

Jagienka Rześny-Cieplińska

Uniwersytet Gdański

KIERUNKI ROZWOJU SYSTEMÓW TRANSPORTOWYCH ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM PRZEWOZÓW DROGOWYCH

Wprowadzenie

System transportowy powinien tworzyć impulsy rozwojowe w gospodarce. Eliminacja słabych stron polskiego transportu, możliwa dzięki realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych oraz zmian systemowych w transporcie, pozwoli na wykorzystanie jego mocnych stron oraz na przyspieszenie wzrostu gospodarczego oraz rozwój wymiany z zagranicą. W opracowaniu przedstawione są tendencje oraz perspektywy rozwoju polskiego transportu ładunków, wraz z określeniem potencjalnego popytu na przewozy poszczególnymi gałęziami transportu.

Istota systemu transportowego

Systemy transportowe istniejące w celu zaspokajania potrzeb transportowych są definiowane w różnorodny sposób. Jednym z podejść do systemu transportowego jest rozumienie go jako całokształtu zagadnień technicznych, ekonomicznych, organizacyjnych i prawnych, które występują w procesie współdziałania poszczególnych rodzajów transportu oraz określają charakter głównych zależności i związków pomiędzy transportem a innymi dziedzinami gospodarki narodowej¹. Według innych definicji, system transportowy uznaje się za układ komunikacyjny wypełniony zespołem inwestycji transportowych różnych gałęzi

¹ Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski, red. B. Liberadzki, L. Mindur, Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2007, s. 44-47.

transportu². Kompleksowe, a także uniwersalne rozumienie systemu transportowego zaproponowane jest w definiowaniu go jako [...] *uporządkowanej całości wszystkich gałęzi transportu, działających na określonym obszarze, a więc obejmującej zarówno cały majątek trwały i obrotowy oraz czynnik ludzki, niezbędny do wykonywania tej działalności, jak i wszystkie międzygałęziowe powiązania wewnątrz tej całości*³. W koncepcjach tzw. zintegrowanego systemu transportowego, optymalnie zaspokajającego potrzeby transportowe uznaje się go za [...] *powiązanie działalności wszystkich gałęzi transportu w jedną całość zarówno pod względem wewnętrznym (dotyczącym działalności międzygałęziowej), jak i zewnętrznym (stosunku do całej gospodarki i jej działów korzystających z transportu)*⁴. Bardziej kompleksowa definicja zintegrowanego systemu transportowego, opisuje go jako [...] *planowo uporządkowany zespół środków i działalności wszystkich gałęzi transportu, bez względu na ich gestyjne lub organizacyjne podporządkowanie, zharmonizowany w swej działalności z całością gospodarki narodowej i życia społecznego*⁵.

Według autorów, którzy skupiają się na gałęziowej analizie transportu, system transportowy jest zbiorem uporządkowanych organizacyjno-prawnie, technicznie, ekonomicznie oraz przestrzennie – ze względu na stan infrastruktury transportowej – jednostek gospodarczych, które współprzyczyniają się do zaspokojenia potrzeb transportowych⁶.

Specyfika polskiego systemu transportowego

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju. Dzięki przemieszczaniu ładunków i pasażerów większość potrzeb ludzkich zostaje zaspokojonych⁷. Rozwój transportu zbliża do siebie rynki, umożliwia zwiększenie produkcji poprzedzając wzrost gospodarczy. Nie sposób wyobrazić sobie gospodarki światowej, zwłaszcza w okresie jej globalizacji, bez gęstej sieci szlaków i połączeń transportowych umożliwiających

² A. Piskozub, Funkcjonowanie systemów transportowych, WKiŁ, Warszawa 1973, s. 22.

³ I. Tarski, Koordynacja transportu, PWE, Warszawa 1968, s. 37.

⁴ Ibid., s. 23-24.

⁵ M. Madeyski, E. Lissowska, W. Morawski, Transport, rozwój, integracja, WKiŁ, Warszawa 1980, s. 115.

⁶ J. Brdulak, Transport wodny śródlądowy jako element systemu transportowego Polski, SGPiS, Warszawa 1989. W opracowaniu pominięte zostaną kwestie związane z infrastrukturą transportową. Ze względu na obszerność tematu, zagadnienia te mogą być przedmiotem odrębnego opracowania.

⁷ R. Tomanek, Funkcjonowanie transportu, Akademia Ekonomiczna, Katowice 2004, s. 11-13.

producentom, eksporterom i importerom swobodne zawieranie kontraktów bez względu na to, gdzie znajduje się towar, a gdzie jego odbiorca. Te regiony świata, które są pozbawione dróg i punktów transportowych nie mogą brać udziału w wymianie międzynarodowej i kooperacji przemysłowej⁸.

