

Zbigniew BENTYN

WYDAJNOŚĆ LOGISTYCZNA W EUROPIE W PERSPEKTYWIE TRANSPORTOWYCH PROJEKTÓW INFRASTRUKTURALNYCH TURCJI

Streszczenie

Ważnym celem krajów regionu Europy jest zwiększanie wydajności logistycznej. Podobny cel jest przedmiotem planowanych inwestycji w regionie Azji Wschodniej. Poprawa wydajności logistycznej zmierza do obniżenia kosztów logistycznych wymiany handlowej występującej pomiędzy tymi regionami. Wykorzystanie do tego celu znanych szlaków charakteryzuje podejście Unii Europejskiej i Chin. Potwierdzają to planowane: budowa korytarzy transportowych TEN-T, w tym korytarza wschodnio-śródziemnomorskiego, z jednej strony oraz projekt budowy Nowego Jedwabnego Szlaku z drugiej. Obie inwestycje w infrastrukturę transportową umożliwiają odtworzenie historycznego szlaku łączącego Europę i Azję przez Cieśninę Bosforą. Realizacja tego perspektywicznego planu staje się możliwa dzięki zaawansowanym pracom budowy przepraw lądowych przez Bosfor. Imponujące projekty w tym zakresie znajdują się w fazie realizacji. Skutkiem urzeczywistnienia wspomnianego połączenia byłby wzrost wydajności logistycznej obu ważnych ośrodków handlu i przemysłu.

WSTĘP

Celem artykułu jest przedstawienie zależności pomiędzy stopniem wydajności logistycznej w regionie Europy mierzonej współczynnikiem LPI a rozwojem powiązań logistycznych pomiędzy krajami UE a Turcją. Celem nadrzędnym polityki gospodarczej UE jest budowa zwartej logistycznie regionu mogącego konkurować na arenie światowej z innymi wysoce konkurencyjnymi regionami świata. Konkurencja w wymiarze gospodarki światowej polega m.in. na oferowaniu potencjalnym inwestorom obszaru przygotowanego pod względem logistycznym do zagospodarowania i realizacji projektów gospodarczych. Nieustanne wysiłki państw UE przynoszą efekty związane przede wszystkim ze wzrostem wydajności logistycznej poszczególnych państw członków UE. Do liderów rankingu roku 2014 prowadzonego przez Bank Światowy, obserwującego zmiany indeksu LPI (Logistic Performance Index) należą kraje: Niemcy, Holandia i Belgia. Ponadto w pierwszej światowej dziesiątce znajduje się sześć krajów UE oraz Norwegia pozostająca poza strukturami UE. Logistyczna przewaga jakościowa krajów UE buduje bardzo silną kartę przetargową regionu europejskiego jako miejsca realizowania inwestycji. Jednocześnie kluczowe dla siły regionu jest wzmacnianie powiązań logistycznych z pozostałymi częściami świata a szczególnie z tymi które charakteryzuje szybki wzrost gospodarczy jak Wschodnia Azja i Pacyfik. Z tego względu uwagę poświęconą budowie konkurencyjnego gospodarczo regionu świata należy skierować ku miejscom powiązań regionu Europy z pozostałymi ważnymi ośrodkami wzrostu gospodarczego na świecie.

1. LPI REGIONÓW ŚWIATA

Ewolucja łańcuchów dostaw skupia się na uzyskiwaniu kompresji czasu związanej z realizowaniem poszczególnych operacji logistycznych. Inwestycje infrastrukturalne realizowane w zakresie firm czy też w ramach państwa lub UE mają za zadanie wspierać sprawność działania podmiotów gospodarczych minimalizując jednocześnie ryzyko powstawania kosztów. Projekt gospodarczy jakim w istocie jest Unia Europejska zakładał znoszenie kolejnych barier na drodze przemieszczających się ludzi oraz strumieni towarów, pieniędzy i informacji. Efektem tych działań jest dziś rosnąca przepływność wywołująca efekt jednoczenia obszarów kolejnych

