

PRZYDATNOŚĆ DEREGULACJI JAKO INSTRUMENTU PODNOSZENIA KONKURENCYJNOŚCI

Streszczenie: Chęć do rywalizacji wśród uczestników rynku jest motorem rozwoju gospodarki. Współczesny rynek usług transportowych nie posiada cech modelu konkurencji doskonałej, bowiem występują na nim bądź podmioty stosujące praktyki monopolistyczne (np. państwowe przedsiębiorstwa kolejowe) bądź podmioty uczestniczące w konkurencji niedoskonałej. Organy państwowe i agendy międzynarodowe (np. Komisja UE) stosują narzędzia regulacji rynku w celu ograniczania negatywnych skutków deformacji zjawiska konkurencji na rynku. Zarówno w Europie, jak i wcześniej w USA, dostrzega się ułomności narzędzi regulacyjnych i z tego powodu wprowadzane są rozwiązania określane jako deregulacja. Uwzględniając specyfikę poszczególnych gałęziowych segmentów rynku usług przewozu ładunków w Europie podejmowane są różnorodne rozwiązania służące przywróceniu swobody działania podmiotów na rynku w celu zwiększania ich zdolności do konkurowania. Oczekiwany efektami deregulacji rynku są spadek cen oraz wzrost jakości obsługi użytkowników transportu.

Słowa kluczowe: deregulacja, rynek usług transportowych, monopol, modele konkurencji, efekty deregulacji.

Wstęp

Gospodarka rynkowa ma zakodowaną zdolność do rozwoju, której motorem jest chęć do rywalizacji wszystkich podmiotów gospodarczych. We współczesnej gospodarce na tym samym rynku występują podmioty o zróżnicowanym potencjale, który zależy od dostępnych zasobów kapitałowych i rzeczowych, wiedzy i sprawności zarządzania organizacją. O efektach działania tych podmiotów decyduje obok potencjału jeszcze jeden czynnik – pozycja na rynku, ukształtowana w okresie minionym zarówno w wyniku działań własnych każdego z podmiotów, jak i w wyniku przemian w otoczeniu – całym systemie gospodarczo-społecznym. Od wieków na rynku obserwuje się występowanie czynników zakłócających funkcjonowanie rynku związanych z hamowaniem lub deformacją walki konkurencyjnej, a tym samym osłabiających zdolność producentów do rozwoju. Organy państwowe, a także organy agend ponadpaństwowych, np. organy Komisji Unii Europejskiej, podejmują działania tworząc odpowiednie przepisy prawa oraz nadzorując stosowanie tego prawa, których celem jest eliminowanie zakłóceń w funkcjonowaniu mechanizmu rynkowego. Doświadczenia ostatnich dekad pokazują, iż **regulacja rynku** obok efektów pozytywnych wywołuje w wielu przypadkach nadmierne ograniczenie swobody działania uczestników rynku. Z tego powodu poszukuje się nowych rozwiązań w sferze regulacji, określanych mianem **deregulacji**.

1. Charakterystyka współczesnego rynku usług transportowych

Model **konkurencji czystej** (wg E. Chamberlin'a) lub **doskonałej** (wg J. Robinson) zakłada, iż rynek charakteryzują określone cechy¹:

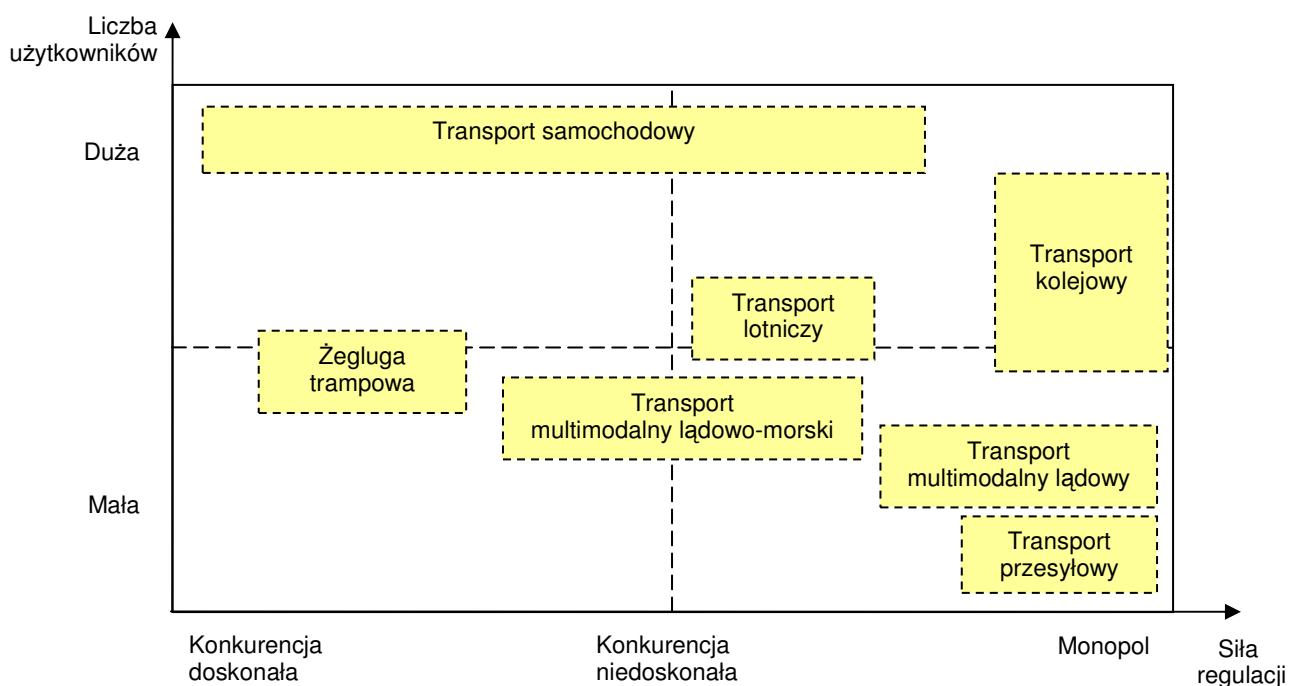
- rozproszenie popytu i podaży,
- pełna płynność popytu i podaży,
- pełna znajomość stanu rynku, zarówno ze strony producenta, jak i nabywcy dóbr rzeczowych i usług,
- jednorodność dóbr służących zaspokojeniu tej samej potrzeby.

