

Beata Majecka

UWARUNKOWANIA ZACHOWAŃ PRZEDSIĘBIORSTW TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO NA RYNKU PRZEWOZÓW RZECZY

Streszczenie

Przedsiębiorstwa transportu samochodowego, świadczące usługi przewozu rzeczy, funkcjonują obecnie na dynamicznym rynku. Wymaga to od nich szczególnego podejścia do ich działalności. Podmioty te muszą generować określone zachowania rynkowe, aby z ich pomocą zrealizować swoje podstawowe cele. Zachowania rynkowe przedsiębiorstw pojawiają się jako efekt pewnych charakterystyk generujących je podmiotów oraz uwarunkowań zewnętrznych – głównie warunków rynkowych.

Wstęp

Warunki funkcjonowania współczesnych przedsiębiorstw transportu samochodowego na rynku przewozu rzeczy¹ nie są łatwe. Transport, będąc swoistym krwioobiegim gospodarki, jest podatny na zmiany koniunktury w pozostałych branżach. Odbijają się na nim wszelkie procesy zmian mające miejsce np. w przedsiębiorstwach produkcyjnych. Zmiana wielkości produkcji, jej sezonowość, okresowe przestoje podmiotów znajdują swoje odzwierciedlenie w wynikach działalności przedsiębiorstw transportowych. Wszystkie podmioty muszą zatem w coraz większym zakresie zabiegać o klienta, zmagać się z rosnącą konkurencją, kreować dodatkowe formy aktywności oraz, najogólniej mówiąc, starać się przezwyciężyć skutki kryzysu gospodarczego.

¹ Przewóz rzeczy jest określeniem pochodzącym z Ustawy o transporcie drogowym, natomiast w literaturze przedmiotu pojęciem odnoszącym się do przewozu rzeczy, a chyba częściej używanym, jest transport ładunków. Nie są to pojęcia w pełni równoznaczne, ale dla jasności rozważań niniejszego opracowania nie ma to istotnego znaczenia – w związku z tym w dalszych rozważaniach oba te pojęcia będą traktowane zamiennie. Podobnie sytuacja ma się w zakresie rozróżniania transportu samochodowego oraz transportu drogowego, które również mogą być używane zamiennie.

Powyższe zjawiska zmuszają poszczególne podmioty transportu samochodowego do podejmowania szeregu działań dostosowawczych, w ramach których na szczególną uwagę zasługują procesy polegające na zmianie dotychczasowych sposobów zachowania się na rynku.

Zachowania rynkowe przedsiębiorstw z jednej strony pozwalają na analizę zjawisk rynkowych, a z drugiej – są odzwierciedleniem procesów wewnętrznych podmiotów transportowych. Są zatem wartościowym obszarem analizy pozwalającym na pozyskanie użytecznej wiedzy o zjawiskach rynkowych i możliwościach rozwoju poszczególnych podmiotów gospodarczych. Interesującym obszarem badań z zakresu zachowań rynkowych przedsiębiorstw są uwarunkowania zewnętrzne, w których te zachowania się pojawiają, a dotyczące szczególnie rynku, na którym zachowania są generowane. Nie mniejsze znaczenie mają uwarunkowania wewnętrzne, czyli pewne charakterystyki podmiotów. Ale z uwagi na szczególną, aktualną sytuację w branży przewozu rzeczy, załamanie się produkcji transportowej w ostatnich latach i ogólnogospodarcze zjawiska kryzysowe, uwarunkowania zewnętrzne wydają się obecnie dominować w kontekście kreowania zachowań rynkowych przedsiębiorstw transportu samochodowego.

Celem opracowania stało się zatem przedstawienie charakterystyki zjawisk odzwierciedlających aktualną sytuację na rynku przewozu rzeczy oraz perspektyw rozwoju przedsiębiorstw transportu samochodowego, które są uwarunkowaniami ich zachowań. Ponadto celem jest wskazanie przykładów zachowań przedsiębiorstw, które pojawiły się w ostatnim czasie na analizowanym rynku w wyniku oddziaływania współczesnych warunków funkcjonowania.

1. Analiza sytuacji na współczesnym rynku transportu samochodowego

Współczesny rynek transportowy stawia wiele wymagań podmiotom na nim funkcjonującym. Warunki funkcjonowania przedsiębiorstw realizujących obecnie usługi transportu samochodowego są w dużej mierze pochodną procesów mających miejsce na tym rynku zarówno teraz, jak i w przeszłości. Szczególnie ważne jest to, że rynek transportowy w Polsce (ale nie tylko) w ostatnich latach podlegał różnorodnym procesom zmian, które z kolei były wynikiem zjawisk obecnych w wielu obszarach gospodarki – nie tylko w transporcie. Stanowią one zatem ważne tło analizy zachowań przedsiębiorstw transportu samochodowego.

