

A. NAUKA TRANSPORTOWA

A.16. EKONOMIKA TRANSPORTU

Moderator - Prof. Agnieszka Merkisz-Guranowska

Panel: Ekonomia transportu

Autorzy:

prof. dr hab. Agnieszka Merkisz-Guranowska, Politechnika Poznańska

prof. dr hab. inż. Ilona Jacyna-Golda, Politechnika Warszawska (Efektywność ekonomiczna łańcuchów logistycznych)

dr hab. inż. Maciej Szkoda, prof. PK, Politechnika Krakowska (Ocena inwestycji na przykładzie transportu szynowego)

dr hab. inż. Grzegorz Sierpiński, prof. PŚ, Politechnika Śląska (Kształtowanie zachowań komunikacyjnych z wykorzystaniem wybranych narzędzi ekonomicznych)

dr hab. Katarzyna Hebel, prof. UG, Uniwersytet Gdański (Zarządzanie cenami w publicznym transporcie zbiorowym w warunkach zrównoważonej mobilności)

Wprowadzenie

Ekonomia transportu obejmuje wiele obszarów i transportu, ale w dużej mierze skupia się na zastosowaniu zagadnień mikroekonomii do analizy rynku transportowego i systemów transportowych. W analizie rynku szczególną rolę odgrywają popyt i podaż, koszty działalności (dla strony podażowej) lub koszty korzystania z usług transportowych (dla strony popytowej) oraz pozytywne i negatywne efekty zewnętrzne. Należy przy tym podkreślić systemowe ujęcie transportu, które przejawia się wzajemnym powiązaniem elementów systemu.

Na ekonomikę transportu możemy spojrzeć z dwóch punktów widzenia tj. przedsiębiorstw sektora transportowego oraz użytkowników systemów transportowych.

Perspektywa przedsiębiorstw sektora transportowego

Na ekonomikę przedsiębiorstw sektora transportowego wpływa wiele czynników, zarówno na poziomie mikro, jak i makro. Do najważniejszych należą:

- a) Czynniki rynkowe – dynamika podaży i popytu, konkurencja i dostępność rynków transportowych, które wpływają zarówno na ceny, jak i na koszty.
- b) Infrastruktura – Jakość, przepustowość i warunki operacyjne infrastruktury transportowej wpływające na efektywność i koszty.
- c) Regulacje i zasady, – przepisy prawa, polityka transportowa, normy środowiskowe, które kształtują warunki funkcjonowania firm transportowych i tym samym bezpośrednio przekładają się na koszty przedsiębiorstw sektora.
- d) Ceny paliw i energii oraz koszty pracy bezpośrednio wpływające na koszty operacyjne przewoźników.
- e) Innowacje organizacyjne i technologiczne pozwalające na optymalizację procesów i redukcję kosztów.

W ostatnich czasach czynniki, które najbardziej wpływały na funkcjonowanie i efektywność ekonomiczną przedsiębiorstw sektora transportowego w Polsce to:

- rosnące koszty funkcjonowania przedsiębiorstw związane z rosnącymi kosztami energii i paliw oraz wzrostem wynagrodzeń,
- pandemia, która zakłóciła funkcjonowanie łańcuchów logistycznych w skali świata,
- wojna w Ukrainie, której efektem są kolejne problemy w łańcuchach logistycznych w Europie Wschodniej,
- zmiany w podejściu do organizacji transportu w Unii Europejskiej wynikające z konieczności obniżenia obciążeń środowiskowych, co przekłada się na wzrost znaczenia transportu kolejowego oraz transportu publicznego,
- podwyżka cen myta w Niemczech, co wpłynęło na koszty przedsiębiorstw transportu drogowego (w 2024 roku podwyżki planowane są w Austrii i Czechach),
- spadek dynamiki wzrostu PKB przekładający się na niższy popyt na przewozy,
- niepewność planowania inwestycji transportowych związana z nieprzewidywalnością kosztów.

Spowolnienie gospodarcze i wysoka inflacja wpłynęły w 2023 roku na stan branży TSL, co bezpośrednio przełożyło się na potrzebę ograniczenia wydatków i kontrolę kosztów. Sektor transportowy doświadcza cyklicznych kryzysów, a obecne wydarzenia nie stanowią wyjątku.

W najbliższym bardzo ważny wpływ na ekonomikę funkcjonowania przedsiębiorstw będzie miała polityka transportowa Unii, która ma na celu przenoszenie kosztów zewnętrznych na przedsiębiorstwa, co będzie oznaczało wyższe koszty dla firm działających w obrębie transportu drogowego. Kolejnym aspektem będzie nacisk na wymianę floty pojazdów na pojazdy nisko lub zeroemisyjne oraz możliwość pozyskania środków na inwestycje w transport publiczny kolejowy i drogowy.