krajów w jeden sprawny wewnętrznie jednolity obszar gospodarczy (European Economic Area) oparty na swobodzie przepływu ludzi, kapitału, towarów i usług [17]. Światowa gospodarka ulegając procesom globalizacji wyróżnia poszczególne obszary świata kategorizując je ze względu na atrakcyjność inwestycyjną w zależności od potrzeb określonego przemysłu czy sektora usług. Wg badań jedna trzecia respondentów wyraziła opinie odnośnie przyszłych wysiłków UE, że funkcjonowanie ich firm znacznie usprawnia działanie w regionie Europy w taki sposób jak gdyby odbywało się to wewnątrz jednego kraju a nie całego kontynentu [10]. Wydajność logistyczna mierzona współczynnikiem LPI to w istocie szereg kryteriów opisujących zdolność danego regionu do sprawnego przeprowadzania działań logistycznych. Średnia ważona z wyników opisujących poziom w sześciu strefach wpływu daje w efekcie wskaźnik LPI dla danego obszaru. Kolejne z nich to:

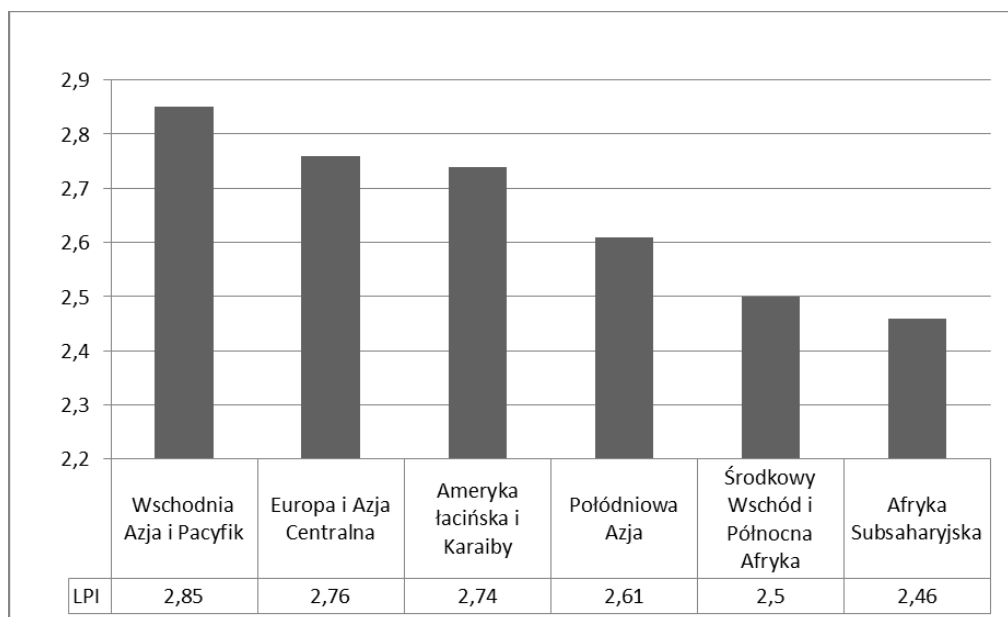
1. Operacje celne
2. Infrastruktura
3. Przesyłki międzynarodowe
4. Kompetencje logistyczne
5. Identyfikacja i śledzenie
6. Terminowość [8]

Sprawność realizowania operacji celnych jest kluczowa dla międzynarodowych łańcuchów dostaw łączących operacje wytwarzania w wielu przestrzennie rozproszonych punktach węzłowych. Zdolność do sprawnego przekraczania granic stanowi o podejmowaniu decyzji inwestycyjnych w miejscach atrakcyjnych ekonomicznie ale ułatwiających jednocześnie przepływność produktów poza granice kraju. Z tego względu kryterium to bierze pod uwagę: szybkość obsługi celnej, zrozumiałość systemu prawa celnego a także przewidywalność działań formalnych agencji obsługi celnej. Umożliwia to lepsze planowanie działań logistycznych i harmonizację realizacji planów oraz umów międzynarodowych. Następnym kryterium oceny jest zaawansowanie infrastruktury logistycznej. Jakość dróg, tras kolejowych, lotnisk i portów decyduje o sprawności operacji transportu. Kryterium to należy do najkosztowniejszych i najtrudniejszych do poprawy szczególnie w krótkim okresie. Inwestycje strukturalne wymagają istotnych środków oraz czasu niezbędnego dla przeprowadzenia transportowych projektów budowlanych. Dostępność do wielu rodzajów transportu zwiększa elastyczność transportu i zapewnia lepszą optymalizację tych procesów. Jedno-