„Ilościowe i jakościowe przeobrażenia polskiego rynku usług transportowych w pierwszej dekadzie XXI w. są konsekwencją ważnych wydarzeń ekonomicznych i społecznych, w tym:

- procesów liberalizacji i deregulacji transportu;
- wdrażania nowej polityki transportowej związanej z rozwojem procesu globalizacji i integracji w Europie;

- zróżnicowanego rozwoju i udziału poszczególnych gałęzi w obsłudze potrzeb zgłaszanych na rynku;
- działań związanych z dostosowaniem metod, sposobów zarządzania i struktur organizacyjnych podmiotów do reguł gospodarowania rynkowego;
- zmian rynkowych zachowań użytkowników transportu;
- likwidacji skutków zaniedbań i opóźnień w aplikacji innowacyjnych rozwiązań oraz sposobów produkcji transportowej;
- problemów związanych z kształtowaniem pożądanego poziomu jakości oferowanych i świadczonych usług².

Powyższe zjawiska stanowią podstawę do rozważań uwarunkowań funkcjonowania, a w konsekwencji również zachowań rynkowych przedsiębiorstw transportu samochodowego. Dla pełnego obrazu sytuacji warto przedstawić analizę SWOT rynku transportowego, która pozwala na określenie mocnych i słabych stron sytuacji panującej na omawianym rynku, oraz szanse i zagrożenia, które stanowią podstawę wszelkich prognoz.

Stwierdzenie konkretnych charakterystyk rynku (mocnych i słabych stron funkcjonowania oraz określenie istniejących na tym rynku szans i zagrożeń) stanowi podstawę funkcjonowania na tym rynku poszczególnych podmiotów gospodarczych. Oczywiście samo przedstawienie mocnych stron oraz szans, które stoją przed przedsiębiorstwami prowadzącymi działalność w zakresie transportu samochodowego, nie wystarczy, aby jednoznacznie określić możliwości rozwoju tych podmiotów. Ale skupienie się na tych aspektach, pozwala na wygenerowanie prognoz dotyczących przyszłych warunków funkcjonowania opisywanej branży.

Na podstawie dokumentu, jaki został przygotowany na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury, *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku*³ można przedstawić podstawowe charakterystyki rynku transportowego z podziałem na mocne i słabe strony polskiego transportu oraz szanse i zagrożenia stojące przed polskimi przedsiębiorstwami transportowymi, ze szczególnym uwzględnieniem transportu samochodowego. Charakterystyka ta pozwala na określenie możliwości jakie stoją przed polskimi przedsiębiorstwami transportu samochodowego w kwestii ich rozwoju.

Podstawową mocną stroną rynku usług transportowych jest istnienie dużego oraz w miarę trwałego popytu na transport stanowiącego podstawę stabilnego

² *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój*, pod red. D. Rucińskiej, PWE, Warszawa 2012, s. 13.

³ *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Se9XMBX_Fx0J:www.transport.gov.pl/files/0/1793988/SRTdo2020rzspektywdo2030rprojekt.pdf+diagnozowanie+polskiego+transportu&hl=pl&gl=pl&pid=bl&srcid=ADGEESg-rk84YdIRK6zJplcLAgQnvW2Hq7NqPSyEvEgGLKo2GmpkhRznfmeW6o1EMskmt7z56JZU0on_BXjv3WBDWpUgcc7-To-b5kJmRuPoS33yaBkACAgJzhr5waRqXZbiT2pG8FjA&sig=AHIEtbSotHfzDSYt5sdXz9p76ms-wXgUAA, 9.11.2012.

funkcjonowania przedsiębiorstw z opisywanej branży. Nawet pomimo kryzysu – wprawdzie ogólne zapotrzebowanie na transport w ostatnich latach nieco spadło, ale nadal utrzymuje się na wysokim poziomie. Kolejnymi zaletami tego rynku jest duża liczba podstawowych i pomocniczych przedsiębiorstw w transporcie lądowym oraz duża liczba zatrudnionych i dobre kwalifikacje pracowników większości przedsiębiorstw. Niewątpliwie ważną cechą rynków transportowych jest ich zliberalizowanie i możliwość zapewnienia wolnej konkurencji. Najsilniejszymi stronami rynku, odnoszącymi się konkretnie do transportu samochodowego w zakresie przewozu rzeczy, jest liczebny i nowoczesny ciężarowy tabor samochodowy oraz, oceniane pozytywnie, umiejętne i skuteczne zarządzanie tymi przedsiębiorstwami, a także ich zdolność do obniżania kosztów działalności.

