

Joanna Archutowska

TRANS '95. Wspólna Europa - szanse i zagrożenia dla transportu

International Journal of Management and Economics 1, 58-64

1996

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

2. *Сотрудничество и интеграция Польши с Европейским союзом в свете постановлений пика в Эссене. В: Подготовка к членству Польши в Европейском союзе. Высшая коммерческая школа, Варшава, август 1995 (коллективный труд под редакцией проф. Люциана Тямаги).*

3. *Межрегиональное и трансграничное сотрудничество. В: Польша – Европейский союз. От ассоциации к членству. Высшая коммерческая школа. Варшава, октябрь 1995.*

б) работы, переданные для публикации:

1. *Глобализация мировой экономики и процессы европейской интеграции. (В печати в еженедельнике „Nowe życie gospodarcze”).*

2. *Совместная торговая политика (III. раздел книги, переданной в Государственное научное издательство (PWN) как коллективный труд под редакцией проф. К. Михаловской-Гориводы, посвященный интеграции Западной Европы,*

3. *Региональная политика Союза (раздел V).*

4. *Совместная сельскохозяйственная политика (раздел VI).*

5. *Промышленная и перспективно-исследовательская работа.*

6. *Ассоциация Польши с Европейским союзом (раздел XV).*

TRANS '95. WSPÓLNA EUROPA - SZANSE I ZAGROŻENIA DLA TRANSPORTU

mgr Joanna Archutowska

Badania własne koordynowane przez prof. dr hab. Włodzimierza Januszkiewicza nt.: „Wspólna Europa - Szanse i zagrożenia dla transportu” stanowiły merytoryczną część konferencji TRANS '95, która odbyła się w SGH, w dniach 21-22 października 1995 roku. Cały materiał został zebrany w książce pod tym samym tytułem. Stanowi ona zbiór 40 opracowań, w tym 25 referatów i 15 komunikatów naukowych, przygotowanych przez 33 autorów polskich ze wszystkich ośrodków transportowych kraju oraz 11 autorów zagranicznych z

Belgii, Niemiec, Szwecji, Węgier, Wielkiej Brytanii, Rosji i przedstawiciela IRU. Istotną zaletą jest fakt poddania tego materiału dalszej dyskusji w gronie nie tylko naukowców, ale również przedstawicieli kół biznesu i administracji publicznej, zarówno z Polski, jak i zagranicą. Dyskusja ta (w całości zapisana na taśmach) posłużyła za podstawę do stworzenia kolejnej pozycji książkowej z serii TRANS '95. Innym, niezwykle ważnym atutem jest fakt opublikowania wszystkich materiałów konferencyjnych zarówno w polskiej, jak i w angielskiej wersji językowej.

Materiał, o którym mowa, jest obszerny i niezwykle zróżnicowany tematycznie; dlatego też raport ten ograniczać się będzie tylko do niektórych tez wysuniętych podczas konferencji TRANS '95, a zainteresowanych ich rozwinięciem zapraszamy do przeczytania materiałów konferencyjnych.

Zarówno referaty, jak i komunikaty, a także dyskusję podzielono na pięć grup tematycznych: [1] Interes publiczny i polityka transportowa w Europie i w Polsce, [2] Funkcjonowanie przedsiębiorstwa transportowe-go na rynkach Europy bez granic, [3] Ewolucja preferencji użytkowników transportu, [4] Finansowanie infrastruktury transportowej, i [5] Poszukiwanie racjonalnych struktur w transporcie.

