku wagonów towarowych – z 39,01 do 46,50 ton.

Mniejszy niż na kolei spadek liczebności taboru wystąpił w transporcie wodnym. W żegludze śródlądowej (tab. 5) w największym stopniu zmniejszył się stan statków pasażerskich – o 39%, a w najmniejszym liczba jednostek trakcyjnych – o 10% pchaczy. Wiąże się to ze znacznym spadkiem zapotrzebowania na oferowaną przez żeglugę pracę przewozową. Nie jest to jednak spadek proporcjonalny do redukcji wykonanych w tym czasie przewozów ładunków, które zmniejszyły się, licząc pracę przewozową, aż o 32%. Na spadek przewozów wpłynęło głównie mniejsze zapotrzebowanie na przewozy ładunków masowych, które stanowią podstawową część obsługiwanego przez tę gałąź rynku. Dotyczy to przede wszystkim węgla, rud, nawozów sztucznych i materiałów budowlanych. Pogorszyła się także struktura przewozów mierzona ich odległością, co spowodowane zostało spadkiem popytu na przewozy długodystansowe, w tym zagraniczne, na rzecz przewozów lokalnych w obsłudze miast i portów morskich. Wolniejsze tempo spadku potencjału przewozowego od pracy przewozowej świadczy o strategii przetrwania trudnego okresu i przekonaniu, iż żegludze śródlądowej zostanie przywrócona należna rola w przewozach towarowych.

Tabela 5

Tabor pływający żeglugi śródlądowej (stan w dniu 31 grudnia)

Środki przewozowe	1989	1990	1991	1992
Holowniki	26	25	23	22
Pchacze	387	386	372	348
Barki:				
– z własnym napędem	325	319	312	262
(nośność w tys. ton wymierzonych)	150	148	145	121
– bez własnego napędu	1 055	1 018	998	749
(nośność w tys. ton wymierzonych)	487	471	423	351
Statki pasażerskie	69	57	54	42
Miejsca pasażerskie	12 381	11 167	10 883	7 688

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 367.

Sytuację w morskiej flocie transportowej obrazuje tabela 6. Wynika z niej, że tak jak w innych gałęziach transportu w okresie transformacji ma miejsce wyprzedaż środków przewozowych, jednak odbywa się ona ze szczególną starannością, mającą na celu uniknięcie błędów. Nie może to zresztą dziwić, jeśli weźmie się pod uwagę wartość tych środków pracy oraz trudności z ich odtworzeniem. Zatem pozbywano się głównie statków małych, wyeksploatowanych, których remont wymagałby nieracjonalnych w tej sytuacji nakładów, bądź też takich, dla których znalezienie zatrudnienia stawało się coraz poważniejszym problemem.

Tabela 6

Morska flota transportowa (stan w dniu 31 grudnia)

Środki przewozowe	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992
	liczba statków				nośność (w tys. DWT)			
Ogółem	249	247	234	217	4061	4059	4049	3949
Statki towarowe:	240	238	224	206	4043	4041	4030	3928
– do przewozu ładunków stałych	232	230	218	201	3795	3793	3844	3752
w tym:								
* masowce	89	91	93	93	2546	2580	2725	2767
* kontenerowce i półkontenerowce	45	46	42	36	535	549	496	420
– zbiornikowce	8	8	6	5	248	248	186	176
Promy	9	9	10	11	18	18	19	21

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 368.

W rezultacie tych zabiegów w omawianym okresie liczba statków zmniejszyła się o 32, tj. o 12,8%, jednak ich nośność w DWT spadła zaledwie o 2,7%. Największy – o 37% – spadek nastąpił w grupie zbiornikowców: ich liczba z ośmiu spadła do pięciu. O 20% zmniejszyła się też liczba kontenerowców i półkontenerowców, jednak w tym samym czasie nastąpił nieznaczny wzrost liczby masowców i promów. O ile zwiększenie liczby promów, spowodowane większą międzynarodową ruchliwością komunikacyjną ludności w okresie transformacji, należy uznać za zjawisko pozytywne, to redukcja kontenerowców na rzecz masowców może budzić pewne obawy. Jest to, co prawda, działanie w krótkiej perspektywie racjonalne, polegające na przystosowaniu struktury taboru do rodzaju ładunków i zapotrzebowania użytkowników, jednak w kontekście poziomu zaawansowania technologii przewozów oraz struktury międzynarodowego obrotu towarowego utrzymanie się tej tendencji źle rokowałoby naszemu krajowi na przyszłość.