Analizę rynku, która pozwoliłaby stwierdzić, na ile we współczesnym systemie transportowym na świecie i w poszczególnych jego regionach występują cechy modelu konkurencji doskonałej, ułatwia podział na segmenty według stosowanej technologii transportu, tj. na segmenty poszczególnych gałęzi transportu. Za główne segmenty rynku usług przewozu ładunków można przyjąć:

- segment przewozów transportem samochodowym,
- segment przewozów transportem kolejowym,
- segment przewozów transportem lotniczym,
- segment przewozów transportem trampowym,
- segment przewozów transportem multimodalnym lądowym,
- segment przewozów transportem multimodalnym lądowo-morskim,
- segment przemieszczania ładunków transportem przesyłowym.

¹ J. Górski, W. Sierpiński, *Historia powszechnej myśli ekonomicznej 1870-1950*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1975, s. 292-293.

Zjawisko konkurencji występuje w każdym segmencie. Z opisu cech poszczególnych segmentów rynku, zawartego w tabelach 1, 2, 3 i 4, wynika, że ani po stronie popytowej, ani po stronie podażowej w żadnym z segmentów nie ma podmiotów, które mogą bez ograniczeń korzystać z *pozycji monopolistycznej*. We wszystkich segmentach rynku, także w transporcie kolejowym i przesyłowym operatorzy są uczestnikami *konkurencji wewnątrzgałęziowej*, a ponadto muszą uwzględniać (mniejszą lub większą, w zależności od przedmiotu i relacji przewozu) swobodę użytkowników transportu w wyborze gałęzi transportu, czyli zjawisko *konkurencji międzygałęziowej*. Od kilku lat w UE, w tym w Polsce, państwowe przedsiębiorstwa kolejowe muszą dodatkowo uwzględniać zachowania nowych przewoźników *cargo*, którzy uczestniczą w *konkurencji wewnątrzgałęziowej*. Natężenie siły konkurencji w poszczególnych segmentach rynku usług transportowych z uwzględnieniem powszechności zjawiska konkurencji w odniesieniu do liczebności zbiorowości użytkowników transportu przedstawiono na rys. 1. Silna walka konkurencyjna, zbliżona do walki typowej dla modelu konkurencji doskonałej, występuje w segmencie przewozów transportem samochodowym oraz przewozów żeglugi trampowej. Najslabsza walka konkurencyjna występuje w segmentach przewozów kolejowych, transportu multimodalnego lądowego oraz transportu przesyłowego, gdyż w tych segmentach operatorzy w największym zakresie stosują praktyki monopolistyczne. Wszystkie segmenty obejmują stosunki między użytkownikami transportu a operatorami, które można zaliczyć do zjawiska *konkurencji niedoskonałej*. Powszechność tego zjawiska traktowana jest jako uzasadnienie wprowadzania regulacji rynku, najczęściej przez władze państwowe na obszarze własnego kraju, a także na rynku międzynarodowym, na podstawie międzypaństwowych porozumień (konwencji, umów).



