

Teresa Kamińska, *Makroekonomiczna ocena efektywności inwestycji infrastrukturalnych na przykładzie transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, ss. 260.

Efektywność inwestycji w infrastrukturę transportu, ze względu na jej typowe cechy, takie jak: pierwotność w stosunku do innych inwestycji, wysoki stopień niepodzielności technicznej i ekonomicznej, rosnące korzyści skali, długi cykl inwestycyjny i bardzo długi okres eksploatacji, nie może być poddawana typowej ocenie. Infrastruktura transportu, stanowiąca podstawowy składnik sprawnie funkcjonującej gospodarki, jest przykładem dobra ekonomicznego, które generuje nieefektywność rynku, bowiem przyjmuje najczęściej strukturę monopolu naturalnego, przeznaczona jest do użytku publicznego, a zarówno jej tworzenie, jak i wykorzystanie implikuje liczne efekty zewnętrzne. Stąd potrzeba rozważań nad doskonaleniem metod oceny efektywności inwestycji i nad przystosowywaniem tradycyjnych metod stosowanych w przypadku projektów poddanych typowym mechanizmom rynkowym do oceny inwestycji infrastrukturalnych.

Recenzowana książka wychodzi naprzeciw tym potrzebom i w sposób kompleksowy, a jednocześnie bardzo precyzyjny, prezentuje dotychczasowy dorobek naukowy w tej dziedzinie. Postulaty uwzględniania w ocenie efektywności kosztów i korzyści społecznych powstających w wyniku inwestycji infrastrukturalnych mają wyraz w zaproponowanym przez Autorkę deterministycznym modelu oceny efektywności. Ponieważ umiejętność znalezienia równowagi na rynku dóbr publicznych, oraz mieszanych publicznych, jest niezwykle cenna dla podejmujących decyzje polityczno-gospodarcze na różnych szczeblach władzy państwowej, zasadniczymi adresatami treści przedstawionych w książce są decydenci mający wpływ na alokację zasobów w gospodarce.

Celem pracy jest przedstawienie modelu makroekonomicznej efektywności inwestycji infrastrukturalnych w transporcie, umożliwiającego decydom dokonanie wyboru pełnego, tj. opartego na społecznym rachunku korzyści i kosztów, przy czym zasadniczą tezę stanowi stwierdzenie, że niemożliwe jest zbudowanie i rozwój infrastruktury bez aktywnego współdziałania państwa.

Układ książki nie ma charakteru modułowego, lecz tworzy logicznie spójną całość. Na pracę składają się cztery rozdziały: 1) inwestycje infrastrukturalne w gospodarce rynkowej; 2) analiza kosztów-korzyści a ocena makroekonomiczna; 3) model oceny makroekonomicznej efektywności inwestycji infrastrukturalnych w transporcie; 4) ryzyko w ocenie efektywności inwestycji infrastrukturalnych. Pewien dysonans stanowi brak konsekwencji w stosowaniu pojęć: *makroekonomiczna ocena efektywności* oraz *ocena makroekonomicznej efektywności*, ale wobec braku wyjaśnień Autorki należy przyjąć, iż ma ona na myśli w obydwu przypadkach specyficzną ocenę efektywności inwestycji infrastrukturalnych, której odmienność polega na tym, że obok maksymalizacji zdyskontowanego strumienia korzyści prywatnych netto o przyjęciu, bądź odrzuceniu projektu inwestycyjnego, stanowić powinna również maksymalizacja zdyskontowanego strumienia różnicy korzyści i kosztów zewnętrznych.

