

Andrzej S. Grzelakowski
Akademia Morska w Gdyni

Cykle koniunkturalne i ich wpływ na rynki transportowe I sektor transportu

Wprowadzenie – dynamika aktywności gospodarczej w transporcie

Działalność gospodarcza realizowana w transporcie, a właściwie w sektorze TSL, jest odzwierciedleniem mechanizmu funkcjonowania rynków właściwych dla tego sektora. Nie ma ona cech statycznych. Charakteryzuje się zawsze określoną dynamiką, a więc wahaniami w czasie wyrażającymi się w postaci z niekiedy znacznych zmian podaży efektywnej usług - zarówno jej skali, jak też i struktury. Wahania te dostrzegalne są w krótkich, średnich i długich przedziałach czasu. Amplituda tych wahań kształtuje się pod wpływem czynników natury ekonomicznej, społecznej, prawno - regulacyjnej, klimatyczno - przyrodniczej, i szeregu innych. Przyczynami tych wahań mogą być także takie okresowo pojawiające się zdarzenia, jak na przykład dokonujące się procesy transformacji i integracji gospodarki, zmieniające istniejące struktury produkcyjno-własnościowe, czy też wprowadzania innowacji, nie tylko produktowych i procesowych (na przykład konteneryzacja), ale także organizacyjnych i marketingowych oraz wiążących się z nimi innowacji w szeroko rozumianej sferze zarządzania. Należy również mieć na uwadze fakt, iż wahania te wynikają często ze zdarzeń przypadkowych, losowych i nieprzewidywalnych, będących splotem działania wielu czynników, a niekiedy nawet ich kumulacji w czasie. Ich występowanie oraz zakres i siła działania jest jednak w różnych okresach niestała i zazwyczaj trudna do przewidzenia.

Nie wnikając głębiej w analizę przyczyn i uwarunkowań zjawiska zmienności natężenia aktywności gospodarczej w sektorze transportu, można stwierdzić, iż współcześnie głównym powodem jej dynamiki - oprócz wahań przypadkowych i sporadycznych, są różnorodne wahania cykliczne (oscylacyjne), czyli takie, które powtarzają się z określoną regularnością i które można z dużą dozą prawdopodobieństwa przewidywać. Nie należy oczywiście zapominać o przyczynach natury przyrodniczo - klimatycznych, techniczno - technologicznych i organizacyjno - administracyjnych, a więc takich, które dynamizują procesy gospodarcze w tych sektorach, które generują popyt na usługi transportowe.

Cykle koniunkturalne - ich rodzaje i wpływ na współczesne gospodarki

Uwzględniając przyczyny wahań działalności gospodarczej, ich charakter i długość trwania poszczególnych faz (czynnik czasu), wyodrębnić można trzy podstawowe rodzaje cykli gospodarczych i typy wahań. Są to¹:

- cykle sezonowe, wiążące się ze zjawiskiem sezonowości produkcji, konsumpcji lub dystrybucji
- cykle koniunkturalne
- cykle strukturalne.

Cykle sezonowe to w istocie najbardziej trwałe i regularne wahania aktywności gospodarczej, związane ze zmianami pór roku i/lub obowiązującymi zwyczajami handlowymi i konsumpcyjnymi itp. Zmiany wielkości produkcji w rolnictwie, przemyśle, budownictwie oraz aktywności w turystyce mają niewątpliwie charakter sezonowy. Cykle te obserwuje się zazwyczaj w skali jednego roku i jako takie dostrzegalne są one wyraźnie w sektorze transportowym. Mają zatem charakter krótkookresowy i spowodowane są zjawiskiem sezonowości. Zmiany sezonowe zazwyczaj dominują nad innymi wahaniami działalności, a w tym wahaniami cyklicznymi koniunktury.

Cykle koniunkturalne z kolei to zjawiska dostrzegalne w dłuższym przedziale czasu, polegające na występowaniu w gospodarce istotnych wahań różnych makroekonomicznych parametrów oraz wielkości i mierników aktywności mikroekonomicznej, charakteryzujących tak zwany stan (poziom) koniunktury, wokół rosnącego trendu wzrostu gospodarczego, określanego i analizowanego w długim okresie.

¹ A. S. Grzelakowski, *Wpływ koniunktury gospodarczej na rynki usług portowych (aspekty metodologiczne)*. [w:] *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe*, pod red. H. Salmanowicza. Wyd. Kreos, Szczecin 2009, s. 228-230.

Najczęściej tymi zmiennymi podlegającymi wahaniom są: PKB, zatrudnienie (bezrobocie), poziom cen (inflacja), wielkość eksportu i importu, rachunek bieżący netto, stopy procentowe i kursy walut, wskaźniki rynku kapitałowego, nakłady inwestycyjne i zapasy przedsiębiorstw, dochody i wydatki ludności, obroty i zyski przedsiębiorstw. Zmiany wszystkich tego typu wskaźników obejmują więc swym zakresem całą gospodarkę, w tym także sektor transportowo - logistyczny.

