

Stanisława Zamkowska, Anna Mężyk  
Politechnika Radomska

## Funkcjonowanie transportu w zmiennych warunkach gospodarowania

Podstawowym zadaniem transportu jest obsługa potrzeb przewozowych generowanych przez gospodarke i społeczeństwo. Potrzeby te są określane przez takie czynniki jak wolumen, kierunki geograficzne przewozu i wymagania jakościowe, na co mają wpływ procesy zachodzące w gospodarce i społeczeństwie oraz w warunkach zewnętrznych ich funkcjonowania. Cechą charakteryzującą wyżej wspomniane procesy w ostatnich latach jest ich niestabilność i dynamiczna zmienność, często trudna do przewidzenia w odniesieniu do stopnia nasilenia i kierunków rozwoju. Transport zaś powinien być w stanie dostosować się do różnych generowanych potrzeb, co wymaga nie tylko elastycznej reakcji na bieżące zjawiska, ale także uwzględnienia zmienności warunków gospodarowania w strategiach rozwoju transportu.

Celem niniejszego artykułu jest próba identyfikacji głównych czynników przyczyniających się do niestabilności warunków funkcjonowania transportu, ze wskazaniem na możliwe działania do podjęcia przez transport w celu dostosowania się do nowej sytuacji.

### Przyczyny zmienności warunków gospodarowania wpływające na transport

Zmienność warunków funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa jest normalnym zjawiskiem związanym z rozwojem cywilizacyjnym, wzrostem gospodarczym, postępowaniem technicznym, wzrastającą otwartością państw i globalizacją. Jednak w ostatnich latach zauważyć można rosnące tempo zmian i występowanie wielu przejawów zmienności równocześnie, nie tylko w sferze gospodarczej, ale także w sferze czynników społecznych i zewnętrznych, tworzących obiektywne uwarunkowania prowadzenia działalności.

Przykładem dynamicznego tempa zachodzących zmian w gospodarce jest bardzo krótki czas, w którym pojawiają się i rozwijają kryzysy gospodarcze, obejmujące zarówno pojedyncze kraje, jak też rzutujące na gospodarkę światową. Dotyczy to zarówno kryzysu gospodarki Stanów Zjednoczonych z 2008 roku, który wywarł głęboki wpływ na gospodarkę globalną, jak i kryzysów kilku państw europejskich, należących do strefy euro: Irlandii, Grecji, Hiszpanii czy Włoch, które odbijają się z większym lub mniejszym skutkiem na całej gospodarce Unii Europejskiej. Charakterystyczny przy tym jest brak jednoznacznych opinii, również pośród ekonomistów, co do przyczyn wywołujących te kryzysy oraz ich charakteru, a w konsekwencji możliwości przeciwdziałania i długości ich trwania. Nie ma zgody wśród ekonomistów, czy obecny kryzys gospodarczy ma charakter strukturalny, cykliczny, co oznaczałoby jego powtarzalność, czy też jest on konsekwencją nawarstwiania się pewnych szczególnie niekorzystnych uwarunkowań i działań. Wiele wskazuje na to, że przyczyny obecnego kryzysu są odmienne niż przyczyny wcześniejszych kryzysów gospodarki rynkowej, chociażby tego z lat trzydziestych dwudziestego wieku i związane są z nadmiernym rozbudowaniem sfery finansowej, towarzyszącej procesom sfery realnej<sup>1</sup>. W tej sytuacji metody działań podejmowanych przez rządy państw na podstawie dotychczasowego doświadczenia nie będą skuteczne i nie zapobiegną pojawieniu się kolejnych odsłon kryzysu.

Brak rozeznania dotyczy także przebiegu i oceny możliwych skutków ekonomicznych, społecznych i politycznych kryzysu. Przewidywane są zatem różne scenariusze dalszego rozwoju sytuacji; optymistyczny zakłada szybkie zakończenie i wyjście gospodarki światowej z kryzysu. Według scenariusza pesymistycznego kryzys będzie się rozwijał i nie można wykluczyć nawet załamania globalnego systemu finansowego oraz rozpadu niektórych państw i odejścia od demokracji. W skali globalnej ewentualne pogłębienie kryzysu doprowadzić może nawet do wybuchu konfliktów zbrojnych w różnych regionach świata, w celu odwrócenia uwagi od problemów wewnętrznych.