częście rosną wymagania odnośnie zapewnienia właściwego stanu różnych dróg komunikacji oraz stacji przeładunkowych umożliwiających przeładunek i połączenia intermodalne. Trzecim kryterium wydajności logistycznej jest łatwość organizowania przesyłek międzynarodowych. Konkurencyjne ceny wynikające z atrakcyjnych stawek przewozowych zależą od dostępności do wielu operatorów logistycznych. W zależności od regionu świata poziom konkurencji w sektorze operatorów logistycznych może być zmienny i wpływa to na wydajność logistyczną na danym terenie. Związane z dostępnością do profesjonalnych usług logistycznych jest kryterium kompetencji tych podmiotów. Zaawansowane procedury umożliwiające przedsiębiorcom działanie w przewidywalnych warunkach zdecydowanie pomagają realizować operacje w międzynarodowym łańcuchu dostaw. Wysoki poziom kompetencji sprawia, że pozostałe warunki w tym wysoki poziom infrastruktury podlegają właściwemu wykorzystaniu z korzyścią dla sprawności łańcucha dostaw.

procesach globalizacji. Należy wskazać, że obydwa wymienione regiony są powiązane są gospodarczo. Jeśli uznać z pewnym przybliżeniem obszar Azji Centralnej i Pacyfiku za hub produkcyjny umożliwiający wyprodukowanie dowolnego produktu w dużej skali w krótkim okresie czasu to region Europy i Azji Centralnej jest ośrodkiem handlowym umożliwiającym zbycie dużych partii towarów wyprodukowanych w Azji.

We wspólnym interesie jest wspieranie wymiany handlowej pomiędzy tymi ośrodkami. Ich efektywność jest uzależniona od sprawności logistycznej wymiany towarowej. Naturalnie obraz ten jest pewnym uogólnieniem, w rzeczywistości bowiem powiazania gospodarcze pomiędzy w/w regionami są bardziej skomplikowane. Kraje Europy dysponując zaawansowanym technologicznie przemysłem są także znaczącym eksporterem kooperującym z odbiorcami azjatyckimi wykorzystującymi zakupione podzespoły do produkcji. W efekcie rośnie wymiana towarowa pomiędzy wymienionymi



Rys.1 Porównanie współczynników LPI (Logistics Performance Index) dla regionów świata w roku 2014. [8]

Kryterium identyfikacji i śledzenia przesyłek jest odzwierciedleniem trendu wirtualizacji gospodarki. Powszechnie wykorzystywane narzędzia informatyczne pozwalają na coraz większą kontrolę nad zasobami firmy. Z tego powodu umożliwienie firmom dostępu do danych o położeniu zasobów poprzez wspomnianą identyfikację oraz usługi track & trace oznacza zwiększenie poziomu kontroli nad operacjami logistycznymi. Kryterium zamykającym ocenę LPI dla danego kraju jest terminowość dostarczenia przesyłek. Pewność dostarczenia na czas określonego ładunku umożliwia precyzyjne zarządzanie zasobami w łańcuchu dostaw. Zwiększanie procentu dostaw terminowych jest korzystne dla synchronizacji działań partnerów w sieci dostaw. Jest to szczególnie ważne w wymiarze międzynarodowym gdzie terminy dostaw rosną znacząco wraz z pokonywaną odległością.

Charakterystyczna dla Europy są różnice pomiędzy poziomami współczynnika LPI poszczególnych krajów. Wynikają one z różnego tempa rozwoju gospodarczego oraz okresu członkostwa w UE. Mimo to w Badaniu Banku Światowego region ten zajmuje drugie miejsce. Obszarem wyprzedzającym pod tym względem Europę i Azję Centralną jest Azja Wschodnia i Pacyfik. Region ten wyjątkowo szybko rosnący w ostatniej dekadzie jest uzależniony od wysokiej sprawności logistycznej w związku z koniecznością dostarczania swoich produktów do obszarów znacznie oddalonych od miejsc wytwarzania. Znakomite warunki inwestycyjne oraz dostęp do taniej siły roboczej umożliwił szybki rozkwit gospodarki korzystającej na

mi ośrodkami. Powstaje jednocześnie pytanie na ile doczasowe sposoby komunikacji i transportu są wystarczające do podtrzymania trendu wzrostowego oraz czy istnieją możliwości usprawnienia transportu towarów pomiędzy tymi ośrodkami mogące poprawić wydajność logistyczną wymiany handlowej. Poszukując dróg poprawy transportu pomiędzy tymi globalnymi ośrodkami ekonomicznymi należy wskazać na historyczne rozwiązania problemu transportu istnienie których datuje się już na III wiek naszej ery.

