

## Transport w teorii i praktyce – w dobie globalizacji

### Wstęp

Kiedy kilkanaście lat temu logistyka przeszła do „cywila”, przynajmniej w naszych realiach, zrobiła zawrotną karierę, i w teorii i w praktyce. Już dzisiaj dominuje swoją kompleksowością; można przyrównać ją do metody dialektycznej. A jej praktyczne zastosowania pozwalają optymalizować złożone procesy produkcyjne, wymiany handlowej, organizacji i zarządzania, a nawet zjawiska społeczne. Nic więc dziwnego, że logistyka (jej zastosowanie w różnych dziedzinach) staje się powszechną tematyką badań i publikacji naukowych. Bez przesady można chyba powiedzieć, że jest ona też swego rodzaju przejawem globalizacji.

Ze zjawisk globalizacyjnych, które w sposób przyspieszony obejmują zarówno różne sfery działalności człowieka, jak i przestrzenne, w moim wystąpieniu wybrałem tylko niektóre problemy, które można scalić pod wspólnym tytułem „Transport w teorii i praktyce – w dobie globalizacji”.

Udział w bardzo wielu prezentacjach badań naukowych zarówno krajowych jak i zagranicznych, w jakich dotąd uczestniczyłem, zainspirował mnie licznymi spostrzeżeniami, uwagami czy refleksjami, zarówno natury, teoretycznej, jak i praktycznej.

### Transport w teorii i praktyce – w dobie globalizacji

Rozpocznę od sprawy najważniejszej. W naszych czasach jesteśmy, nie tylko świadkami, ale i uczestnikami – realizatorami niespotykanej dotąd wizji (wizji wręcz historycznej) **tworzenia jednolitego, zrównoważonego gałęziowo systemu transportowego** 28 państw Unii Europejskiej, właściwie prawie że całego kontynentu Europy.

Czegoś podobnego nie znała dotychczas historia rozwoju transportu. Kilka słów przypomnienia. Początki idei sieci międzynarodowych dróg transportowych w Europie, sięgają lat 50 – tych ubiegłego wieku. Idea ta konkretyzuje się w latach 90 – tych we Wspólnocie Europejskiej. Zaś podstawy prawne i realizacyjne (rzeczowo – finansowe) dają jej Traktat z Maastricht z 1992 roku. Konkretyzuje się obraz transeuropejskich sieci, obejmujących transport (TEN-T), energetykę (TEN-E) oraz telekomunikację (e-TEN).

Zakres TEN-T (Trans – European Network) został zdefiniowany w tzw. Białej Księdze Komisji Europejskiej w 1993 roku pod tytułem „W sprawie wzrostu, konkurencyjności i zatrudnienia”. Tam też zestawiono listę 6 projektów infrastrukturalnych TEN-T, którą następnie zweryfikowano do 14 (Essen 1994). Zdecydowana większość projektów priorytetowych dotyczyła połączeń kolejowych i transportu kombinowanego. Co pewien czas organizowane są Konferencje Paneuropejskie (m. in. z ministrami transportu państw członkowskich), które modyfikują dotychczasowe projekty, dostosowując je do zmieniających się okoliczności, np. przyjęcie nowych państw członkowskich. Ostatecznie

w kwietniu 2004 roku Rada UE przyjęła listę 30 priorytetowych projektów do realizacji w okresie do 2020 roku. Z tej 30 – tki – trzy dotyczą Polski:

1. projekt nr 23 – połączenia kolejowego Gdańsk – Wiedeń
2. projekt nr 25 – autostrada Gdańsk – Wiedeń
3. projekt nr 27 – połączenie „Rail Baltica” Warszawa – Helsinki

Schemat głównych wielofunkcyjnych korytarzy transportowych nie jest jednak definitywnie zamknięty. Państwa członkowskie próbują coś w nich zmieniać – dodać, m. in. Polska usiłuje wprowadzić nowy korytarz Płn. – Płd. doliną rzeki Odry.

