

Agnieszka Skowrońska
Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu¹

Polityka transportowa Japonii w kontekście stanu i perspektyw rozwoju japońskiego transportu²

Współcześnie, w dobie problemów wynikających z rosnącej konkurencji, produkcji, transportochłonności światowej gospodarki; skracającego się cyklu użytkowania wyrobów, wydłużania się tras, na które przewożone są towary; nasilającej się kongestii transportowej i braku zrównoważenia w transporcie, coraz większego znaczenia nabiera polityka transportowa, która dzięki swoim podmiotom, celom i instrumentom jest w stanie nie tylko zminimalizować słabości i zagrożenia, ale także podjąć wyzwania, jakie stawiają przed transportem globalne trendy cywilizacyjne, i to zarówno w ich wymiarze ekonomicznym (wzrost gospodarczy i wzrost liczby innowacji), społecznym (rozwój i jakość życia), jak i środowiskowym (ochrona jakości zasobów i bioróżnorodności środowiska).

Nie można także zapominać, że przełom XX i XXI wieku to także czas, kiedy nie tylko sam transport, jako istotny element logistyki, ale logistyka jako całość zaczyna nabierać coraz istotniejszego znaczenia w rozwoju gospodarki światowej i poprawie konkurencyjności [szerzej na ten temat w: 18, s. 2-9], choć oczywiście w skali makroekonomicznej transport jest ciągle fundamentalnym filarem systemu logistycznego. Wzrost znaczenia makroekonomicznych aspektów logistyki, wzrost jej udziału w tworzeniu światowego PKB [więcej na ten temat w: 18, s. 2-9] oznacza także potrzebę uwzględniania logistyki w strategicznych programach / strategiach / politykach rozwoju czy to lokalnego, czy regionalnego, czy nawet ponadnarodowego.

Przełom wieków staje się więc swoistą cezurą dla krystalizowania się sformalizowanej i samoistnej publicznej polityki logistycznej [19, s. 9-17], którą definiuje się jako celowe, pośrednie i bezpośrednie oddziaływanie państwa na poprawę sprawności i efektywności procesów przepływu produktów i towarzyszących im informacji między uczestnikami łańcuchów dostaw [27, s. 57].

Pionierem w budowaniu i wdrażaniu polityki logistycznej była niewątpliwie Japonia, ustanawiając już w 1997 roku narodową politykę logistyczną, w której jednak nadal dominują propozycje działań i instrumentów dla transportu i poszczególnych jego gałęzi.

Zasadniczym celem artykułu jest przeprowadzenie analizy i dokonanie oceny japońskiej polityki transportowej w kontekście stanu i perspektyw rozwoju japońskiego transportu. W artykule uwzględniono także te aspekty japońskiej polityki, które wykraczają poza ramy wąsko rozumianego transportu i odnoszą się do programowania oraz kierunkowania rozwoju logistyki w skali makroekonomicznej.

Sektor transportowy w Japonii

Sektor transportowy w Japonii należy do nowoczesnych i bardzo wysoko rozwiniętych. Wyróżnia się wysokim poziomem efektywności energetycznej. Zużywa mniej energii na osobę w porównaniu do innych krajów. Jest to możliwe dzięki wysokiemu udziałowi transportu kolejowego w transporcie ogólnym [13, s. 248-258]. Dokonując natomiast porównania kosztów i cech transportu japońskiego z cechami i kosztami transportu na świecie, z całą stanowczością należy wskazać, że jest on jednym z najdroższych na arenie międzynarodowej. Wynika to z faktu obciążenia użytkownika rzeczywistymi kosztami transportowymi, znajdującymi odzwierciedlenie w opłatach i podatkach. Uwaga ta dotyczy głównie transportu samochodowego [14, s. 409-439].

Transport drogowy.

Współcześnie Japonia dysponuje 1 304 700 km utwardzonych dróg. Bardzo dobrze rozwinięta jest sieć szybkich, płatnych dróg łączących główne miasta. Gęstość japońskich autostrad, o łącznej długości 6 114 km, jest największa na świecie i wynosi 312 km/100 km². Kołowy transport towarowy i pasażerski uległ znacznemu rozwojowi po 1980 roku, kiedy to w wyniku liberalizacji i deregulacji zaczęły funkcjonować prywatne firmy przewozowe. Poza tym, poprawie uległa jakość dróg publicznych. W Japonii stosunkowo duży nacisk kładzie się na rozwój firm przewozowych. Z uwagi na fakt, że w nocy przewozy kolejowe i lotnicze są ograniczone w swej intensywności oraz częstotliwości, rozwój ten, okazuje się istotnym elementem wspomagającym przewozy pasażerskie. Transport samochodowy wykorzystuje się także do przewozu ładunków towarowych. W roku 1997, przy wykorzystaniu tej gałęzi transportu przewożono 6 mld ton ładunków, co stanowiło 90% tonażu wszystkich przewożonych ładunków. W roku 2000 ilość przewożonych ładunków wzrosła do 9 mld ton rocznie. W kolejnych latach, udział transportu kołowego w przewozie ładunków towarowych zaczął systematycznie spadać na rzecz przewozów kolejowych. W Japonii, podobnie jak w innych krajach gospodarki światowej, dużym problemem są wypadki na drogach. Wprawdzie ilość ofiar śmiertelnych uległa wyraźnemu zmniejszeniu dzięki zaostrzeniu od 2004 roku przepisów związanych z bezpieczeństwem ruchu i ścisłym egzekwowaniem prawa w stosunku do pijanych kierowców, jednak wciąż ilość zgonów następujących w wyniku wypadków drogowych jest zbyt wysoka. W roku 2013 wynosiła 7 358 osób [dane liczbowe zaczerpnięto z: 20; 21; 22].