Funkcjonowanie rynku transportowego i podmioty na nim obecne napotykają również pewne bariery, utożsamiane ze słabymi stronami. Do najpoważniejszych obszarów słabości należą: przestarzałe środki transportu kolejowego i wodnego, niska pozycja konkurencyjna na rynkach przewoźników lotniczych i morskich oraz niewielkie znaczenie lotniczych przewozów cargo. Słabością rynku transportowego jest stosunkowo niska jakość kolejowych i autobusowych przewozów pasażerskich. Niepokoić może też fakt dużej liczby nieszczęśliwych wypadków, zwłaszcza w ruchu drogowym oraz na przejazdach kolejowych. Problemem jest też słaba kondycja finansowa sektora TSL i duży odsetek deficytowych przedsiębiorstw. Wśród słabych stron związanych z funkcjonowaniem rynku transportowego zwraca uwagę asymetria popytu na transport, skierowanego głównie na transport samochodowy. Niewątpliwie jest to słabość w kontekście zrównoważonego rozwoju transportu w ogóle, chociaż w odniesieniu do transportu samochodowego jest to zjawisko korzystne, umożliwiające realizację usług w większym zakresie w stosunku do innych gałęzi transportu. W odniesieniu do transportu samochodowego najsłabszą stroną omawianego rynku jest wysokie obciążenie środowiska naturalnego poprzez działania przedsiębiorstw z tej branży.

Z kolei szanse, które generuje rynek usług transportowych, są wynikiem dobrych warunków popytowych i technologicznych dla rozwoju kolei dużych prędkości oraz rosnącego zainteresowania użytkowników transportem zbiorowym (oczywiście rozwiniętego na odpowiednim poziomie). Kolejnymi szansami są: rosnąca skuteczność narzędzi poprawy bezpieczeństwa w transporcie, silna integracja międzygałęziowa i technologiczna systemu transportowego oraz napływ kapitału zagranicznego wzmacniającego potencjał i nowoczesność polskiego transportu. Dużą szansą dla polskiego transportu samochodowego jest możliwość utrzymania lub nawet wzmocnienia pozycji polskich przewoźników samochodowych na rynku europejskim związana z ich dobrym wyposażeniem w odpowiedniej jakości środki transportu oraz konkurencyjnymi cenami w stosunku do przewoźników z innych krajów (zwłaszcza Europy Zachodniej).

W parze z szansami pojawiają się jednak pewne zagrożenia, które mogą negatywnie wpłynąć na szanse rozwoju transportu. Podstawowymi zagrożeniami są: niedostateczne środki finansowe na modernizację systemów transportu i logistyki, marginalizacja lub wyparcie z rynku niektórych dużych polskich przewoźników i operatorów, dalsze osłabienie roli tranzytowej polskiego systemu transportowego, nieskuteczność środków zmniejszania środowiskowej uciążliwości transportu, niemożność zahamowania żywiołowego rozwoju motoryzacji indywidualnej, która szczególnie zagraża zbiorowemu transportowi samochodowemu i kolejowemu oraz niedostateczna liczba pracowników w niektórych uciążliwych zawodach transportowych (jak podkreślają zarządzający przedsiębiorstwami transportu drogowego – brakuje po prostu kierowców z odpowiednimi kwalifikacjami). Ponadto, w odniesieniu do transportu samochodowego, poważnym zagrożeniem jest brutalizacja konkurencji na rynkach transportowych.

Jako swoiste podsumowanie analizy SWOT niech posłużą wskaźniki prognozowanego wzrostu popytu na przewozy ładunków w 2020 roku. Jako że jest to prognoza, zastosowano wariant minimalny wzrostu popytu przewidywalny oraz wariant maksymalny. Przedstawione w tabeli 1. wskaźniki obejmują prognozy w zakresie poszczególnych gałęzi transportu, a zestawione są z prognozowanym wzrostem PKB.

Tabela 1. Wskaźniki wzrostu popytu na przewozy ładunków w Polsce w 2020 roku

2020	Wariant maksymalny	Wariant minimalny
PKB	46,0%	43,5%
transport kolejowy	16,2%	14,4%
transport samochodowy	43,8%	37,6%
transport wodny śródlądowy	57,7%	51,9%
transport rurociągowy	0,3%	-3,2%
transport morski	25,1%	18,7%
transport lotniczy	60,2%	46,8%
inne przewozy ładunków	14,4%	10,1%
transport intermodalny	50,4%	35,9%
ogółem tkm przewozów ładunków	33,4%	27,9%

Źródło: J. Burnewicz, *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011. Opracowanie własne.

