

Beata Majecka

Uniwersytet Gdański

BADANIA PORÓWNAWCZE ZACHOWAŃ ORGANIZACJI POZARZĄDOWYCH I PRZEDSIĘBIORSTW UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ DZIAŁAJĄCYCH NA WZGLĘDNIIE ZRÓWNOWAŻONYM RYNKU TRANSPORTOWYM

Wprowadzenie

Rynek transportowy jest miejscem spotkania się podmiotów oferujących podaż usług przemieszczania oraz podmiotów zgłaszających zapotrzebowanie na nie. Jednakże nie we wszystkich obszarach tego rynku rozgrywa się tradycyjnie pojmowana gra rynkowa o charakterze czysto konkurencyjnym. Na wspomnianym rynku występują bowiem podmioty, które funkcjonują na szczególnych zasadach oraz mają specyficzne potrzeby i – jako takie – wymagają specyficznego ich traktowania. Do tego typu podmiotów należą zarówno organizacje pozarządowe, jak i przedsiębiorstwa użyteczności publicznej oferujące realizację usług transportowych. Społeczne oczekiwania wobec transportu wymuszają na tych podmiotach określone zachowania, które z kolei stają się coraz częściej przedmiotem badań empirycznych oraz rozważań teoretycznych. Dodatkowym, interesującym obszarem badań jest sam rynek transportowy, jego segmentacja i specyfika. Warunki, w których odbywa się realizacja usługi przemieszczania, determinują bowiem w dużym stopniu możliwości ich realizacji oraz jakość tych usług. Można stwierdzić, że względnie zrównoważony rynek jest właśnie takim rynkiem, na którym specyficzne zadania stojące przed badanymi podmiotami mogą zostać w pełni zrealizowane.

Celem badań zachowań organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw użyteczności publicznej na względnie zrównoważonym rynku transportowym jest

wykazanie obszarów zbieżności i zróżnicowania działań, które podejmują wspomniane podmioty. Badania porównawcze zachowań obu grup podmiotów wskazują pod wieloma względami ich podobieństwo. Jednakże odmienne podstawy funkcjonowania zdecydowanie różnicują ich postawy na rynku.

Źródłami informacji zaprezentowanych w niniejszym opracowaniu były przede wszystkim: literatura przedmiotu (poświęcona funkcjonowaniu rynku usług transportowych oraz zachowaniom rynkowym podmiotów), akty prawne regulujące funkcjonowanie opisywanych podmiotów, wywiady ze specjalistami w zakresie funkcjonowania organizacji pożytku publicznego, jednostek samorządu terytorialnego oraz podmiotów realizujących zadania w zakresie transportu miejskiego.

Zachowania rynkowe i stratyfikacja przedsiębiorstw – istota zjawiska

Podstawą rozważań podjętych w niniejszym opracowaniu jest zagadnienie coraz intensywniej badane – zarówno w warstwie empirycznej, jak i teoretycznej. Tym zagadnieniem są zachowania rynkowe podmiotów, na podstawie których można kwalifikować owe podmioty do określonych grup (warstw). Takie działanie jest użyteczne dla rozpoznawania pewnych prawidłowości funkcjonowania poszczególnych podmiotów i ich grup, co z kolei prowadzi do możliwości kształtowania efektywnych narzędzi oddziaływania na poszczególne podmioty i całe segmenty rynku.

Rozważania na temat istoty zachowań i ich znaczenia w analizie działalności gospodarczej poszczególnych podmiotów warto zacząć od ich zdefiniowania. Otóż przede wszystkim zachowania podmiotów prowadzących działalność gospodarczą są sposobem ich wyróżniania się na rynku, stanowią bowiem zewnętrzny obraz ich działań¹. Zachowania są emanacją cech osobowościowych poszczególnych podmiotów i mogą stanowić użyteczne źródło wiedzy o podmiotach generujących owe zachowania, ale też o korzystnych sposobach działania, które mogą służyć realizacji celów podmiotów obserwatorów. Obserwując bowiem i naśladując zachowania innych podmiotów, można nauczyć się efektywnych sposobów działania.

