

Krzysztof Szalucki*

**SPRAWNOŚĆ FUNKCJONOWANIA TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
W POLSCE W WARUNKACH DZIAŁANIA MECHANIZMÓW
GOSPODARKI RYNKOWEJ. ASPEKTY KOOPERACJI I KONKURENCJI**

Artykuł dedykowany Prof. dr. hab. Hubertowi Bronkowi
w związku z jubileuszem 50-lecia Jego pracy akademickiej

Sprawność funkcjonowania transportu samochodowego ładunków wynika ze stosunkowo istotnej decentralizacji zarządzania potencjałem przewozowym oraz rynkowo silnie rozwiniętych struktur działalności organizatorskiej. Jej wiodącymi atrybutami realizacyjnymi są skuteczność działania rynkowego oraz efektywność finansowa, wynikająca z samodzielności gospodarczej, którą charakteryzują się podmioty łańcuchów transportu ładunków.

Sprawność funkcjonowania transportu samochodowego pasażerów to przede wszystkim poziom złożoności zorganizowania tych usług. Złożoność i różnorodność występujących na tych rynkach struktur zarządzających i przewozowych powoduje, że sprawność systemowa w transporcie samochodowym pasażerów współkształtowana jest bezpośrednio przez formalizm i operacjonalizację usług przemieszczania, jak również skuteczność i ekonomiczną efektywność ich organizacji i wykonywania.

Słowa kluczowe: sprawności funkcjonalna transportu samochodowego, skuteczność rynkowa transportu samochodowego, skuteczność funkcjonalna operatorów transportu samochodowego, efektywność finansowa jednostek transportu samochodowego ładunków, formalizm i operacjonalizacja usług przewozów pasażerskich, systemowa efektywność ekonomiczna transportu samochodowego pasażerów

* prof. dr hab. Krzysztof Szalucki – Katedra Ekonomiki i Funkcjonowania Przedsiębiorstw Transportowych, Wydział Ekonomiczny Uniwersytetu Gdańskiego.

Wstęp

Rola transportu samochodowego w rozwoju współczesnej gospodarki europejskiej oraz nowoczesnych mechanizmów rynkowych nie budzi wątpliwości, ani ze strony dominującej pozycji usługowej jaką pełni, ani też z punktu widzenia mocnych cech, którymi się charakteryzuje¹. Sam sektor transportu samochodowego również doskonali swoje instrumenty działania, przede wszystkim w sferze ekonomiki, organizacji i zarządzania. Dokonują się tutaj wyraziste procesy dywersyfikacji jego funkcji usługowych², jak i sposobów integrowania, których doskonaleniem żywnie zainteresowane są kadry kierownicze samych przedsiębiorstw transportowych³.

Z punktu widzenia sprawności funkcjonowania rynków i podmiotów transportu samochodowego dochodzi także do wyraźnego zróżnicowania form i sposobów działania. Ich zaprezentowanie wymaga jednak przypomnienia i stwierdzenia, że systematyka znakomitej większości charakterystyk transportu samochodowego przedstawiana może i powinna być w wyniku jego strukturalizacji na⁴:

- przewozy ładunków,
- przewozy pasażerów.

1. Przesłanki sprawności funkcjonowania transportu samochodowego ładunków

Transport samochodowy ładunków należy w Polsce do najbardziej zdekoncentrowanych form prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie świadczenia produkcji usług materiałowych⁵. Wynika to zarówno z wymogów formalno-prawnych, towarzyszących prowadzeniu tego rodzaju działalności gospodarczej⁶, jak i z możliwości decentralizacji zarządzania majątkiem trwałym tej

¹ J. Burniewicz, *Sektor transportowy Unii Europejskiej*, WKŁ, Warszawa 2005, s. 19–20; E. Załoga, *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, WNUS, Szczecin 2013, s. 90–93.

² G. Rosa, *Konkurencja na rynku usług transportowych*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2013, s. 177–195.

³ *Transport*, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, wyd. 5, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010, s. 69.

⁴ G. Rosa, *Konkurencja na rynku...*, s. 175.

⁵ Z. Kordel, *Rola transportu samochodowego w łańcuchu dostaw*, WUG, Gdańsk 2002, s. 92–95.

⁶ K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Polski transport samochodowy ładunków*, „Kodeks”, Bydgoszcz 2007, s. 13–16.

gałęzi transportu, co bezpośrednio wynika z jego cech techniczno-eksploatacyjnych⁷.