¹ Dr hab. A. Skowrońska, prof. nadzw. UE, Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu, Wydział Ekonomii, Zarządzania i Turystyki, Katedra Zarządzania Strategicznego i Logistyki. Artykuł recenzowany.

² Artykuł przygotowany w ramach Projektu sfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki, przyznanych na podstawie decyzji numer DEC - 2013/09/B/HS4/01260.

Transport kolejowy.

W Japonii koleje są głównym środkiem transportu pasażerskiego. Odgrywają także istotną rolę w przewozach ładunków masowych. Według stanu na czerwiec 2013 roku, koleje japońskie osiągnęły długość torów 29 183 km³. Większość z tej długości stanowi kolej wąskotorowa (24 302 km torów). Dominująca w Japonii szerokość torów to 1 067 mm [11]. Zważywszy na fakt, że pierwsza linia kolejowa w Japonii została zbudowana w 1872 roku (linia pomiędzy Tokio i Jokohamą), uznać należy, że bardzo szybko weszła ona w okres świetności. Było to możliwe dzięki licznym inwestycjom. Współcześnie należy do najnowocześniejszych oraz najbardziej wszechstronnie rozwiniętych kolei na świecie. Na uwagę zasługuje kolej wysokiej prędkości, której reprezentantem jest Shinkansen. Prędkość, jaką rozwijają pociągi Shinkansen serii N700 „Nozomi”, sięga 300 km/h. Pociągi tej klasy i serii są nie tylko szybkie, ale i punktualne. Shinkansen uważa się za spóźniony, jeżeli dotrze do stacji kolejowej o wyznaczonej godzinie, a nie przed upływem terminu przyjazdu. Średnie opóźnienie obserwowane na przestrzeni lat wynosi 6-10 sekund⁴. Fotografia 1 przedstawia pociąg Shinkansen „Nozomi” (seria 500). Pojazd zaprojektowano tak, by osiągał prędkości 320 km/h. W praktyce osiąga prędkości 300 km, a to oznacza, że przykładową trasę 515 km, pomiędzy Tokio i Osaką, pokonuje w 2,5 godziny.



Fot. 1. Shinkansen „Nozomi” 500.
Źródło: [6].

Sieć szybkiej kolei zajmuje ponad 2 000 km i nadal jest rozbudowywana. Największymi i najbardziej liczącymi się podmiotami, które konkurują na rynku lokalnych i regionalnych przewozów kolejowych są: Japan Railway (JR), Kintetsu Corporation, Seibu i Keio Corporation. Większość firm przewozowych odpowiada nie tylko za sieć kolejową i stacje, ale zarządza także nieruchomościami i/lub domami handlowymi obok stacji. Fukuoka, Kobe, Kioto, Nagoja, Osaka, Sapporo, Sendai, Tokio i Jokohama mają doskonale rozbudowaną sieć metra. Ponadto komunikację podmiejską uzupełniają inne systemy (na przykład napowietrzna kolej jednoszynowa oraz tramwaje).

Transport lotniczy.

W Japonii funkcjonuje 176 lotnisk. Najruchliwszym portem lotniczym nie tylko w Japonii, ale i w całej Azji, jest Hanaeda Airport. Do portów obsługujących loty międzynarodowe

należą: Narita (aglomeracja Tokio), Kansai (aglomeracja Kioto), Chubu w Nagoi (jest to jeden z największych portów lotniczych). Pozostałe lotniska o istotnym znaczeniu zlokalizowane są w: Osace, New Chitose, Sapporo i Fukuoka [22]. Głównymi przewoźnikami są przewoźnicy linii: Japan Airlines i All Nippon Airlines. Wśród innych, liczących się na rynku przewozów lotniczych, należy wymienić: Skymark Airlines, Skynet Asia Airlines, Star Flyer, Fuji: Dream Airlines. United Airlines i Delta Airlines (dawniej Northwest Airlines) są głównymi operatorami obsługującymi loty międzynarodowe. Japoński transport lotniczy, podobnie jak i transport lotniczy w innych krajach, podlega ścisłym regulacjom, choć po roku 2000, także i ten obszar został znacząco zderegulowany i zliberalizowany. Do przełomu lat 80. i 90. XX wieku funkcjonowało wyłącznie trzech przewoźników. Niekwestionowanym liderem były linie Japan Airlines, które od 1972 roku do roku 1986 miały także monopol na obsługę międzynarodowych przewozów pasażerskich. Do 2000 roku, ceny biletów lotniczych były ustalane centralnie, podlegając ścisłym regulacjom rządowym. Chociaż pierwsze widoczne deregulacje miały miejsce w 1995 roku. Na ich mocy przewoźnicy otrzymali swobodę w kształtowaniu stawek taryfowych i ulg na przewozy dla pasażerów. Od 2000 roku ceny, ustalane są już tylko w oparciu o swobodną grę sił rynkowych. Jednak w celu zabezpieczenia interesów pasażerów, w gestii władz publicznych pozostało prawo *vet*a w odniesieniu do stawek, które ustalane są zbyt wysoko [11].

Transport wodny.