Należy przy tym podkreślić, że w ocenie efektywności przedsięwzięć związanych z kształtowaniem potencjału przewozowego na drodze zakupu lub modernizacji środków transportu, niewystarczająca jest ocena kosztów nabycia, lecz niezbędne jest podejście zorientowane na koszt cyklu istnienia (LCC), obejmujące koszty zakupu, koszty utrzymania

i użytkownika generowane w fazie eksploatacji środka transportu oraz koszty zagospodarowania po wycofaniu z eksploatacji. W transporcie szynowym koszty eksploatacji środków transportu przekraczają 60% w kosztach całkowitych, stanowiąc zasadniczą część LCC.

Perspektywa użytkownika systemów transportowych

Kształtowanie zachowań komunikacyjnych jest możliwe przy wykorzystaniu różnych narzędzi, w tym infrastrukturalnych, organizacyjnych, ekonomicznych oraz przekazu informacyjnego i ma na celu zmianę nawyków osób podróżujących, a przez to poprawę funkcjonowania systemu transportowego. Duża liczba realizowanych podróży w ograniczonym obszarze i czasie, szczególnie przy przewadze podróży wykonywanych samochodami osobowymi może generować istotne zatłoczenie (zjawisko kongestii), a także wpływać na bezpieczeństwo i powodować wzrost emisji szkodliwych substancji oraz hałas.

Poprzez świadome działania organizatorów transportu, istnieje możliwość wpływania na wybór sposobu podróżowania. Wybór ten, jest zależny od wielu czynników, m.in. od dostępności (fizycznej, ale również czasowej) poszczególnych środków transportu, wygody użytkownika czy kosztów przemieszczania.

W Polsce nadal dużą atrakcyjność mają samochody prywatne, które często w małych miejscowościach i na wsiach są jedynym dostępnym środkiem transportu. W dużych miastach transport publiczny jest zdecydowanie lepiej rozwinięty i bardziej dostępny, jednak, żeby przejąć większość podróży musi być konkurencyjny cenowo i dostępny czasowo. Mieszkańcy miast korzystają coraz częściej z współdzielonych środków transportu zwłaszcza hulajnóg i rowerów miejskich, a także wybierają podróże rowerem prywatnym, które są najtańszą po podróżach pieszych formą przemieszczania się po mieście.

Ograniczanie ruchu samochodowego musi wiązać się z uruchomieniem realnej alternatywy np. zwiększeniem częstotliwości i liczby połączeń publicznym transportem zbiorowym (PTZ).

Kształtowanie pożądanых zachowań komunikacyjnych tj. ograniczanie prywatnego transportu samochodowego przy jednoczesnym upowszechnianiu podróży transportem publicznym, rowerem czy ruchu pieszego może następować poprzez zastosowanie zachęt finansowych lub restrykcji. Zachęty i restrykcje mogą dotyczyć bardzo wielu czynności związanych bezpośrednio i nawet pośrednio z podróżowaniem.

Restrykcje mogą być związane są z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów przez określoną grupę podróżujących takich jak:

- opłaty za wjazd samochodem prywatnym do danego obszaru miasta mające na celu zmniejszenie obciążenia sieci drogowej przez samochody osobowe i zwiększające koszty przemieszczania się samochodem prywatnym w mieście,

- opłaty za parkowanie w danym obszarze miasta, których celem jest zwiększenie wskaźnika rotacji pojazdów korzystających z miejsc postojowych,
- mandaty za wykroczenia w ruchu drogowym, w tym np. za nielegalne parkowanie, które mają na celu egzekwowanie właściwych zachowań, a w konsekwencji zmianę nawyków.

Innym rodzajem działań jest wprowadzenie zachęt. To rozwiązanie najczęściej dotyczy korzyści finansowych w postaci zniżek lub dopłat za konkretne wybory osoby podróżującej, np.:

- dopłaty do samochodów elektrycznych, co wpływa na decyzje w zakresie zakupu samochodu (a zatem na wybór środka transportu w perspektywie długoterminowej),
- zwolnienie z opłat w strefie płatnego parkowania dla samochodów zeroemisyjnych, co może stanowić kolejny argument za zakupem takiego pojazdu,
- uruchomienie systemów Park & Ride przy centrach przesiadkowych, z możliwością bezpłatnego parkingu przy zakupie biletu PTZ, co zachęca do podziału podróży na etapy i pozostawienia samochodu w ściśle określonym miejscu, najczęściej poza centrum, co również ma zmniejszyć obciążenie sieci drogowej określonego obszaru,
- bezpłatny dla użytkowników publiczny transport zbiorowy lub usługa bike-sharingu bezpłatna dla pierwszych 10-15 minut użytkowania, zachęcające do wyboru tych środków transportu.