

Emilia Kuciaba

Znaczenie zawodności rynku oraz roli państwa w polityce transportowej

Ekonomiczne Problemy Usług nr 46, 155-162

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

EMILIA KUCIABA*

ZNACZENIE ZAWODNOŚCI RYNKU ORAZ ROLI PAŃSTWA W POLITYCE TRANSPORTOWEJ

Wprowadzenie

Kryzys gospodarczy jest zjawiskiem ekonomicznym spowodowanym przez błędną politykę gospodarczą, objawiającym się pogorszeniem stanu gospodarki, co skutkuje spadkiem dochodów, produkcji i konsumpcji. Aby zapobiegać powstawaniu kryzysów gospodarczych, należy dysponować wiedzą na temat sytuacji, w których rynek jest zawodny oraz wymagana jest interwencja w działanie mechanizmu rynkowego w celu optymalizacji jego efektywności.

W prezentowanym artykule podjęto próbę odpowiedzi na pytania dotyczące warunków, jakie powinny zostać spełnione, aby rynek usług transportowych był efektywny, powodów, które sprawiają, że staje się on zawodny, oraz funkcji, jaką powinno pełnić państwo na rynku usług transportowych. Artykuł jest próbą przedstawienia stanu wiedzy na temat zawodności rynku oraz roli, jaką ma za zadanie odegrać na nim państwo w uwarunkowaniach charakterystycznych dla rynku usług transportowych. Dyskusja na ten temat, tak jak i interwencja państwa w gospodarke, ożywa w okresie kryzysów gospodarczych.

Istota efektywności rynku

Rynek odgrywa kluczową rolę w gospodarce, działając samoregulacyjnie za pomocą mechanizmów i kategorii ekonomicznych, takich jak ceny, koszty, dochody, popyt, podaż¹. Ekonomisci poświęcili bardzo wiele wysiłku, aby zrozu-

* Emilia Kuciaba – mgr, Katedra Systemów i Polityki Transportowej, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński.

¹ W. Grzywacz, J. Burniewicz, *Ekonomika transportu*, Wydaw. Komunikacji i Łączności, Warszawa 1989, s. 306.

mieć, w jakich warunkach rynek zapewnia osiągnięcie efektywności, a w jakich zawodzi². Większość ekonomistów akceptuje kryterium nazywane efektywnością paretoowską, od nazwiska wielkiego ekonomisty i socjologa Vilfreda Pareto. Takie rodzaje alokacji zasobów, przy których niczyjej sytuacji nie da się polepszyć bez jednoczesnego pogarszania sytuacji kogoś innego, nazywane są efektywnymi w rozumieniu Pareto³. Joseph E. Stiglitz, wyjaśniając optymalność w sensie paretoowskim, podaje przykład budowy mostu, która poprawi sytuację niektórych osób, jednak może spowodować pogorszenie sytuacji innych, np. poprzez straty spowodowane hałasem czy cieniem rzucanym przez konstrukcję mostu.

Swoboda decyzji i działania podmiotów rynkowych jest współcześnie ograniczona systemem organizacyjno-prawnych i ekonomicznych powiązań występujących między nimi oraz funkcjonowaniem mechanizmów monopolistycznych, a także formami oddziaływania państwa⁴.

Nieustannie prowadzone są starania, aby sfera obrotu usługami transportowymi była zorganizowana w sposób możliwie najbardziej optymalny pod względem ekonomicznym oraz społecznym. Brak efektywności na rynku usług transportowych ma swoje źródło w niedoskonałości konkurencji na tym rynku, w istnieniu dóbr publicznych, efektów zewnętrznych, niedoskonałości informacji oraz zakłóceń o charakterze makroekonomicznym. W dalszej części artykułu zaprezentowane zostaną przyczyny zawodności rynku usług transportowych oraz rola, jaką odgrywa państwo w sytuacji, gdy zaburzone są mechanizmy samoregulacji na rynku lub konieczna staje się ingerencja w jego funkcjonowanie.