Ze względu na wyspiarskie położenie Japonii, jedynymi możliwymi przejściami granicznymi są wspomniane już porty lotnicze oraz porty morskie. Do największych należą porty: Nagoya, Chiba, Jokohama, Kitakiushu, Osaka, Tokio, Kobe oraz nieco mniejsze: Fushiki/Toyama, Himeji, Hiroshima, Kudamatsu, Niigata, Sakai/Senpoku, Sendai/Shiogame, Shimizu, Shimonoseki, Tomakomai, Wakayama. Wodne drogi Japonii zajmują 1 770 km. W dyspozycji Japonii znajdują się 662 statki różnego rodzaju, służące zarówno do przewozów pasażerskich, jak i towarów [22]. Po 2007 roku systematycznie spada ilość i częstotliwość związana z kursami promów. Jest to w dużej mierze spowodowane intensyfikacją rozwoju infrastruktury, szczególnie mostów i dróg ekspresowych.



Fot. 2. Most Akashi Kaikyō (widok boczny).
Źródło: [2].

³ Większość linii jest zelektryfikowana.

⁴ więcej na ten temat w: [25].

Mosty i tunele odgrywają szczególną rolę w Japonii. Najdłuższym mostem wiszącym nie tylko w Japonii, ale także na świecie, jest Most Akashi Kaikyō, czyli „Wielki most nad cieśniną Akashi”, znany również jako „Most Perłowy”. Przebiega on od miasta Kobe na wyspie Honsiu aż do wyspy Awaji. Most ten stanowi część autostrady krajowej numer 28 (fotografie 2 i 3).



Fot. 3. Most Akashi Kaikyō (widok z punktu widzenia użytkownika mostu).
Źródło: [3].

Na zdjęciach 4 i 5 zaprezentowano niezwykle ciekawe – zdaniem autorki – rozwiązanie. Jest nim Gate Tower, czyli liczący sobie 16 pięter biurowiec. Przez środek budynku, na wysokości piątego, szóstego i siódmego piętra, przechodzi tunel



Fot. 4. Gate Tower w Osace.
Źródło: [4].



Fot. 5. Fragment autostrady przebiegającej przez Gate Tower.
Źródło: [4].

trasy ekspresowej, która prowadzi z Osaki w kierunku miasta Ikeda. Rozwiązanie stanowi kompromis między prywatnym właścicielem nieruchomości, a publiczną spółką Hanshin Expressway, która była inwestorem drogi (budowa klasycznego tunelu była tu niemożliwa z powodów technicznych).

Polityka transportowa Japonii

System społeczno - gospodarczy Japonii uzależniony jest od dostaw zamorskich. Importowane jest bowiem 40% żywności i 80% energii. Tym samym logistyka stanowi istotny fundament japońskiej gospodarki, co z kolei w latach 90. XX wieku rozbudziło potrzebę rozwijania polityki logistycznej państwa w formie międzysektorowych, spójnych programów. Polityka logistyczna Japonii jest aktualizowana co cztery lata, począwszy od 1997 roku, kiedy po raz pierwszy doszło do opracowania i przyjęcia przez rząd *Spójnego Programu Polityki Logistycznej* i kolejno w roku 2001, w którym przyjęto *Program Skutecznej Dystrybucji i Logistyki*, a ostatnio w 2005 roku, gdy opracowano tak zwane *Ramy Kompleksowej Polityki Logistycznej (Comprehensive Logistics Policy Framework)*.

Podstawowe cele opracowanego i przyjętego przez rząd na lata 1997 - 2001 *Spójnego Programu Polityki Logistycznej* koncentrowały się na [5]:

- osiągnięciu zdolności oferowania najwyższego poziomu usług logistycznych w rejonie Azji i Pacyfiku
- dostarczaniu usług logistycznych po kosztach, które nie byłyby powodem utraty konkurencyjności usługobiorców
- rozwiązaniu problemów logistyki w zakresie zużycia energii, ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu.

W celu realizacji postawionych celów rząd japoński został zobowiązany do podjęcia działań polegających na deregulacji rynku usług transportowo - spedycyjnych i telekomunikacyjnych, wspieraniu budowy i modernizacji infrastruktury oraz upowszechnianiu nowoczesnych rozwiązań w systemach logistycznych przedsiębiorstw. Program ten przewidywał dwie płaszczyzny współdziałania. Pierwszą z nich było współdziałanie na szczeblu ministerstw i ich przedstawicielstw terenowych na rzecz integracji i wyrównywania warunków do realizacji czynności logistycznych w głównych regionach gospodarczych kraju. Drugą stała się informacyjno-doradcza działalność przedstawicieli rządu i podmiotów gospodarczych, która zmierzała do obniżenia społecznych kosztów transportu, ochrony środowiska i utylizacji odpadów. Ważnym zadaniem państwa były także tworzenie i kontrola przestrzegania ustawodawstwa antymonopolowego w relacjach między ogniwami łańcuchów dostaw. Po 2001 roku realizacja celów *Spójnego Programu Polityki Logistycznej* była kontynuowana w ramach rządowego *Programu Skutecznej Dystrybucji i Logistyki*. Głównym koordynatorem tego Programu była Dyrekcja Dystrybucji i Logistyki w Ministerstwie Gospodarki, Handlu i Przemysłu (METI) [27, s. 61-62].

Kolejna wersja dotyczy okresu 2005 - 2009 i jest określana jako *Ramy Kompleksowej Polityki Logistycznej (Comprehensive Logistics Policy Framework)* [23, s. 88-89]. Duży nacisk położono tu na poprawę efektywności systemu logistycznego od strony popytowej, co niewątpliwie wynika z obserwowanej zależności gospodarki światowej od wymiany z krajami azjatyckimi, a także gwałtownego rozprzestrzeniania się IT. W rzeczonym

dokumencie zwrócono także uwagę na stymulowanie, nie tylko efektywnego, ale także środowiskowo przyjaznego systemu logistycznego.