Rozwijająca się pod wpływem transportu gospodarka narodowa stawia przed nim coraz większe zadania, wynikające z rosnącego wolumenu produkcji oraz z rosnącego poziomu specjalizacji i kooperacji produkcji⁹. Bez rozwoju transportu nie mógłby występować dalszy wzrost produkcji ani wzrost społecznego podziału pracy. Transport może się więc stać barierą ograniczającą wzrost gospodarczy¹⁰. Konieczne jest zatem, aby transport nie tylko przestał być barierą hamującą wzrost gospodarczy, ale aby stanowił istotny element przyczyniający się do jego wszechstronnego rozwoju przez stworzenie funkcjonalnie zintegrowanej infrastruktury, wdrażanie nowych technologii transportowych oraz zapewnienie wysokiej jakości usług na konkurencyjnym rynku transportowym¹¹. Wyznaczenie kierunków działań i ich koordynacja w zakresie tworzenia nowoczesnego, efektywnego systemu transportowego pozwolą na osiągnięcie właściwych celów oraz realizację strategii rozwoju transportu.

Diagnoza stanu polskiego transportu

Analiza procesów zachodzących na polskim rynku transportowym w latach 2000-2010 prowadzi do wniosku, że mimo podejmowanych wysiłków, w Polsce w dalszym ciągu brakuje spójnego i sprawnie funkcjonującego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym¹². System transportowy może tworzyć impulsy rozwojowe w gospodarce o ile będzie zdolny sprostać:

- wyzwaniom zwiększania dostępności w czasie i przestrzeni usług transportowych,
- wyzwaniom ograniczania kosztów czasu transportu,
- potrzebie rozwoju intermodalności.

W Polsce działania mające na celu rozwój systemu transportowego powinny się skupić na intensyfikacji działań dotyczących:

⁸ J. Neider, *Transport międzynarodowy*, PWE, Warszawa 2008, s. 11.

⁹ *Transport*, red. K. Wojewódzka-Król, W. Rydzkowski, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 1.

¹⁰ *Transport a otoczenie*, red. W. Grzywacz, Warszawa 1978, s. 145-146.

¹¹ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2008, s. 63-64.

¹² *Strategia rozwoju transportu do 2020 roku*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, s. 5.

- zwiększania dostępności transportowej,
- poprawy bezpieczeństwa uczestników ruchu,
- poprawy efektywności sektora transportowego¹³.

Działania te będą możliwe dzięki stworzeniu spójnego, zrównoważonego i przyjaznego uczestnikom systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym.

Mimo niepokojących sygnałów dotyczących diagnozy polskiego systemu transportowego, polski transport ma coraz większy udział w wartości obrotów na rynku usług TSL Unii Europejskiej. Różnice między rynkiem polskim a europejskim (na niekorzyść polskiego) występują w liczbie przedsiębiorstw i liczbie zatrudnionych w branży TSL.

Akcesja Polski do Unii Europejskiej stworzyła dla przewoźników zagranicznych większe możliwości konkurencji na polskim rynku¹⁴. W latach 2003-2010 byli oni najbardziej obecni w samochodowych i morskich przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego, w mniejszej skali natomiast w kabotażu samochodowym na terenie Polski i w lotniczych przewozach cargo. W ostatnich latach na rynku przewozów kolejowych ładunków można zaobserwować pojawienie się dużej liczby nowych, rodzimych spółek kolejowych, ale też nasilenie konkurencji zagranicznej. W związku z tym od 2004 r. spada liczba przewozów i pracy przewozowej wykonywanej przez spółki PKP na rzecz wzrostu masy ładunkowej i pracy przewozowej nowych spółek kolejowych.

Przewozy ładunków w minionej dekadzie cechowała tendencja wzrostowa, zróżnicowana w zależności od gałęzi transportu. Liczba ton przewiezionych w latach 2003-2009 wzrosła z 1239 do 1691 mln, czyli o 36,5%. Całkowita praca przewozowa wzrosła zaś z 261 do 283 mld tkm (o 8,4%), ale praca przewozowa transportu lądowego wzrosła ze 160 do 259 mld tkm (o 61,5%), przy jednoczesnym spadku pracy przewozowej polskich armatorów morskich ze 100 do 24 mld tkm (-76,2%)¹⁵.