Przyczyny zawodności rynku

Każde przedsiębiorstwo, działając w swoim otoczeniu, staje się jego elementem i – w mniejszym lub w większym stopniu – uruchamia interakcje⁵. Przejawem oddziaływania pomiędzy przedsiębiorstwami, występującym w każdym obszarze działalności gospodarczej, jest konkurencja. Konkurencja rynkowa sprzyja efektywności. Stanowi ona również silny bodziec do dokonywania innowacji. Niedoskonałość konkurencji stanowi jednak, zgodnie z pierwszym podstawowym twierdzeniem ekonomii dobrobytu, przyczynę zawodności rynku.

² J.E. Stiglitz, *Ekonomia sektora publicznego*, Wydaw. Naukowe PWN, Warszawa 2004, s. 90.

³ Tamże, s. 69.

⁴ W. Grzywacz, J. Burniewicz, *Ekonomika...*, s. 307.

⁵ A. Bajer-Gołębiewska, M. Zielenkiewicz, *Wzajemne uwarunkowania mikro- i makrokonkurencyjności*, <http://www.ekonom.univ.gda.pl> (czerwiec 2009).

Aby rynek był efektywny, musi być na nim wystarczająco wielu producentów, z których każdy przekonany jest, że nie ma wpływu na cenę. Gdy istnieje konkurencja, przedsiębiorstwa decydują się na taką wielkość produkcji, która zapewni osiągnięcie efektywności w sensie paretowskim⁶.

Model konkurencji doskonałej został stworzony przez ekonomistów w celach czysto analitycznych i opiera się na założeniach skrajnych⁷. Wiele jest jednak rynków bliskich spełnienia założeń modelu konkurencji doskonałej, dlatego model ten stanowi swego rodzaju punkt odniesienia, niedościgły ideał, dzięki któremu badać można i porównywać wszelkie odchylenia i różnice⁸.

Każdy rynek ma specyficzne cechy, od których zależy sposób przejawiania się konkurencji⁹. Sytuacja na rynku usług transportowych odbiega od ideału konkurencji doskonałej. W gałęzi transportu kolejowego, morskiego oraz wodnego śródlądowego cała podaż pochodzi od kilku firm, które nazywamy oligopolem. Transport przesyłowy jest zmonopolizowany, natomiast gałęzie transportu lotniczego oraz samochodowego najbardziej odpowiadają warunkom wolnej konkurencji.

Pomiędzy poszczególnymi gałęziami transportu nie występuje uczciwa konkurencja, m.in. z powodu zróżnicowanego poziomu obciążenia kosztami korzystania z infrastruktury oraz kosztami zewnętrznymi, które wywołują. W układzie gałęziowym mamy do czynienia z uczciwą konkurencją. Istnieją ograniczenia instytucjonalne kreowane przez państwo, jednak dotyczą one każdego przewoźnika i są tworzone w trosce o pożądaną jakość usług.

Jednym z podstawowych kanonów europejskiej polityki transportowej było zagwarantowanie uczciwej konkurencji na zliberalizowanym rynku transportowym. Podstawowym warunkiem stworzenia obiektywnych reguł konkurencji była harmonizacja narodowych reguł konkurencji w układzie gałęziowym oraz międzygałęziowym¹⁰.

W regulacjach dotyczących transportu w Europie mamy do czynienia również z harmonizacją warunków konkurencji, która ma na celu wyrównanie szans wejścia i warunków działania na rynku usług transportowych poszczególnych przewoźników z różnych krajów lub gałęzi transportu. Polega ona na ujednoli-

⁶ J.E. Stiglitz, *Ekonomia...*, s. 93.

⁷ *Ekonomia*, red. J. Beksiak, Wydaw. Naukowe PWN, Warszawa 2001, s. 82.

⁸ Tamże, s. 82.

⁹ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydaw. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007, s. 238.

¹⁰ E. Załoga, *Strategie rynkowe wobec zmian w preferencjach klientów*, Wydaw. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1998, s. 148.

caniu takich obszarów, jak wymiary i ciężar pojazdów, zasady bezpieczeństwa ruchu drogowego, systemy podatkowe transportu, zasady rozliczania kosztów infrastruktury, zakres obowiązków służby publicznej oraz normy socjalne transportu¹¹.