Sprawne funkcjonowanie techniczno-eksploatacyjnej realnej sfery usług transportu samochodowego ładunków w formach zdekoncentrowanych i zdecentralizowanych wymaga jednak silnie rynkowo rozwiniętych struktur działalności organizatorskiej⁸. Stanowią je przedsiębiorstwa spedycyjne, których zakres typologiczny usług oraz operacjonalizacja zadań przez podmioty od lat stanowią kompendium ściśle zaawansowanej zawodowo wiedzy⁹.

Struktury podmiotowe przewozów samochodowych ładunków oraz adekwatne do nich jednostki gospodarcze spedycji oceniane są ustawicznie przez popytodawców tego sektora transportu. Spośród licznych kryteriów oceny sprawności funkcjonowania transportu samochodowego ładunków¹⁰, w rozwiniętych stosunkach rynkowych wiodącą rolę pełnią:

- skuteczność działania zorganizowanych struktur transportu samochodowego ładunków,
- efektywność działania jednostek wykonawczych transportu samochodowego ładunków.

Skuteczność funkcjonowania transportu samochodowego ładunków wynika przede wszystkim z kompleksowości i pewności zaspakajania potrzeb przewozowych, dystrybucyjnych czy magazynowych zleceniodawców. Usługi te świadczone są w warunkach realizacji własnych celów przedsiębiorstw transportowych, co w efekcie doprowadza do nadpodaży potencjału taboru ciężarowego transportu samochodowego oraz zachowań promarketingowych samych przedsiębiorstw transportu samochodowego¹¹.

Efektywność funkcjonowania transportu samochodowego ładunków wynika z kolei z konieczności osiągnięcia przez wszystkie poszczególne podmioty tego sektora dodatniego wyniku finansowego. Z uwagi na to, że odpowiedni poziom zysku netto zapewni oczekiwaną dochodowość właścicielom poszczególnych

⁷ H. Bronk, J. Gracz, B. Szalek, *Podstawy techniki i eksploatacji w transporcie samochodowym*, wyd. III. WKŁ, Warszawa 1988, s. 44–46.

⁸ J. Rzeźny-Cieplińska, *Organizatorzy transportu. Rynki – operacje – strategie*, WUG, Gdańsk 2011, s. 60.

⁹ H. Bronk, *Spedycja w międzynarodowym transporcie samochodowym*, WNUS, Szczecin 1992, s. 40–43.

¹⁰ *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw transportu samochodowego*, wyd. II, red. H. Bronk, WKŁ, Warszawa 1987, rozdz. XI.

¹¹ A. Letkiewicz, *Gospodarowanie w transporcie samochodowym. Wybrane zagadnienia*, WUG Gdańsk 2006, s. 109–113.

jednostek gospodarujących, jak i środki finansowe niezbędne dla rozwoju każdego z przedsiębiorstw łańcucha transportu ładunków, kryteriami szczegółowymi oceny tych podmiotów będą: rentowność działalności operacyjnej, płynność finansowa, zadłużenie, wypłacalność oraz syntetycznie ujmowana sprawność działania¹².

2. Przesłanki sprawności funkcjonowania pasażerskiego transportu samochodowego

Rynek transportu samochodowego pasażerów w Polsce należy obecnie postrzegać przez pryzmat tzw. transportu zorganizowanego. Należy do niego zaliczyć zorganizowane przewozy międzymiastowe i regionalne oraz cały sektor publicznego transportu zbiorowego w miastach¹³.

Z punktu widzenia funkcjonowania podażowej strony rynku transportu samochodowego pasażerów wyróżnić można trzy zasadnicze formy jego zorganizowania:

- podmioty wykonujące zarówno funkcje organizatorów, jak i wykonawców usług przemieszczania,
- podmioty wykonujące wyłącznie funkcje organizatorów – zarządców układów transportowych osób,
- podmioty wykonujące wyłącznie przewozy pasażerskie na podstawie stosownych umów z organizatorami transportu osób albo też na mocy odpowiednich regulacji prawnych.

Funkcjonowanie realnej sfery usług transportu samochodowego pasażerów zależy więc od stopnia jego zorganizowania¹⁴. Poszczególne modele organizacji i zarządzania tej sfery transportu wskazują, że wystąpić tutaj muszą specjalizacje pracy w kierunku organizatoryki przewozów oraz w kierunku realizatorów przewozów – operatorów taboru autobusowego, trolejbusowego, tramwajowego, kolejowego, wodnego, powietrznego bądź specjalnego¹⁵.

¹² J. Engelhardt, *Zasady oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstw*, CeDeWu, Warszawa 2012, s. 172.

¹³ *Transport...*, s. 53.