<sup>1</sup> Opracowanie zbiorowe pod red. J. Horodecki, P. Soroka; Raport. Przyczyny i konsekwencje globalnego kryzysu finansowo-gospodarczego i jego przejawy w Polsce. Sposoby jego przezwyciężenia oraz pożądane kierunki prorozwojowej polityki gospodarczej w Polsce. Polskie Lobby Przemysłowe, publikacja nr 22, Warszawa 2011.

Obecne zauważalne skutki kryzysu wskazują na narastanie globalnej nierównowagi i zaostrzenie wzajemnych relacji pomiędzy państwami, czego wyrazem są konflikty na tle kursów walut oraz protekcyjizm w stosunkach handlowych. Narastają też tendencje inflacyjne i coraz więcej państw boryka się z problemami zadłużenia, w tym taka potęga gospodarcza jak Stany Zjednoczone i niektóre państwa członkowskie Unii Europejskiej. W tej sytuacji łatwiej ujawniają się różnego rodzaju konflikty i różnice interesów, zarówno na skalę światową, jak i narodową. Przykładem mogą być konflikty wewnątrz UE, związane ze strategią wobec kryzysu euro i perspektywy bankructwa zadłużonych państw członkowskich. Rzutują one także na realizację generalnych celów Unii Europejskiej, to jest zapewnienie warunków zrównoważonego rozwoju dla wszystkich jej członków. Państwa słabiej rozwinięte gospodarczo mogą uzyskać mniejszą niż dotychczas pomoc finansową.

Skutki kryzysu i zakłóceń rozwoju gospodarczego to przede wszystkim osłabienie wielkości produkcji i poziomu wymiany handlowej oraz zmniejszenie dochodów ludności, a pierwszym sektorem gospodarczym, który je odczuwa jest transport. Stąd utrzymywanie stabilnego poziomu rozwoju gospodarczego jest ważnym czynnikiem dobrej sytuacji transportu.

Przejawem zmienności warunków gospodarowania jest także coraz wyraźniejsza tendencja do przesuwania ośrodków produkcji na tereny krajów o niskim poziomie kosztów, w tym przede wszystkim krajów azjatyckich, to jest Chin, Indii, Pakistanu lub krajów Europy Wschodniej, na przykład do Ukrainy. Liberalizacja handlu międzynarodowego sprzyja ujawnieniu nowych źródeł pozyskiwania surowców i produktów, np. Ukrainy jako producenta stali i dostawcę węgla dla krajów europejskich, co zasadniczo zmienia wielkość popytu na usługi przewozowe oraz kierunki geograficzne obsługi.

W odniesieniu do Polski szczególnym obszarem, mającym duży wpływ na stabilność warunków gospodarowania dla transportu, są relacje z Rosją. Zarówno zaszłości historyczne, jak i współczesne incydenty polityczne często przekładają się na restrykcje ze strony Rosji w stosunku do polskich producentów i handlowców, a także na utrudnienia w transporcie (ograniczanie liczby zezwoleń).

Inny rodzaj zakłóceń gospodarowania to napięcia i konflikty społeczne, wynikające z obaw o miejsca pracy i poziom życia. Jedną z ich przyczyn są towarzyszące kryzysom coraz większe cięcia w budżetach wielu państw, zwłaszcza na cele społeczne, co powoduje narastające niezadowolenie i protesty ludności. Czynnikiem wzmacniającym konflikty i niepokoje społeczne jest wzrost cen żywności powodowany nie tylko przez niekorzystną sytuację w globalnej gospodarce rolnej, ale także przez systematyczny wzrost cen paliw i transportu.