Badania porównawcze zachowań określonych podmiotów pozwalają na określenie ich podobieństw i różnic, czyli obszarów zbieżności i zróżnicowania, dzięki czemu można określić ich perspektywy obecności na rynku.

¹ Istota zachowań rynkowych jest obszernie przedstawiona w: B. Majecka: *Zachowania organizacyjne przedsiębiorstw*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.

Każdy podmiot rynkowy może być opisywany poprzez jego zachowania. Występowanie tego zjawiska jest niezależne od tego, na jakim rynku dany podmiot się znajduje, jaka jest podstawa prawna jego działalności, czy wreszcie, jaki jest konkretny przedmiot jego aktywności rynkowej. Każdemu z podmiotów rynkowych można przypisać konkretny sposób zachowania się, który świadczy o jego cechach i sposobach identyfikacji otoczenia, w którym działa, co pozwala uznać ową charakterystykę za uniwersalną wartość, mogąca przyczynić się do pełniejszego poznawania procesów funkcjonalnych obecnych na rynku, w tym również na rynku transportowym.

Istota względnie zrównoważonych rynków transportowych

Warunki rynkowe wpływają na ostateczny kształt działań podmiotów na nim obecnych w równym stopniu, co i ich charakterystyki indywidualne. Zatem zachowania podmiotów rynku transportowego są uzależnione od tego, jakie to są podmioty oraz od zjawisk rynkowych, które z jednej strony są źródłem szans, z drugiej zaś źródłem zagrożeń dla funkcjonowania poszczególnych podmiotów. Co więcej, rynek jest też źródłem wiedzy o pożądanym (właściwie ocenianym przez innych uczestników rynku) zachowaniach, które mogą zagwarantować (z pewnym prawdopodobieństwem) przetrwanie i rozwój podmiotów na tym rynku działających.

Zachowania, które stały się przedmiotem rozważań niniejszego opracowania, są generowane na rynku komunikacji miejskiej. Jego specyfikę stanowią²:

- przedmiot wymiany, którym są usługi transportowe w zakresie przewozu pasażerów;
- podstawowymi podmiotami oferującymi usługi transportowe są przedsiębiorstwa transportu miejskiego, a podmiotami korzystającymi z tych usług są mieszkańcy danego ośrodka, a w szczególności gospodarstwa domowe (i ich członkowie jako klienci indywidualni);
- lokalny zasięg przestrzenny (np. teren miasta i obszary podmiejskie).

Jednym z najistotniejszych uwarunkowań funkcjonowania poszczególnych podmiotów na omawianym rynku jest to, że rynek usług przewozu pasażerów, czyli rynek komunikacji miejskiej, jest rynkiem względnie zrównoważonym.

Aby rynek mógł być traktowany jako zrównoważony, muszą na nim istnieć stałe zasady funkcjonowania poszczególnych podmiotów. Oczywiście jest jednak, że właściwie żadne z zasad gospodarowania we współczesnym świecie nie

² Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój. Red. D. Rucińska. PWE, Warszawa 2012, s. 294.

mogą być i nie są bezwzględnie stałe – stąd względność zasad, a tym samym jedynie względne zrównoważenie rynku.

Rynek komunikacji miejskiej jest względnie zrównoważony, bowiem istnieją na nim względnie stałe zasady funkcjonowania sprowadzające się do stałych przepływów finansowych, wynikające z długookresowego programowania finansowania, rozkładów jazdy wyznaczających sposób i częstotliwość obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych oraz względnej stałości podmiotów realizujących usługi przewozowe.

Tak określona istota zrównoważonego rynku transportowego w zakresie komunikacji miejskiej ma wpływ na zachowania podmiotów na nim obecnych – przede wszystkim przedsiębiorstw użyteczności publicznej oraz organizacji pozarządowych organizujących głównie specyficzne przewozy pasażerów.

Zachowania przedsiębiorstw użyteczności publicznej na względnie zrównoważonym rynku transportowym

Analizując zachowania przedsiębiorstw użyteczności publicznej, należy zwrócić uwagę na ich zróżnicowanie wynikające przede wszystkim z odmiennych funkcji organizatorów i operatorów funkcjonujących na omawianym rynku transportowym.