2. TURCJA JAKO PARTNER LOGISTYCZNY EUROPY

Obserwując położenie geograficzne Turcji należy podkreślić jej strategiczne położenie na drodze pomiędzy Europą a Azją. Istambuł miasto powstałe nad Cieśniną Bosforą zawdzięcza swoją historyczną rolę właśnie sprawowanej kontroli nad tym wyjątkowym geograficznie regionem. Trasa Jedwabnego Szlaku prowadziła właśnie przez Turcję co stało się także przyczyną rosnącej potęgi i zamożności tego regionu w okresie od III do XVII wieku.[16]. Położenie takie dziś można określić potencjalnym hubem logistycznym pomiędzy regionami Azji i Europy. Połączenie transportowe realizowane na taką odległość musi być wsparte infrastrukturalnie. Budowa obiektów transportu lądowego mogłaby znacząco odmienić przepływność towarów poprzez teren Turcji. Analiza możliwości i potencjału tego miejsca otworzyła przez Turcję szereg inicjatyw infrastrukturalnych mogących urzeczywistnić perspektywę powsta-

nia wymienionego hubu. Dziś projekty mające w zamiarze łączyć obydwa kontynenty są już na etapie budowy. Konieczność zwiększenia potencjału transportowego przez Bosfor oznacza konieczność wybudowania tuneli i mostów umożliwiających realizację połączeń kolejowych. Do projektów realizowanych aktualnie zalicza się :

- strykcji odnośnie przewozów towarowych zmniejszy koszty transportu oraz przyspieszy operacje przewozowe.
4. Budowa nowego trzeciego lotniska w Istantule İstanbul Yeni Havalimanı zlokalizowanego po stronie europejskiej. Planowana pojemność lotniska określana jest na 150 mln pasażerów



Rys.2 Mapa położenia tunelu Marmara Rail pod Bosforem. [4]

1. Trasa Marmara (Marmara Rail) to odcinek drogi kolejowej łączącej Halakali w Europie z leżącym w Azji Gebze. Długość tego odcinka wynosi 76,3 km i zawiera biegnący pod Bosforem tunel. Tunel został otwarty w listopadzie 2013 roku a całość budowy powinna zakończyć się w 2015 roku. [9] Należy wspomnieć, iż połączenie to jest pierwszym pomiędzy Europą a Azją, które jest realizowane w oparciu o standardową europejską szerokość torów.

rocznie co lokuje je wśród największych lotnisk świata. Funkcjonujące aktualnie lotniska: port lotniczy Sztambuł-Atatürk oraz port lotniczy Sabiha-Gökçen uniemożliwiają zwiększanie potencjału przewozowego zarówno pasażerskiego jak i cargo. Rosnące zainteresowanie regionem Turcji jako miejscem wypoczynku oraz wypraw turystycznych wyczerpuje możliwości aktualnej infrastruktury portowej do tego stopnia, że linie lotnicze nie mogą uruchamiać nowych połączeń. Podobnie w przewozach lotniczych Cargo zapotrzebowanie przewyższa



Rys.3 Mapa ukończonego projektu autostrady Northern Marmara Motorway. [15]

2. Most Yavuz Sultan Selim zwany też trzecim mostem bosforskim. Jego ukończenie jest planowane na rok 2015. Po powstaniu będzie najdłuższą wiszącą konstrukcją na świecie, która umożliwi realizację połączeń kolejowych.
3. Przedłużeniem projektu budowy mostu będzie linia autostrady Northern Marmara Motorway o długości 260 km.[15] Umożliwi ona dostęp ruchu kołowego w najwyższym standardzie drogowym do trzeciego mostu bosforskiego.[1] Korzyści z takiego rozwiązania układu ruchu będą polegać na zmniejszeniu kongestii w samym Istantule oraz ruchu na pozostałych dwóch mostach prowadzących przez Bosfor. Ponadto zniesienie re-

możliwości realizacji. Nowa lokalizacja pozwoli stać się Istantbulowi ważnym hubem transportu lotniczego. Decydującą przewagą tego miejsca jest wyjątkowa lokalizacja umożliwiająca dotarcie do 24 krajów w odległości nieprzekraczającej 1000 km [14]. Ukończenie tego projektu jest zaplanowane na rok 2017.