¹⁴ J. Rześny-Cieplińska, *Organizatorzy transportu w kształtowaniu ład przestrzennego gospodarki*, WUG, Gdańsk 2013, s. 119.

¹⁵ G. Dydkowski, *Integracja transportu miejskiego*, WAE, Katowice 2009, s. 140–144.

Sprawność funkcjonowania pasażerskiego transportu samochodowego należy więc rozdzielać na dwa – komplementarne względem siebie – kompleksy gospodarcze¹⁶:

- a) podmioty odpowiedzialne za organizację przewozów osób, reprezentujące z reguły władze publiczne danego obszaru państwa, których kryteriami oceny sprawności działania będą:
 - formalizm działania podporządkowanych form organizacyjnych transportu samochodowego pasażerów,
 - racjonalność działania podporządkowanych form organizacyjnych transportu samochodowego pasażerów,
 - ekonomiczność działania samego organizatora danego układu transportowego osób;
- b) podmioty odpowiedzialne za wykonywanie procesów przewozowych osób, reprezentujące kapitał publiczny bądź też kapitał prywatny¹⁷, występujące z reguły w formie spółek prawa handlowego albo jednostek rejestrowych przedsiębiorców, których kryteriami oceny sprawności działania będą z kolei:
 - skuteczność działania samych jednostek gospodarczych wykonujących transport samochodowy osób,
 - efektywność działania tych jednostek gospodarczych wykonujących transport samochodowy osób.

Formalizm działania organizatorów pasażerskiego transportu samochodowego wynika z faktu konieczności przestrzegania wszelkich – obowiązujących w sposób normatywny albo fakultatywny – zasad prowadzenia określonych przewozów. Efektem formalizmu działania organizatorów przewozów osób są ciągłości prowadzenia tej działalności oraz poziom konkurencyjności uczestników rynku tych usług.

Racjonalność działania organizatorów pasażerskiego transportu samochodowego to przede wszystkim utrzymanie ciągłości i intensywności prowadzonej obsługi rynku przemieszczania osób oraz zapewnienie źródeł finansowania tej aktywności. Ostateczną miarą poziomów racjonalności działania organizatorów przewozów osób są relacje pomiędzy przychodami ze sprzedaży usług a kwotami dotacji przedmiotowych na obsługę ruchu pasażerskiego.

¹⁶ *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*, red. O. Wyszomirski, WUG, Gdańsk 2002, s. 12, 143.

¹⁷ R. Tomanek, *Konkurencyjność transportu miejskiego*, WAE, Katowice 2002, s. 88.

Ekonomiczność działania organizatorów poszczególnych rodzajów transportu samochodowego sprowadza się do ciągłego planowania i kontrolowania realizacji relacji pomiędzy wpływami a wydatkami finansowymi na tę działalność. Stąd też szczegółowymi miernikami ekonomicznymi działania organizatorów przewozów osób są wskaźniki odpłatności i wskaźniki poziomu kosztów własnych¹⁸.

Skuteczność i efektywność działania jednostek gospodarczych wykonujących pasażerski transport samochodowy mają tę samą morfologię, jak w przypadku przedsiębiorstw transportu samochodowego ładunków. Preferowane są zatem zachowania polegające na utrzymaniu i dywersyfikowaniu rynku usług przemieszczania osób oraz maksymalizowaniu rentowności, płynności i wypłacalności finansowej. Jednak na regulowanych rynkach pasażerskiego transportu samochodowego dochodzi obecnie do specjalizacji operacyjnej działalności przewoźników. Wyłoniły się bowiem funkcje wykonawcze usług przemieszczania – przede wszystkim osób, lecz także i ładunków – w których skuteczność i efektywność działania różnicują się. Należą do nich:

- funkcjonowanie jednostek transportu samochodowego w warunkach pełnienia funkcji operatora,
- funkcjonowanie jednostek transportu samochodowego w warunkach pełnienia funkcji przewoźnika.

3. Sprawność funkcjonalna operatorów transportu samochodowego

Przekształcenia w zakresie organizacji i zarządzania rynkami usług przewozów samochodowych, jakie nastąpiły w Polsce po roku 1990, doprowadziły do ukształtowania się funkcji operatorów transportu. Warunkiem wyłonienia się takich przedsiębiorstw jest oddzielenie funkcji organizatorów usług przemieszczania od funkcji ich wykonywania. Operatorzy transportu samochodowego muszą mieć zawartą z organizatorem przewozów (spedytorem, zarządcą transportu) umowę stałą, gwarantującą im bezpośrednie wykonawstwo usług przemieszczania o stałym natężeniu ich produkcji i gwarantującą ustabilizowane przychody z ich sprzedaży.