Rys. 1 Siła konkurencji na rynku usług transportowych (przewozy ładunków)

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 1. Charakterystyka gałęziowych segmentów rynku usług przewozu ładunków pod względem cechy „rozproszenie popytu i podaży”

Transport kolejowy (dotyczy tylko rynku UE)	Transport samochodowy	Transport lotniczy	Żegluga trampowa	Transport multimodalny kontynentalny	Transport multimodalny lądowo-morski	Transport przesyłowy
Ograniczona ilościowo zbiorowość użytkowników usług przewozów ładunków pełnymi składami pociągowymi; malejąca, choć nadal bardzo liczna zbiorowość użytkowników usług przewozu przesyłek wagonowych. Monopolistyczna lub quasi-monopolistyczna pozycja przewoźników państwowych lub sprywatyzowanych, niszowa pozycja na rynku nielicznych, nowych operatorów.	Rozproszenie strony popytowej rynku, która obejmuje zarówno setki tysięcy użytkowników usług przewozów całopojazdowych i drobnicowych o małym potoku nadania, jak i tysiące użytkowników o nadaniu przekraczającym potencjał pojedynczych, nawet relatywnie dużych przewoźników. Zbiorowość przewoźników jest bardzo duża, obejmuje przedsiębiorstwa rodzinne o potencjale do kilku pojazdów oraz nieliczne w Europie duże przedsiębiorstwa przewozowe.	Popyt rozproszony, rynek obejmuje dość liczną zbiorowość użytkowników regularnie korzystających z przewozów lotniczych liniowych oraz czarterowych oraz podobnie liczną zbiorowość użytkowników korzystających z usług transportu lotniczego nieregularnie. Liczba przewoźników ograniczona, w wielu krajach i regionach brak dostępu do oferty bezpośrednich przewozów międzykontynentalnych.	Zarówno strona popytowa, jak i podażowa rynku obejmuje relatywnie nieliczną zbiorowość użytkowników usług i towarzystw żeglugowych.	Ograniczona liczbowo zbiorowość użytkowników, obejmująca nadawców gotowych dostosować swoje dość regularne nadanie do sztywnego rozkładu kursowania pociągów transportu kombinowanego. Nieliczna grupa przewoźników i operatorów terminalowych zapewnia bardzo ograniczoną dostępność usług.	Rosnąca, wraz z rozwojem globalizacji gospodarki, zbiorowość użytkowników usług. Ograniczona liczbowo zbiorowość operatorów oferujących obsługę pełnego łańcucha dostaw w relacjach międzykontynentalnych.	Nieliczna zbiorowość podmiotów zlecających przesył ropy i jej produktów oraz gazu, najczęściej w dużych partiach towaru. Monopolistyczna lub quasi-monopolistyczna pozycja operatorów linii przesyłowych.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 2. Charakterystyka gałęziowych segmentów rynku usług przewozu ładunków pod względem cechy „pełna płynność popytu i podaży”

Transport kolejowy (dotyczy tylko rynku UE)	Transport samochodowy	Transport lotniczy	Żegluga trampowa	Transport multimodalny kontynentalny	Transport multimodalny lądowo-morski	Transport przesyłowy
<p>Ograniczona zdolność zarówno u użytkowników usług (np. zakłady przemysłu ciężkiego), do sterowania poziomem i strukturą popytu (wielkość potoku ładunków i relacja przewozu).</p> <p>Bardzo niska elastyczność przewoźników kolejowych do kształtowania wielkości i struktury swojego potencjału, dodatkowo ograniczona prawie niezmiennym geograficznie układem linii i punktów transportowych.</p>	<p>Użytkownicy transportu samochodowego należą do najbardziej elastycznych producentów i dystrybutorów towarów, preferują warunki handlowe dające możliwość zachowania dla siebie pełnej swobody w doborze usługodawców.</p> <p>Przewoźnicy samochodowi wykazują bardzo wysoką elastyczność w dysponowaniu swoim potencjałem, o ile swoboda ich decyzji nie jest ograniczona decyzjami administracyjnymi (np. ograniczeniami w wydawaniu zezwoleń na przewozy międzynarodowe).</p>	<p>Użytkownicy transportu są zazwyczaj skłonni do akceptacji zmiany drogi tranzytowej (prowadzącej przez różne lotniska – HUBy o znaczeniu kontynentalnym).</p> <p>Przewoźnicy lotniczy mają ograniczoną zdolność do kształtowania wielkości i struktury swojego potencjału, ze względu na bardzo ograniczoną zdolność przewozową ładunków samolotów pasażerskich i ograniczoną czasowo dostępność dodatkowych samolotów pasażerskich i towarowych.</p>	<p>Użytkownicy transportu uzależniają swoje potrzeby od koniunktury, co wywołuje cykliczne wahania popytu i jego struktury.</p> <p>Towarzystwa żeglugowe mają dość dużą swobodę w przemieszczaniu swojego potencjału między różnymi regionami świata.</p>	<p>Użytkownicy transportu mają możliwość przenoszenia popytu między segmentem rynku usług transportu kombinowanego a segmentem rynku przewozów samochodowych.</p> <p>Operatorzy transportu kombinowanego mają bardzo ograniczoną możliwość do elastycznego kształtowania wielkości i struktury (relacji) podaży usług.</p>	<p>Użytkownicy transportu wykazują niską zdolność w krótkim okresie do zmiany relacji wymiany towarowej.</p> <p>Operatorzy logistyczni uzależnieni są od ograniczeń zdolności przepustowej w niektórych terminalach morskich.</p>	<p>Użytkownicy transportu uzależniają swoje potrzeby od koniunktury, co wywołuje cykliczne wahania popytu i jego struktury.</p> <p>Operatorzy linii przesyłowych wykazują brak zdolności do kształtowania zdolności przesyłowych, a rozwój linii jest efektem wspólnych decyzji operatorów i władz państwowych krajów, przez które przebiega linia przesyłowa.</p>