Wobec trudności w jednoznacznej ocenie obecnej sytuacji niezbędna jest dogłębna analiza przyczyn i skutków kryzysu w konkretnych uwarunkowaniach danego państwa wraz z propozycjami pakietu działań, pozwalającymi na jego przewyciężenie i ustabilizowanie gospodarki w dłuższym okresie czasu. Są to zalecenia ważne również dla Polski, która ze względu na swoje powiązania międzynarodowe odczuła skutki kryzysu globalnego i trudności państw europejskich, ale która przeszła ten kryzys w sposób złagodzony dostępnością unijnych środków finansowych. Potwierdzają to dane statystyczne odnoszące się do produktu krajowego brutto Polski w latach 2008 - 2010. Przyrost PKB w 2008 roku wyniósł 5,1%, w 2009 – 1,6%, a w 2010 – 3,8%<sup>2</sup>. Stąd też zauważa się w Polsce duży poziom ufności co do rozwoju przyszłej sytuacji gospodarczej, skutkujący postrzeganiem kryzysu jako problemu wygasającego. Może to być złudne. W analizowanym okresie nastąpiło wyraźne pogorszenie stanu finansów publicznych, mierzonego wielkością deficytu i zadłużenia publicznego. W okresie 2007 – 2010 deficyt finansów publicznych zwiększył się z 1,9% PKB do 7,9% PKB, a dług publiczny wzrósł z 45,0% PKB w 2007 roku do 55,0% PKB w 2010 roku, przy czym największy przyrost – o 4,1 pkt. proc. – nastąpił w 2010 roku<sup>3</sup>. Należałoby przypomnieć w tym miejscu, że jedną z podstawowych zasad polityki transportowej i gospodarczej jest zasada kwestionowania przyszłości, wymagająca przygotowania i podjęcia działań wyprzedzających i osłaniających możliwy niekorzystny rozwój uwarunkowań gospodarczych.

Na wspomniane wcześniej procesy, wywołujące niestabilność gospodarki, nakładają się jeszcze inne zdarzenia, trudno przewidywalne i wywołujące dramatyczne skutki oraz wymagające natychmiastowych działań. Są to gwałtowne zjawiska przyrodnicze i katastrofy żywiołowe, tworzące nowe uwarunkowania dla rozwoju społeczno - gospodarczego. Przykładem mogą być zdarzenia z ostatnich lat, takie jak: w 2010 roku

<sup>2</sup> *Projekt Raportu Polska 2011 Gospodarka- Społeczeństwo – Regiony*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, czerwiec 2011, s. 179. [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl)

<sup>3</sup> Tamże, s. 22.

trzęsienie ziemi na Haiti, wybuch wulkanu na Islandii, powodzie w Europie i w innych częściach świata, a w 2011 roku tsunami w Japonii, katastrofalne upały i susze, gwałtowne burze i wichury. Wydarzenia te zmieniają przyjęte na dany czas scenariusze rozwoju gospodarki, w tym także transportu i wymuszają uwzględnienie koniecznych działań interwencyjnych oraz związanych z nimi wydatków.

Stałym elementem rzeczywistości gospodarczej są w ostatnim czasie także konflikty zbrojne, terroryzm oraz piractwo. Szczególnym obszarem nasilenia konfliktów zbrojnych jest Afryka i Azja, a zwłaszcza państwa Północnej Afryki i Bliskiego Wschodu, które są terenem walk o zmiany ustrojowe. W konsekwencji konieczne jest zaangażowanie wojsk ONZ i NATO, a tym samym państw uprzemysłowionych, co wywołuje perturbacje ich sytuacji gospodarczej. Objęcie zamieszkami terenów tradycyjnie uważanych za obszary turystyki dla Europejczyków spowodowało utrudnienia dla licznych biur podróży i firm transportowych, a w konsekwencji przesunięcie strumienia turystów w inne rejony, na przykład do Portugalii. Napływ uchodźców z północnej Afryki do państw południowo - europejskich doprowadził w niektórych miejscach do utraty ich walorów turystycznych, a także do konfliktów w UE na tle polityki przepływu ludności. Konieczność interwencji, związana z wydatkami na przykład na zbrojenie i na pomoc uchodźcom ogranicza dostępność środków z budżetów publicznych dla celów społecznych, dodatkowo pogłębiając niezadowolenie ludności dotkniętej kryzysem gospodarczym.

Dotkliwymi zdarzeniami ingerującymi w normalną działalność gospodarczą i aktywność społeczną są zamachy terrorystyczne dokonywane bardzo często w systemach transportowych, skupiających duże grupy ludności, między innymi na lotniskach, czy w systemach transportu miejskiego, na przykład w metro. Rozprzestrzenianie się terroryzmu i przestępczości wymaga kontroli bezpieczeństwa we wszystkich fazach przewozu dóbr i osób. Drugim rodzajem zagrożeń z tej kategorii jest piractwo, czego jaskrawym przykładem jest porywanie statków na szlakach morskich w pobliżu Somalii czy Indonezji. Zdarzenia te powodują zakłócenia w realizacji dostaw oraz podnoszą ich koszty, wymagając zwiększenia poziomu bezpieczeństwa, nie mówiąc już o ofiarach w ludziach.