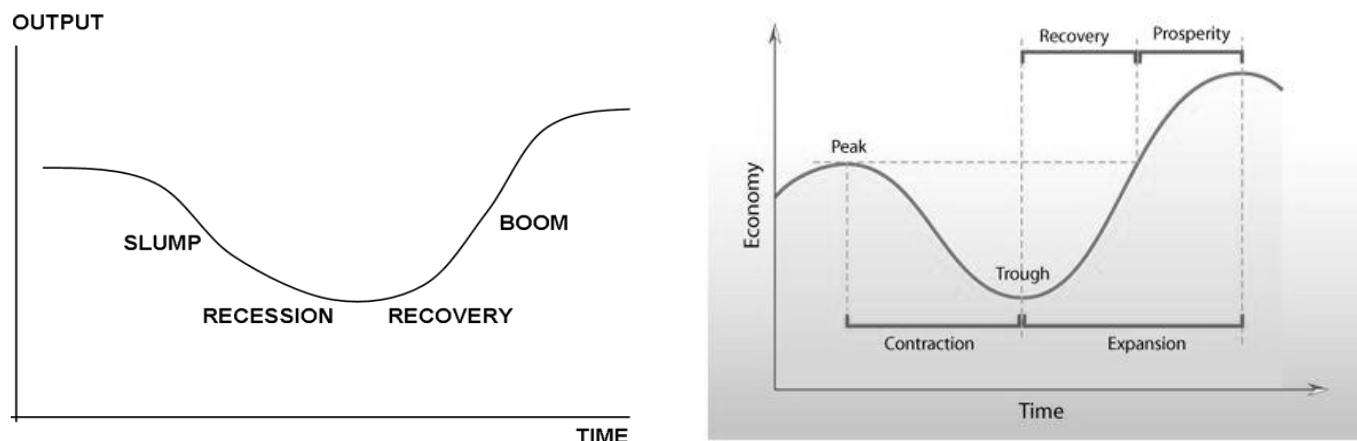
Wahania tych parametrów i wielkości, odzwierciedlających różnokierunkowe zmiany realnych procesów zachodzących w gospodarce i jej poszczególnych sektorach i w rezultacie prowadzących do znacznego przesunięcia poziomu aktywności gospodarczej – jej spadku, przechodzącego zazwyczaj w recesję a niekiedy depresję ekonomiczną, są pochodną wielu czynników. Do podstawowych z nich, oddziałujących na wielkość i zakres oraz kierunek zmian, możemy zaliczyć:

- typ i charakter cyklu koniunkturalnego
- zjawiska tak zwanego nakładania się na siebie faz różnych cykli koniunkturalnych – z reguły krótkookresowych na długookresowe, które zniekształcają przebieg cykli średnio i długookresowego i deformują je jednocześnie w znacznym niekiedy stopniu
- stopień otwartości gospodarki i wybranych jej sektorów na otoczenie międzynarodowe, będący pochodną liberalizacji poszczególnych rodzajów rynków i globalizacji układu gospodarczego, który ułatwia lub utrudnia procesy transmisji zjawisk koniunkturalnych – w tym kryzysów w wymiarze międzynarodowym
- strukturę gospodarki, stopień jej zrównowżenia, na przykład sektora finansów publicznych i dynamiki rozwojowej, czyli tak zwane makroekonomiczne fundamenty gospodarki
- politykę regulacyjną – gospodarczą kraju oraz rodzaj i skuteczność strategii antykryzysowych, czy też szerzej antycyklicznych.

Spośród wyżej wymienionych czynników, najistotniejsze znaczenie z praktycznego punktu widzenia ma identyfikacja typu cyklu koniunkturalnego, jako dominującego w danym okresie w kształtowaniu sfery realnej gospodarki i wskazanie jego fazy rozwojowej oraz jej miejsca (pozycji) w relacji do faz innych cykli koniunkturalnych. Współcześnie bowiem wyodrębnić można cztery podstawowe rodzaje cykli. Podzielić je można, biorąc pod uwagę takie kryteria jak: czasu trwania i zakres oddziaływania, a także formę przejawiania się i sposób przebiegu, na:

- cykle krótkookresowe, tak zwane cykle Kitchina lub inaczej cykle składowania, trwające przeciętnie 24 – 36 miesięcy, które związane są ze zmianami poziomu zapasów w sieciach produkcyjnych i handlowych oraz w łańcuchach dostaw, a także wahaniami cen hurtowych, jak również z rozliczaniem operacji bankowych i ubezpieczeniowych; często cykle te mają podłoże spekulacyjne i/lub dostosowawcze, na przykład są efektem uelastyczniania funkcjonowania systemów logistycznych i zarządzania logistycznego łańcuchami dostaw
- cykle średniookresowe, zwane inaczej cyklami Juglara, lub cyklami inwestycyjnymi, trwające obecnie przeciętnie 7 - 9 lat; są one związane w głównej mierze ze zmianami pułapów wydatków inwestycyjnych w gospodarce, a w konsekwencji również PKB, inflacją i bezrobociem
- cykle długie, czyli cykle Kuzneta, trwające przeciętnie od 15 - 21 lat, które związane są z akumulacją czynników wytwórczych w długim okresie; długookresowe kompleksowe inwestycje, budownictwo w sferze infrastruktury technicznej, migracje, zmiany rynkowe o charakterze strukturalnym itp.
- cykle długookresowe – cykle Kondratiewa, trwające 40 - 60 lat, związane głównie z odkryciami lub ważnymi innowacjami technicznymi, technologicznymi i organizacyjnymi oraz procesem ich wdrażania i rozprzestrzeniania się, takimi jak na przykład elektryczność, silnik parowy i spalinowy, rozwój kolei i transportu samochodowego, komputery, Internet itp.

Wszystkie te cykle, mające własną dynamikę rozwoju i typowy dla siebie, zazwyczaj niepowtarzalny w kolejnych edycjach, okres trwania i rytmikę zmian swoich faz, przebiegają równocześnie. To natomiast, o czym wspomniano już wcześniej, oznacza, że cykle te nachodzą na siebie – fazy jednego cyklu „przenikają”, fazy pozostałych i *vice versa*, deformując w ten sposób klasyczny, to jest znany głównie z analiz i opisów teoretycznych, układ faz i etapów rozwoju typowego cyklu koniunkturalnego. Ten natomiast, z reguły przedstawiany jest w ujęciu klasycznym, właściwym dla cyklu średniookresowego, inwestycyjnego i cyklu o dłuższym od niego okresie, czyli cyklu Kuzneta (rysunek 1).