Cele strategiczne, które postawiono przed japońską polityką logistyczną na XXI wiek, obejmują kwestie odnoszące się do podnoszenia sprawności i efektywności przepływów fizycznych i informacyjnych w łańcuchach dostaw, ze szczególnym zorientowaniem na obszar związany z publiczną infrastrukturą i usługami transportowo-magazynowymi. Zasadniczym celem jest prowadzenie polityki wyrównującej szanse wszystkich regionów Japonii po to, aby w konsekwencji cała Japonia była w stanie sprostać na arenie międzynarodowej rosnącej konkurencji związanej z obsługą logistyczną. Wyrównywaniu szans pomiędzy regionami służyć mają inwestycje koncentrujące się wokół poniżej wskazanych celów [24]:

1. Poprawa jakości punktowej i liniowej infrastruktury transportowej przy założeniu konieczności realizacji celów ekonomicznych, społecznych i środowiskowych.
2. Podnoszenie jakości, bezpieczeństwa i komfortu jazdy publicznych środków transportu.
3. Intensyfikacja rozwoju i właściwa lokalizacja centrów dystrybucyjnych.
4. Budowa systemu transportowego, który nie tylko ułatwi intensyfikację rozwoju gospodarczego każdego z regionów, ale także umożliwi współpracę międzyregionalną (połączenie krajowego systemu transportowego z systemami regionalnymi).

5. Zagwarantowanie łatwiejszego dostępu do poszczególnych regionów Japonii i pozostałych krajów azjatyckiego obszaru Pacyfiku poprzez budowę nowych i modernizację już istniejących portów lotniczych i/lub morskich w centrach miast.
6. Usprawnienie systemu transportowego w sposób umożliwiający dotarcie z obrzeży do centrum miast w ciągu godziny oraz z obszarów miejskich do najważniejszych centrów dystrybucyjnych w ciągu 24 godzin.
7. Poprawa jakości infrastruktury portów morskich i lotniczych, w celu zwiększenia liczby podejmowanych przez nie statków i samolotów.
8. Permanentna intensyfikacja rozwoju transportu intermodalnego, w tym także budowa punktów styku pomiędzy różnymi środkami transportu.
9. Budowa większej liczby parkingów na stacjach kolejowych, autobusowych, przy portach lotniczych i przy portach morskich, w myśl zasady „parkuj i jedź publicznym środkiem transportu”.
10. Intensyfikacja w zakresie projektowania i budowy mostów, tuneli.
11. Uruchomienie i upowszechnienie ekonomicznego i łatwego w obsłudze transportu przystosowanego do zwiedzania miejsc historycznych.

Mimo, że od 1997 roku przedmiotem programowania i kierowania w Japonii stały się w dużej mierze łańcuchy logistyczne, których podmioty stanowią elementy strony popytowej sektora logistycznego, to nadal istotnym filarem są działania związane

Tab. 1. Wybrane cele i działania przewidziane do realizacji w odniesieniu do poszczególnych gałęzi transportu w Japonii.

Transport kołowy	Transport szynowy
<ul style="list-style-type: none"> • budowa wysokiej jakości autostrad, tuneli, mostów ułatwiających przejazdy między regionami i między metropoliami poprzez połączenie centrów miast, w tym portów morskich, portów lotniczych oraz centrów logistycznych i dystrybucyjnych • racjonalizacja logistyki miejskiej poprzez: rozbudowę sieci dróg, ze szczególnym zorientowaniem na rozwój dróg wielopoziomowych, poprawę jakości dróg, poprawę bezpieczeństwa przewozów towarowych i przejazdów pasażerskich, tworzenie nowych miejsc parkingowych • intensyfikacja działań związanych z wydzieleniem tzw. stref bezpieczeństwa w centrach miast oraz z planowaniem i zagospodarowywaniem powierzchni miejskich w sposób zwiększający ilość powierzchni zielonych. 	<ul style="list-style-type: none"> • permanentna rozbudowa i unowocześnianie infrastruktury kolejowej • minimalizowanie zatłoczenia w pociągach poprzez uruchamianie nowych linii i budowanie nowych nawyków przewozowych opierających się na korzystaniu z publicznych pojazdów szynowych poza godzinami szczytu • intensyfikacja rozwoju oferty w zakresie świadczenia wysokiej jakości usług gastronomicznych na dworcach kolejowych.
Transport lotniczy	Żegluga śródlądowa i transport morski
<ul style="list-style-type: none"> • rozbudowa już istniejących (np. przez tworzenie dodatkowych pasów startowych) i budowa nowych portów lotniczych tak, aby w każdym regionie i każdej metropolii funkcjonował port obsługujący loty międzynarodowe • minimalizowanie uciążliwości środowiskowej i społecznej (hałas, zanieczyszczenia powietrza) • permanentne doskonalenie i podnoszenie jakości związanej z kontrolą ruchu lotniczego • rozbudowa infrastruktury ułatwiającej dotarcie do portów lotniczych. 	<ul style="list-style-type: none"> • budowa zautomatyzowanych, zinformowanych, świadczących usługi całodobowo, portów morskich o wysokich, międzynarodowych standardach • poprawa jakości szlaków morskich łączących cieśniny, obszary przybrzeżne i wyspiarskie • inwestycje w budowę punktów styku w portach morskich tak, aby intensyfikować rozwój transportu intermodalnego ze szczególnym zorientowaniem na działania zmierzające w kierunku tworzenia w portach morskich centrów dystrybucyjnych, w których operatorzy logistyczni wykorzystywać będą środki i urządzenia transportowe należące do transportu lądowego i wodnego • poprawa jakości przewozów rzecznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [24].