Kolejnym przejawem niestabilności warunków działalności gospodarczej, ale o znacznie wolniejszym tempie i wydłużonym okresie działania są obserwowane już od pewnego czasu w krajach europejskich systematyczne zmiany liczebności i struktury społeczeństw. Niskie wskaźniki dzietności i przyrostu naturalnego powodują spadek ogólnej liczby mieszkańców Europy, a jednocześnie zwiększenie grupy osób w wieku emerytalnym. Prognozy wskazują, że po 2030 roku w wielu państwach OECD co czwarty obywatel będzie w wieku 65 lat, a po 2050 roku czterokrotnie zwiększy się liczba osób w wieku powyżej 80 lat<sup>4</sup>. Szybkemu wzrostowi liczebności grupy osób starszych będzie towarzyszył spadek liczby dzieci i młodzieży. Jednym z problemów, przed którymi stoją państwa uprzemysłowione, także USA, jest wypłata tak wielu osobom świadczeń emerytalnych w wysokości wystarczającej na zapewnienie dobrych warunków egzystencji. W rezultacie oznacza to zmiany struktury popytu i zmniejszenie siły nabywczej ludności oraz większą presję w kierunku świadczeń publicznych, również w obszarze transportu.

Inną tendencją o długookresowym działaniu, zasługującą na uwypuklenie, jest konieczność przestawienia gospodarki, w tym transportu na inne źródła zasilania w surowce, których dotychczasowe zasoby ulegają wyczerpaniu. Wymaga to opracowania i wdrożenia zmian technologicznych o masowym charakterze, a w transporcie konieczny jest nowy podział międzygałęziowy, z większą rolą transportu przyjaznego środowisku.

Reasumując powyższe rozważania do czynników, które w szczególny sposób przyczyniają się do zmienności uwarunkowań gospodarki i życia społecznego zaliczyć można:

- ogólnoswiatowy kryzys gospodarczy i jego konsekwencje
- sytuację kryzysową niektórych krajów Unii Europejskiej i konieczność udzielenia im pomocy, co wywołuje konflikty pomiędzy krajami członkowskimi UE
- napięcia społeczne w krajach rozwiniętych w obawie o miejsca pracy i poziom życia
- zmiany demograficzne i rozwarstwienie dochodowe społeczeństw
- konflikty zbrojne, terroryzm oraz piractwo
- destrukcyjne zjawiska przyrodnicze
- konieczność przestawienia gospodarki i transportu na nowe źródła surowcowe.

<sup>4</sup> *Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues*. Overwiew, OECD 2002, www.oecd.org, maj 2006.

## Konsekwencje i wyzwania dla transportu wynikające z niestabilności warunków gospodarowania

Przedstawione powyżej czynniki wywołujące niestabilność warunków prowadzenia działalności gospodarczej wywierają znaczący wpływ na funkcjonowanie transportu i programowanie jego rozwoju, co powinno być odzwierciedlone w priorytetach i strategiach polityki transportowej.

Największy wpływ na warunki działania sektora transportowego wywiera koniunktura gospodarcza, w tym zjawiska kryzysowe i ich następstwa, m.in. spadek rozmiarów produkcji przemysłowej i wymiany handlowej, pogorszenie sytuacji finansów publicznych, a także brak jednoznacznych perspektyw przezwyciężenia tych zjawisk.

W fazie ostrego kryzysu firmy transportowe próbują przetrwać zmniejszając koszty produkcji usług poprzez zahamowanie odnowy taboru, zmniejszenie zatrudnienia, redukcję wydatków na komunikację i reklamę oraz obniżając stopę zysku. W następnym okresie, wobec niejednoznacznych perspektyw przezwyciężenia kryzysu i możliwej niestabilności warunków, konieczne jest opracowanie strategii, które umożliwią firmom przetrwanie okresów słabszej koniunktury. Jednym z możliwych rozwiązań jest dywersyfikacja usług, która np. w przewozach ładunków obejmuje:

- poszerzenie zakresu obsługi o czynności logistyczne, takie jak obsługa magazynowa wraz z przygotowaniem dostaw, monitoringiem, obsługą zwrotów
- kompleksową obsługę klientów
- rozwój intermodalności.