Analizując warunki funkcjonowania polskich przedsiębiorstw transportu samochodowego, należy zauważyć, że warunki te różnicują się w zależności od obszaru rynku, który te przedsiębiorstwa obsługują. Jest to o tyle ważne, że te poszczególne obszary (segmenty) stwarzają odmienne warunki istnienia i prowa-

dzenia działalności przez podmioty w nich funkcjonujące. A zatem „rynek samochodowych przewozów ładunków tworzą segmenty obejmujące:

- usługi transportowe ładunków świadczone przez przewoźników krajowych na rzecz wewnątrz krajowych potrzeb logistycznych;
- analogiczne usługi świadczone przez przewoźników zagranicznych (kabotaż drogowy na terenie Polski);
- usługi transportowe świadczone przez polskich przewoźników na rzecz polskiego handlu zagranicznego;
- usługi transportowe świadczone przez przewoźników zagranicznych na rzecz polskiego handlu zagranicznego;
- usługi transportowe świadczone przez polskich przewoźników na rzecz ładunków obcych (kabotaż w innych krajach, cross-trade i tranzyt);
- pomocnicze usługi transportu samochodowego (spedycja i logistyka samochodowa)⁴.

W każdym z powyższych segmentów pojawiać się będą odmienne zachowania rynkowe – wynika to przede wszystkim z tego, że te zachowania pojawiają się w odmiennych warunkach.

Charakteryzując warunki funkcjonowania współczesnych przedsiębiorstw transportu samochodowego, należy zwrócić szczególną uwagę na doświadczenia, które były w ostatnim czasie udziałem wszystkich podmiotów transportowych. Otóż, można jednoznacznie stwierdzić, że lata 2008 i 2009 to okres załamania produkcji transportowej po okresie niezwykłego boomu, który miał miejsce w latach 2006–2007. Natomiast lata 2010 i 2011 to okres, w którym transport samochodowy stopniowo odzyskiwał utraconą równowagę⁵. Chociaż, jak oceniają specjaliści, w roku 2012 oraz 2013 nie należy spodziewać się gwałtownych zmian w transporcie (przemian strukturalnych, czy też zauważalnej poprawy wyników) – dominować będą wahania sezonowe, długookresowy trend będzie stały lub lekko spadkowy⁶. Badania wskazują, że w październiku 2012 roku poprawę koniunktury odnotowało 12% badanych przedsiębiorstw z branży Transport i Gospodarka magazynowa, a jej pogorszenie – 21% (we wrześniu odpowiednio 13% i 20%), pozostałe jednostki uznały, że ich sytuacja nie uległa zmianie⁷. Należy jednak mieć świadomość, że zaprezentowane wyniki co do oceny koniunktury na rynku transportowym są efektem subiektywnych spostrzeżeń poszczególnych przedsiębiorstw. Ma to znaczenie o tyle, że rzeczywista sytuacja panująca na rynku może nieco odbiegać od subiektywnie postrzeganych warunków funkcyjono-

⁴ *Polski rynek usług transportowych...*, s. 159.

⁵ I. Balke, *Stabilizacja i obawy w transporcie samochodowym*, Instytut Transportu Samochodowego, <http://www.log24.pl/artykuly/stabilizacja-i-obawy-w-transporcie-samochodowym,2470>, 8.11.2012.

⁶ S. Dorosiewicz, *Koniunktura w ciężarowym transporcie samochodowym, Stan w 2011 r. i prognoza*, Instytut Transportu Samochodowego.

⁷ http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/KON_w_przem_budo_han_i_uslug_10m_2012.pdf, 20.11.2012.

wania. Niemniej jednak przedsiębiorstwa planując swoje działania i kreując określone zachowania rynkowe, nie w pełni opierają się na obiektywnych danych, ale właśnie na subiektywnym ich postrzeganiu.

Kolejnym istotnym zjawiskiem charakteryzującym rynek usług transportu samochodowego jest zmiana w zakresie liczby podmiotów funkcjonujących na tym rynku. W 2011 roku zarejestrowano 9,8 tys. przedsiębiorstw transportu samochodowego, a wyrejestrowano ponad 17 tys. – stan zmniejszył się o ok. 7,2 tys. podmiotów⁸.