Analiza zmian struktury taboru samochodowego jest utrudniona ze względu na zmieniające się w omawianym okresie zasady sprawozdawczości oraz duże rozproszenie tych środków. Generalnie można stwierdzić, że podobnie jak w innych gałęziach transportu w sektorze samochodowym następuje systematyczny spadek wielkości taboru. Występuje jednak wyraźna różnica w przebiegu tych zmian w obrębie transportu zarobkowego oraz gospodarczego. Z punktu widzenia analizy branży transport gospodarczy, zwany też własnym, zasadniczo nie powinien być brany pod uwagę, gdyż funkcjonuje on w obrębie innych branż. W związku jednak z liberalizacją przepisów transportowych, a właściwie likwidacją znacznej ich części oraz trudną sytuacją finansową firm posiadających transport gospodarczy, jego funkcja uległa znacznej modyfikacji. Zamiast obsługiwać potrzeby przewozowe macierzystych firm, podejmuje się on działalności zarobkowej, świadcząc usługi na zewnątrz. W ten sposób stał się on w sposób nieformalny aktywnym uczestnikiem rynku usług transportowych. Ponieważ liczbowo znacznie przekracza wielkość taboru firm transportowych, dlatego nie powinien być pominięty w rozważaniach.

W zarobkowym transporcie samochodowym, obejmującym jednostki organizacyjne zatrudniające powyżej 5 osób, liczba samochodów ciężarowych zmniejszyła się w ciągu czterech lat aż o 51,3% (tab. 7). Nieco mniejszy spadek wystąpił w grupie przyczep, co może świadczyć o dążności do racjonalizacji przewozów. We wszystkich jednak grupach taboru spadek następował w sposób systematyczny. W transporcie gospodarczym natomiast (tab. 8) spadek nie był tak znaczny, a na początku okresu transformacji we wszystkich grupach taboru wystąpił nawet nieznaczny wzrost. Należy to tłumaczyć z jednej strony przekonaniem wielu firm, że przewozy własnym taborem są tańsze niż obcym, a z drugiej faktem, że w całym okresie powojennym do 1988 r. transport własny jako mniej efektywny był administracyjnie dyskryminowany. Zatem gdy ustały formalne przeszkody

Tabela 7

Tabor samochodowy transportu zarobkowego
(w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 5 osób)

Rodzaj pojazdu	1988	1989	1990	1991
Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe	98 987	83 536	64 477	48 193
Ciągniki	1 154	965	638	617
Przyczepy ciężarowe	34 194	31 924	27 460	21 761
Autobusy*	23 304	22 235	21 396	20 950

* W jednostkach zatrudniających powyżej 20 osób.
Źródło: Informacje statystyczne; Transport – wyniki działalności w 1991 r., Warszawa: GUS 1992, s. 7.

w zakupie taboru, silne jeszcze wówczas firmy państwowe skwapliwie wykorzystały nowe możliwości pozyskania własnych środków przewozowych. W miarę jednak ich upadku, spowodowanego ogólną recesją, zaczęły pozbywać się tych składników swojego majątku.

Tabela 8

Tabor samochodowy transportu gospodarczego

Rodzaj pojazdu	1988	1989	1990
Samochody ciężarowe i ciągniki siodłowe	339 903	343 740	325 490
Ciągniki	130 891	132 050	119 775
Przyczepy ciężarowe	183 896	188 318	176 600

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1991, s. 366.

Sytuację w obu rodzajach transportu samochodowego oraz zachodzące w nich zmiany lepiej obrazują wielkości dotyczące przewozów. Jak wynika z tabeli 9 (licząc w tonach), zarobkowy transport samochodowy przewiózł w 1992 r. zaledwie 54,6% ładunków przewiezionych w 1989 r., podczas gdy transport gospodarczy nawet nieco zwiększył przewozy w tym czasie. W okresie przejścia zaznaczyły się również dość wyraźne zmiany średniej odległości przewozu w obu rodzajach transportu. Jej wyraźny wzrost szczególnie zaznaczył się w transporcie zarobkowym, gdzie w ciągu trzech lat odległość zwiększyła się z 55 do 75 km. Dzięki temu wykonana przez ten transport praca przewozowa (mierzona w tonokilometrach) nie uległa znacznym fluktuacjom. W ten sposób zaznacza się pewnego rodzaju korzystny podział rynku przewozów, jednak dominujący udział transportu gospodarczego

należy uznać za nieprawidłowość. Nastawienie użytkowników transportu na przewozy własnym taborem można jednak tłumaczyć brakiem stabilizacji gospodarki w okresie przejściowym, większym zaufaniem do własnych środków przewozowych oraz niewykrystalizowaną sytuacją po stronie przewoźników zarobkowych. Należy jednak oczekiwać odwrócenia się tej tendencji.

Tabela 9

Przewozy w ciężarowym transporcie samochodowym

Rodzaj transportu	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992	1989	1990	1991	1992
	w tys. ton				w mln tonokilometrów				średnia odległość przewozu			
Samochodowy zarobkowy	518 144	347 108	291 327	282 946	20 128	19 131	18 695	21 345	58	55	64	75
Samochodowy gospodarczy	829 720	945 250	897 370	838 740	18 319	21 162	20 946	20 692	22	22	23	25
Ogółem samochodowy	1 347 864	1 292 358	1 188 697	1 121 686	38 447	40 293	39 641	42 037	29	30	33	37

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego GUS, 1993, s. 363–364.