Rys. 1. Cykl koniunkturalny (w ujęciu schematycznym) – jego podstawowe fazy i ich przebieg.

Źródło: M. Burda, C. Wypłosz: Makroekonomia-podręcznik europejski. PWN, Warszawa 2000 oraz http://pl.wikipedia.org/wiki/Cykl_koniunkturalny (dostęp: 14.03.2011).

Nawiązując do schematów przedstawionych na rysunku 1 zauważa się, że w klasycznym cyklu koniunkturalnym można wyodrębnić: 1/ fazę ożywienia, 2/ fazę rozkwitu, 3/ fazę recesji lub kryzysu, 4/ fazę depresji, a więc stanu krytycznego rozwoju gospodarczego, tak zwanego dna. Współcześnie, w wyniku podejmowanych przez poszczególne kraje oraz ugrupowania i organizacje międzynarodowe (MFW, BS, UE itp) działań antykryzysowych, które koordynowane są w skali międzynarodowej, dostrzega się stopniowo zmianę przebiegu cyklu. W efekcie w ramach cyklu koniunkturalnego średniookresowego występują w zasadzie, tak jak w cyklach długookresowych, już tylko dwie fazy, to jest 1/ faza ożywienie (*Expansion*) i 2/ recesji (*Recession/Contraction*) (rysunek 1).

Należy także podkreślić, iż o ile w dobie globalizacji i liberalizacji rynków wahania koniunkturalne dotyczą wszystkich otwartych gospodarek, o tyle ich skutki odczuwalne są jednakże z różną siłą w poszczególnych krajach². Charakterystyczne jest przy tym również to, że zazwyczaj nie wpływają one w danym czasie w równym stopniu na wszystkie dziedziny gospodarki. Niekiedy, nawet w trakcie głębokiej depresji lub ogólnej recesji gospodarczej, może się zdarzyć, że pewna branża gospodarki w danym kraju prosperuje relatywnie dobrze i zdaje się nie być dotknięta skutkami kryzysu w takim stopniu jak inne. Może to dotyczyć również sektora transportowo-logistycznego, lub wybranych jego segmentów, jeśli działa on w głównej mierze na bazie popytu indukowanego z zewnątrz – w tym ze sfery nie dotkniętej zjawiskiem kryzysu.

Oprócz wahań sezonowych i koniunkturalnych w gospodarce każdego kraju następują też zmiany o charakterze strukturalnym. Obejmują one swym zakresem różne obszary, branże i gałęzie gospodarki, odciskając swoje piętno również na sektorze transportowo-logistycznym. Spowodowane są dokonującymi się stopniowo, ale działającymi z różną siłą w poszczególnych okresach, głębokimi przekształceniami o charakterze jakościowym w sferze produkcji, wymiany i konsumpcji. Wywołane są one postępowaniem techniczno-technologicznym i organizacyjnym, a szerzej innowacjami o różnorodnym charakterze wdrażanymi do praktyki, i wyrażają się w postaci zmian: struktury rodzajowej i kierunkowej alokacji zasobów, procesów pracy i produkcji, organizacji i zarządzania, preferencji konsumentów itp. Znajdują one swoje odzwierciedlenie w zmianach struktury popytu i podaży na rynkach towarowych, skąd przenoszą się na rynki wtórne, w tym rynki transportowe. Dostosowanie sektora transportu do tego typu wahań jest procesem powolnym lecz istotnym z punktu widzenia jego zdolności do zaspokajania potrzeb generowanych przez układy rynków pierwotnych. Wymaga ono jednakże, oprócz znacznych nakładów kapitałowych wiążących się zazwyczaj z koniecznością zasadniczej, jakościowej przebudowy struktury produkcyjno-wytwórczej sektora transportowego w kierunku bardziej proinnowacyjnym, również zmiany obecnego modelu funkcjonowania rynków transportowych w kierunku określonym przez UE dla sektora przemysłów

² Zjawisko to dostrzegalne jest również w układzie gospodarek silnie zintegrowanych, np. w UE, gdzie skutki zjawisk kryzysowych odczuwalne są w zależności od charakteru i struktury produkcyjno-wytwórczej i stopnia otwartości poszczególnych gospodarek z różną siłą, generując też różne skutki dla tych krajów w wymiarze ekonomicznym, finansowym i społecznym.

sieciowych³. Ponadto wiązać się musi z koniecznością większego otwarcia tego sektora na wdrażanie logistycznych koncepcji zarządzania, które prowadzić będą, poprzez jego włączenie w układy sieci i łańcuchów dostaw, do silniejszej integracji tych rynków z rynkami pierwotnymi, głównie towarowymi.