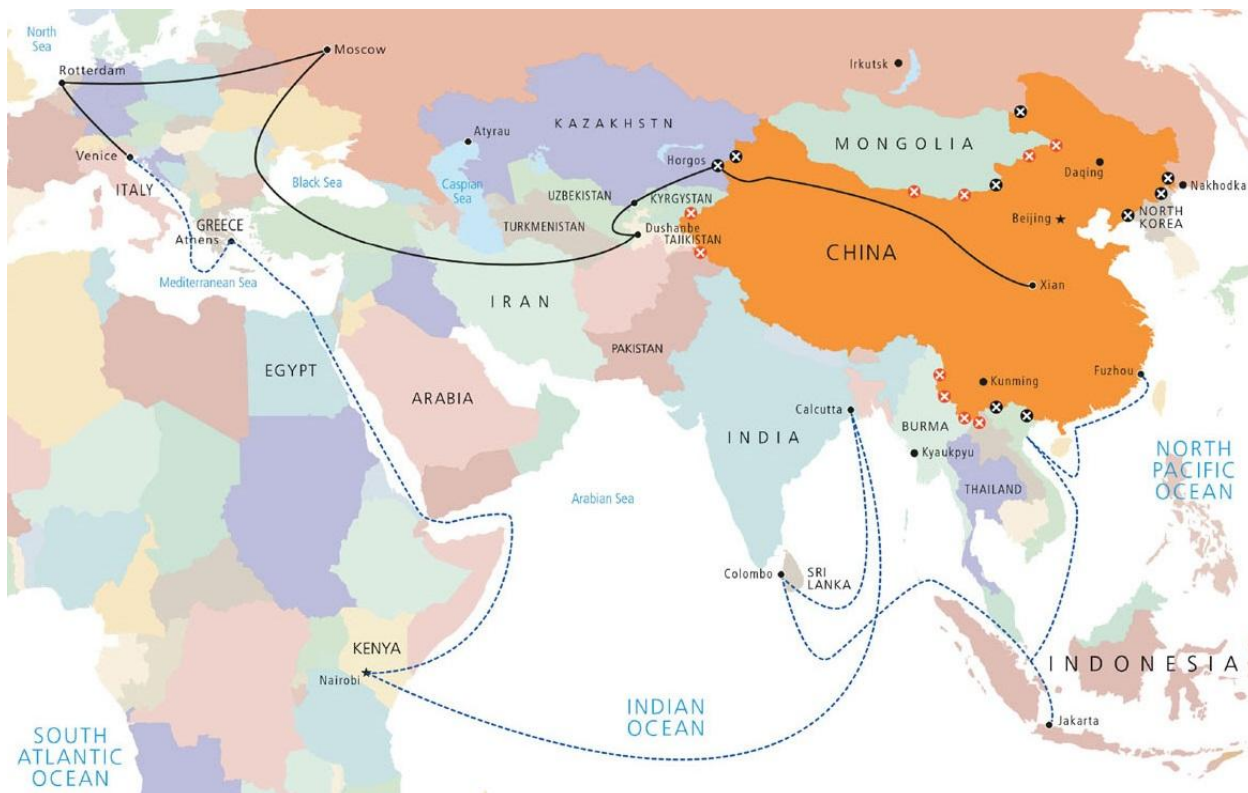


Rys.4 Mapa ukończonego projektu autostrady Northern Marmara Motorway. [15]