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 3. Charakterystyka gałęziowych segmentów rynku usług przewozu ładunków pod względem cechy „pełna znajomość rynku”

Transport kolejowy (dotyczy tylko rynku UE)	Transport samochodowy	Transport lotniczy	Żegluga trampowa	Transport multimodalny kontynentalny	Transport multimodalny lądowo-morski	Transport przesyłowy
Mimo, iż transport kolejowy cechuje wysoka stabilność rozwiązań technologicznych, to obserwuje się narastający problem stosowania coraz bardziej niespójnych i niestabilnych rozwiązań organizacyjnych i handlowych. Zarówno po stronie popytowej, jak i podażowej rynku coraz bardziej brakuje kadr, które dysponowałyby szeroką wiedzą o wielkości i strukturze popytu oraz pełną znajomością oferty przewoźników kolejowych.	Rynek usług przewozów samochodowych nie jest przejrzysty, mimo coraz powszechniejszego użytkowania rozwiązań IT, zarówno przez użytkowników transportu, jak i przez przewoźników i współpracujących z nimi spedytorów. Brak harmonii wśród stosowanych w poszczególnych krajach europejskich ograniczeń administracyjnych jest przyczyną, która wywołuje różnorodne zachowania dostosowawcze, także w szarej strefie, wśród uczestników rynku.	Rynek przewozów lotniczych charakteryzuje relatywnie duża liczba porozumień strategicznych (np. aliansów), zarówno po stronie popytowej (między spedytorami), jak i podażowej (między przewoźnikami). Wywołuje to ograniczenia dla użytkowników transportu w dostępie do pełnej wiedzy o ofercie przewoźników, a także dla przewoźników do pełnej wiedzy o potrzebach użytkowników transportu.	W poszczególnych segmentach rynku (wyznaczonych przez relacje geograficzne oraz charakter ładunku - <i>commodity</i>) występuje relatywnie wysoki poziom znajomości rynku wśród użytkowników transportu i towarzystw żeglugowych i ich agentów.	Oferta operatorów, a w szczególności jej słabości, są dość dobrze znane użytkownikom transportu. Operatorzy transportu kombinowanego dysponują wiedzą o potrzebach użytkowników transportu oraz alternatywnych w stosunku do ich oferty formach zaspokajania tych potrzeb.	Na rynku (w ramach dość ograniczonego liczebnie kręgu specjalistów) występuje relatywnie wysoki poziom znajomości rynku, tak po stronie popytowej, jak i podażowej.	Na rynku, który obejmuje bardzo ograniczony krąg użytkowników usług i operatorów, występuje relatywnie wysoki poziom znajomości rynku.

Źródło: opracowanie własne.

Tabela 4. Charakterystyka gałęziowych segmentów rynku usług przewozu ładunków pod względem cechy „jednorodność usług”

Transport kolejowy (dotyczy tylko rynku UE)	Transport samochodowy	Transport lotniczy	Żegluga trampowa	Transport multimodalny kontynentalny	Transport multimodalny lądowo-morski	Transport przesyłowy
Rynek cechuje podział na wiele segmentów. Usługi wykonywane w ramach poszczególnych segmentów nie są względem siebie substytucyjne. Oferta nowych przewoźników ma najczęściej charakter „niszowy”, a w wyniku załamania się tradycyjnych, funkcjonujących przez dziesięciolecia, form współpracy kolei państwowych coraz dotkliwszy jest brak oferty „paneuropejskiej” w transporcie kolejowym.	Rynek cechuje bardzo wysoki poziom jednorodności usług, za wyjątkiem usług przewozów wykonywanych taborem specjalizowanym (dostosowanym do przewozu ładunków o specyficznym, ale jednorodnym charakterze, np. artykułów spożywczych w stanie płynnym bez opakowania, odzieży na wieszakach).	Relatywnie wysoki poziom jednorodności usług oraz zaspokajanych potrzeb (w odniesieniu do wyznaczonych relacji przewozu).	Rynek cechuje bardzo wysoki poziom jednorodności usług oraz zaspokajanych potrzeb.	Usługi absolutnie zróżnicowane, zarówno ze względu na ograniczenia techniczne (np. obowiązującą skrajnie na poszczególnych trasach przewozu kolejną), jak i organizacyjne (np. rozkład jazdy).	W odniesieniu do przewozu ładunków skonteneryzowanych rynek cechuje pełna jednorodność usług w poszczególnych relacjach międzykontynentalnych.	Rynek cechuje prawie pełną jednorodność usług ze względu na szczególny charakter ładunków (<i>commodity</i> : masowe ładunki płynne i gazowe) podatnych na przemieszczanie transportem przesyłowym.