Głównym problemem występującym na polskim rynku TSL jest zbyt mała ilość przewozów ładunków wysokowartościowych oraz niska wartość rynkowa usług wykonywanych przez polskich armatorów morskich oraz przewoźników lotniczych. W ostatnich latach można natomiast zauważyć rosnące znaczenie transportu samochodowego. Jest to przede wszystkim oparte na dostępie do dużej floty pojazdów samochodowych. Liczba samochodów ciężarowych w Polsce wzrosła w okresie 2003-2009 z 2192 tys. do 2596 tys. (o 18,4%). O 24,5%

¹³ A. Letkiewicz, *Gospodarowanie w transporcie samochodowym. Wybrane zagadnienia*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2006, s. 127-149.

¹⁴ K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, *Polski transport samochodowy ładunków*, Kodeks Bydgoszcz, Bydgoszcz-Gdańsk-Warszawa 2007, s. 76-86.

¹⁵ *Strategia...*, op. cit.

wzrosła również całkowita ładowność polskiego taboru samochodów ciężarowych – z 4,2 do 5,2 mln ton. Ponadto nastąpił znaczący wzrost produktywności jednego pojazdu: z 39 do 74 tys. tkm rocznie (o 88,5%)¹⁶.

Analiza SWOT transportu w Polsce

Diagnoza stanu polskiego transportu oraz analiza tendencji pojawiających się na transportowych rynkach europejskich i globalnych stwarzają podstawy do szczegółowego wyodrębnienia mocnych i słabych stron transportu oraz jego szans i zagrożeń.

Tabela 1

Analiza SWOT polskiego transportu

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> – Duży zasób i potencjał istniejących sieci, portów, terminali i węzłów – Istnienie wielu gałęziowych i technicznych form infrastruktury – Sprzyjające warunki topograficzne – Położenie na skrzyżowaniu europejskich korytarzy transportowych – Umiejętne i skuteczne zarządzanie przedsiębiorstwami samochodowymi – Zliberalizowane i zapewniające wolną konkurencję rynki transportowe 	<ul style="list-style-type: none"> – Duży stopień zużycia infrastruktury transportowej – Występowanie wąskich gardeł i brakujących ogniw w sieci – Brak sieci dostosowanej do dużej szybkości ruchu – Słabe elementy inteligentnych i innowacyjnych sieci – Duża asymetria popytu na transport skierowanego głównie na transportu samochodowy – Przystarzałe środki transportu kolejowego i wodnego – Niska pozycja konkurencyjna na rynkach przewoźników lotniczych i morskich – Nikłe znaczenie lotniczych przewozów cargo
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> – Stworzenie sieci połączeń zwiększających międzynarodową dostępność transportową Polski – Odrodzenie transportu kolejowego i powstanie kolei dużych prędkości – Osiągnięcie integracji międzygałęziowej i europejskiej interoperacyjności sieci – Eliminacja brakujących ogniw w sieci regionalnej i lokalnej – Dobre warunki popytowe i technologiczne dla rozwoju kolei dużych prędkości – Rosnąca skuteczność środków stosowanych w systemach poprawy bezpieczeństwa w transporcie – Silna integracja międzygałęziowa i technologiczna systemu transportowego 	<ul style="list-style-type: none"> – Utrzymywanie się dotychczasowych barier opóźniających realizację strategii modernizacji infrastruktury – Nietrwałość efektów modernizacyjnych sieci – Lekceważenie ważnych trendów światowych w zakresie budowy infrastruktury – Zmniejszanie dostępnej pomocy finansowej ze strony UE – Niedostateczne środki finansowe na modernizację systemów transportu i logistyki – Nieskuteczność środków zmniejszania środowiskowej uciążliwości transportu – Niedostateczna liczba pracowników w niektórych uciążliwych zawodach transportowych

Źródło: Strategia polskiego transportu do 2020 roku, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011, s. 20.

¹⁶ Ibid., s. 15.

Ocena polskiego transportu przedstawiona w analizie SWOT wskazuje na mocne strony polskiego transportu, które odpowiednio wykorzystane przyczynią się do zwiększenia szans i uniknięcia zagrożeń rozwojowych. Położenie Polski w centrum Europy i na przecięciu głównych szlaków komunikacyjnych, a także korzystne uwarunkowania topograficzne naszego kraju stwarzają dogodne warunki do obsługi ruchu tranzytowego oraz rozwoju przedsiębiorstw działających w sektorze transportu, spedycji i logistyki.

Ze względu na rosnące w ostatnich latach w polskim systemie transportowym znaczenie transportu samochodowego, stał się on przedmiotem odrębnej analizy SWOT, zaprezentowanej w tab. 2.