Przyczyną ograniczeń konkurencji mogą być także działania państwa polegające na przyznawaniu innowacyjnym producentom patentu, czyli wyłącznego prawa do wynalazku. Skutkiem istnienia patentów jest osłabienie konkurencji na rynku. Jest ona jednak ważnym bodźcem do dokonywania innowacji¹². Przykładem jest objęcie ochroną patentową metody wykrywania, czy system zapobiegający blokowaniu kół przy hamowaniu działa prawidłowo, lub objęcie ochroną wynalazku kontenera do transportu materiałów sypkich.

Kolejnym rodzajem zawodności rynku jest zawodność wynikająca z istnienia dóbr publicznych, czyli takich, które nie byłyby dostarczane przez rynek lub byłyby dostarczane w niewystarczającej ilości, a wykluczenie kogokolwiek z udziału w korzystaniu z nich jest trudne lub niemożliwe. Nieefektywność rynku w przypadku istnienia dóbr publicznych wynika z faktu, że nie dostarcza on tych dóbr w wystarczającej ilości lub nie dostarcza ich wcale. Nieefektywność rynku w przypadku istnienia dóbr publicznych jest przesłanką stosowania przez państwo polityki interwencjonizmu¹³. Infrastruktura transportu ma cechy dobra publicznego. Jej rozwój, finansowanie i utrzymanie nie może się obyć bez udziału władz publicznych. Ponadto musi być ona kształtowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Poprzez odpowiednią politykę rozwoju infrastruktury państwo oddziałuje na strukturę gałęziową systemów transportowych, stwarza warunki rozwoju przyjaznych dla środowiska gałęzi transportu i w ten sposób oddziałuje pośrednio na degradacyjny wpływ transportu na środowisko¹⁴.

Istotną przyczyną zawodności rynku usług transportowych jest występowanie efektów zewnętrznych. Ilekroć pojawiają się efekty zewnętrzne, rynkowa alokacja zasobów okazuje się nieefektywna. Ponieważ jednostki nie ponoszą pełnych kosztów negatywnych efektów zewnętrznych, które wywołują, skala ich działalności będzie zbyt duża; i odwrotnie – ponieważ jednostki nie przejmują wszystkich korzyści związanych z działalnością, której towarzyszą pozytywne efekty zewnętrzne, podejmą działalność na zbyt małą skalę¹⁵. Działalność trans-

¹¹ W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Polityka transportowa*, Wydaw. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003, s. 344.

¹² J.E. Stiglitz, *Ekonomia...*, s. 93.

¹³ Tamże, s. 94.

¹⁴ W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, *Polityka...*, s. 61.

¹⁵ J.E. Stiglitz, *Ekonomia...*, s. 96.

portowa jest doskonałym przykładem rynku, na którym występują efekty zewnętrzne. Przeważają te negatywne, związane z emisją zanieczyszczeń do atmosfery, zajętością terenu, hałasem, wypadkami drogowymi, kongestią. Gałęzie transportu są różnie obciążone kosztami zewnętrznymi, które wywołują. Jest to jedna z przyczyn braku uczciwej konkurencji pomiędzy gałęziami transportu.

Przekonanie, że rynek dostarcza zbyt mało informacji, a także niedoskonałość informacji, którymi dysponują konsumenci – są przyczyną zawodności rynku oraz powodem działań państwa. Pod wieloma względami informacja przypomina dobro publiczne. Udostępnienie informacji nie zmniejsza jej ilości, którą dysponują inni. Efektywność wymaga, aby informacja była przekazana za darmo lub aby pobierana opłata pokrywała jedynie rzeczywisty koszt wytworzenia informacji. Jednym z założeń, na których opiera się dowód obu podstawowych twierdzeń ekonomii dobrobytu, jest istnienie doskonałej informacji lub – dokładniej – to, że działania przedsiębiorstw i gospodarstw domowych w żaden sposób nie wpływają na preferencje i informacje.

Celem wielu działań podmiotów rynkowych jest zdobycie informacji¹⁶. Jednostki lub partnerzy dysponujący przewagą informacyjną mogą uzyskiwać różnego rodzaju korzyści wynikające z jej posiadania. W realnych warunkach jednakowy dostęp do informacji niezbędnych do podejmowania decyzji oraz zabezpieczenia się przed ryzykiem podjęcia błędnej decyzji – nigdy nie występuje¹⁷.