Wahania koniunkturalne i ich wpływ na rynki transportowe

Rynki transportowe, mechanizm działania, który nie tylko odzwierciedla, ale i współkształtuje procesy kompleksowej obsługi strumieni przepływów towarowych oraz towarzyszących im strumieni informacji i pieniądza w ramach logistycznie zarządzanych łańcuchów dostaw w relacjach lądowo - morskich, funkcjonują w układzie szeroko rozumianego rynku usług. Są one integralnym subsegmentem tego rynku, wkomponowanym obecnie w segment rynków usług spedycyjnych i logistycznych, które z racji silnego operacyjnego, to jest organizacyjno-technologicznego i kapitałowego (podmiotowego) zintegrowania, stanowią względnie spójny rynek TSL. Rynek ten funkcjonuje w otoczeniu innych rodzajów rynków – towarowych, pieniężnych oraz rynków pracy. Rynki te z różną siłą, w zmieniających się po sobie okresach – cyklach i fazach koniunktury, oddziałują na rynek sektora TSL, współkształtując bezpośrednio zachowania wszystkich jego uczestników. Spośród tych trzech rodzajów rynków, z racji charakteru działalności sektora transportu, najsilniej oddziałują na niego rynki towarowe. Miejsce tego sektora oraz rynków usług transportowych w układzie rynków towarowych w sposób schematyczny przedstawiono na rysunku 2.

Sektor transportowy i rynki usług transportowych zintegrowane z układem rynków TSL i przez nie włączone w strukturę rynków towarowych (rysunek 2), regulują płynność i sprawność przepływu dóbr i osób oraz strumieni informacji i pieniądza (płatności) w układzie logistycznych łańcuchów dostaw. W tym sensie rynki towarowe i inne ogniwa łańcucha dostaw, zgłaszając określone zapotrzebowanie na usługi transportowe i im towarzyszące, nadają rynkom transportowym określoną dynamikę. Popyt na usługi transportowe, postrzegany w tego typu relacjach, nie ma więc charakteru pierwotnego, gdyż nie został wygenerowany przez ten sektor. Jako popyt wtórny, indukowany przez popyt pierwotny, cechuje się on określoną elastycznością dochodową i cenową.

Ze względu jednak na jego cechę szczególną, jaką jest wtórny charakter, elastyczność cenowa popytu na usługi transportowe i w konsekwencji również podaży tych usług, nie powinny być rozpatrywane selektywnie, a więc w oderwaniu od elastyczności cenowej dóbr rzeczowych będących przedmiotem przewozu. Elastyczność cenowa popytu i podaży na usługi transportowe jest bowiem w takich warunkach zawsze pochodną elastyczności cenowej popytu i podaży przedmiotów przewozu – towarów, na rzecz których jest wykonywana. Decydujący wpływ na to mają podstawowe współzależności o charakterze ekonomicznym, głównie cenowo-kosztowym – relacje kosztów transportu do wartości przemieszczanego dobra, wynikające z różnego typu powiązań, jakie istnieją między rynkami pierwotnymi (towarowymi) a rynkami wtórnymi (transportowo-logistycznymi). Można je ująć w sposób syntetyczny w postaci następującej formuły :

$$E_{UT} = E_{PD} \times \frac{K_T}{P_{PP}}$$

gdzie:

E_{UP} - elastyczność cenowa popytu na usługi transportowe (wielkości krańcowe)

E_{PD} - elastyczność cenowa popytu na towary przemieszczane z ośrodków produkcji do miejsc ich konsumpcji (wielkości krańcowe)

K_T - koszty transportu, stanowiące sumę cen efektywnie płaconych za wszystkie usługi transportowo-logistyczne w danym cyklu przewozowym

P_{PP} - cena finalna przedmiotu przewozu w ośrodku popytowym, czyli konsumpcji (K), przyjmowana zazwyczaj jako cena cif.

³ A. S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008, s. 65 i dalsze.

Formuła ta w sposób jednoznaczny wskazuje na to, że elastyczność cenowa popytu na usługi transportowe jest wprost proporcjonalna do elastyczności cenowej popytu na towary będące przedmiotem przewozu w relacji $P - K$ (rys. 2) oraz wysokości tychże w cenach cif towarów. Współzależność tę można interpretować również w ten sposób, że poziom elastyczności cenowej popytu na usługi świadczone przez operatorów transportowych jest wprost proporcjonalny do elastyczności cenowej popytu na dobra będące przedmiotem obrotu (faza cyrkulacji) oraz wysokości cen tych usług świadczonych na ich rzecz i odwrotnie - proporcjonalny do wysokości cen zbytu tych towarów w ośrodkach konsumpcji.

Prawidłowości te wykorzystywane są w praktyce, między innymi w zakresie ustalania cen za usługi transportowe według zasady *ad valorem*. Zarówno jednak ceny, jak i koszty, a przede wszystkim popyt efektywny i jego elastyczność są w sektorze transportu, jak to wcześniej zaznaczono, kategoriami dynamicznymi, silnie zmieniającymi się w czasie. Dynamika ta uzależniona jest od wielu czynników wynikających z otoczenia, w jakim funkcjonuje ten sektor oraz w pewnym stopniu od możliwości jego dostosowania się do warunków i wymogów tego otoczenia. W szczególności wynika ona jednak z :

- dużej amplitudy zmian popytu pierwotnego – jego wahań krótko- średnio- i długookresowych, głównie koniunkturalnych oraz wzajemnego nakładania się ich na siebie
- stopnia reakcji sektora transportowego na tego typu zmiany dokonujące się w czasie – jego podatność na kryzys, zdolność adaptacyjna itp.

Relacje te i współzależności jednoznacznie wskazują, że sektor transportu ze względu na:

- swój typowo międzynarodowy charakter działalności – dotyczy to tak rynków, jak też mechanizmu jego regulacji
- wtórny w stosunku do układu rynków pierwotnych charakter działalności, opartej ponadto na wysoce kapitałochłonnej infrastrukturze transportowej, która generuje wysokie koszty stałe dla właściciela i zarządcy, ograniczając znacznie możliwość przestawienia produkcji, jest szczególnie podatny na stany kryzysowe.