W pracy można wyróżnić dwa nurty: opisowo-wyjaśniający i normatywny. Pierwszy rozdział pozostaje zdecydowanie w nurcie opisowo-wyjaśniającym. Autorka przedstawia w nim bardzo szerokie spojrzenie na procesy inwestycyjne w infrastrukturę transportu poprzez efektywność alokacyjną zasobów w warunkach konkurencji doskonałej oraz struktur monopolistycznych, poprzez teorię i modele wzrostu gospodarczego oraz szkołę realnego cyklu koniunkturalnego, a wreszcie poprzez teorię dobra publicznego. W rozdziale tym Autorka prezentuje liczne definicje infrastruktury transportu, jej cechy oraz rolę w powiększaniu dobrobytu społecznego.

Przedstawiona jest w nim także systematyka dóbr w różnych przekrojach. Autorka zwraca uwagę na trudności w jednoznacznym zaklasyfikowaniu infrastruktury jako całości oraz poszczególnych jej składników do którejkolwiek z grup (dobra prywatne, mieszane dobra prywatne, mieszane dobra publiczne, dobra publiczne). Za czyste dobro publiczne uznaje Autorka np. te składniki infrastruktury podstawowej (drogi publiczne, mosty, kanały, tamy, wały przeciwpowodziowe, itp.), z którymi wiąże się brak możliwości wyłączenia potencjalnych użytkowników, i które finansowane są z podatków. W przypadku, gdy liniowe lub punktowe obiekty infrastruktury są budowane i eksploatowane na podstawie koncesji przez prywatne firmy i finansowane z przychodów ze sprzedaży praw dostępu, należałoby – według Autorki – zakwalifikować je do mieszanych dóbr publicznych

lub nawet mieszanych dóbr prywatnych. Niesprawność rynku dóbr publicznych wynika głównie z braku ujawniania preferencji nabywców (tzw. efekt gapowicza), gdy raz dostarczone dobro nie ogranicza dostępu do jego użytkowania, pomimo nie uczestniczenia w kosztach jego wytworzenia.

Dużo uwagi w pierwszym rozdziale poświęcono finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych i roli państwa w tym zakresie. Generalnie rzecz biorąc Autorka skłania się do przyjęcia modeli gospodarek z oddziaływaniem rządu na procesy gospodarcze poprzez politykę naprawczą, przy czym zauważa, iż w krajach o wysoko rozwiniętej gospodarce rynkowej następuje zahamowanie ingerencji państwa w rozwój infrastruktury, natomiast w gospodarkach rozwijających się współudział państwa w finansowaniu inwestycji infrastrukturalnych należy traktować jako konieczność. Rozdział pierwszy zamyka krótki przegląd źródeł finansowania infrastruktury transportu w krajach Europy Środkowej i Wschodniej ze wskazaniem szczególnej roli międzynarodowych instytucji finansowych, takich jak Bank Światowy, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju oraz Europejski Bank Inwestycyjny.

Pewne wątpliwości może budzić jedynie dość ryzykowne – biorąc pod uwagę zróżnicowanie poziomu zaawansowania rynków kapitałowych w poszczególnych państwach oraz różnice w zasobach oszczędności w sektorze prywatnym, a także trudności pomiaru i wielopłaszczyznowy wpływ inwestycji infrastrukturalnych na procesy społeczno-gospodarcze, środowisko naturalne i kulturowe człowieka – twierdzenie (nie poparte rachunkiem ani przykładem), że modelowe finansowanie inwestycji infrastrukturalnych w państwach przechodzących na rynkowy mechanizm alokacji zasobów powinno opierać się w 40% na budżecie państwa, 25% na podmiotach prywatno-publicznych i w 35% na grantach i kredytach pochodzących od międzynarodowych instytucji finansowych.

Rozdział drugi obejmuje porównanie typowej analizy korzyści-kosztów z analizą wielokryterialną, która – w opinii Autorki – w sposób bardziej kompletny ujmuje efekty związane z inwestycjami infrastrukturalnymi, chociaż także jest niewystarczająca do podjęcia decyzji o realizacji projektu, ponieważ nie uwzględnia ryzyka związanego z realizacją przedsięwzięcia.