Źródło: opracowanie własne.

2. Regulacja i deregulacja rynku – jak osiągać cele polityki transportowej?

Konkurencja doskonała nie występuje w gospodarce, nie ma podstaw, aby przypuszczać, że kiedykolwiek występowała lub wystąpi². Świadomość ograniczeń mechanizmu rynku leży u podstaw wielu decyzji organów państwowych, które formułując cele polityki gospodarczej, w tym transportowej, sięgały po narzędzia regulacji rynku jako środek realizacji tych celów. Sięgając do doświadczeń z okresu od połowy XIX w. do chwili obecnej można zauważyć, że organy państwowe (i im podległe podmioty, np. państwowe instytucje finansowe, w tym banki), nie zawsze sięgały po regulacje administracyjne i pozaadministracyjne (np. preferencje kredytowe) w celu ograniczenia pozycji monopolistycznej niektórych uczestników rynku. W pracach M. Kaleckiego można znaleźć liczne opracowania poświęcone funkcjonowaniu monopolii³, w których opisano wsparcie organów państwowych dla trustów i państwowych przedsiębiorstw. Nacjonalizacja kolei żelaznych w XIX w. była jedną z metod regulowania rynku usług transportowych w Europie. Używano już wówczas argument, iż bezpośrednie podporządkowanie kolei władzom państwowym ma stanowić „przeciwagę” dla praktyk monopolistycznych ze strony zintegrowanego pionowo przedsiębiorstwa kolejowego, które ma charakter *monopolu naturalnego*⁴. Doświadczenia związane z funkcjonowaniem kolei państwowych przez cały XX w. wykazały jednak, że *de facto* organy państwowe preferowały podporządkowanie sobie kolei aby realizować różnorodne cele społeczne, gospodarcze, a także w wielu przypadkach cele militarne, natomiast znacznie mniej uwagi przywiązywały do obowiązku ochrony interesów użytkowników transportu szynowego zmuszonych do korzystania z usług monopolisty.

Wydarzenia ostatnich lat m.in. we Francji potwierdzają, że organy państwowe były i nadal są zainteresowane w chronieniu pozycji monopolistycznej SNCF, wbrew interesom krajowego i międzynarodowego przemysłu oraz wbrew postanowieniom prawa unijnego ustanowionego w celu ograniczenia pozycji monopolistycznej państwowych przedsiębiorstw kolejowych⁵. Za wyjątkiem Wielkiej Brytanii w Europie już od prawie 100 lat utrzymuje się tendencja do ochrony pozycji kolei państwowej i utrzymywania jej pozycji dominującej wobec użytkowników transportu oraz blokowania rynku w pozostałych gałęziach transportu przed nowymi producentami w celu ochrony przewoźników już obecnych na tym rynku⁶.

W Europie i na innych kontynentach znane są różnorodne działania organów państwowych i agend międzynarodowych, które były związane ze stosowaniem narzędzi regulowania rynku usług transportowych w celu ograniczenia pozycji monopolistycznej poszczególnych operatorów oraz w celu ograniczania negatywnego oddziaływania transportu na otoczenie, w tym na środowisko naturalne.

Od lat 70. minionego wieku najpierw w USA, a następnie w Europie prowadzona jest dyskusja, na ile racjonalne jest wycofywanie z użycia różnorodnych narzędzi regulacji rynku, czyli na ile zasadna jest deregulacja⁷. Na rys. 2 przedstawiono schemat przemian zachowań operatorów pod wpływem narzędzi regulacji i deregulacji rynku usług transportowych. Celem stosowania obu grup narzędzi jest skłanianie operatorów do zwiększonego wysiłku w warunkach rynku quasi-monopolistycznego lub niedoskonałej konkurencji, aby ich działalność stawała się coraz bardziej efektywna i jednocześnie, aby ich usługi były coraz wyższej jakości, w tym stawały się coraz mniej uciążliwe dla środowiska naturalnego.

² M. Kalecki twierdził wprost, że „koncepcja konkurencji doskonałej jest niebezpiecznym mitem”. M. Kalecki, *Kapitalizm. Dynamika gospodarcza. Dzieła T. II*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1980, s. 128.