W przewozach pasażerskich zalecane byłoby stworzenie lepszych możliwości włączenia transportu zbiorowego w multimodalne łańcuchy podróży, co wymaga zwiększenia dostępności do jego usług poprzez:

- ułatwienie pozyskiwania informacji o ofertach, w tym zwłaszcza dotyczących rozkładów jazdy i taryf z wykorzystaniem współczesnych kanałów informacji
- integrację organizacyjną, taryfową i biletową transportu zbiorowego
- poszerzenie usług transportowych o usługi powiązane: turystyczne, hotelowe, gastronomiczne
- podniesienie jakości realizowanych usług.

Przedsiębiorstwa przewozowe, chcąc poprawić swoją pozycję rynkową, muszą generować nowe oferty, do czego obliguje je nie tylko rynek krajowy, ale i międzynarodowy, w tym wymagania UE. Wprowadzanie nowych usług, szczególnie w transporcie kolejowym i aglomeracyjnym, wymaga wsparcia ze strony administracji publicznej.

Odpowiednie działania państwa są ważnym czynnikiem stabilizującym koniunkturę i przygotowującym nowe możliwości rozwojowe. Zaangażowanie państwa w wielu przypadkach polega na finansowaniu pakietów antykryzysowych, w których istotną rolę odgrywają przedsięwzięcia inwestycyjne. O ile skutki doraźne pakietów mają służyć ożywieniu popytu, o tyle działania inwestycyjne powinny zapewnić nie tylko stabilizację obecnej sytuacji, ale także przynieść nowe impulsy rozwojowe w perspektywie średnio- i długoterminowej. Priorytety inwestycyjne powinny zapewnić realizację obydwu celów, co jest szczególnie istotne w kontekście ograniczonych możliwości budżetów publicznych. Na przykład w Niemczech<sup>5</sup> zostały przygotowane programy koniunktury, które kładą nacisk na symbiozę stabilizacji koniunktury i wspierania rozwoju. Na inwestycje w zakresie rozwoju infrastruktury transportu w latach 2009 - 2010 przeznaczono dodatkowo 4 mld euro. Do inwestycji transportowych mogących w znacznym stopniu oddziaływać na wzrost gospodarczy, Rada Naukowa przy niemieckim ministerstwie transportu zalicza między innymi następujące przedsięwzięcia:

- projekty w zakresie utrzymania lub odnowy sieci transportowych i ich dostosowania do rosnących wymagań bezpieczeństwa i ochrony środowiska
- projekty w ciągu głównych osi krajowych i międzynarodowych wraz z wdrożeniem technologii zapewniających interoperacyjność (na przykład ETCS dla kolei)
- zwiększanie wydajności (zarządzanie przewozami, ETCS, interoperacyjność)
- likwidacja „wąskich gardeł”: przede wszystkim wewnątrz i pomiędzy aglomeracjami, w przewozach między portami morskimi a ich zapleczem lądowym.

<sup>5</sup> Szerzej: *Krise als Chance: Neue Prioritäten in der Verkehrspolitik*. Internationales Verkehrswesen, nr 10/ 2009, s. 364-366.

Wobec ograniczonej dostępności do finansowania ze środków publicznych realizowane powinny być przede wszystkim projekty o najwyższej ocenie wynikającej z analizy korzyści i kosztów. W Polsce funkcję pakietów anty kryzysowych, uwzględniających inwestycje prorozwojowe, szczególnie w zakresie infrastruktury transportu i ochrony środowiska spełnia realizacja programów rozwojowych, towarzyszących akcesji do UE.

Obecny kryzys stwarza szanse ukierunkowania transportu i logistyki na rozwój zrównoważony, z szerokim wykorzystaniem innowacyjnych technologii i produktów. Programowanie innowacji jest możliwe tylko w ograniczonym zakresie, ale przewiduje się, że będą one dotyczyły głównie oszczędności energii i zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>. Dlatego też uzasadnione jest wspieranie rozwoju gospodarki w tym kierunku ze środków publicznych. Opracowanie energooszczędnych i przyjaznych środowisku technologii, produktów i systemów operacyjnych jest szansą na zwiększenie międzynarodowej konkurencyjności gospodarki. W transporcie wymaga to wprowadzenia nowych, energooszczędnych środków transportu, nowych konstrukcji i technologii produkcji środków transportu i infrastruktury, a także rozwoju biopaliw. Z drugiej strony działania te są kapitałochłonne i przyczyniają się do zwiększenia kosztów transportu, co grozi utratą konkurencyjności tradycyjnych produktów na rynku globalnym. Poprawa standardów środowiskowych jest zatem polem rozbieżności na arenie międzynarodowej, opóźniających rzeczywisty postęp w tej dziedzinie.