Wymienione projekty skumulowane przestrzennie na Cieśninie Bosforzkiej dowodzą jak istotne jest to miejsce na mapie logistycznych połączeń obydwu kontynentów. Warto podkreślić, iż wiele z wymienionych projektów znajduje się w fazie realizacji a pozostałe planuje się ukończyć w perspektywie 3-4 lat. Bosfor łączący basen Morza Śródziemnego z Morzem Czarnym jest ważnym strategicznie miejscem dla wymiany handlowej realizowanej transportem morskim. Aż 80% wymiany towarowej Turcji dokonywane jest drogą morską. Wysiłki inwestycyjne Turcji w zakresie rozbudowy infrastruktury lądowej są dostrzegane na kontynencie europejskim jako wkład w rozbudowę sieci transportu o zasięgu transkontynentalnym.[11] Zwiększenie potencjału przewozowego w tym regionie Turcji otworzy drogę do intensyfikacji połączeń transportowych pomiędzy Azją i Europą. Inwestycje infrastrukturalne w tym rejonie mogą być częścią dużo większego projektu o istotnym znaczeniu dla logistyki globalnej. Z terenu Chin rozpoczyna się bowiem budowa wielkiego projektu Nowego Jedwabnego Szlaku prowadzącego z uprzemysłowionego wschodu Chin do głównego rynku światowego w Europie. Droga ta przebiega właśnie przez Turcję.

3. PROJEKT LOGISTYCZNY O ZASIĘGU GLOBALNYM - NOWY JEDWABNY SZLAK

Realizując dążenia regionu Wschodniej Azji do uzyskania szybkiego połączenia transportowego z Europą Prezydent Chin Xi Jinping rozpoczął budowę Nowego Jedwabnego Szlaku. Plan od stworzenia sprawdzonego przez stulecia szlaku handlowego opiera się na inwestycjach strukturalnych zakładających budowę: autostrad, dróg kolejowych i przejść granicznych umożliwiających uzyskanie kompresji czasu w operacjach logistycznych. Poprzez wdrożenie tego projektu Chiny zamierzają także zintensyfikować współpracę polityczną pomiędzy połączonymi szlakiem regionami w celu wspólnego rozwoju gospodarczego. Celem głównym jest usprawnienie transportu Azja-Europa poprzez rozbudowę połączeń drogowych, z ideą ustanowienia korytarza transportowego prowadzącego od Pacyfiku do Morza Bałtyckiego poprzez Azję Środkową do Oceanu Indyjskiego. Ponadto istotna jest także poprawa wydajności logistycznej wewnątrz Chin poprzez rozbudowę sieci połączeń komunikacyjnych między Azją Wschodnią, Zachodnią i Południową.



Rys.5 Przebieg Nowego Jedwabnego Szlaku.[7]

Najistotniejszy cel to jednak ułatwienie wymiany towarowej. Możliwe wyeliminowanie barier handlowych w efekcie przyniesie redukcje kosztów logistycznych i inwestycyjnych. Wsparcie wymiany handlowej polegać ma także na wzmocnienie współpracy walutowej, ze szczególnym uwzględnieniem rozliczeń walutowych minimalizujących koszty transakcyjne i ryzyko finansowe. Przewidywany jest także wzrost ruchu pasażerskiego pomiędzy Azją i Europą sprzyjający wymianie handlowej i kulturalnej. Transport realizowany ma być głównie liniami kolejowymi wzdłuż szlaku lądowego zaznaczonego na mapie ciągłą linią. Linia kropkowana oznacza przebieg części morskiej jedwabnego szlaku.

Zainteresowanie Turcji współpracą nad tym projektem jest znamienne i oznacza otwarcie tej drogi lądowej do Europy. Jak wskazuje Kaczmarek przebieg trasy szlaku przez Turcję uniezależnia Chinę od polityki gospodarczej Rosji oraz umożliwia wykorzystanie budowanej właśnie infrastruktury w tym tunelu kolejowego pod Cieśniną Bosforą. [5] Istotną perspektywą dla rządu Turcji jest fakt uzyskania dzięki budowie szlaku, szybkiego i taniego dostępu zarówno do krajów Azji jak i Europy. Stanowić to może bodziec rozwojowy dla przemysłu Turcji i zwiększa atrakcyjność inwestycyjną obszarów położonych w pobliżu szlaku.[2] Ułatwienie transportu towarów na masową skalę oznacza także konieczność uproszczenia operacji celnych. Zalicza się do tego budowa nowych przejść granicznych usprawniających przejazd towaru przy zachowaniu wszelkich zaleceń i przepisów celnych. Uregulowaniu należy poddać także przepisy w handlu międzynarodowym pomiędzy krajami przez które przebiega Jedwabny Szlak. Czynności te umożliwią powstanie szybkiego korytarza transportowego przynoszącego intensyfikację wymiany handlowej z korzyścią dla regionów partnerskich.