Sprawność funkcjonowania operatorów transportu samochodowego skoncentruje się wówczas przede wszystkim na kryterium efektywności własnego

¹⁸ Tamże, s. 155.

działania. Poza oczywistymi tendencjami do osiągnięcia rentowności i płynności finansowej pojawi się trend do optymalizacji własnej działalności oraz tworzenia planów strategicznych. Optymalizacja w działalności operatorów transportu samochodowego dotyczyć będzie przede wszystkim kształtowania jednostkowych kosztów własnych produkcji transportowej. Rachunek kosztów własnych działalności operatorów stanie się więc dynamicznym czynnikiem zarządzania operacyjnego wobec ustabilizowanych poziomów przychodów ze sprzedaży właśnie działalności operacyjnej.

Kształtowanie działalności operatorów transportu samochodowego poprzez zarządzanie strategiczne dotyczyć będzie w głównej mierze inwestycji taborowych oraz wysiłku finansowego skierowanego na zasoby i potencjał usługowy własnego zaplecza technicznego. Rozpocznie się także proces związany z prowadzeniem strategii marketingowych, nastawionych przede wszystkim na dywersyfikację własnego potencjału przewozowego na komplementarne rynki usług transportowych.

4. Sprawność funkcjonalna przewoźników transportu samochodowego

Rynek transportu samochodowego ładunków i pasażerów jest na tyle dynamiczny i incydentalny, że operatorzy tych przewozów nie są w stanie w sposób ciągły przystosowywać się do realizacji wszystkich różnorodnie występujących zleceń.

Role substytucyjną i uzupełniającą w stosunku do zleceń przewozowych niepowtarzalnych i interwencyjnych przejmują i przejmować będą przewoźnicy samochodowi.

Przedsiębiorstwa transportu samochodowego działające w taki właśnie sposób pojmować będą sprawność własnego funkcjonowania przede wszystkim za pomocą techniki budżetowania finansowego otrzymywanych zadań. Każde zlecenie przewozowe zapewnić będzie musiało finansowanie jego zmiennych kosztów własnych oraz – w zależności od sytuacji – pokrycie pieniężne pewnego poziomu własnych kosztów stałych przedsiębiorstwa. Poziom zyskowności każdego takiego zlecenia uzależniony będzie właśnie od wysokości przepływów finansowych ponad koszty zmienne. Gwarantować to będzie w praktyce albo akumulację finansową, pieniężną wartość dodaną albo też pokrycie – przez przychody ze zlecenia – całkowitych kosztów własnych ponoszonych bieżąco przez przewoźnika. Ostatecznie, w dłuższym okresie, technika budżetowania finansowego zleceń

przewozowych stanie się na tyle powtarzalna, że wypracowane zostaną standardy takiego działania, dostosowane do typowych sytuacji rynkowych w ten sposób występujących.

Ostatecznie przewoźnicy samochodowi dążyć będą właśnie do osiągnięcia pewnych – minimalnie oczekiwanych – rentowności sprzedaży własnych usług oraz zapewnienia sobie – poprzez taką rentowność – płynności finansowej własnej działalności. Kwestią drugoplanową pozostaną możliwości długookresowego rozwoju inwestycyjnego a pieniądze poziom pokrycia amortyzacji decydować będzie o ilościowych i jakościowych możliwościach odtwarzania taboru. Przewoźnicy samochodowi dążą i będą dążyć jednak do pozyskania i utrzymania funkcji operatora transportu na danym rynku i będzie to prawdopodobnie jedyna przesłanka strategiczna charakteryzująca funkcjonowanie tych podmiotów rynku usług przemieszczania.

Podsumowanie

Sprawność funkcjonalna transportu samochodowego w Polsce zmienia się obecnie pod wpływem rozwoju i doskonalenia stosunków i mechanizmów gospodarki rynkowej. Sfera popytowa rynku usług transportowych stała się podstawowym regulatorem zachowań organizatorów i realizatorów procesów przemieszczania ładunków i pasażerów. W zakresie organizatoryki transportu doszło do wyodrębnienia się jednostek gospodarczych, które – obok tradycyjnie silnego rynku spedycyjnego – zaczęły świadczyć wyspecjalizowane usługi kompleksowej obsługi ruchu pasażerskiego. Zaczęły też obowiązywać mechanizmy i standardy koordynacji i kooperacji pomiędzy wszystkimi funkcjami wykonywanymi przez organizatorów transportu a funkcjami realizacyjnymi, związanymi z przemieszczaniem ładunków i osób. Pojawiły się stosunkowo nowe kryteria sprawności takiej działalności gospodarczej w transporcie, do której zaliczyć należy: sformalizowanie realizacji usług, szczegółowe formuły racjonalności rynkowego trwania i rozwoju podmiotów gospodarujących czy też wyspecjalizowane mierniki ekonomizacji ich funkcjonowania.