z transportem i wszystkimi jego gałęziami. Wynika to z faktu, że transport, obok magazynowania stanowi, stanowił i zapewne stanowić będzie strategiczny obszar mikro-, meta- i makrologistyki. Wybrane (o priorytetowym i zasadniczym znaczeniu) cele i działania przewidziane do realizacji w poszczególnych gałęziach transportu zaprezentowano w tabeli 1.

W ramach japońskiej polityki transportowej realizowanych jest wiele różnych inicjatyw. Z reguły najpierw wdrażane są jako projekty pilotażowe, później analizom poddawane są ich rezultaty. W sytuacji, gdy okazują się efektywne, istotne i skuteczne, podejmuje się działania upowszechniające. Co – w opinii autorki artykułu – stanowi niewątpliwą zaletę tego rodzaju polityki.

Jak wcześniej wskazano, w Japonii istotną rolę odgrywa kolej wysokiej prędkości. Pierwsze koleje tego typu (Tokaido, Shinkansen) rozpoczęły swoją działalność w 1964 roku, chociaż oficjalny, rządowy program budowy infrastruktury i sieci kolei wysokich prędkości uchwalono i przyjęto dopiero w 1970 roku. Początkowo Tokaido i Shinkansen były budowane i eksploatowane wyłącznie przez JNR (Japanese National Railways). Po prywatyzacji, kiedy to głównym operatorem stały się JR (Japan Railways), budowę i eksploatację dotyczącą nowo rozwijającej się linii rozdzielono pomiędzy JR i powstałe po prywatyzacji spółki operacyjne. W 2011 roku zdecydowano, że linię kolejową, której budowę do 2027 roku zaplanowano pomiędzy Tokio i Nagoją, rozszerzy się aż do Osaki. Zakończenie tego odcinka przewiduje się na 2045 rok. Oprócz planowanego rozwoju linii dla pociągów rozwijających prędkości do 300 km/h przewiduje się także realizację programu MAGLEV, w ramach którego uruchomione zostaną pojazdy rozwijające prędkość do 550 km/h. Kolej tego rodzaju aktywowana zostanie pomiędzy Tokio i Nagoją (przewidywany horyzont czasowy dla projektu to 2027 rok). W ramach budowy japońskich linii kolejowych koszty są rozkładane pomiędzy rządem krajowym i władzami szczebla lokalnego. Rząd pokrywa 2/3 kosztów budowy. Pokrycie pozostałej części kosztów leży w gestii poziomu lokalnego. W celu uniknięcia nierentownych inwestycji, projekt budowy linii kolejowej jest zatwierdzany na szczeblu centralnym wtedy i tylko wtedy, gdy spełnione są następujące kryteria: finansowe środki na realizację projektu są środkami pewnymi i gwarantowanymi; projekt rokuje rentowność i pokrycie prognozowanych kosztów; istnieje zgoda władz konkretnych prowincji, na terenie których realizowana będzie inwestycja infrastrukturalna [1].

Ten aspekt transportowej polityki Japonii, który obejmuje działania związane z logistyką miejską, zmierza w kierunku „kompaktowania” miast i takiego przestrzennego zagospodarowania, które systematycznie prowadzić będzie do sytuacji, w której miejsca zamieszkania Japończyków znajdować się będą w bardzo bliskiej odległości od miejsc ich pracy. Ma to służyć skróceniu tras przejazdów, a także zmianie nawyków przewozowych, polegającej na stopniowej, ale systematycznej rezygnacji lub przynajmniej minimalizacji przemieszczania się przy wykorzystaniu prywatnych samochodów na rzecz komunikacji miejskiej i rowerów. Dodatkowo, zamiarem władz japońskich jest poprawa rentowności środków transportu publicznego poprzez zwiększenie

gęstości transportowej. Częstsze korzystanie z transportu publicznego ma generować przychody, których część ma być przeznaczana na permanentną poprawę jakości, bezpieczeństwa, komfortu jazdy środkami komunikacji publicznej. Poprawa standardów i poziomu logistycznej obsługi klientów ma z kolei powodować dalszy wzrost popytu na korzystanie z usług publicznych przewoźników [8].

W celu zmiany nawyków przewozowych, a przede wszystkim w celu zminimalizowania liczby pojazdów kołowych, poruszających się po japońskich drogach, realizowany jest program związany z wynajmem rowerów. W bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowych wielu japońskich miast znajduje swoją lokalizację punkty wynajmu rowerów. Przykładowo Edogawa w aglomeracji Tokijskiej kontynuuje program, który w 2011 roku był programem pilotażowym. Użytkownicy mogli wtedy korzystać jedynie z 5 punktów wynajmu, zlokalizowanych w pobliżu stacji kolejowych. Opłata za wynajem wynosiła 100 jenów dziennie⁵ i 1 500 jenów miesięcznie [10]. Ten poziom opłat utrzymuje się także obecnie. Działania tego rodzaju pozwalają jednocześnie na realizację jednej z istotniejszych zasad logistycznego imperatywu ekologicznego, która związana jest z maksymalizacją efektywności przestrzeni przy jednoczesnej maksymalizacji jej wykorzystania (szerzej zasady logistycznego imperatywu ekologicznego opisano w: [17, s. 37-41]). Miejsca, w których rozlokowane są rowery wymagają „zawłaszczenia” znacznie mniejszej części przestrzeni, aniżeli miejsca parkingowe samochodów). Sprzyja to jednoczesnemu realizowaniu celów ekonomicznych i spełnianiu ograniczeń przestrzennych, społecznych i środowiskowych.