Najbardziej godnym uwagi działaniem na polu zapewnienia właściwej ilości informacji na rynku usług transportowych są informacje udostępniane statkom przez straż przybrzeżną oraz informacje meteorologiczne, tak ważne w większości gałęzi transportu. Niedoskonałość informacji o przepustowości dróg lub jej zmniejszeniu wywołanym przez remonty lub kolizje drogowe jest przyczyną zawodności rynku. Działanie na rynku usług transportowych opiera się na informacji. Przekazywanie informacji jest w wypadku spedycji istotą działalności gospodarczej tego podmiotu.

Środki pieniężne na badania i prace rozwojowe (B + R) w różnych gałęziach gospodarki, również w transporcie, są szczególnie ważnym rodzajem wydatków, których celem jest zdobycie informacji. Kreowanie efektywniejszych rozwiązań poprzez poszerzanie informacji i wiedzy jest istotne dla współczesnego trans-

¹⁶ Tamże, s. 99, 100.

¹⁷ K. Brzozowska, *Problemy asymetrii informacji w zarządzaniu kapitałem innowacyjnych przedsięwzięć*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego: „Ekonomiczne Problemy Usług” nr 18: *Ekonomia – zarządzanie – transport. Ujęcie systemowe*, red. W. Downar, Wydaw. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2008, s. 46.

portu, przed którym stawiane są wysokie wymagania. Podstawowe twierdzenia ekonomii dobrobytu, stanowiące podstawę przekonania o efektywności gospodarki, zakładają, że istnieje dany zasób informacji technologicznych, pomijając to, w jaki sposób dokonuje się w danej gospodarce alokacji zasobów na badania i prace rozwojowe¹⁸.

Ostatnim rodzajem zawodności rynku, dotyczącym w równej mierze całości gospodarki, jak i rynku usług transportowych, jest bezrobocie oraz inne zakłócenia makroekonomiczne. Są one jaskrawo widocznymi przejawami niepełnego wykorzystania zasobu pracy i kapitału rzeczowego. Według niektórych ekonomistów bezrobocie stanowi najbardziej dramatyczne i najbardziej przekonujące świadectwo zawodności rynku. Według szacunków Komisji Europejskiej z maja 2009 r., w związku z kryzysem gospodarczym stopa bezrobocia w Europie będzie nadal rosła, aż do 11% w 2010 r.¹⁹ Na rynku usług transportowych niewiele firm decyduje się na zatrudnianie nowych pracowników. Firma Apreo deklaruje piętnastoprocentowy wzrost liczby zatrudnionych osób, natomiast DPD chce zwiększyć zatrudnienie o ok. 10%, czyli o ponad 120 pracowników. Większość przedsiębiorstw transportowych swoją politykę opiera jednak na zwiększeniu wydajności istniejącej kadry²⁰.

Rola państwa na rynku

Bez państwa rynek nie mógłby istnieć. Jest ono niezbędne, aby ustanowić prawa własności i zapewnić ich przestrzeganie, jak również zapewnić dotrzymywanie umów. Powoduje to wzrost motywacji do gospodarowania w sposób ekonomiczny, brak rabunkowego użytkowania, wzrost chęci do modernizacji oraz wystarczającą motywację do oszczędzania i inwestowania²¹.

Przyczyny zawodności działania mechanizmu rynkowego są jednocześnie przesłankami stosowania interwencjonizmu przez władze państwowe. Podstawowe twierdzenia ekonomii dobrobytu jasno wskazują funkcje państwa. Do ingerencji państwa w mechanizm rynkowy dochodzi nawet wtedy, gdy rynek jest efektywny. Ma ono wówczas za zadanie zajmować się redystrybucją dochodów. Jednak z tego, że możliwe są działania państwa, które przynoszą korzyść w sensie pareto, niekoniecznie wynika wniosek, że państwo powinno interwe-

¹⁸ J.E. Stiglitz, *Ekonomia*, s. 101.