Jednym z najistotniejszych problemów, z którymi muszą borykać się współczesne przedsiębiorstwa transportowe, a szczególnie dotyczy to małych podmiotów świadczących usługi transportu drogowego, jest zagrożenie płynności finansowej. Jak wynika z badań aż 69% mikroprzedsiębiorstw i 60% małych podmiotów ma problemy z płynnością finansową – przewoźnicy otrzymują jedynie ok. 62% należności w terminie. Natomiast średnie opóźnienie w ich spłacie wynosi 24 dni. Ten problem jest niezwykle brzemienisty w skutki – przedsiębiorstwa tracące płynność niejednokrotnie stają przed widmem bankructwa.

Na powyższe zjawiska w ostatnim czasie nakłada się również dość znaczny wzrost cen paliwa, który w przypadku przedsiębiorstw transportowych transportu samochodowego ma niebagatelne znaczenie w całości kosztów funkcjonowania.

Podsumowując zagadnienia dotyczące funkcjonowania rynku usług transportowych, należy zauważyć, że są to niewątpliwie trudne warunki, zmienne i wymagające sporej aktywności od przedsiębiorstw obecnych na tym rynku. Sytuacja tych podmiotów jest na tyle trudna, że niejednokrotnie wymaga zmiany zachowań. Poszukiwanie nowych, atrakcyjnych z punktu widzenia otoczenia, sposobów zachowania się na rynku może stać się ratunkiem przed koniecznością zakończenia działalności.

2. Zachowania przedsiębiorstw transportu samochodowego rzeczy – wybrane przykłady

Analizując zachowania przedsiębiorstw transportu drogowego na współczesnym rynku, należy zauważyć, że potwierdza się teoria mówiąca o podziale zachowań na zasadnicze dwie grupy: zachowania dostosowawcze i rozwojowe⁹. Granica podziału pomiędzy tymi rodzajami aktywności rynkowej nie jest jednak tak prosta, jak wydawałoby się w pierwszej chwili, tzn. że dostosowaniami zaj-

⁸ <http://www.twoja-firma.pl/wiadomosc/16819861,spada-liczba-rejestrowanych-firm-w-polsce.html>, 18.11.2012.

⁹ O podstawowych podziałach zachowań rynkowych, w tym i zachowań na rynku usług transportowych można przeczytać m.in. w: A. Szewczuk, *Zachowania przedsiębiorstw transportu samochodowego w konkurencyjnym otoczeniu*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2001 oraz B. Majecka, *Zachowania organizacyjne przedsiębiorstw*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.

mują się podmioty radzące sobie na rynku przeciętnie (bo muszą „doganiać” lepiej od nich rozwinięte przedsiębiorstwa), natomiast zachowania rozwojowe generują przedsiębiorstwa o silnej pozycji rynkowej. Otóż okazuje się, że zależy to nie tyle od pozycji rynkowej podmiotu i stopnia jego rozwoju, ile od strategii, którą chce dany podmiot realizować. Na rynku można zatem zauważyć zachowania dostosowawcze dobrze prosperujących podmiotów oraz pewne zachowania rozwojowe przedsiębiorstw, które nie mając jeszcze silnej pozycji na rynku, chcą utrzymać się na nim w długim okresie.

Zjawisko zachowań rynkowych jest o tyle warte badań, że pozwala na zrozumienie procesów rynkowych. Przede wszystkim daje możliwość podmiotom, które potrafią obserwować zachowania rynkowe, odszyfrowania tendencji rynkowych, koniunktury w określonym obszarze przewozów oraz perspektyw rozwoju rynku. Tam gdzie występuje intensyfikacja działań (koncentracja zachowań aktywnych, rozwojowych), najprawdopodobniej są szanse na sukces rynkowy. Zatem, jeżeli dane przedsiębiorstwo transportowe chce znaleźć atrakcyjny obszar działania, powinno obserwować zachowania innych podmiotów i uzyskaną dzięki temu wiedzę przekształcać w ramach swoich procesów decyzyjnych. Może podążać za innymi – wtedy będzie generowało zachowania z grupy dostosowawczych. Może też działać nieco w opozycji do tendencji rynkowych – w myśl zasady, że tam, gdzie innych nie ma (na danym obszarze rynku występuje stosunkowo niewielka konkurencja), być może uda się wygenerować ponadprzeciętne wyniki finansowe. Niezależnie jednak od tego jaką strategię w zachowaniach rynkowych realizują poszczególne przedsiębiorstwa, muszą one opierać się na wiedzy płynącej z obserwacji rynku oraz muszą umieć wygenerować korzystne dla siebie zachowania.