Projekty unijne są coraz bardziej konkretyzowane poprzez zalecenia i dyrektywy, zobowiązujące państwa członkowskie do ich uwzględniania w swoich narodowych programach rozwoju transportu. Przegląd sytuacji i nowe ustalenia publikowane są w tzw. Białych (czy Zielonych) Księgach (ostatnia z 2011 roku).

Źródła finansowania tych olbrzymich inwestycji infrastrukturalnych, pochodzą ze środków Unijnych (różne programy) oraz budżetów państw członkowskich.

Przedsięwzięcia to „Budowa jednolitego systemu transportowego Unii Europejskiej” przewidziana jest z całą pewnością na niejedno pokolenie. Ale trwa; realizuje się stopniowo, a my w nim uczestniczymy. Historia ta z pewnością zapisze się jako „dzieło wiekopomne”, unikalne w coraz bardziej globalizującym się świecie.

Drugie moje refleksje transportu, w dyscyplinie naukowej Ekonomia Transportu. Chodzi mi głównie o podejście, zadania, cele i kryteria oceny działalności transportu trójszczeblowo: mikro – mezo i makroekonomicznie.

Najwięcej uwag, dyskusji i kontrowersji dotyczy roli państw (czynnika publicznego) w przeobrażeniach i tworzeniu krajowego systemu transportowego. Poza regulacjami prawnymi odnoszącymi się do różnych zagadnień i podmiotów działających w transporcie, na czoło wysuwają się niezwykle kapitałochłonne inwestycje infrastrukturalne, o wątpliwej rentowności bezpośredniej, nawet w długim okresie czasu.

Kapitał prywatny (jeśli nawet jest naprodukowany w dużych ilościach) szuka inwestycji wysoce i szybko rentownych. Stroni od podstawowych inwestycji infrastrukturalnych (pewnym wyjątkiem są inwestycje w tabor, np. zestawy samochodowe, częściowo samoloty).

Stąd wynika konieczność angażowania środków publicznych (budżetowych) własnych. Środki zewnętrzne – unijne, są tutaj „kołem ratunkowym”.

W miarę wzrostu bogactwa narodowego, stabilizacji ekonomicznej, rozwoju prywatnego rynku kapitałowego itp., itd. – poszerzają się możliwości współfinansowania tych inwestycji ze środków publicznych i prywatnych (rynkowych). Powstają już i poszerzają się możliwości finansowania tego rodzaju inwestycji kapitałochłonnych (tzw. Partnerstwo Publiczno - Prywatne). Nie zmienia to jednak faktu, że w czasie tego typu przedsięwzięć, odróżnić musimy: rentowność ekonomiczną (rynkową) od rentowności społecznej. Wyjaśnienia i uściślenia różnic – pozostawiam na inną okazję.

Trzecia grupa refleksji, z konieczności krótszych czasowo, dotyczy warunków funkcjonowania transportu i jego oceny w praktyce. Przedsiębiorstwa (firmy) transportowe nie interesują się wielką polityką transportową. Ich interesują konkretne warunki, w których działają. Generalnie można je ująć w dwóch grupach czynników:

1. regulacje prawne różnego charakteru, które administracyjnie zmuszają podmioty do ich przestrzegania
2. miejsce i warunki rynku transportowego.

Końcowym weryfikatorem społecznej (ale także ekonomicznej) efektywności techniczno – ekonomicznej transportu jest usługobiorca (popyt).

## Logistyka - nauka

Te ostatnie myśli kończą generalną tezę: w naszych warunkach ustrojowych i stanie gospodarki w jakiej się znajdujemy, z punktu widzenia makroekonomii, w polityce transportowej państwa, winna być konsekwentnie stosowana teza (zasada):

„Tyle rynku ile tylko możliwe i tylko tyle regulacji,  
ile jest to rzeczywiście niezbędne (konieczne)”.

Praktycznie, w konkretnych sytuacjach i czasie, często mi łatwo jest określić (uściślić) granice pomiędzy „możliwością a koniecznością”, gdyż często decydują o tym czynniki pozaekonomiczne – czynniki polityczne (czysta polityka).