W myśl ustawy o publicznym transporcie zbiorowym organizatorem jest „właściwa jednostka samorządu terytorialnego albo minister właściwy do spraw transportu, zapewniający funkcjonowanie publicznego transportu zbiorowego na danym obszarze”³. Zgodnie z przepisami stanowiącymi podstawę ich funkcjonowania, organizatorzy mają dążyć do stworzenia możliwości zaspokajania potrzeb transportowych osób zamieszkujących dany obszar. Organizatorzy nastawieni są zatem na znalezienie skutecznych sposobów na zaspokajanie potrzeb transportowych ludności na obszarze, który reprezentują.

Operatorzy z kolei są skoncentrowani na zadaniach. W myśl przytoczonej wcześniej ustawy operatorem publicznego transportu zbiorowego może być samorządowy zakład budżetowy oraz przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób pod warunkiem, że zawarł z organizatorem publicznego transportu zbiorowego długoletnią umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na linii komunikacyjnej określonej w umowie⁴. W wyniku owych umów operatorzy

³ Art. 4, pkt 1, 9) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 6 grudnia 2010 r. Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13.

⁴ Art. 4, pkt 1, 8) Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 6 grudnia 2010 r. Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13.

podejmują działania, które prowadzą do konieczności realizacji określonych zadań – określonych przewozów według określonych stawek i rozkładów jazdy.

Wykonywaniem bezpośrednich przewozów zajmuje się przewoźnik, którym jest przedsiębiorca uprawniony do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu osób na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu.

Podstawowymi podmiotami odpowiedzialnymi bezpośrednio za wykonywanie usług transportowych w komunikacji miejskiej są zatem przewoźnicy oraz operatorzy i ich zachowania mają zasadnicze znaczenie dla jakościowego odbioru tych usług przez użytkowników transportu publicznego. Natomiast warunki, w których ten przewóz się odbywa, określają organizatorzy. Na ostateczny kształt usług komunikacji miejskiej i, co się z tym wiąże, na opinie o zachowaniach przedsiębiorstw realizujących owe usługi ma wpływ aktywność wszystkich wspomnianych podmiotów – chociaż w różnym zakresie.

Poszczególne podmioty, zaangażowane w organizację i realizację usług transportowych dedykowanych ludności danego obszaru, w różny sposób działają na rynku. Obserwując zachowania tych podmiotów, można stwierdzić jednak pewne prawidłowości:

- podmioty starają się – na miarę swoich możliwości i w zakresie wyznaczonym im przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym oraz w długoletnich umowach na realizację usług przewozowych, zapewnić jak najlepszy poziom usług transportowych dla ogółu pasażerów z danego obszaru objętego ich działalnością;
- w ramach poprawiania jakości usług oraz dostosowań do wymogów stawianych wobec transportu przez dyrektywy Unii Europejskiej, podmioty realizujące przewozy komunikacji miejskiej zaopatrują się w środki transportowe w coraz większym stopniu spełniające standardy ekologiczne (np. autobusy miejskie wykorzystujące do napędu CNG lub działające na ON, ale wyposażone w najnowszą generację silniki spełniające surowe wymogi ekologiczne);
- podejmują działania (coraz częstsze) w zakresie przystosowywania taboru do obsługi osób niepełnosprawnych;
- ich zachowania świadczą o stosunkowo niewielkiej elastyczności w organizowaniu i realizacji specjalnych usług transportowych – posługując się rozkładami jazdy oraz poruszając się po ściśle określonych liniach komunikacyjnych, nie są w stanie dostosować się do potrzeb pasażerów zgłaszających szczególne potrzeby transportowe.

Zachowania organizacji pozarządowych na względnie zrównoważonym rynku transportowym

Dla rozpoznania całokształtu zjawisk związanych z generowaniem zachowań na rynku przewozów miejskich przez poszczególne podmioty realizujące usługę przemieszczania pasażerów warto jeszcze zwrócić uwagę na to, że w planie transportowym danej jednostki samorządu terytorialnego, który ma wyznaczyć kierunki kształtowania usług przewozowych na jego terenie, należy uwzględnić potrzeby zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, a w szczególności potrzeby osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej, w zakresie usług przewozowych⁵. Jak już była mowa o tym nieco wcześniej, podmioty zajmujące się organizacją i realizacją zbiorowych usług przemieszczania nie zawsze są w stanie w sposób satysfakcjonujący obsłużyć potrzeby niestandardowe, do których niewątpliwie należy transport osób niepełnosprawnych. I w tym miejscu zaczyna się rola określonych organizacji pozarządowych, które stawiają sobie za cel pomoc w realizacji tych specyficznych potrzeb transportowych.