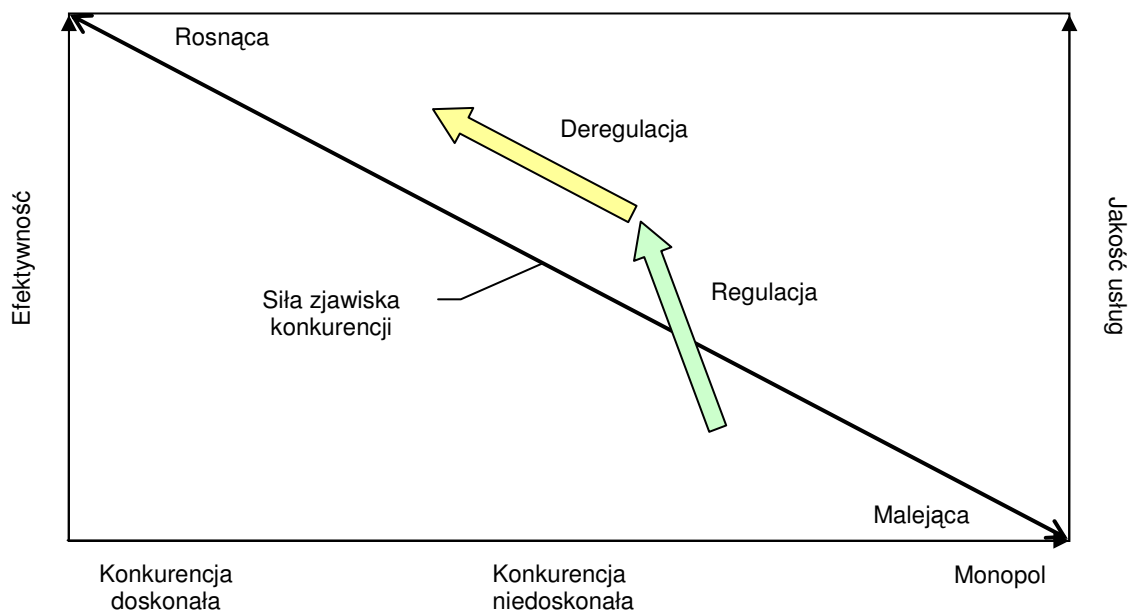
³ Zob. m.in. M. Kalecki, *Monopolistyczne tendencje niemieckiego przemysłu żelaznego (1928)* [w:] M. Kalecki, *Analizy gospodarcze. Miscellanea. Dzieła T. VI*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1988, s. 56 i dalsze.

⁴ Producent tylko wtedy ma charakter „naturalnego monopolisty”, jeśli z natury prowadzonej przez niego działalności wynika, iż przy podziale tej działalności między więcej niż jeden podmiot żaden z nich, ani wszystkie łącznie, nie uzyskiwałyby większej efektywności produkcji, niż osiąga to jedyny producent. Zob. G. Aberle, *Transportwirtschaft*. Oldenbourg-Verlag, München-Wien 2003, s. 104

⁵ Władze Francji w okresie od 1991 do 2005 r. w sposób jawny prowadziły działania blokujące wdrożenie w tym kraju dyrektywy 91/440/EWG stanowiącej o konieczności otwarcia rynku usług kolejowych dla nowych operatorów.

⁶ Historia rozwoju regulacji rynku usług transportowych w Europie przedstawiona jest m.in. w *Liberalisation and Structural Reform in the Freight Transport Sector in Europe*, Paryż, OECD 1997, s. 11 i nast.

⁷ Przyczyny podjęcia krytycznej oceny wprowadzonych regulacji i zasadności dla przystąpienia do deregulacji omówiono szerzej m.in. w C. Windston, *Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists*, „Journal of Economics Literature” 1993, nr 8, s. 1264 i nast.



Rys. 2. Przemiany zachowań operatorów pod wpływem narzędzi regulacji i deregulacji rynku usług transportowych
 Źródło: opracowanie własne.

Wypada podkreślić, iż deregulacja jest etapem następującym po okresie wprowadzania i doskonalenia narzędzi regulacji. W krajach Europy Centralnej, gdzie rynek usług przewoźników samochodowych ukształtował się po 1989 r. w sposób prawie w pełni spontaniczny, dopiero wprowadzane są pierwsze narzędzia regulacyjne, m.in. w zakresie kontroli czasu pracy kierowców, stosowania wymogów posiadania określonych kompetencji przez kierownictwo przedsiębiorstw przewozowych i spedycyjnych, ochrony środowiska. Brak wyników badań, które dawałyby wiedzę, na ile stosowanie narzędzi regulacji rynku jest skuteczne, a w jakim zakresie skutki stosowania tych narzędzi mają negatywny charakter dla rozwoju rynku, poziomu efektywności uzyskiwanej przez przewoźników oraz poziomu satysfakcji osiągniętej przez użytkowników transportu.