W 1966 roku został przyjęty I Narodowy Plan Budowy Sieci Dróg Ekspresowych. Plan przewidywał budowę 7 600 km sieci dróg. W 1987 roku, plan uległ modyfikacji i od tamtej pory jest permanentnie dostosowywany do bieżących warunków. Obecnie realizowany jest IV Kompleksowy Plan budowy dróg. Budowę prawie 1 500 km sieci dróg i autostrad zaplanowano i buduje się tak, aby usprawnić dostęp do portów morskich, portów lotniczych oraz do atrakcji turystycznych z centrów miast. We wszystkich głównych miastach obwodnice zostały zbudowane po to, aby racjonalizować logistykę miejską, w tym głównie w celu: minimalizowania zatorów komunikacyjnych i łagodzenia ich skutków; ograniczania emisji CO₂. W nękanym konsekwencjami kongestii transportowej Tokio, na szczególną uwagę zasługują 3 obwodnice wybudowane w ramach trzech dziewięciopromiennych sieci pierścieniowych. W celu zwiększenia przepustowości dróg w obszarach metropolitalnych, oprócz budowy obwodnic, poszerza się także drogi już istniejące. Obecnie z 71 głównych portów lotniczych w Japonii, aż 70% dostępnych jest bezpośrednio z dróg ekspresowych w ciągu 10 minut. Poza tym permanentnie trwają prace budowlane, których celem jest ułatwienie dostępu z dróg dojazdowych do głównych portów lotniczych i portów morskich. Średnia prędkość jazdy z centrum Tokio wynosi 16 km/h, co stanowi połowę średniej krajowej w tym względzie. Czas prowadzenia pojazdów w „zakorkowanym” centrum Tokio stanowi 60% całego czasu jazdy. W Tokio mamy do czynienia z około 30 wypadkami drogowymi dziennie. Spowolnienie natężenia

⁵ 100 jenów (JPY) = 3,0482 zł – wg kursu złotego w NBP z dnia 6.10.2014 (Źródło: http://www.nbp.pl/home.aspx?f=kursy/kursy_archiwum.html ; dostęp: 6.10.2014. Przyp. red.).

nia ruchu oraz ograniczenie przepustowości dróg w wyniku tych wypadków stanowi około 10% wszystkich zatorów komunikacyjnych. Realizowany plan budowy dróg zorientowany jest na budowę sieci dróg krajowych tak, aby pokonanie odległości do dróg ekspresowych i autostrad z obszarów miejskich i wiejskich było możliwe w ciągu 1 godziny. Uruchamianie w Japonii każdego roku nowych odcinków dróg systematycznie zmniejsza odległość odcinków „zakorkowanych” o około 40% [7].

W ramach tej części działań japońskiej polityki transportowej, która zorientowana jest na przeciwdziałanie kongestii transportowej, w odniesieniu do przewozów pasażerskich podjęto działania integrujące dwie gałęzie transportu (transport kołowy i transport szynowy). W sytuacji, gdy autobus poruszający się w obrębie dużej metropolii (na przykład Tokio) zostanie zatrzymany w „korku”, jego pasażerowie mogą dalszą część drogi przebyć metrem. W momencie, gdy autobus zbliża się z obrzeży do centrum miasta, z punktu sterowania ruchem kierowca pojazdu otrzymuje informacje o warunkach ruchu. Dzięki temu, pasażerowie znajdujący się na pokładzie autobusu mogą podjąć decyzję o tym, czy pozostają w pojeździe, czy przesiadają się do metra lub pociągu. Pasażerowie, którzy podejmują decyzję o zmianie środka transportu, otrzymują zniżkowe lub (od 2013 roku) całkowicie darmowe bilety i wysiadają z autobusu na „przystanku awaryjnym”, z którego przejście do najbliższej stacji metra i kolei zajmuje nie więcej, niż 5 minut. Usługa ta została uruchomiona w 2011 roku w kilku metropoliach, jako efekt badań ankietowych przeprowadzonych w 2010 roku w metropolii tokijskiej, z których wynikało, że popyt na tego rodzaju usługę jest bardzo wyraźny. Czas przejazdu autobusem od przystanku do Kasumigaseki (dzielnicy w centrum Tokio) w sytuacji braku „korków” zajmuje około 15 minut. W momencie zatłoczenia drogi, czas ten wydłuża się nawet do 60 minut. Po realizacji programu pilotażowego w tym zakresie, ponad 70% Japończyków wskazało problem kongestii transportowej jako powód rezygnacji z autobusu na rzecz metra. Aż 80% pasażerów po roku realizacji tego rodzaju usługi zgłasza wysoki poziom satysfakcji z wdrożonego programu. W ciągu 10 miesięcy od wdrożenia programu 16 000 pasażerów w samej tylko aglomeracji tokijskiej zdecydowało się na przesiadkę z autobusu i przejście do metra. Na rzecz realizacji tego programu konieczne okazało się zintegrowanie rozkładów jazdy autobusów, metra i pociągów w aglomeracjach, w których to rozwiązanie wdrożono [9].