Organizacje pozarządowe⁶ nie działają dla zysku, ale prowadzą działalność pożytku publicznego, czyli społecznie użyteczną, głównie na podstawie ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie⁷. Tego typu działalność podejmowana przez rozmaite stowarzyszenia i fundacje jest prowadzona w sferze zadań publicznych określonych w ww. ustawie, np. jest to działalność w zakresie⁸: pomocy społecznej, integracji zawodowej, działalności charytatywnej, ochrony i promocji zdrowia, pomocy osobom niepełnosprawnym. Zadania te (jak i wiele innych) mogą być realizowane również w zakresie transportu.

Podstawowym problemem wszystkich organizacji pozarządowych jest kwestia finansowania ich działalności. Jako że podmioty nie działają dla zysku, pozyskanie podmiotów dysponujących odpowiednim kapitałem, aby wspomagały działalność tych organizacji, nie jest proste. Niejednokrotnie organizacje pozarządowe, starając się zapewnić sobie źródła finansowania, zwracają się do jednostek samorządu terytorialnego o dofinansowanie.

⁵ Art. 12, pkt 2 Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 6 grudnia 2010 r. Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13.

⁶ Organizacje te są różnie określane. I tak, nazwy powszechnie używane dla organizacji pozarządowych są następujące: organizacje *non profit*, organizacje wolontarystyczne (ochotnicze), organizacje społeczne (obywatelskie), trzeci sektor (w odróżnieniu od administracji publicznej, która jest pierwszym sektorem i biznesu, będącego drugim), <http://www.pozYTEK.gov.pl>, dostęp: 1.12.2012.

⁷ Art. 3, pkt 1 Ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie z 23 kwietnia 2003 r. Dz. U. nr 234, poz. 1536.

⁸ Art. 4, pkt 1 Ustawy o działalności pożytku publicznego i wolontariacie z 23 kwietnia 2003 r. Dz. U. nr 234, poz. 1536.

Specyfika zachowań organizacji pozarządowych na rynku transportowym wynika przede wszystkim z przyjmowania przez nie roli organizatora, czyli podmiotu mającego na celu zaspokojenie potrzeb podmiotów obsługiwanych przez te organizacje.

Podstawowymi potrzebami realizowanymi przez organizacje pozarządowe w zakresie transportu są:

- dowóz dzieci niepełnosprawnych do szkół;
- obsługa dowozu do placówek opieki medycznej (np. do stacji dializ);
- zapewnienie możliwości skorzystania z wypoczynku oraz rozrywki osobom niepełnosprawnym.

Ze względu na specyficzne zadania organizowane przez opisywane organizacje miejsce tych podmiotów na rynku jest ograniczone (niszowe), co wynika przede wszystkim z ich stosunkowo niewielkich możliwości organizacyjnych i niskiego potencjału (finansowego, majątkowego) oraz dedykowania swojej działalności osobom znajdującym się w szczególnej sytuacji życiowej (np. niepełnosprawnym). Osoby te wymagają określonego rodzaju pomocy społecznej, którą mogą dostarczyć właśnie organizacje pozarządowe.

Warto też zwrócić uwagę na fakt, iż możliwości organizacyjne oraz potencjał (choćby majątkowy) organizacji pozarządowych jest niższy niż przedsiębiorstw użyteczności publicznej odpowiedzialnych za realizację regularnych przewozów pasażerskich. Ale z drugiej strony, organizacje pozarządowe są bardziej wyspecjalizowane i dzięki temu predestynowane do realizacji specyficznych usług oraz są elastyczne co do czasu i miejsca realizacji określonej usługi – ich niewątpliwą zaletą jest możliwość dopasowania swojej oferty do konkretnych potrzeb transportowych zgłaszanych przez np. osoby niepełnosprawne.