Wrażliwość sektora transportu na zmiany klimatyczne można rozpatrywać w dwóch płaszczyznach: infrastruktury, której funkcjonowanie zmieniające się warunki atmosferyczne mogą zakłócać, oraz polityki, strategii i planów dostosowawczych, które muszą określić formy interwencji i niezbędne zmiany przepisów. Modele zmian klimatycznych wskazują, że częściej i na większą skalę będą występowały susze, silne opady, burze i gradobicia. Latem opadów będzie mniej; zimy zaś mają być bardziej wilgotne. Istotne znaczenie dla infrastruktury transportu ma prognozowany wzrost upałów i opadów (duże zagrożenie dla transportu stanowią burze i huragany), a szczególne wyzwania czekają infrastrukturę transportu położoną na wybrzeżach. Wszystkie te zjawiska prowadzą do szybkiego zużywania się urządzeń i skracania cyklu życia infrastruktury oraz wzrostu kosztów jej napraw i utrzymania<sup>6</sup>.

Wpływ środowiska na transport widoczny jest także w bardziej dramatycznym wymiarze w postaci katastrof żywiołowych, wielkich powodzi, osuwisk ziemi czy pożarów, co stawia nowe wyzwania wobec interwencyjnej organizacji przewozów. Wymaga to zaangażowania na większą skalę innych środków transportu (na przykład helikopterów, łodzi) i zmiany organizacji transportu pod kątem ratowania ludzi i mienia.

Konieczność odbudowy i naprawy zniszczonej infrastruktury weryfikuje plany transportowe i staje się podstawowym priorytetem. Katastrofy wymuszają zatem uwzględnienie działań ratowniczych (przygotowanie specjalnego sprzętu i procedur, utrzymywanie w stałej gotowości) w planach rozwoju transportu w większym niż dotychczas stopniu, zwłaszcza, że zdarzają się one coraz częściej. Przygotowanie się na tego typu zdarzenia wymaga przesunięcia środków finansowych z rutynowych działań na działania zabezpieczające, np. wzmocnienie i budowa wałów przeciwpowodziowych, czy inne przedsięwzięcia chroniące tereny zabudowane. A zatem należy już dzisiaj uwzględniać potrzebę adaptacji do zachodzących zmian. Długofalowe, strategiczne zarządzanie przedsiębiorstwem transportowym, zwłaszcza w transporcie szynowym wymaga uwzględnienia przyszłych warunków klimatycznych w procesie inwestycyjnym i planowaniu infrastruktury trwałego użytku.

Z uwagi na wzrastające zagrożenia związane ze światowym terroryzmem i piractwem oraz innymi rodzajami przestępczości konieczna jest zmiana podejścia do zabezpieczenia procesów transportowych. Wraz z dynamicznym wzrostem międzynarodowych przewozów towarowych rośnie prawdopodobieństwo strat spowodowanych przez zorganizowane działania przestępcze. W ciągu roku notuje się na przykład na obszarze Europy około 200 000 napadów na samochody ciężarowe (dane z 2002 roku); liczba ta rośnie o 5% rocznie. Straty z tego powodu są oceniane na ponad 10 mld euro (16 mld, jeżeli doliczyć kradzieże ze składowisk i innych środków transportu)<sup>7</sup>. Natomiast, jeśli chodzi o transport morski to szacuje się, że dochodzi tutaj do ponad 300 poważnych napadów pirackich rocznie, w wyniku których życie traci około 60 osób, zaś szkody wynoszą 20 - 30 mld USD. Celami ataków są głównie zbiornikowce, statki pasażerskie

<sup>6</sup> Rotter M., Glahe J., Hoffmann E., *Klimawandel: Was kommt künftig auf die Verkehrsbranche zu?* Der Nahverkehr, nr 5/2011, s. 14-17.

<sup>7</sup> U. Schmeling: *Kampf den Langfingern earopaweit*, Internationale Transport Zeitschrift, nr 29-30/2002.

i rejsowe, statki z ładunkiem niebezpiecznym oraz jednostki wojenne<sup>8</sup>. Za jedno z pilniejszych zadań uznaje się więc podjęcie skutecznych działań na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa transportu, a w konsekwencji zmniejszenia rozmiaru szkód w łańcuchu dostaw.