W efekcie tego, niezależnie od tendencji nakładania się na siebie różnych faz cykli koniunkturalnych i innych towarzyszących im niecyklicznych rodzajów wahań, symptomy zmian faz cykli koniunkturalnych, jako zjawiska zewnętrznego dynamizującego układ rynkowy, widoczne są najpierw na rynkach towarowych, a więc pierwotnych. Dopiero stamtąd – w zależności od charakteru wahań cyklicznych i segmentu rynku przenoszą się – z jednych wcześniej, a innych później – z różną siłą, co zależy już głównie od elastyczności cenowej popytu i podaży towarów, na sferę rynków transportowych.

Mamy zatem do czynienia w tym wypadku zawsze z pewnym przesunięciem w czasie cyklu koniunkturalnego – określonej fazy tego cyklu lub tylko etapu jej rozwoju – między rynkami towarowymi (pierwotnymi) i transportowo-logistycznymi (wtórnymi). Te ostatnie bowiem z pewnym, mniejszym lub większym opóźnieniem odczuwają zmiany cyklicznej aktywności gospodarczej w relacji do rynków pierwotnych, skąd indukowany jest popyt na ich produkty. W efekcie w fazie recesji (kryzysu) negatywne skutki spadku popytu uwidaczniają się na rynkach transportowych z nieznacznym opóźnieniem, ale jednocześnie w fazę ożywienia i prosperity rynki te – co też w pewnym stopniu uzależnione jest od ich reakcji na zjawiska kryzysowe – wchodzą nieco później niż rynki towarowe.

Podmioty tam działające – operatorzy transportowo-logistyczni – nie są zatem z reguły beneficjentami już pierwszej fazy stadium postkryzysowego. Stąd istotą ich strategii antykryzysowej, którą zawsze muszą posiadać, powinno być dążenie z jednej strony do ograniczenia negatywnych skutków wynikających z opóźnionego wejścia w recesję (elastyczne dostosowania podaży, a w tym w sferze kosztów eksploatacji, indeksowania cen itp.), a z drugiej, podejmowanie działań wyprzedzających – propopytowych w celu uzyskania, możliwie jak najwcześniej, jak największych efektów z szybkiego dostosowania się do fazy ożywienia.

Charakterystyka wyżej określonych współzależności rynkowych wskazuje, iż w zależności od rodzaju i struktury obsługiwanej masy towarowej, a konkretnie wartości jednostkowej towaru (relacja wartości/ceny na jednostkę masy), skutki kryzysu będą różne dla różnych operatorów transportowych i obsługiwanych przez nich segmentów rynku transportowego, tak jak są różne także dla eksporterów i importerów⁴. Wartość

⁴ Patrz szerzej: H. Benamara, J. Hoffmann, V. Valentine, H. Fugara, *Fuel prices, transport costs and the geography of trade*. UNCTAD Transport Newsletter. Nr 39, Geneva 2008, s. 8-9.

jednostkowa rozumiana jest tu jako parametr określający bezpośrednio poziom elastyczności cenowej popytu na te dobra i pośrednio usługi transportowe oraz inne spedycyjno-logistyczne. Jest ona inna (niższa) dla ładunków drobnicowych - skonteneryzowanych, a inna (wyższa) dla masowych. Operatorzy transportowi specjalizujący się w obsłudze towarów masowych i półmasowych, nieprzetworzonych, a więc o niższej wartości jednostkowej i w konsekwencji o dużej wrażliwości na wzrost poziomu kosztów transportu i innych kosztów, jakie generuje ich transfer w układzie logistycznych łańcuchów dostaw, są zatem *eo ipso* bardziej narażeni na skutki kryzysu, niż operatorzy obsługujący ładunki drobnicowe, w swej masie w większości skonteneryzowane. Nie zawsze jednak prawidłowość ta dotyczy całego segmentu przewozu kontenerów, głównie ze względu na bardzo już dzisiaj zróżnicowaną strukturę rodzajową ładunków przemieszczanych w kontenerach (ładunki półmasowe). Ponadto rozwój globalnych łańcuchów dostaw i rozwiniętej sieci magazynowo-składowej, a w tym centrów dystrybucyjno-logistycznych i logistycznych, stwarzając możliwość bardzo elastycznego gromadzenia zapasów i zarządzania nimi – ich optymalizacji oraz płynnego przemieszczania w ramach łańcucha dostaw, wpływa współcześnie również w istotny sposób na dynamikę procesów transportowych w poszczególnych ogniwach łańcucha dostaw. W fazie koniunktury i/lub dekonunktury występującej na rynkach towarowych i transportowych, logistyczni operatorzy łańcuchów dostaw w celu maksymalizacji efektów (wartości dodanej) lub minimalizacji strat finansowych mogą bowiem przez sterowanie przepływem strumienia dóbr oddziaływać aktywnie na sferę rynków transportowo-logistycznych, przesuwając lub wyhamowując te przepływy w układzie poszczególnych ogniw łańcucha dostaw. Ich działania o takim charakterze mogą być traktowane jako specyficzna dla tego sektora, antycykliczna forma zarządzania sferą popytu i podaży w danym segmencie rynków transportowo-logistycznych. Analiza przebiegu oraz skutków ostatniego globalnego kryzysu ekonomicznego, który swym zasięgiem objął również, chociaż w różnym stopniu sektor transportowo-logistyczny we wszystkich prawie regionach świata, potwierdza sformułowane wyżej współzależności⁵.