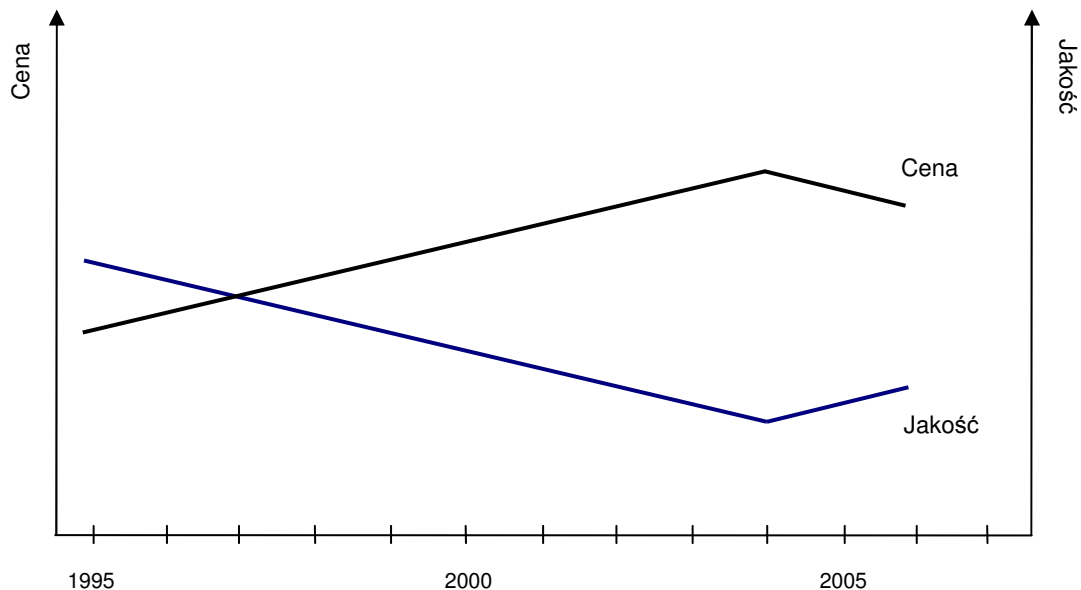
3. Intensywność walki konkurencyjnej a poziom satysfakcji użytkowników transportu

Od lat 90. minionego wieku w Europie trwa otwieranie rynku usług przewozu ładunków w transporcie kolejowym. Po wprowadzeniu dyrektywy 91/440/EWG oczekiwano, iż w praktyce wystąpią pozytywne zjawiska, które opisane są w modelu funkcjonowania niedoskonałej konkurencji jako alternatywy wobec sytuacji monopolu. Po kilku latach funkcjonowania nowych operatorów oraz korzystania z ich usług przez załadowców stają się widoczne pierwsze efekty. Na rys. 3 przedstawiono wykres zmian ceny i jakości usług przewoźników kolejowych w Holandii w latach 1995 – 2006. Od 2004 r. w wyniku wejścia na rynek prywatnych przewoźników na tym rynku kolej państwowa została zmuszona do podjęcia konkurencji wewnątrzgałęziowej. Pierwszym skutkiem konkurencji było zahamowanie wzrostu nominalnych stawek przewozowych, a nawet ich lekki spadek. Poprawa jakości w ocenie użytkowników transportu nastąpiła jedynie w tych przypadkach, w których skorzystano z obsługi przez nowych operatorów. Przedsiębiorstwa państwowe nie były w stanie osiągnąć poprawy jakości, mimo składanych deklaracji o gotowości do udoskonalenia procesów przewozowych.

Pozytywny wpływ wprowadzania mechanizmu konkurencji do segmentów rynku, na których występuje monopolista, obserwowany jest nie tylko w transporcie ładunków, ale również w transporcie osób. W systemach publicznej komunikacji miejskiej lub regionalnej bardzo często występuje po stronie podaźowej tylko jeden operator, który przez dziesięciolecia wykonuje te same zadania. Władze samorządowe w niektórych krajach Europy Zachodniej zastosowały ostatnio nowe rozwiązanie, wprowadzając mechanizm **konkurencji przetargowej** (*tender competition*). Różne podmioty mogą ubiegać się o wieloletni kontrakt (np. na 4-6 lat) przystępując do publicznego przetargu, podczas którego wybiera się tego operatora oferującego najkorzystniejszą relację między kosztem obsługi komunikacyjnej a poziomem jakości oferowania usług⁸. Po wprowadzeniu tego mechanizmu, w kolejnych okresach istnieje możliwość wyboru między cechami oferty przy uwzględnieniu doświadczeń z okresów minionych oraz referencji udzielonych przez władze samorządowe z innych miast i regionów. Pierwsze doświadczenia potwierdzają, iż mechanizm konkurencji przetargowej zastosowany po odejściu od nadal dość powszechnie stosowanego rozwiązania zakładającego, iż jedynie przedsiębiorstwo komunalne może wykonywać usługi publiczne, przynosi pozytywne efekty,

⁸ Do cech jakości systemu komunikacji publicznej zalicza się m.in. cechy rozkładu jazdy (np. częstotliwość kursowania środków transportu), cechy techniczne taboru, (np. zapewnienie podwyższonego standardu obsługi pasażerów niepełnosprawnych), system taryfowy.

gdyż udaje się redukować dotacje do operatora, a jego usługi uzyskują wyższy poziom uznania ze strony lokalnych społeczeństw. Znaczenie konkurencji w segmencie publicznych przewozów pasażerskich dla poziomu zapotrzebowania na subwencje budżetowe jest nie do przecenienia. Przede wszystkim w Europie kontynentalnej, ale także w Wielkiej Brytanii, gdzie prywatyzacja sektora transportu jest najbardziej zaawansowana, środki z budżetów regionalnych stanowią podstawowe źródło finansowania działalności przewoźników obsługujących miasta i regiony⁹.