Podstawowym źródłem wiedzy o korzystnych zachowaniach rynkowych jest bezpośrednia obserwacja tego, jak postępują poszczególne podmioty na rynku. Warto zatem podać kilka przykładów świadczących o tendencjach na współczesnym rynku usług transportu samochodowego przewozów rzeczy.

Na początek można skupić się na wynikach badań, które odnosiły się do przewidywanych w najbliższej przyszłości działań w zakresie rozwoju czy też ograniczania działalności. I tak, ograniczenie działalności przewiduje tylko 7% przedsiębiorstw transportowych, rozwijać działalność planuje ok. 28%, ok. 65% podmiotów stawia sobie za cel minimum utrzymanie dotychczasowej formy działalności¹⁰. Jak wynika z przytoczonych danych, mimo trudnej sytuacji przedsiębiorstwa chcą co najmniej utrzymać swój status na rynku. A ponieważ najbliższa przyszłość zapewne będzie stawiać kolejne wyzwania przed przedsiębiorstwami, będą one musiały być aktywne, aby przetrwać. Jak się wydaje, wiele przedsiębiorstw doskonale już to rozumie i podejmuje określone działania, czy to

¹⁰ *Dokład zajezdzie polski transport w 2012 roku – prognozy Trans.eu*, <http://www.trans.eu/pl/aktualnosci/208-dokd-zajezdzie-polski-transport-w-2012-roku-prognozy-transeu.html>, 8.11.2012.

dostosowawcze, czy też rozwojowe. Świadczyć może o tym informacja, że rośnie praca przewozowa – w roku 2011 w Polsce przewieziono o 22,3% więcej ładunków niż w roku 2010. Jest to niewątpliwie informacja pozytywna.

W zakresie działalności inwestycyjnej w transporcie samochodowym sytuacja nie wygląda zbyt optymistycznie. Tylko ok. 5% przedsiębiorstw w pierwszym kwartale 2012 roku zwiększyło inwestycje, a 36% podejmowało je na poziomie porównywalnym z poprzednimi okresami. W zakresie zakupów bezpośrednio środków transportowych było to odpowiednio 9% (zwiększenie inwestycji w tabor) oraz 33% na tym samym poziomie¹¹.

Mimo pewnych trudności z finansowaniem zakupów taboru (jak oceniają sami przedsiębiorcy podstawowym utrudnieniem jest ograniczony dostęp do kredytów) polskie przedsiębiorstwa dysponują nowoczesnym potencjałem przewozowym, bowiem liczba i struktura środków transportu w ciężarowym transporcie samochodowym jest bardzo pozytywna.

Warto jednakże zauważyć, że mimo trudniej sytuacji w zakresie możliwych zachowań rozwojowych postępuje poprawa produktywności pojazdów. Niewątpliwie świadczy to o zintensyfikowaniu zachowań prorozwojowych w zakresie zdobywania kolejnych zleceń (głównie chodzi tu o możliwość realizacji tzw. ładunków powrotnych). Jak się okazuje, polskie przedsiębiorstwa są coraz bardziej aktywne w tym zakresie.

Aktywność w zakresie zakupu nowoczesnego taboru (w latach wcześniejszych) oraz duża aktywność skierowana na zdobywanie zleceń przewozowych doprowadziła do osiągnięcia wysokiej pozycji polskich przewoźników drogowych: w 2011 roku – w przewozach międzynarodowych Polska zajęła drugie miejsce w Europie (za Niemcami), a pierwsze w kabotażowych. Wymagało to od przedsiębiorstw dużej aktywności na rynkach europejskich, pozostawianie taboru za granicą kraju¹², a co się z tym wiąże, elastycznego kształtowania umów z kierowcami oraz doskonałej znajomości warunków funkcjonowania na innych, niż polski rynkach.

Zachowaniami niewątpliwie zasługującymi na szczególną uwagę są te, które pozwalają na zabezpieczenie działalności w przyszłości. Do nich niewątpliwie należą zachowania skierowane na poszukiwanie nowych rynków. Takim obiecującym nowym rynkiem, na którym mogą działać z sukcesem polskie przedsiębiorstwa, jest Serbia¹³. Ocenia się, że potencjał rozwojowy tego państwa jest na tyle duży, że pozwoli to na dość znaczne zwiększenie obsługi transportowej tego rynku w najbliższej przyszłości.

¹¹ I. Balke, *op. cit.*

¹² *Sytuacja na rynku transportowym w 2 kwartale 2012 roku*, <http://www.dobralogistyka.pl/sytuacja-na-ryнку-transportowym-w-2-kwartale-2012-roku,aktualnosci,4681,20.07.2012>.