¹⁹ *Polski rynek TSL w 2008 r.*, „Rzeczpospolita”, 16.06.2009, <http://www.rp.pl> (czerwiec 2009).

²⁰ *Rynek transportowy powoli odżywa*, tamże, 17.06.2009, <http://www.rp.pl> (czerwiec 2009).

²¹ J.E. Stiglitz, *Ekonomia...*, s. 108.

niować w gospodarce. Źródłem zawodności państwa może być sama istota tej instytucji, ponieważ realizuje ona swoje programy za pośrednictwem skomplikowanych procesów politycznych. Należy więc oceniać nie tylko cele programu politycznego, ale także sposób ich realizacji²².

Współzawodnictwo na rynku usług transportowych powinno opierać się na jednolitych uwarunkowaniach oraz swobodzie działania na rynku. Rozmiar interwencji władz publicznych w rozwój i funkcjonowanie rynku usług transportowych ze względów jakościowych opiera się na regulacji dostępu do rynku oraz regulacjach w zakresie kształtowania i finansowania infrastruktury transportu, stymulowania rozwoju ekologicznie czystych, mniej energochłonnych i bezpieczniejszych technologii przemieszczania oraz oddziaływania na przedsiębiorstwa w celu przystosowania ich do warunków określonych przez międzynarodowe konwencje²³. Obserwując rynek usług transportowych oraz mając na uwadze warunki, które sprawiają, że rynki stają się nieefektywne, należy stwierdzić, że jest on działem gospodarki, który funkcjonuje sprawniej, gdy rola państwa na tym rynku jest znaczna.

Zakończenie

Niedoskonałości w działaniu mechanizmu rynkowego są przedmiotem zainteresowania ekonomistów i polityków, którzy pracują nad skutecznymi sposobami zapobiegania im. Model konkurencji doskonałej jest teoretycznym wzorem, z którego mogą oni czerpać, kreując politykę gospodarczą.

Politycy są zobligowani do takiego gospodarowania, które będzie zgodne z istniejącymi determinantami, będzie uwzględniało przyszłe uwarunkowania oraz dynamicznie reagowało na zmiany. Zachowanie podmiotów polityki, polegające na odpowiednio wczesnym reagowaniu na zmieniającą się sytuację na rynku, ma wpływ na ochronę państwa przed negatywnymi skutkami takich zdarzeń, jak istniejący obecnie na rynku europejskim kryzys gospodarczy.

Specyfika rynku usług transportowych, przejawiająca się w występowaniu na nim wielu cech braku efektywności, jest przesłanką ingerencji państwa na tym rynku. Najlepszym modelem w wypadku rynku usług transportowych jest model gospodarki mieszanej, w której nie tylko rynek, ale i władze biorą na siebie odpowiedzialność za otoczenie, w jakim żyją obywatele.

²² Tamże, s. 106.

²³ W. Grzywacz, K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski: *Polityka...*, s. 345, 346.

Streszczenie

W warunkach osłabienia gospodarki szczególne znaczenie przywiązuje się do warunków, jakie powinny istnieć, aby była ona efektywna, oraz do zakresu interwencji państwa na rynku. W prezentowanym artykule przeanalizowano istotę efektywności rynku oraz warunków jego zawodności ze szczególnym uwzględnieniem rynku usług transportowych. Analiza pozwoliła stwierdzić, że ingerencja państwa na rynku usług transportowych jest elementem warunkującym jego efektywny pod względem ekonomicznym oraz sprawiedliwy społecznie rozwój.

Zusammenfassung

**DIE INEFFIZIENZ UND DIE ROLLE DES STAATES
AUF DEM VERKEHRSMARKT
UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DIE VERKEHRSPOLITIK**

Wenn auf dem Markt eine Krise herrscht, richten die Leute ihre Aufmerksamkeit auf Bedingungen, die Erfolg auf dem Markt versichern. In dem Artikel wird die Effizienz auf dem Verkehrsmarkt analysiert. Die Analyse führt zur Schlussfolgerung, dass der Eingriff des Staates in das Verkehrsmarktgeschehen im wirtschaftlichen und sozialen Sinne effiziente Entwicklung bedingt.