Ważnym zachowaniem organizacji pozarządowych jest też to, że poszukują one sposobów zaadaptowania zachowań przedsiębiorstw użyteczności publicznej w zakresie realizacji usług transportowych, aby w coraz lepszym stopniu odpowiadać na potrzeby rynku – chcą być jak najbardziej wiarygodne w opinii klientów, ale też podmiotów dysponujących odpowiednimi funduszami, bo to zapewnia im możliwość pozyskiwania pieniędzy (np. grantów ze środków jednostek samorządu terytorialnego), co z kolei prowadzi do trwałej ich obecności na rynku.

Podsumowanie

Organizacje pozarządowe mają nadal niewielki udział w realizacji przewozów pasażerów na terenie miast, ale ich trwała obecność na rynku usług transportowych daje – w dalszej perspektywie – możliwość wpływania na tworzenie

polityki transportowej, a tym samym może przyczynić się do wzmocnienia ich pozycji.

Wspomniane wcześniej naśladowanie zachowań przedsiębiorstw użyteczności publicznej w zakresie realizacji usług transportowych przez organizacje pozarządowe jest podyktowane wiedzą, że im bardziej zbieżne są zachowania na rynku tych organizacji z innymi podmiotami oferującymi podobne usługi, tym większe prawdopodobieństwo trwałego uczestnictwa w rynku – co jest celem tych organizacji.

Analiza porównawcza, jako podstawowa metoda zastosowana w badaniu zachowań organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw użyteczności publicznej na względnie zrównoważonym rynku transportowym, pozwoliła na określenie ról, jakie pełnią na tym rynku obie grupy podmiotów. I tak, przedsiębiorstwa użyteczności publicznej wykazują zachowania typowe dla podmiotów dominujących w obsłudze masowych przewozów pasażerskich. Wartością dodaną zachowań rynkowych organizacji pozarządowych jest natomiast stwarzanie oferty przewozowej ukierunkowanej na zaspokajanie potrzeb grup wymagających pomocy społecznej. Stąd pewna różnorodność zachowań organizacyjnych, pozwalająca weryfikować istniejące modele stratyfikacji przedsiębiorstw.

Bibliografia

<http://www.pozYTEK.gov.pl>.

Majecka B.: Zachowania organizacyjne przedsiębiorstw. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2003.

Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie, przemiany, rozwój. Red. D. Rucińska. PWE, Warszawa 2012.

Ustawa o działalności pożytku publicznego i wolontariacie z 23 kwietnia 2003 r. Dz. U. nr 234, poz. 1536.

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 6 grudnia 2010 r. Dz. U. z 2011 r., nr 5, poz. 13.

COMPARATIVE RESEARCH ON BEHAVIOUR OF NON-GOVERNMENT ORGANISATIONS AND PUBLIC SERVICES OPERATING ON MODERATELY BALANCED TRANSPORT MARKET

Summary

Transport market joins suppliers of carriage and consumers of these services. However, it does not always function according to the terms of classic market competition, as there are subject on the market which function on special principles and

have extraordinary needs and as such require a specific treatment. Both non-government organisations (NGO) and public services which perform transport orders belong in that group. Social expectations forces these organisations to behave in a certain way, which can be a subject to either theoretical or practical research. The transport market itself and its characteristics should be studied as well, for the conditions in which the transportation orders are carried out determines their success rate and quality. A moderately balanced transport market is such a market in which all the specific objectives can be fulfilled.

The point of the research on behaviour of NGOs and public services on the moderately balanced transport market is to indicate the areas of convergence and diversification of the actions of the subjects. Comparative research of behaviour shows vast similarities, nonetheless the different basis of functioning immensely differentiates their market attitude.

The comparative analysis as an essential method of research also allows specification of roles, which both groups of subjects have on the moderately balanced transport market. Public services behave in a way, which is typical of dominant downmarket collective public transport operators. However, NGOs market behaviour generates value added in the form of creation a special transport offer for groups which demand public assistance. Hence, the wide spectrum of behaviour, which allows to verify hitherto existing models of economic stratification of enterprises.