Wyrazem tego są amerykańskie wymogi dotyczące inspekcji kontenerów. Od 1 lipca 2012 roku wszystkie kontenery wysyłane do portów USA muszą być prześwietlone w porcie wyjazdowym. Dla międzynarodowego handlu wiąże się to z dodatkowymi kosztami i znacznym opóźnieniem dostaw. Ani w Europie, ani w innych częściach świata, nie wydaje się możliwe wprowadzenie przepisów amerykańskich, przede wszystkim ze względu na brak technicznego know-how<sup>9</sup>.

### Podsumowanie

Funkcjonowanie transportu we współczesnych uwarunkowaniach gospodarczych i społecznych jest w coraz większym stopniu naznaczone wpływem niestabilnych i zmiennych czynników, do których można zaliczyć kryzysy gospodarcze i polityczne, napięcia społeczne, destabilizację środowiska i zagrożenia bezpieczeństwa. Wymaga to adaptacji transportu do zachodzących zmian poprzez rozwój nowych technologii i produktów, a także opracowanie strategii rozwojowych o większym stopniu elastyczności. W konsekwencji konieczne jest uwzględnienie nowych priorytetów w polityce gospodarczej i transportowej, przesunięcie środków finansowych, a wobec ograniczeń budżetowych – zwiększenie efektywności wydatkowania środków publicznych i pozyskiwanie nowych, prywatnych źródeł finansowania.

### Streszczenie

Niestabilność sytuacji gospodarczej cechująca się kryzysami o niesprecyzowanym pochodzeniu i rozwoju, szybkie zmiany warunków konkurencji i konflikty na rynkach globalnych, zamieszki zbrojne, działania terrorystyczne i przestępczość, destrukcyjne zjawiska klimatyczne i niepokoje społeczne tworzą bardzo dynamiczny i niepewny obraz warunków, w których będą realizowane strategie przyszłego rozwoju. Te niestabilne, zmienne warunki zewnętrzne tworzą także ramy funkcjonowania transportu, obsługującego potrzeby przewozowe społeczeństw. W artykule poruszono problematykę przystosowania transportu do działania w nowych uwarunkowaniach oraz wskazano na nowe czynniki, jakie muszą zostać uwzględnione przy planowaniu i realizacji przyszłej polityki transportowej.

### Literatura

- 1) *Ageing and Transport. Mobility Needs and Safety Issues*. Overwiev, OECD 2002, [www.oecd.org](http://www.oecd.org), maj 2006.
- 2) Horodecki J., Soroka P. [red.], *Raport. Przyczyny i konsekwencje globalnego kryzysu finansowo-gospodarczego i jego przejawy w Polsce. Sposoby jego przezwyciężenia oraz pożądane kierunki prorozwojowej polityki gospodarczej w Polsce*. Polskie Lobby Przemysłowe, publikacja nr 22, Warszawa 2011.
- 3) Jenisch U., *Neue Maßnahmen für die maritime Sicherheit*, Hansa nr 3-4-5/2006.
- 4) Johns H., *Kaum zu realisieren. Europäische Antwort auf US –Sicherheitsbedürfnis*. Internationales Verkehrswesen, nr 2/2011 Logistic Spezial.
- 5) *Krise als Chance: Neue Prioritäten in der Verkehrspolitik*. Internationales Verkehrswesen, nr 10/ 2009.
- 6) *Projekt Raportu Polska 2011 Gospodarka- Społeczeństwo – Regiony*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa czerwiec 2011. [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl)
- 7) Rotter M., Glahe J., Hoffmann E., *Klimawandel: Was kommt künftig auf die Verkehrsbranche zu?* Der Nahverkehr. nr 5/ 2011.
- 8) Schmeling U., *Kampf den Langfingern europaweit*, Internationale Transport Zeitschrift, nr 29-30/2002.

<sup>8</sup> Szerzej: Jenisch U.: *Neue Maßnahmen für die maritime Sicherheit*, Hansa nr 3-4-5/2006.

<sup>9</sup> H. Johns: *Kaum zu realisieren. Europäische Antwort auf US –Sicherheitsbedürfnis*. Internationales Verkehrswesen, nr 2/2011 Logistic Spezial, s. 26-27.