Uwagi końcowe

Analizując japońską politykę logistyczną, można odnieść do niej wnioski, które w 1999 roku J. Młodawska sformułowała w odniesieniu do całej japońskiej polityki gospodarczej. Polityka transportowa i późniejsza polityka logistyczna, podobnie jak i cała polityka gospodarcza, nie stanowi bowiem praktycznej wersji którejś ze znanych doktryn naukowych, lecz wykorzystuje całe spektrum zachodniej myśli ekonomicznej. Zawiera więc wątki zarówno statyczne, jak i dynamiczne, monetarystyczne i keynesistowskie, dotyczące zarówno podażowej, jak i popytowej strony procesów związanych z systemem makrologistycznym i jego istotnym elementem – systemem

transportowym. Japońscy politycy nigdy nie obawiali się eksperymentu, wyjścia poza ciasne granice, zakreślone przez teoretyczne kanony wiedzy. W dorobku różnych kierunków ekonomii selektywnie poszukiwali rozwiązania własnych problemów gospodarczych, w tym także tych odnoszących się do sektora transportowego, a później logistycznego, który powstał w drodze ewolucji. Japonia wniosła do podstawowego kompendium wiedzy i uznanych wartości, stanowiących jednocześnie punkt wyjścia polityki gospodarczej i polityki sektorowych, następujące elementy: nadanie ekonomii, jako nauce, specyficznych cech społeczno-historycznych; aprobatę aktywnej funkcji państwa w poszczególnych sektorach gospodarki, w tym także w sektorze logistycznym, ale z zastrzeżeniem dotyczącym współistnienia z silnymi podmiotami prywatnymi; znany japoński pragmatyzm, sprzyjający niekonwencjonalnym rozwiązaniom, ogólnej otwartości na wszelkie nowości (zwłaszcza techniczne i technologiczne), umiejętności dostrzegania tego, co w danej sytuacji najważniejsze i szybkiej adaptacji do zmieniających się warunków i okoliczności [15, s. 40; 12, s. 207].

Japonia stanowi przykład gospodarki reprezentującej aktywny stosunek do wszystkich sektorów gospodarki, w tym także do sektora transportowego. Takie podejście wpływa z ogólnej filozofii państwa, czynnie włączającego się w procesy gospodarcze. Inwestycje w rozwój publicznej infrastruktury logistycznej (transportowo-magazynowej), poczynając od lat 50. XX wieku, stanowiły i nadal stanowią istotny element polityki Japonii, która to polityka po II wojnie światowej przybrała postać polityki państwa rozwojowego (*development state*), czyli państwa, które: formułuje misję rozwoju i się nią konsekwentnie posługuje w funkcjonowaniu; buduje system wartości społecznych nastawionych na rozwój; posiada elity, które dążą do długofalowego rozwoju państwa, bo wiążą swoją pozycję i swoją przyszłość z rozwojem; wykazuje troskę o jakość zasobów i intensyfikację rozwoju infrastruktur strategicznych. Wizja rozwoju kraju odnosi się do koncepcji relacji między danym krajem a jego otoczeniem, a także do wewnętrznych stosunków społeczno-gospodarczych, w której to koncepcji władza państwowa wypośredkowuje dwa zjawiska: prognozowane stan i kierunki rozwoju otoczenia oraz przewidywane do osiągnięcia cele społeczne [26].

Japonia po II wojnie światowej, po okresie odbudowy (czyli latach 1945 - 1950) weszła na poziom rozwoju reprezentatywny dla państw z grupy *late comers*, czyli państw, które w pewnym okresie historycznym, w warunkach wyznaczonych między innymi przez rewolucję naukowo-techniczną, podjęły z powodzeniem próbę wyrównania opóźnienia gospodarczego w stosunku do krajów uznawanych za przodujące, co w następstwie prowadziło przejścia z obszarów zależności do obszarów dominacji i w konsekwencji do zmiany pozycji zajmowanej przez te państwa na geopolitycznej mapie świata [26, s. 5].

Intensywny rozwój Japonii doprowadził w drugiej połowie XX wieku do zdecydowanej poprawy konkurencyjności pozostałych krajów regionu azjatyckiego, prowadząc do miejsca, w którym współcześnie gospodarki współtworzą triadę cywilizacyjno-gospodarczą świata. Taki współzależny, intensywny rozwój możliwy był dzięki oparciu się o model konkurencyjności M. Mortimera, nazywany także *Modelem kluczających dzikich gęsi* [12, s. 101-106].

Jednym z filarów założenia modelu jest to, że opiera się on na procesie, rozpoczynającym się od transferu oryginalnej, zagranicznej technologii, która przechodzi przez następujące po sobie stadia (przyswajanie, absorpcję, rozprzestrzenianie, adaptację, zinstytucjonalizowanie, tworzenie nowych generacji, pojawienie się innowacji), dopóki oryginalna technologia (lub jej ulepszona wersja) nie staje się ponownie przedmiotem transferu, w tym przypadku do gospodarki o relatywnie niższym poziomie zaawansowania technologicznego. W ten sposób model pozwalał rozpatrywać wzrost gospodarczy i postęp technologiczny w Azji Południowo-Wschodniej na wzór przypominający grot strzały formacji wędrującego ptactwa wodnego, w której występuje czołowa gęś, lecąca z przodu i wytyczająca kierunek lotu [16].