Prostsza (w sensie wyboru kryterium) metoda – analiza korzyści-kosztów – wcale nie oznacza braku problemów w podejściu metodologicznym. Sprowadza się ona do przyjęcia za kryterium wyboru zaktualizowanej wartości netto dla społeczeństwa (NPV), rozumianej jako zdyskontowany społeczną stopą dyskontową strumień różnic, między społecznymi korzyściami a społecznymi kosztami w kolejnych latach realizacji i eksploatacji projektu, przyrównany do społecznych kosztów budowy infrastruktury. Istnieje jednak różnica poglądów na płaszczyźnie teoretycznej m.in. w kwestii wyboru poziomu społecznej stopy dyskontowej, w kwestii wyboru rodzajów korzyści i kosztów, które muszą być uwzględnione w analizie oraz w kwestii ich pomiaru, tzn. stosowania cen rynkowych i cen dualnych.

Analiza wielokryterialna – *notabene* obejmująca w pewnym zakresie analizę korzyści-kosztów – sprowadza się do zastąpienia maksymalizacji jednej funkcji celu poszukiwaniem programu satysfakcjonującego pod względem większości kryteriów i ponadto możliwego do przyjęcia z punktu widzenia kryteriów najmniej zadowalających. Oprócz analizy wymiernych korzyści i kosztów związanych z inwestycjami infrastrukturalnymi obejmuje ona analizę skutków społeczno-ekonomicznych tych inwestycji oraz ich wpływ na środowisko.

W rozdziale trzecim Autorka podjęła próbę przedstawienia kompletnego modelu oceny pojedynczego projektu inwestycyjnego w infrastrukturę, uwzględniającego efekty środowiskowe i społeczno-ekonomiczne. W rozdziale tym zaprezentowana została wieloszczeblowa klasyfikacja korzyści i kosztów.

Rozdział ten, jeśli chodzi o treść, można w zasadzie podzielić na dwie części: korzyści i koszty prywatne oraz efekty zewnętrzne, co znajduje logiczne uzasadnienie w budowie modelu i kryterium decyzyjnym. Autorka starannie rozróżnia grupy podmiotów, które są bezpośrednio lub pośrednio związane z procesem inwestowania w infrastrukturę oraz z jej eksploatacją. Na uwagę zasługuje niezwykle wnikliwa charakterystyka efektów zewnętrznych (nie tylko kosztów, ale też i korzyści, o czym często się zapomina) powstających w trakcie realizacji inwestycji infrastrukturalnych oraz eksploatacji infrastruktury transportowej z podziałem na rodzaje transportu (kołowy, kolejowy, wodny oraz lotniczy). Autorka zdaje sobie sprawę z trudności w pomiarze korzyści i kosztów oraz ich internalizacji, podając przykłady znacznych rozbieżności w wycenie kosztów zewnętrznych dokonanych przez różne instytucje w Niemczech. Sam model sprowadza się do przyjęcia za funkcję celu maksymalizacji nadwyżki użytkowników i gestorów infrastruktury transportu przy uwzględnieniu kosztów i korzyści, jakie ponoszą lub uzyskują podmioty nie zaangażowane

bezpośrednio w budowę i eksploatację infrastruktury. Tylko spełnienie wszystkich warunków modelu ma zapewnić maksymalizację dobrobytu społecznego.

Pewne zastrzeżenia może budzić jedynie jednoznaczne ujęcie każdej grupy podmiotów, tzn. założenie, że wszystkie korzyści mają ten sam ciężar gatunkowy, a wszystkie koszty są jednakowo „uciążliwe” niezależnie od takich uwarunkowań jak majątek, dochód, czy status społeczny członków tych grup. Nadawanie wag tym korzyściom i kosztom może być w pewnym sensie arbitralne, nie jest to więc podejście naukowe, ale prawdopodobnie tak skorygowany model lepiej odzwierciedlałby zmiany dobrobytu społecznego.