Interes publiczny i polityka transportowa w Europie i w Polsce. W grupie tej nawiązując do polskich programów rozwoju infrastruktury zwrócono uwagę na geopolityczne aspekty jej rozmieszczenia, w tym również konieczność dostrzegania państwa jako podmiotu polityki transportowej, który kształtuje rozmieszczenie infrastruktury autonomicznie, kierując się własnym interesem, a nie jako przedmiotu tej polityki w rękach zewnętrznych sił politycznych lub gospodarczych. W kontekście integracji państw EŚW z UE w dziedzinie transportu zauważono, że państwa EŚW nie powinny pozwalać na sytuacje, gdzie nie zaprasza się ich na spotkania, na których omawiane są problemy transportu europejskiego, a także podejmowane są decyzje go dotyczące. Integracja z UE to również problem dostosowań systemów transportowych. Proces ten przebiegać powinien stopniowo, tak aby zbyt gwałtowne zmiany warunków działalności rynkowej nie wywoływały po żadnej ze stron strat netto. Co się tyczy infrastruktury, zgodzono się co do tego, że możliwości finansowe Polski w tym zakresie są bardzo ograniczone, a dyskusje na temat często bardzo am-

bitnie zakrojonych - planów jej rozwoju powinny w większym stopniu brać pod uwagę realia finansowe.

Do ważnych aspektów polityki transportowej należy też kryterium militarne (choć w długich okresach pokoju występuje wyraźna tendencja do lekceważenia tego problemu), a także coraz częściej wymieniane kryterium ekologiczne, a więc możliwości absorpcyjne środowiska naturalnego i bytowego człowieka.

Funkcjonowanie przedsiębiorstwa transportowego na rynkach Europy bez granic. W poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie, jakie są kierunki przemian na europejskich rynkach transportowych, za najważniejsze zmiany uznano bezpośrednie skutki integracji europejskiej, takie jak zmiany rozkładu i wolumenu strumieni towarowych wskutek efektów kreacji i przesunięcia, zmiany struktury kosztowej w transporcie jako efekt utworzenia wspólnego rynku, liberalizację i harmonizację na rynkach transportowych, przy czym obserwuje się przesunięcie akcentów z harmonizacji przez regulację ku harmonizacji przez konkurencję, oraz wdrażanie nowych technologii, w tym takich, które niosą ze sobą wzrost pojemności środków transportu i przepustowości infrastruktury (np. wielkie prędkości). Nie bez znaczenia jest też zmiana podejścia do procesów transportowych w przedsiębiorstwach produkcyjnych, które proces przewozowy coraz częściej traktują jako zintegrowaną część procesu produkcyjnego, przy wykorzystaniu tzw. łańcuchów logistycznych, czemu również służy rozwój systemów informacyjnych (EDI, EDIFACT). Myślenie proekologiczne w transporcie zaowocowało promowaniem przewozów intermodalnych. Inna, widoczna tendencja to fuzje i alianse strategiczne przedsiębiorstw transportowych w odpowiedzi na globalizację i umiędzynarodawianie handlu.

Odrębnie dyskutowanym zagadnieniem była sytuacja przedsiębiorstw transportowych w okresie transformacji rynkowej, również w kontekście przystąpienia państw EŚW do struktur europejskich. Obok prywatyzacji i jej form niezwykle ważna jest zmiana filozofii działania tych przedsiębiorstw, a w tym różne modele strategii funkcjonowania, również w warunkach „kryzysowych”. W tym miejscu podkreślić należy specyfikę funkcjonowania przedsiębiorstwa kolejowego, najczęściej łączącego działalność eksploatacyjną i infrastruktural-

na, i w tej ostatniej zdanego na finansową pomoc państwa. Dla przykładu PKP stoi w obliczu wielu zadań restrukturyzacyjnych, a w tym modernizacji sieci - również zgodnie z umowami międzynarodowymi; perspektywy otrzymania wystarczających środków budżetowych na ten cel są jednak nikle w obliczu przyznania priorytetu Programowi Budowy Autostrad.

Ważnym problemem dotyczącym bezpośrednio przedsiębiorstw, ale i niewrażliwym w skali makro, są obciążenia fiskalne przedsiębiorstw transportowych, w tym przede wszystkim transportu drogowego. Formy podatków i innych opłat oraz ich stawki w poszczególnych państwach europejskich są zróżnicowane; ponadto w wielu państwach transport drogowy traktowany jest jako donator netto do budżetu państwa, co oznacza, że tylko część tych środków wraca z powrotem do infrastruktury, a pozostałe służą finansowaniu innych wydatków sfery budżetowej.