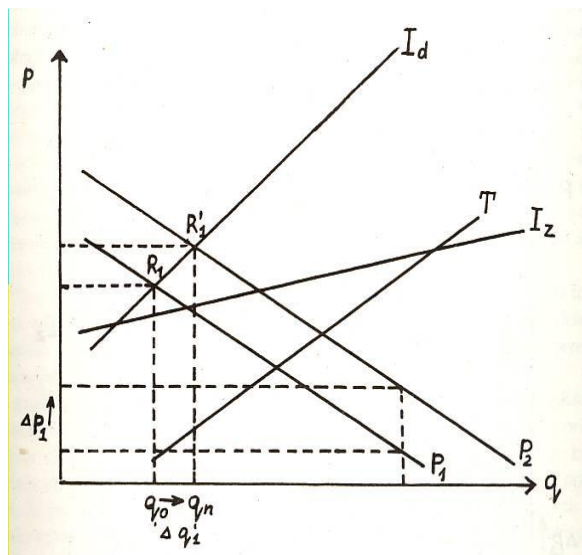
Wpływ cykli koniunkturalnych na wahania popytu na usługi transportowe

Zakres i siła wpływu wahań koniunkturalnych na rozmiary i strukturę popytu na usługi transportowe zależy od wielu czynników, spośród których, jak to już podkreślono wcześniej, najistotniejsze znaczenie mają te, które oddziałują bezpośrednio na elastyczność cenową/kosztową popytu i podaży przemieszczanych towarów oraz usług transportowych. W celu naświetlenia badanego zjawiska i określenia zarówno charakteru, jak również form wpływu wahań koniunkturalnych na sferę rynków usług transportowych, z uwzględnieniem czynników kształtujących przebieg cyklu koniunkturalnego, przedstawiono ten problem w ujęciu graficznym. Zagadnienie to prezentują w różnych, typowych dla przebiegu tego zjawiska wariantach, kolejne wykresy.

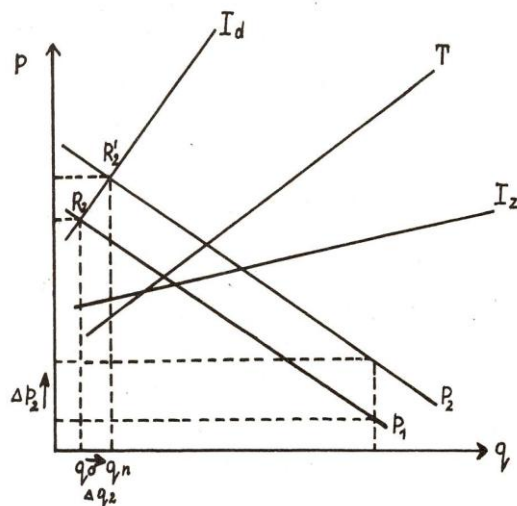
Trzy pierwsze wykresy (rysunek 3 a i b oraz rysunek 4 a) odzwierciedlają różnego rodzaju przesunięcia popytu efektywnego na usługi transportowe, jakie następują w fazie ożywienia (rozkwit). Są one skutkiem koniunkturalnego przesunięcia krzywej popytu na określone towary przemieszczane w relacjach lądowo-morskich (Δp). Ostatni z kolei (rysunek 4 b) dotyczy fazy recesji (depresji) przejawiającej się na rynkach towarowych w postaci koniunkturalnego przesunięcia krzywej popytu o $-\Delta p$. Na każdym z przedstawionych rysunków przyjęto następujące oznaczenie krzywych:

I_z - krzywa podaży w ośrodku podaży (na przykład w punkcie załadunku towaru, loco magazyn eksportera), I_d - krzywa podaży w ośrodku popytowym (w punkcie wyładunku, na przykład centrum logistyczne), P_1 - krzywa popytu w początkowym okresie fazy ożywienia (ekspansji), to jest po przekroczeniu tak zwanego dolnego progu cyklu, P_2 - krzywa popytu w szczytowym okresie fazy ożywienia (ekspansji), to jest blisko górnego progu cyklu, a więc momentu przegrzania koniunktury, T - krzywa podaży usług transportowych, Δ_p - stopa wzrostu (lub spadku) popytu na towary przemieszczane w danej relacji (różnica cen tych dóbr), Δ_q - zmiany wielkości przewozu/przeładunku wybranych grup towarowych, czyli rozmiarów popytu zgłaszanego przez nie na usługi transportowe w następstwie dokonujących się koniunkturalnych zmian popytu na te dobra, będące przedmiotem przewozów.

⁵ Por. A. S. Grzelakowski, *Kryzys w sektorze TSL. Jego przyczyny, uwarunkowania i skutki*, Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, nr 4/2009, s. 14-15.



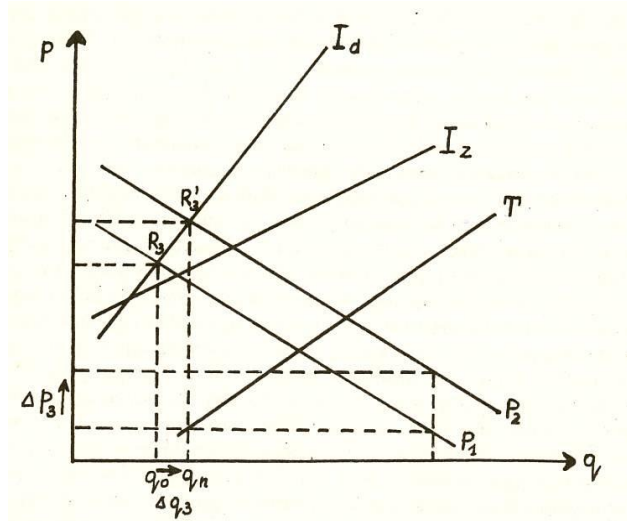
[a]