Ostatni rozdział należy potraktować jako uzupełnienie całości, w którym uchylone zostało założenie o przewidywalności zjawisk. Traktuje on o ryzyku towarzyszącym projektom inwestycyjnym i o jego specyfice w odniesieniu do inwestycji infrastrukturalnych. Znaczna część rozdziału poświęcona została definicjom ryzyka, różnicy między ryzykiem a niepewnością oraz charakterystyce rodzajów ryzyka związanego z działalnością gospodarczą. Na tle teorii ryzyka Autorka prezentuje system jego neutralizacji, w którym niepoślednią rolę odgrywa państwo oraz międzynarodowe agencje i instytucje finansowe. Rozdział kończy przegląd ocen ryzyka inwestycyjnego związanego z angażowaniem kapitału w Polsce na tle Czech i Węgier oraz tzw. mapa ryzyka inwestycyjnego dla poszczególnych branż ze szczególnym naciskiem na branżę transportowe.

Na tle scharakteryzowanej treści można dojść do wniosku, że – wobec wieloaspektowości zagadnień poruszanych w książce – cel pracy został sformułowany nazbyt skromnie. Pewnym mankamentem książki – od strony formalnej – wobec olbrzymiej ilości materiału prezentowanego w formie graficznej i algebricznej, wynikającej z charakteru pracy, jest brak konsekwencji w określaniu zmiennych. Wydaje się, że znacznym ułatwieniem dla czytelnika byłoby wprowadzenie aneksu z nazwami stosowanych zmiennych oraz ich skrótami, oczywiście po uprzednim wyeliminowaniu wszelkich niespójności.

Tematyka badań podjętych w książce nie jest zbyt często poruszana w polskiej literaturze naukowej, tym bardziej docenić trzeba wysiłek Autorki włożony w dobór i hierarchizację zagadnień stanowiących dorobek literatury zagranicznej. Poglądy i postulaty zaprezentowane w książce stanowią mogą inspirację do dalszych badań nad efektywnością inwestycji infrastrukturalnych.

*Tomasz Jewartowski*

*Tożsamość, odmiennność, tolerancja a kultura pokoju*, pod red. J. Kłoczowskiego, S. Łukasiewicza, Instytut Europy Środkowo-Wschodniej, Lublin 1998, ss. 485.

Omawiany tom jest zbiorem esejów, które łączy aktualna tematyka budowania tożsamości w obliczu coraz silniejszego i częstszego stykania się z odmiennością, a co za tym idzie z koniecznością prezentowania postawy tolerancji i zrozumienia. Nasilające „stykanie się z różnicą” inspiruje nie tylko do rozważań teoretycznych, ale także do praktycznych ich aplikacji w codziennym życiu. Teksty omawianego zbioru skupiają się przede wszystkim wokół rozważań teoretycznych, podają jednak pewne sugestie co do tego, jak te teoretyczne propozycje można wykorzystać w praktyce. Wspomniane teksty zostały zaprezentowane na międzynarodowym sympozjum zorganizowanym w grudniu 1996 roku w Lublinie, w Instytucie Europy Środkowo-Wschodniej, pod auspicjami UNESCO. Przemówienie inauguracyjne, którego tekst zamieszczono także w książce, wygłosił Władysław Bartoszewski. Teksty zamieszczone w tomie są przedstawione w języku polskim oraz francuskim lub angielskim. Tom jest podzielony na pięć głównych części, grupujących wypowiedzi o zbliżonej tematyce:

Część I: *Próba definicji pojęć*, zawiera artykuły: Elżbiety Wolickiej, Karola Tarnowskiego, Zdzisława Chlewińskiego, Jana Andrzeja Kłoczowskiego, Małgorzaty Kowalskiej, Francois Chirpaz, Tadeusza Pilcha, Ziemowita Jacka Pietrasia oraz Elżbiety Hałas. Jest to część skoncentrowana na