Ewolucja preferencji użytkowników transportu. W związku z zachodzącymi w ostatnich latach zmianami takimi, jak ewolucja ku rynkowi nabywcy zamiast rynku sprzedawcy, czy upatrywanie w procesie dystrybucji elementu podwyższania wartości produktu, a nie jak dotychczas funkcji sprzedaży, zauważa się zintensyfikowany rozwój logistyki transportowej. Proces ten jest możliwy dzięki nowym technikom informacyjnym i telekomunikacyjnym. Coraz większa liczba przedsiębiorstw jest zainteresowana zintegrowanymi pakietami usług logistycznych, obejmującymi takie usługi, jak przewóz, składowanie, komplementarne usługi serwisowe, usługi informacyjne i finansowe. Zauważono jednak, że przynajmniej przez kilka następnych lat rozwój usług logistycznych w państwach EŚW będzie hamowany wskutek niezbyt dobrze rozwiniętej infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej.

W kształtowaniu europejskiego rynku przewozów pasażerskich ogromną rolę odgrywa turystyka, szczególnie międzynarodowa. Dominują podróże wewnątrzregionalne (84%), czyli o charakterze krótkodystansowym, wykonywane przede wszystkim samochodami. Najbardziej wymagające pod względem jakościowym (dogodne połączenia, niezawodność, elastyczność, itp.) są podróże służbowe (9%) ze względu na ściśle określony czas i miejsce-cel podróży.

Rosną również wymogi co do ochrony prawnej przesyłek i podróży. Liczy się nie tylko stosunek umowny klienta z przewoźnikiem, ale również

ochrona zdrowia i życia pasażerów oraz ich praw podmiotowych. W praktyce oznacza to potrzebę jakościowego licencjonowania działalności przewozowej (kontrola dostępu do zawodu).

Innym złożonym problemem, z konieczności tylko w niewielkim stopniu omawianym na konferencji, był transport w dużych ośrodkach miejskich.

Finansowanie infrastruktury transportowej. W grupie tej skoncentrowano się na zagadnieniach opłacalności przedsięwzięć inwestycyjnych w infrastrukturze transportowej oraz ekologicznych i społecznych uwarunkowaniach rozwoju transportu i jego infrastruktury. Zwrócono uwagę, że pełny obraz opłacalności inwestycji infrastrukturalnych w transporcie można uzyskać dopiero po dokonaniu trzech rodzajów analiz, tj. analizy efektywności ekonomiczno-społecznej oraz rentowności społeczno-finansowej, a także tzw. analizy wielokryterialnej uwzględniającej również czynniki trudno wymierne. Chodzi tu przede wszystkim o efekty zewnętrzne inwestycji (koszty i korzyści zewnętrzne), które to wraz z rzeczywistymi kosztami użytkowników transportu i państwa, jako strony podaży w infrastrukturze, składają się na tzw. koszty i korzyści społeczne tych inwestycji. Tu niezwykle ważna jest ocena skutków oddziaływania przedsięwzięć infrastrukturalnych na środowisko (a co za tym idzie, realizacja i finansowanie dodatkowych przedsięwzięć, minimalizujących ujemny wpływ infrastruktury na środowisko). Podkreślano również, że kryteria i wyniki analiz przedsięwzięć różnią się z krajowego i międzynarodowego punktu widzenia.