¹³ *Dokąd zajadzie polski transport...*

Innym zachowaniem, mogącym być uważanym za rozwojowe, jest podejmowanie przez przewoźników obsługi mniejszych ośrodków miejskich czy nawet wiejskich na terenie Polski, w których coraz dynamiczniej rozwija się handel wielkopowierzchniowy. Poszczególne sieci handlowe, oferujące sprzedaż dóbr konsumpcyjnych, coraz częściej lokują się w mniejszych miejscowościach, a tym samym stwarzają nowe rynki dla przedsiębiorstw transportu samochodowego¹⁴.

Zachowaniami zdecydowanie prorozwojowymi jest aktywność przedsiębiorstw skierowana na poszukiwanie nowych towarów do przewiezienia, towarów, na które wcześniej nie zwracało się szczególnej uwagi. Wymaga to od podmiotów rozpoznawania tendencji rynkowych – umiejętne rozpoznawanie rynków dóbr, gdzie rozwój ulega zahamowaniu (tu najlepszym przykładem jest branża meblarska), a na których można spodziewać się ożywienia (jak mówią sami przewoźnicy „hitem” 2012 roku jest słoma energetyczna).

Na uwagę zasługują również zachowania w zakresie poprawiania sytuacji finansowej przedsiębiorstw przewozowych. Jak już wcześniej była o tym mowa, podmioty te mają duże problemy z odzyskiwaniem należności. Wiele z nich zaczyna korzystać z windykacji. Szczególnym zainteresowaniem cieszą się usługi windykacyjne oferowane przez operatorów giełd frachtowych¹⁵. Nastawienie na odzyskanie zaległych pieniędzy niewątpliwie świadczy o podejmowaniu zachowań nowatorskich, czynnych i pozwalających na pełniejsze wykorzystywanie potencjału przedsiębiorstw. Zapłacone należności (w terminie bądź w dość krótkim czasie) zapewniają przedsiębiorstwu możliwość prowadzenia niezakłóconej działalności zarówno inwestycyjnej, jak i operacyjnej.

Część przedsiębiorstw, mimo dużej konkurencji panującej na rynkach transportowych, planuje w najbliższym czasie (na początku 2013 roku) podwyższyć ceny na swoje usługi¹⁶. Nie wydaje się to być zachowaniem rozwojowym, ale raczej dostosowawczym.

Natomiast zdecydowanie rozwojowym zachowaniem są planowane szkolenia kierowców – wiele podmiotów zdaje sobie sprawę, że na dzisiejszym rynku jakość usługi transportowej jest funkcją nie tylko dobrego taboru, ale też dobrze wykwalifikowanej kadry potrafiącej porozumiewać się z wymagającym klientem i rozumiejącej wyzwania nowoczesnego rynku. Szkolenia mają w dużej mierze dotyczyć zagadnień bezpieczeństwa pracy, procedur oraz jakości. Na takie szkolenia jest niewątpliwie zapotrzebowanie. Ponadto, jak wynika z obserwacji rynku i rozmów z przedsiębiorcami, dobrzy kierowcy są poszukiwani – zaczyna brakować w polskich przedsiębiorstwach dobrze przygotowanych do tej pracy osób. Musi to również skutkować działaniami w zakresie zapewniania im, jeżeli już się takie osoby zatrudni, w miarę stabilnych i dobrych warunków pracy.

¹⁴ Ibidem.

¹⁵ K. Majszyk, *Transportowcy windykują długi*, „Dziennik Gazeta Prawna” z 2012 r., nr 196.

¹⁶ *Dokąd zajędzie polski transport...*

Podsumowanie

Przedstawione zagadnienia – sytuacja na rynku usług transportowych oraz zachowania przedsiębiorstw transportu samochodowego ładunków – dają pewien obraz sytuacji, w jakiej obecnie znajdują się polscy przewoźnicy drogowi. Obraz ten nie jest jednoznacznie dobry czy też zły. Poszczególne zagrożenia mogą być zrekomensowane określonymi aktywnymi zachowaniami rynkowymi, a szanse powinny zostać wykorzystane na co najmniej minimalnym poziomie. Powyższe rozważania pozwalają na wyciągnięcie następujących, uogólnionych wniosków:

- przedsiębiorstwa nastawione są na poszukiwanie nowych rynków – w układzie przestrzennym oraz gałęziowym;
- wiele podmiotów nastawia się na świadczenie usług w relacjach kabotażowych;
- przedsiębiorstwa, mimo pewnych trudności, dokonują wymiany taboru na nowocześniejszy i zapewniający tym samym lepszą jakość usługi wyrażającą się przede wszystkim jej niezawodnością;
- problemy finansowe, wynikające ze wzrostu kosztów działalności oraz zagrożenia płynności poprzez niespłacane w terminie należności, skutkują podejmowaniem działań w zakresie windykacji należności oraz w pewnym stopniu podwyższaniem cen na usługi;
- przedsiębiorstwa transportowe w zakresie przewozu rzeczy powinny generować zachowania elastyczne i związane z podnoszeniem jakości usług, bowiem na to jest niewątpliwie zapotrzebowanie na konkurencyjnym rynku;
- aby utrzymać się na rynku, podmioty z branży transportu samochodowego powinny oferować stabilność zatrudnienia dla doświadczonych kierowców.

Literatura

1. Balke I., *Stabilizacja i obawy w transporcie samochodowym*, Instytut Transportu Samochodowego, <http://www.log24.pl/artykuly/stabilizacja-i-obawy-w-transporcie-samochodowym,2470> (22.11.2012)
2. Burnewicz J., *Prognozy popytu na transport w Polsce do roku 2020 i 2030*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011
3. *Dokąd zajędzie polski transport w 2012 roku – prognozy Trans.eu*, <http://www.trans.eu/pl/aktualnosc/208-dokd-zajedzie-polski-transport-w-2012-roku-prognozy-transeau.html> (8.11.2012)
4. Dorosiewicz S., *Koniunktura w ciężarowym transporcie samochodowym, Stan w 2011 r. i prognoza*, Instytut Transportu Samochodowego
5. http://www.stat.gov.pl/cps/rde/xbcr/gus/KON_w_przem_budo_han_i_uslug_10m_2012.pdf (20.11.2012)
6. <http://www.twoja-firma.pl/wiadomosc/16819861,spada-liczba-rejestrowanych-firm-w-polsce.html> (18.11.2012)

7. Majecka B., *Zachowania organizacyjne przedsiębiorstw*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003
8. Majszyk K., *Transportowcy windykują długi*, „Dziennik Gazeta Prawna” z 2012, nr 196
9. *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój*, pod red. D. Rucińskiej, PWE, Warszawa 2012
10. *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, [https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Se9XMBX_Fx0J:www.transport.gov.pl/files/0/1793988/SRTdo2020rziperspektywado2030rprojekt.pdf+diagnozowanie+polskiego+transportu&hl=pl&gl=pl&pid=bl&srcid=ADGEEsg-rk84YdIRK6zJplcLAgQnvW2Hq7NqPSyEvEgGLKo2GmpkhRznfmeW6o1EMskmt7z56JZU0on_BXjv3WBDWpUgcc7-To-b5kJmRuPoS33yaBkACAgJzhr5waRqXZbiT2pG8FjA&sig=AHIEtbSotHfzDSYt5sdXz9p76ms-wXgUAA\(9.11.2012\)](https://docs.google.com/viewer?a=v&q=cache:Se9XMBX_Fx0J:www.transport.gov.pl/files/0/1793988/SRTdo2020rziperspektywado2030rprojekt.pdf+diagnozowanie+polskiego+transportu&hl=pl&gl=pl&pid=bl&srcid=ADGEEsg-rk84YdIRK6zJplcLAgQnvW2Hq7NqPSyEvEgGLKo2GmpkhRznfmeW6o1EMskmt7z56JZU0on_BXjv3WBDWpUgcc7-To-b5kJmRuPoS33yaBkACAgJzhr5waRqXZbiT2pG8FjA&sig=AHIEtbSotHfzDSYt5sdXz9p76ms-wXgUAA(9.11.2012))
11. *Sytuacja na rynku transportowym w 2 kwartale 2012 roku*, [http://www.dobralogistyka.pl/sytuacja-na-rynku-transportowym-w-2-kwartale-2012-roku,aktualnosci,4681\(20.07.2012\)](http://www.dobralogistyka.pl/sytuacja-na-rynku-transportowym-w-2-kwartale-2012-roku,aktualnosci,4681(20.07.2012))
12. Szewczuk A., *Zachowania przedsiębiorstw transportu samochodowego w konkurencyjnym otoczeniu*, Instytut Transportu Samochodowego, Warszawa 2001

DETERMINANTS OF ORGANIZATIONAL BEHAVIOUR IN THE TRANSPORT MARKET

Summary

Road transport companies that provide goods shipping services function on a dynamic market. This requires those companies to approach the way they conduct business in a particular manner. To realize their fundamental goals, they have to generate very specific market behaviors, which result from those entities' certain characteristics and from external, chiefly market-related, conditions.