4. PERSPEKTYWA INWESTYCJI UE WSPIERAJĄCYCH LPI REGIONU

Unia Europejska dzięki wielu inwestycjom strukturalnym w obszarze transportu podniosła poziom sprawności logistycznej regionu. Było to możliwe głównie na bazie umów między-państwowych i w celu budowy wspólnego rynku. Bardzo istotne w tym procesie okazało się uzyskanie obniżenia ryzyka występowania opóźnień w transporcie na kontynencie oraz powstawania dodatkowych nieprzewidzianych kosztów.[3] Wymagało to jednak długiego okresu negocjacyjnego i inwestycji infrastrukturalnych wspierających wymianę towarową. Unia Europejska jako podmiot wspierający politykę wzrostu wymiany handlowej Europy w najnowszym planie budowy sieci bazowej transportu na kontynencie europejskim przewiduje poprowadzenie korytarza transportowego docierającego do granic Turcji. Jest to korytarz wschodnio-środlonmorski. Rozpoczyna swój bieg od Morza Północnego i Morza Bałtyckiego następnie dociera nad Morze Czarne aż do Morza Środlonmorskiego. Połączenie to umożliwia wykorzystanie w transporcie modalnym istniejących połączeń morskich tzw. autostrad morskich. Jednocześnie ułatwia ten rodzaj transportu dzięki planowanej infrastrukturze w obszarze rzeki Łaby jako połączenie pomiędzy Niemcami, Czechami, i południowo-wschodnim obszarem Europy. Dalej przebiega przez Grecję oraz przez połączenie morskie do Cypru. Korytarz ten kończy swój bieg na granicznie położonym mieście Edirne w Turcji. Poprowadzenie tej drogi w ten sposób otwiera możliwości wykorzystania budowanej infrastruktury przepraw przez Bosfor zarówno w transporcie drogowym jak i kolejowym. Nie bez znaczenia jest także fakt budowy połączeń kolejowych na tym odcinku w standardach technicznych norm europejskich respektowanych także przez stronę turecką. Zachowanie normatywnego w Europie rozstawu torów pozwoli na szybsze i tańsze transportowanie towarów wykorzystują-

cych to połączenie. W celu dostosowania sieci transportowej o znaczeniu międzynarodowym do standardów UE wdrażany jest projekt TINA-Turkey (Transport Infrastructure Needs Assessment). Efektem tego programu ma być znalezienie właściwego przebiegu potencjalnego korytarza transportu będącego przedłużeniem korytarza wschodnio-środlonmorskiego[6]. Ze względu na status Turcji jako kraju kandydującego do UE polityka transportowa i inwestycyjna musi być podporządkowana procesowi akcesji. Rosnąca waga połączeń komunikacyjnych przez Cieśninę Bosforą sprawia jednak, że sam proces akcesyjny może nabrać większego tempa. Jest to uwarunkowane rozwojem strategii logistyki międzynarodowej w której wykorzystanie szansy na korzystne połączenie może zmienić obraz transportowej infrastruktury regionalnej i w efekcie przyspieszyć decyzje polityczne od których zależy akcesja nowych państw do UE.

WNIOSKI

Poprawa wydajności logistycznej jest przedsięwzięciem zamierzającym zwiększyć atrakcyjność inwestycyjną Europy. Jest to możliwe dzięki budowie szybszych i tańszych w eksploatacji połączeń transportowych. Bardzo istotne dla kontynentu europejskiego jest posiadanie strategicznie ważnych punktów węzłowych gwarantujących szybki transport w wymiarze globalnym. Z tego powodu dostrzeżenie rozwoju tureckich inwestycji infrastrukturalnych w dziedzinie transportu, dokonywanych wokół Cieśniny Bosforkiej a zmierzających do znacznej poprawy przepływności towarów i ludzi jest koniecznym warunkiem wykonalności większych planów połączeń między regionami Europy i Azji Wschodniej. Partnerstwo strategiczne proponowane przez partnerów azjatyckich Europy w celu odbudowy Jedwabnego Szlaku jest szansą na zbudowanie wydajnego logistycznie korytarza transportu lądowego umożliwiającego wykorzystanie transportu kolejowego i drogowego. Turcja w tym układzie spełniałaby rolę ważnego ośrodka logistycznego łączącego hub produkcyjny Chin i inne kraje Azji z hubem handlowym tworzonym przez rynki krajów Europy. Przy założeniu dynamicznego rozwoju krajów azjatyckich budujących rynek wewnętrzny jest to także potencjalna szansa dla specjalistycznego przemysłu Europy zaspokajającego rynek Azjatycki na zaawansowane technologicznie produkty. Wydajność logistyczna obu regionów świata mierzona współczynnikiem LPI mogłaby znacznie wzrosnąć gdyby obydwie realizowane projekty, z jednej strony Nowy Jedwabny Szlak a także z drugiej budowa wschodnio-środlonmorskiego korytarza transportowego TEN-T spotkały się w Turcji. Uzyskiwane w ten sposób usprawnienia transportu związane są z ułatwieniem operacji celnych, infrastrukturalnym wsparciem operacji logistycznych w skali międzynarodowej i zmniejszeniem opóźnień. Z tej perspektywy śmiałe projekty przepraw przez Bosfor wydają się nadzwyczaj uzasadnione i stanowią punkt zwrotny świadczący o gotowości Turcji do realizacji dalekosiężnych planów budowy połączenia pomiędzy Europą i Azją.