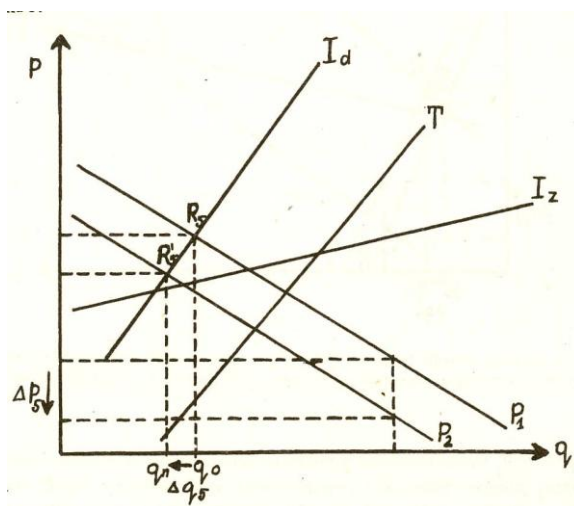
[b]

Rys. 3. Zmiany wielkości popytu na usługi transportowe w fazie ożywienia na skutek koniunkturalnego wzrostu popytu na przemieszczane towary charakteryzujące się: [a] relatywnie niskim udziałem kosztów transportu oraz [b] wyższym udziałem kosztów transportu w cenach ustalonych na bazie cif.

Źródło: A.S. Grzelakowski, *Dynamika rynków usług portowych. Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomiki Transportu. Ekonomika Transportu Morskiego*, Nr 13, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 1986, s. 26-28.



[a]



[b]

Rys. 4. Zmiany wielkości popytu zgłaszanego na usługi transportowe na skutek koniunkturalnych wahań popytu na towary przemieszczane w danej relacji, cechujące się zróżnicowaną elastycznością cenową podaży: [a] - w fazie ekspansji (ożywienia) i [b] - w fazie recesji.

Źródło: Ibidem, s. 30-33.

Szczegółowa analiza każdego z przedstawionych tutaj schematycznie układów rynkowych – analiza krzywych popytu i podaży o zmiennych poziomach elastyczności (rysunki 3 i 4), ukształtowanych pod wpływem przesunięć popytu i podaży masy towarowej (rynków towarowych) oraz usług transportowych (rynków transportowo-logistycznych) w fazie ożywienia i recesji (rysunek 4 b), prowadzi do wniosku, iż w każdym z tych stadiów rozwoju koniunktury siła reakcji popytu na usługi transportowe uzależniona jest od struktury rodzajowej (towarowej) przewozów. Ta z kolei zdeterminowana jest głównie takimi czynnikami jak:

- wysokość kosztów transportu obciążających jednostką ładunkową, która jest różna w grupie towarów masowych i drobnicowych
- elastyczność cenowa podaży towarów w ośrodkach podaźowych (centra produkcji/centra dystrybucyjno - logistyczne) i elastyczność cenowa popytu.

Charakterystycznym zjawiskiem widocznym w sektorze transportu, w aspekcie wpływu na niego wahań cyklicznych jest to, że w fazie recesji gospodarczej skala zmian popytu na usługi transportowe, wywołanych koniunkturalnym spadkiem popytu na towary o:

- wyższym udziale kosztów transportu przypadających na jednostkę wartości
- mniejszej elastyczności podaży oraz
- niższej elastyczności popytu, jest generalnie mniejsza, niż w fazie ekspansji gospodarczej. Oznacza to, że operatorzy transportowo-logistyczni w fazie dekoniunktury – recesji gospodarczej powinni w mniejszym stopniu odczuwać skutki przesunięcia (spadku) popytu na ich usługi, niż w fazie dynamicznego ożywienia koniunktury.

Zmiany wielkości i struktury popytu na usługi transportowe, wywołane cyklicznymi wahaniami koniunkturalnymi o zróżnicowanych okresach trwania, nie są prostym odzwierciedleniem zmian dokonujących się na rynkach towarowych pod wpływem oscylacji koniunkturalnych po stronie popytowej. Wprawdzie z rynków tych przenoszone są one na rynki usług transportowych, ale ze względu na wtórny charakter popytu na tego rodzaju usługi – pochodny względem popytu na dobra, stopień i zakres oraz formy reakcji tych rynków na wahania różnią się od typowych zachowań rynków towarowych. Reakcja tych rynków, mierzona rozmiarami przesunięć popytu, uzależniona będzie od struktury przemieszczanej masy towarowej, to jest udziału w przewozach różnych grup towarowych, cechujących się określonymi parametrami ekonomicznymi, na przykład wysoką lub niską elastycznością cenową popytu i podaży, większym lub mniejszym udziałem kosztów w cenach ctf, jakie generuje proces transportowo - logistyczny w ich łańcuchu dostaw.

Uwzględniając zatem wyżej wymienione czynniki, określające poziom wrażliwości strony popytu na usługi transportowe na zjawiska cyklicznych wahań koniunkturalnych, można stwierdzić, że zróżnicowana reakcja na nie rynków transportowych wynika z dwóch powodów:

- faktu przesunięcia w czasie (opóźnienia) transmisji tych zmian na rynki transportowe w stosunku do momentu ich ujawnienia się na rynkach towarowych
- zróżnicowanego, pochodnego względem wahań popytu na konkretne towary będące przedmiotem przewozu, charakteru zapotrzebowania na ściśle określone, jednorodne w sensie swoich cech jakościowych (homogeniczne) usługi transportowe.