Rys. 3. Zmiany cen i jakości usług przewoźników kolejowych w Holandii
Źródło: oprac. własne na podstawie danych ERFCP.

4. Deregulacja jako forma samoobrony gospodarki

W gospodarce globalnej konkurencja odbywa się między zespołami producentów dóbr rzeczowych i usług współpracującymi w ramach *supply chain*. Część z tych podmiotów w ogóle nie uczestniczy w bezpośredniej konkurencji na rynku, koncentrując się na wypełnieniu wymogów stawianych przez lidera łańcucha dostaw. Wydaje się, że we współczesnej gospodarce istnieją (wychodzące poza mechanizm konkurencji) narzędzia skutecznego oddziaływania na podmioty jedynie pośrednio powiązane z rynkiem. Oznacza to, że regulacje stosowane przez organy państwowe lub agendy międzynarodowe (np. Komisję UE) powinny przynosić oczekiwane skutki, oczywiście pod warunkiem, że są przygotowane prawidłowo i korygowane wraz ze zmianami na rynku i otoczeniu.

Deregulacja jest sposobem postępowania, które może eliminować negatywne skutki regulacji rynku w przypadkach nieprawidłowego doboru narzędzi regulacji. W Europie uzasadnia się deregulację wskazując na negatywne skutki działania organów państwowych, które są często podejmowane w celu zaspokojenia krótkookresowych potrzeb polityków i zorganizowanych grup społecznych (np. związków zawodowych), a dość rzadko służą realizacji długookresowych celów polityki gospodarczej. Za przykład w tym zakresie można uznać utrzymywanie blokady wejścia na rynek kabotażowy w krajach „starej Europy” dla przewoźników samochodowych z nowych krajów członkowskich UE. W takich przypadkach presja podmiotów gospodarczych i związków branżowych reprezentujących interesy przedsiębiorców wobec administracji na przeprowadzenie deregulacji może być traktowana jako forma samoobrony gospodarki przed ograniczeniami tworzonymi przez organy państwowe „w imię korygowania ułomności konkurencji niedoskonałej”. Członkowie Komisji UE¹⁰ zdają sobie sprawę z licznych wad wprowadzonych regulacji i przyznają nawet racje krytykom tych rozwiązań.

Nie ma jednak powodów dla lekceważenia licznych zagrożeń dla funkcjonowania całego systemu gospodarczego, które mogłyby się ujawnić na rynku, gdyby pozostawić producentom usług transportowych pełną swobodę działania. Koncentracja po stronie podaży (którą aktywnie kreują największe postpaństwowe przedsiębiorstwa transportowe w „starych krajach” UE, m.in. Deutsche Post, Die Bahn AG, La Poste) może np. doprowadzić do bardzo ograniczonej dostępności usług dla przedsiębiorstw małych i średnich z wszystkich krajów członkowskich UE już w najbliższych latach. Ponadto rozpatrując poszczególne projekty deregulacji rynku usług transportowych nie można pominąć znaczenia subwencji publicznych dla kreowania popytu na usługi w transporcie (przede wszystkim w zakresie

⁹ P. White, *Public Transport – Its planning, management and operation*, Span Press, Londyn – Nowy Jork, 2002, s. 5 i nast.

¹⁰ Potwierdza to m.in. wystąpienie M. Monti, Komisarza ds. Konkurencji z 2003 r. Zob. M. Monti, *Competition and Regulation in the new Framework*, European Commission, Bruksela 2003, s. 2 i nast.

komunikacji publicznej) oraz kształtowania warunków dla wykonywania przewozów (związanych z permanentnym zaangażowaniem środków budżetowych w finansowanie utrzymania i rozwoju infrastruktury transportowej).

Literatura

1. Aberle G., *Transportwirtschaft*. Oldenbourg-Verlag, München-Wien 2003.
2. Górski J., Sierpiński W., *Historia powszechnej myśli ekonomicznej 1870-1950*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1975.
3. Kalecki M., *Analizy gospodarcze. Miscellanea. Dzieła T. VI*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1988.
4. Kalecki M., *Kapitalizm. Dynamika gospodarcza. Dzieła T. II*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa 1980.
5. *Liberalisation and Structural Reform in the Freight Transport Sector in Europe*, Paryż, OECD 1997.
6. Monti M., *Competition and Regulation in the new Framework*, European Commission, Bruksela 2003.
7. White P., *Public Transport – Its planning, management and operation*, Span Press, Londyn – Nowy Jork, 2002.
8. Windston C., *Economic Deregulation: Days of Reckoning for Microeconomists*, „Journal of Economics Literature” 1993, nr 8.