BIBLIOGRAFIA

1. 3-rd Bosforus Brige and Marmara Motorway, www.3kopru.com, 20.04.2015
2. Bozkurt A., Turkish minister says reviving Silk Road trade route remains Turkey's goal, Today's Zaman, 02.12.2012
3. Golembka E., Logistyka w gospodarce światowej, Wydawnictwo C.H.Beck, Warszawa 2009
4. Grodecki W., Radomski W., Mostowe i tunelowe przeprawy międzykontynentalne, Inżynieria.com, 01.01.2008

5. Kaczmarek M., The New Silk Road: a versatile instrument in China's policy, Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia, www.osw.waw.pl, 10.02.2015
6. Kartal K., Extension of TEN-T into accession countries and Turkey, Transport Ministry, Transport Studies Unit University of Oxford, Ankara, 01.2007
7. Leverett F., Leverett H.M., Bingbing W., China Looks West: What Is at Stake in Beijing's "New Silk Road" Project, The World Financial Review, 21.01.2015
8. ipi.worldbank.org/international/scorecard, 20.05.2015
9. Marmaray tunnel opens to link Europe with Asia, Railwaygazette.com, 29.08.2013
10. Nibbe J., Lhermitte M., European attractiveness survey, Ernst&Young 2014, s.40
11. Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030, OECD Publishing, 27.02.2012, s.73
12. Szczudlik-Tatar J., China's New Silk Road Diplomacy, Policy Paper, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, N.34(82), 12.2013
13. Third Istanbul airport to be formed in northwest, www.hurriyetdailynews.com, 31.10.2012
14. Third's a charm: Ambitious plans for a new Istanbul airport are gaining traction, www.oxfordbusinessgroup.com, 19.04.2015
15. Turkey is investing in new motorway and bridge projects, www.worldhighways.com, 20.04.2015
16. Wood F., The Silk Road: two thousand years in the heart of Asia. Berkeley: University of California Press, 2002.
17. www.efta.int/sites/default/files/documents/legal-texts/eea/the-eea-agreement/Main%20Text%20of%20the%20Agreement/EEAAgreement.pdf, 25.06.2015

Autor:

Zbigniew Bentyn - Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu, Katedra Logistyki Międzynarodowej, Al. Niepodległości 10 60-967 Poznań, zbigniew.bentyn@ue.poznan.pl

THE LOGISTICS PERFORMANCE IN EUROPE IN THE PERSPECTIVE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE PROJECTS IN TURKEY

Abstract

An important objective of European region is to increase the efficiency of logistics. A similar goal is the subject of the planned investments in the region of East Asia. Improve logistics efficiency tends to reduce logistics costs of trade occurring between these regions. The use of a known pathways characterized the approach of European Union and China. This is confirmed by planned: the construction of transport corridors TEN-T, in this corridor Orient-East Med, on the one hand, and a project to build the New Silk Road on the other. Both investments in transport infrastructure allow restoration of the historic route linking Europe and Asia by the Bosphorus Strait. The realization of this long-term plans become possible thanks to the work of building an advanced land crossings through the Bosphorus. Impressive projects in this area are in the implementation phase. The result of the realization of the said merger would increase logistics efficiency of the two major centers of trade and industry.