W wykonawstwie doszło natomiast do specjalizacji produkcji transportowej w zakresie konkurowania o pakiety umów i zleceń przewozowych. Wyodrębniły się prawne i ekonomiczne warunki dla pełnienia funkcji operatorów transportu oraz przewoźników. Sprawność funkcjonalna operatorów transportu oparta jest na ich zachowaniach optymalizacyjnych i strategicznych, dążących

do wszechstronnej efektywności finansowej własnej działalności. Sprawność funkcjonalna przewoźników samochodowych to sztuka przetrwania rynkowego, której gwarantem jest niezbędny, indywidualnie rozumiany, poziom zyskowności własnej działalności usługowej. Pomiędzy operatorami a przewoźnikami transportu samochodowego toczy się natomiast rywalizacja o rynki popytowe trwale funkcjonujące i przynoszące pewność rentowności sprzedaży. Mechanizmy kooperacji i konkurowania poddawane są dlatego dynamicznym zmianom.

Sprawność funkcjonalna transportu samochodowego w Polsce przeszła – w okresie dominacji mechanizmów gospodarki rynkowej – głęboką ewolucję. Zmiany te miały jednak swoją głęboką logikę i kontinuum, odwołując się systematycznie do tradycyjnych wartości ekonomiki, zarządzania i funkcjonowania transportu. Stanowi je wartość ekonomiczna prowadzonej działalności gospodarczej, tak w znaczeniu kapitałowym, rynkowym, jak i społecznym.

Bibliografia

- Bentkowska-Senator K., Kordel Z., *Polski transport samochodowy ładunków*, „Kodeks”, Bydgoszcz 2007.
- Bronk H., Gracz J., Szalek B., *Podstawy techniki i eksploatacji w transporcie samochodowym*, wyd. III, WKŁ, Warszawa 1988.
- Bronk H., *Spedycja w międzynarodowym transporcie samochodowym*, WNUS, Szczecin 1992.
- Burnewicz J., *Sektor transportowy Unii Europejskiej*, WKŁ, Warszawa 2005.
- Dydkowski G., *Integracja transportu miejskiego*, WAE, Katowice 2009.
- Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw transportu samochodowego*, wyd. II, red. H. Bronk, WKŁ, Warszawa 1987.
- Engelhardt J., *Zasady oceny działalności gospodarczej przedsiębiorstw*, CeDeWu, Warszawa 2012.
- Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*, red. O. Wyszomirski, WUG, Gdańsk 2002.
- Kordel Z., *Rola transportu samochodowego w łańcuchu dostaw*, WUG, Gdańsk 2002.
- Letkiewicz A., *Gospodarowanie w transporcie samochodowym. Wybrane zagadnienia*, WUG Gdańsk 2006.
- Rosa G., *Konkurencja na rynku usług transportowych*, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2013.

Rześny-Cieplińska J, *Organizatorzy transportu. Rynki – operacje – strategie*, WUG, Gdańsk 2011.

Rześny-Cieplińska J, *Organizatorzy transportu w kształtowaniu ładów przestrzennego gospodarki*, WUG, Gdańsk 2013.

Tomanek R., *Konkurencyjność transportu miejskiego*, WAE, Katowice 2002.

Transport, wyd.5, red. W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2010.

Załoga E., *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, WNUS, Szczecin 2013.

POLISH ROAD TRANSPORT FUNCTIONING EFFECTIVENESS IN THE CONDITIONS OF MARKET MECHANISMS. COOPERATION AND COMPETITION ASPECTS

Summary

Functional effectiveness of road cargo transport is an effect of relatively strong decentralisation of haulage potential management and highly developed market organisational structures. Its leading attributes are the effectiveness of market activity and financial efficiency, which is a result of economic independence of enterprises in the road transport supply chains.

A high complexity of service organisation is correlated with the functional effectiveness. Complexity and variety of management and haulage structures on these markets result in the fact that the system efficiency in road passenger transport is co-created directly by the formalism and operationalisation of transport services and the effectiveness and efficiency of their organisation and performance.

Keywords: functional efficiency of road transport, market effectiveness of road transport, functional effectiveness of road transport operators, financial efficiency of road cargo transport carriers, formalism and operationalisation of road passenger transport, system economic efficiency of road passenger transport

Translated by Krzysztof Szalucki