Z tych też względów, szczegółowa analiza wahań popytu na usługi transportowe powinna koncentrować się na badaniach skali tych zmian dokonujących się na poszczególnych rynkach wyodrębnionych dla elementarnych, jednorodnych usług transportowych, z których każdy charakteryzuje się sobie tylko właściwą specyfiką w sensie stopnia reakcji na zjawiska koniunkturalnych wahań popytu. Ponadto w badaniach tego typu należy oddzielić wahania koniunkturalne od innych rodzajów wahań, na przykład cykli sezonowych lub wahań przypadkowych i sporadycznych.

Długookresowe zmiany wielkości i struktury popytu na usługi transportowe, jeśli ich analiza ma być poprawna z metodologicznego punktu widzenia, powinny być także zawsze badane nie tylko w odniesieniu do odpowiedniej fazy, ale również rodzaju cyklu. Poszczególne rodzaje cykli, charakteryzujące się różnymi okresami – długością swej cykliczności, nachodzą bowiem na siebie i w pewien sposób przenikają się wzajemnie, na przykład na fazę ekspansji cyklu Kondratiewa nakłada się faza rozkwitu cyklu inwestycyjnego, często jeszcze spotęgowana fazą upłynniania zapasów w sieciach handlowych w ramach cyklu składowania lub występuje tendencja odwrotna. W następstwie tego, w wyniku pojawienia się takich zjawisk, dochodzi do swoistej deformacji przebiegu badanego cyklu to jest:

- potęgowania się skali dokonujących się zmian popytu na rynkach towarowych i transportowych, czyli do nie dającej się z reguły przewidzieć kumulacji efektów jego wzrostu

lub

- niwelowania skutków przesunięć popytu - spadku popytu na usługi transportowe, bądź też jego nieoczekiwanego pogłębienia.

Perturbacje tego typu bywają często jeszcze większe, a ich efekty znacznie przesunięte w czasie, gdy na różnego rodzaju wahania koniunkturalne, przenikające się swoimi fazami, nachodzą wahania sezonowe i przypadkowe. Skala tego rodzaju zmian i przesunięć cyklu w czasie i jej głębokość jest w takich okolicznościach niezmiernie trudna do oceny, aczkolwiek wiadomo, że skutki wynikające z tego powodu dla rynków transportowych i sektora transportu mogą być bardzo rozległe i dotkliwe. Z tego powodu między innymi do badań zmian wielkości popytu na usługi transportowe, zachodzących pod wpływem wahań koniunkturalnych oraz innych cyklicznych i sporadycznych, należy przywiązywać dużą wagę. Umiejętność ich przewidywania oraz oceny ich następstw w układzie rynków transportowych ma bowiem duże znaczenie praktyczne. Badania tego typu służą bowiem:

- potrzebom zapewnienia prawidłowej, to jest efektywnej realizacji inwestycji infrastrukturalnych w sektorze transportu i jego otoczeniu sieciowym; cykle przygotowania i realizacji tych inwestycji muszą się bowiem „wpisywać” w średniookresowy cykl Juglarsa i Kuznetsa
- celom skutecznego i efektywnego zarządzania sektorem transportu, traktowanego jako element logistycznej koncepcji zarządzania łańcuchem dostaw (LSCM), co wiąże się z koniecznością stosowania skutecznych metod zarządzania marketingowego, a więc w istocie swej kompleksowego zarządzania rynkiem transportowo - logistycznym.

Streszczenie

Działalność transportowa, jak każdy rodzaj działalności gospodarczej podlega znacznym wahaniom w krótkich, średnich i długich okresach. Jest wiele przyczyn zmian aktywności gospodarczej w transporcie, a wśród nich do najważniejszych należą cykle koniunkturalne. Wywierają one istotny wpływ na sektor transportu i sferę funkcjonowania rynków usług transportowo-logistycznych. Autor charakteryzuje podstawowe rodzaje cykli koniunkturalnych oraz określa formy i metody transmisji zjawisk koniunkturalnych z układu makroekonomicznego poprzez rynki towarowe na sferę rynków transportowych. Bazując na różnicach w elastyczności cenowej popytu i podaży różnych towarów będących przedmiotem przewozu oraz elastyczności cenowej popytu i podaży usług transportowych świadczonych na ich rzecz w procesie przewozowym, podjęto w tym opracowaniu również próbę wskazania skutków oddziaływania cyklu średniookresowego – różnych jego faz – na wybrane segmenty sektora transportu i rynku przewozowego towarów nisko i wysokowartościowych.

Literatura:

- 1) Benamara H., Hoffmann J., Valentine V., Fugara H.: *Fuel prices, transport costs and the geography of trade*. UNCTAD Transport Newsletter. Nr 39, Geneva 2008.
- 2) Burda M., Wypłosz C., *Makroekonomia-podręcznik europejski*. PWN, Warszawa 2000.
- 3) Grzelakowski A. S., *Dynamika rynków usług portowych*. Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomiki Transportu. Uniwersytet Gdański, Ekonomika Transportu Morskiego. Nr 13, Gdańsk 1986.
- 4) Grzelakowski A. S., *Kryzys w sektorze TSL. Jego przyczyny, uwarunkowania i skutki*, Biuletyn Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, Nr 4, 2009.
- 5) A. S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.
- 6) Grzelakowski A. S., *Wpływ koniunktury gospodarczej na rynki usług portowych (aspekty metodologiczne)*, [w:] *Koniunktura w gospodarce światowej a rynki żeglugowe i portowe*, pod red. H. Salmanowicza. Wydawnictwo Kreos, Szczecin 2009.