Poszukiwanie racjonalnych struktur w transporcie. Szerokie spektrum zagadnień omawianych w tej grupie oscyluje wokół problematyki deregulacji i liberalizacji w transporcie, a w tym wzajemnego oddziaływania rynku, rządu i własności oraz ewolucji struktur własnościowych w transporcie. Deregulacja to wycofywanie się państwa z części jego funkcji, w praktyce oznaczające zastąpienie części norm i reguł dotychczas dyktowanych przez państwo ogólnymi regulacjami prawa handlowego. Wielokrotnie pojawiło się również pojęcie re-regulacji, w rozumieniu ponownej regulacji, ale o mniejszym zakresie interwencji państwa w rynek, aż do poziomu koniecznego minimum. Podkreślono jednak, że powinna być to „uzasadniona deregulacja”, a więc nie deregulacja jako cel sam w sobie, lecz jako środek służący do realizacji celów takich, jak

podniesienie efektywności i konkurencyjności w transporcie, a co za tym idzie spadek kosztów i podwyższenie jakości, czy też przejrzystość konkurencji oraz ograniczenie lub wyeliminowanie subsydiów. W tym kontekście zagrożeniem może być zbyt szybka deregulacja, której efektem byłyby: gorsza usługa, malejące bezpieczeństwo czy też wyniszczająca konkurencja, itp. Zauważono, że czynnik publiczny jest w transporcie nieodzowny, z podkreśleniem jego niezbędności w przypadku infrastruktury transportowej. Wskazane jest również stosowanie tzw. zasady subsydiarności.

Wśród uwag dotyczących przedsiębiorstw transportowych wskazano na zależność pomiędzy wielkością kapitału a kosztami i trwałością firmy, gdzie istotną rolę mogą odgrywać korzyści skali oraz coraz częściej pojawiające się w Europie regulacje jakościowe w transporcie, wymagające od przewoźników coraz wyższej jakości [a więc droższego] taboru, co w konsekwencji może prowadzić do wyeliminowania przewoźnika z rynku.

Bibliografia:

1. TRANS '95 „Wspólna Europa - Szanse i zagrożenia dla transportu” Praca zbiorowa pod redakcją W.Januszkiewicza. KGŚ. Warszawa 1995.
2. TRANS '95 „Common Europe - Opportunities and Risks for Transport” Edited by W.Januszkiewicz. PWE. Warsaw 1995.
3. TRANS '95 „Wspólna Europa - Szanse i zagrożenia dla transportu. Podsumowanie” Praca zbiorowa pod redakcją H.Brdulak. & TRANS '95 „Common Europe - Opportunities and Risks for Transport. Final Remarks” Edited by H.Brdulak. KGŚ. Warszawa 1996.

Summary

TRANS '95. „Common Europe - Opportunities and Risks for Transport” is a book consisting of forty Polish and foreign papers on transport in context of European integration and economic changes of CEE countries. Papers had been grouped into five groups: [1] Public Interest and Transport Policy in Europe and in Poland, [2] The Functioning of Transport Enterprises in the Markets of an Open Europe, [3] Evolution of Transport Users' Preferences, [4] Financing the Transport Infrastructure, and [5] Search for Rational

Structures in Transport. All papers had been discussed during the international conference TRANS '95 held on October the 21st and 22nd, 1995 in the Warsaw School of Economics.

Резюме

„ТРАНС '95. Совместная Европа. Шансы и угрозы для транспорта”

„ТРАНС '95. Совместная Европа. Шансы и угрозы для транспорта” – это собрание 40 работ польских и иностранных авторов, касающихся транспортной тематики в контексте европейской интеграции, а также экономических перемен в государствах Центральной и Восточной Европы. Этот материал распределен на 5 частей:

- 1. Общественные цели и транспортная политика в Европе и в Польше.*
- 2. Функционирование транспортного предприятия на рынках Европы без границ.*
- 3. Эволюция предпочтений потребителей транспорта.*
- 4. Финансирование транспортной инфраструктуры.*
- 5. Поиски рациональных структур в транспорте.*

Этот материал был предметом дискуссии на международной конференции ТРАНС '95, организованной 21–22 октября 1995 года в Высшей коммерческой школе в Варшаве.