Najmniejsze zmiany strukturalne w okresie przejścia nastąpiły w infrastrukturze transportu. Wynika to zarówno z braku uznanych koncepcji w tym zakresie, jak też z cech infrastruktury, takich jak: wysoka kapitałochłonność, długowieczność, duża immobilność przestrzenna i funkcjonalna. Nowoczesne inwestycje infrastrukturalne w transporcie przekraczają możliwości kapitałowe pojedynczych prywatnych inwestorów, a w pewnym stopniu nawet całego państwa. Stąd też prowadzone w ostatnich latach działania mają charakter nie tyle realnych zmian infrastruktury, co przygotowań do zasadniczych przekształceń w przyszłości. Dotyczy to w szczególności koncepcji budowy i finansowania autostrad oraz magistralnych linii kolejowych, uwzględniających kierunki rozwoju systemu transportowego Europy.

Niemniej jednak pewne zmiany się dokonały. Jak wynika z tabeli 10, niedużemu, ale systematycznemu spadkowi ulega długość linii kolejowych. Chodzi tu głównie o te fragmenty sieci, których dalsze utrzymywanie w obecnych warunkach w nieracjonalny sposób powiększa i tak bardzo wysokie koszty funkcjonowania kolei. Warto przy tym zaznaczyć, że do 1991 r. brak było podstaw prawnych umożliwiających zarządowi PKP swobodne dysponowanie majątkiem trwałym. Dopiero ustawa z 19 października 1991 r. upoważniła dyrektora generalnego PKP do podejmowania decyzji o likwidacji i rozbiórce nieczynnych linii kolei użytku publicznego, po zasięgnięciu opinii właściwego wojewody. O skali problemu „niepotrzebnego" majątku trwałego na kolei może świadczyć fakt powoływania w krajach zachodnich, zwłaszcza przy prywatyzacji kolei, odrębnych instytucji czy

Tabela 10

Sieć drogowa w Polsce

Rodzaj drogi	1989	1990	1991	1992
Eksploatowane linie kolejowe (w km)	26 644	26 228	25 848	25 254
– w tym zelektryfikowane	11 016	11 387	11 510	11 496
Drogi publiczne o twardej nawierzchni (w tys. km)	216	218	226	229
– w tym ulepszonej	181	183	184	187
Drogi wodne śródlądowe żeglowne (w km)	3 997	3 997	3 997	3 997
Rurociągi do przetaczania ropy naftowej	2 023	2 039	2 040	2 192

Źródło: Rocznik Statystyczny GUS, 1993, s. 363.

agencji rządowych. Wydaje się jednak, że dalsza restrukturyzacja infrastruktury kolejowej uwarunkowana jest głównie rozstrzygnięciem w zakresie koncepcji przyszłego kształtu przewoźnika kolejowego w Polsce.

Nieznaczny rozwój dróg kołowych wydaje się stanowić kontynuację wcześniejszych zamierzeń, nie zaś skutek nowych koncepcji rozwojowych. Na uwagę jednak zasługują nowe regulacje prawne i przygotowania do budowy autostrad. Z dniem 1 stycznia 1992 r. została rozdzielona funkcja zarządzania siecią drogową od funkcji wykonawcy prac budowlanych. Z dotychczasowych rejonów dróg publicznych oraz rejonów budowy dróg i mostów utworzono 237 samodzielnych przedsiębiorstw państwowych, którym zlecana będzie budowa lub remont drogi w przypadku wygrania przetargu na te roboty. Z kolei ustawa o drogach publicznych z 28 kwietnia 1993 r. stworzyła możliwość udzielania koncesji na budowę i eksploatację płatnych autostrad przez podmioty krajowe i zagraniczne.

W kontekście przedstawionych rozważań nad strukturalną płaszczyzną transformacji w transporcie należy stwierdzić, że poziom zaawansowania zmian po kilku latach przebudowy gospodarki jest niewielki. Wynika to z jednej strony z dużej pasywności podmiotów polityki transportowej i ogólnych uwarunkowań gospodarczych, a z drugiej z braku zainteresowania przekształceniami zarówno ze strony załóg, jak i samych zarządów przedsiębiorstw transportowych. Wśród tych ostatnich dominuje przekonanie o niemożności pozytywnych przekształceń strukturalnych, a te, które się dokonują, są zdeterminowane czynnikami zewnętrznymi, głównie rynkowymi.

Structural plane of transformation in transport

Summary

The process of transformation in the sector of transport occurs at different levels. The aim of the article is to analyse the economic transformations of transport on the structural plane and to formulate the conclusions based on this analysis. The structural plane of transformations is expressed, first of all, in ownership transformations which are the main factor of changes, in the market situation and in organizational changes which are derivatives of the process of privatisation. By comparing the sector of transport to other sectors of the national economy, it is clear that the sector of transport lags behind, changes are slow and the situation in particular branches of transport is very differentiated. In the automobile transport the process of privatisation and organizational changes it involves started very early and took a quick course. This led to the transfer of major part of transportation means into the hands of private owners and thus – to full competition. On the other hand, in the strongly monopolised branches of transport, such as railways and air transport, the transformations after four years remain in statu nascendi or they even may be categorised as intentions.