Od powyższego podejścia nie był wolny także system transportowy Japonii i to od najwcześniejszych lat. Jednym z pierwszych przykładów były rozwiązania odnoszące się do transportu kolejowego. W roku 1853 do portu w Nagasaki przypłynął na statku „Pallada” admirał J. Putiatin. Rosjanin przywiózł ze sobą kilka wynalazków technicznych, wśród których znalazł się model parowozu. Jego działanie zaprezentowano na pokładzie „Pallady”. Jednym z obserwatorów był japoński wynalazca Tanaka Hisashige, który jeszcze w tym samym roku, bazując na tym co widział na „Palladzie”, skonstruował pierwszy japoński parowóz.

Japonia, ze względu na swoje położenie geograficzne, zdecydowanie szybciej niż inne gospodarki dostrzegła rosnącą rolę logistyki w tworzeniu PKB. Zaowocowało to odchodzeniem od tradycyjnie rozumianej polityki transportowej w kierunku polityki logistycznej w formie międzysektorowych, spójnych programów, co niewątpliwie jest jednym z istotniejszych czynników sukcesu Japonii.

Streszczenie

Zasadniczym celem artykułu jest przeprowadzenie analizy i dokonanie oceny japońskiej polityki transportowej w kontekście stanu i perspektyw rozwoju japońskiego transportu. W artykule uwzględniono także te aspekty japońskiej polityki, które wykraczają poza ramy wąsko rozumianego transportu i odnoszą się do programowania i kierunkowania rozwoju logistyki w skali makroekonomicznej.

Japan's Transport Policy in the Context of the Condition and Development Prospects of Japanese Transport

Abstract

The main objective of this paper is to analyse and assess the Japanese transport policy in the context of the condition and development prospects of Japanese transport. The article also addresses those aspects of Japanese policy which go beyond the narrow sense of transport and relate to programming and directing the development of logistics at the macroeconomic level.

LITERATURA/REFERENCES

- [1] *Budowa kolei dużych prędkości*, International Policy Division, Policy Bureau, MLI, Tokio, 2013.
- [2] http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Akashi_Kaikyo_Ohashi_01.jpg (21.04.2014).
- [3] <http://dzindzer.isodim.rs/agnet1/opste.php> (dostęp: 14.04.2014).
- [4] <http://world.kapook.com/pin/51b8322b38217ace5c000000> (dostęp: 14.04.2014).
- [5] http://www.jef.or.jp/news/com_pro.html (dostęp: 27.06.2008).
- [6] http://www.kato-unitrack.de/4-tlg-erganzungseinheit-500-shinkansen-bullet-train-nozomi.html?___store=english&___from_store=de (dostęp: 14.04.2014).
- [7] http://www.mlit.go.jp/kokusai/itf/kokusai_policy_000003.html (dostęp: 13.04.2014).
- [8] http://www.mlit.go.jp/kokusai/itf/kokusai_policy_000010.html (dostęp: 12.04.2014).
- [9] http://www.mlit.go.jp/kokusai/itf/kokusai_policy_000013.html (dostęp: 14.04.2014).
- [10] http://www.mlit.go.jp/kokusai/itf/kokusai_policy_000014.html (dostęp: 12.04.2014).
- [11] <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/goes/ja.html> (dostęp: 17.03.2014).
- [12] Kozarowicz H., Skowrońska A., *Polityka przemysłowa*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. O. Langego, Wrocław, 2005.
- [13] Lipsy P.Y., Schipper L., *Energy Efficiency in the Japanese Transport Sector*, „Energy Policy”, No 56/2013.
- [14] Lipsy P.Y., *A Casualty of Political Transformation? The Politics of Japanese Energy Efficiency in the Transportation Sector*, „Journal of East Asian Studies”, No 12/2012.
- [15] Młodawska J., *Japonia – państwo a sektor prywatny*, PWE, Warszawa-Łódź, 1999.
- [16] Mortimer M., *Flying Geese or Sitting Ducks? Transnationals and Industry in Developing Countries*, „Cepal Review” No 51/1993.
- [17] Skowrońska A., *Koncepcja logistycznego imperatywu ekologicznego*, „Logistyka”, nr 4/2007.
- [18] Skowrońska A., *Makrologistyka jako czynnik rozwoju gospodarki światowej*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka”, nr 1/2011.
- [19] Skowrońska A., *Polityka logistyczna na świecie*, „Gospodarka Materiałowa & Logistyka”, nr 9/2007.
- [20] *Statistical Handbook of Japan*, Tokyo, 1991.
- [21] *Statistical Handbook of Japan. Transport – chapter 9*, Tokyo, 2001.
- [22] *Statistical Handbook of Japan. Transport – chapter 9*, Tokyo, 2013.
- [23] Takahashi H., Tsukada Y., Kono T., *Reflection in the New Comprehensive Program of Logistics Policies. Reflection in Policies*, Tokyo, 2006.
- [24] *The Basis for Development in Different Fields*, Ministry of Land, Infrastructure and Transport, Tokyo, 2000.
- [25] *Tokaido Shinkansen Line fetes 40 years*, „The Japan Time”, No 4/2009.
- [26] Wierzbowski I., *Metody osiągania międzynarodowej konkurencyjności gospodarki w krajach typu Late Comers. Wnioski dla Polski*, IRiSS, Warszawa, 1996.
- [27] Witkowski J., *Polityka logistyczna nowym rodzajem polityki gospodarczej państwa*, [w:] M. Sołtysik (red.), *Kierunki rozwoju logistyki w Polsce w świetle tendencji światowych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Katowice, 2004.