Tabela 2

Analiza SWOT polskiego transportu drogowego

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> – Istnienie dużego, trwałego popytu na transport, stanowiącego podstawę stabilnego funkcjonowania przedsiębiorstw transportu drogowego – Duża liczba podstawowych i pomocniczych przedsiębiorstw w transporcie drogowym – Duża liczba zatrudnionych i dobre kwalifikacje pracowników zatrudnionych w transporcie – Liczebny i nowoczesny ciężarowy tabor samochodowy 	<ul style="list-style-type: none"> – Słaba kondycja finansowa sektora TSL i duży odsetek deficytowych przedsiębiorstw – Duża liczba nieszczęśliwych wypadków, zwłaszcza w ruchu drogowym – Wysokie obciążenia dla środowiska naturalnego, zwłaszcza ze strony transportu samochodowego
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> – Możliwość utrzymania lub wzmocnienia polskich przewoźników drogowych na rynkach UE – Napływ kapitału zagranicznego, wzmacniającego potencjał i nowoczesność polskiego transportu 	<ul style="list-style-type: none"> – Marginalizacja lub wyparcie z rynku niektórych dużych polskich przewoźników i operatorów – Brutalizacja konkurencji na rynkach transportowych – Dalsze osłabienie roli tranzytowej polskiego systemu transportowego

Prognoza popytu na transport ładunków

Jednym z podstawowych wyznaczników działań mających na celu wzmocnienie, modernizację potencjału przewozowego polskiego systemu transportowego jest wielkość i struktura przyszłego popytu na całokształt usług przewozowych. Prognozy rozwoju polskiego transportu można rozpatrywać w różnych przekrojach. Różne bowiem czynniki wpływają na popyt w przypadku przewozów wewnątrz krajowych, przewozów w handlu zagranicznym czy w przypadku przewozów ładunków obcych przez polskich przewoźników. Przewozy we-

wnątrzkrajowe zależą bezpośrednio od tętna życia gospodarczego w danym kraju. Przewozy PHZ są pochodną wolumenu tego handlu, na który wpływa oprócz PKB stan stosunków handlowych Polski z poszczególnymi grupami zagranicznymi partnerów gospodarczych. Przewozy ładunków obcych przez polskich przewoźników zależą od wielu zmiennych, takich jak: przepustowość polskiej infrastruktury transportowej, konkurencyjność polskich przewoźników na rynkach międzynarodowych czy stosunek polskich władz do tranzytu przez Polskę czy swoboda kabotażu¹⁷. W tab. 3 przedstawiono prognozę popytu globalnego na przewozy ładunków poszczególnymi gałęziami transportu w Polsce do 2030 r.¹⁸.

Tabela 3

Prognoza wielkości popytu globalnego na przewozy ładunków do 2030 r.

Gałąź transportu	Lata		
	2015	2020	2030
Przewozy w mln ton			
Kolejowy	211	225	261
Samochodowy	1 643	1 800	2 075
Wodny śródlądowy	6,1	8,5	14
Rurociągowy	54	56	66
Morski	52	60	81
Lotniczy	0,1	0,1	0,2
Przewozy w mld tkm			
Kolejowy	46	50	62
Samochodowy	279	321	405
Wodny śródlądowy	1,4	1,6	3,2
Rurociągowy	23	23	26
Morski	110	123	159
Lotniczy	0,2	0,3	0,6

Źródło: J. Burnewicz, Prognozy zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku, w: Uwarunkowania systemu transportowego Polski, red. B. Liberadzki, L. Mindur, Instytut Technologii Eksploatacji, Warszawa-Radom 2007, s. 132.

¹⁷ J. Burnewicz, Prognozy zapotrzebowania na usługi transportowe w Polsce do 2020 roku, w: Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego..., op. cit., s. 131.

¹⁸ Ibid., s. 134.

Część popytu na przewozy jest i będzie w przyszłości zaspokajana przez przewoźników polskich, a część przez przewoźników zagranicznych. Największą dynamikę transportu przewozów ładunków polskiego handlu zagranicznego przewiduje się w odniesieniu do transportu samochodowego, który w 2020 r. stanie się najważniejszą gałęzią transportu obsługującą polski transport zagraniczny. W wyniku procesów integracyjnych w Europie i liberalizacji dostępu do rynków wzrosną też średnie odległości przewozów ładunków PHZ.

Podsumowanie

Transport jest jednym z najważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju. Dlatego ważne jest wyznaczenie kierunków działań i ich koordynacja w zakresie tworzenia nowoczesnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego w Polsce, który stwarza nowe impulsy rozwojowe gospodarce narodowej, a podporządkowany jest realizacji podstawowych celów zmierzających do zwiększenia dostępności transportowej oraz wzrostu efektywności sektora transportowego. W realizacji celów warto zwrócić szczególną uwagę na usuwanie aktualnie istniejących barier rozwoju występujących w przypadku niektórych gałęzi transportu, ale i zintensyfikować dbałość o nową jakość w systemach przewozowych przy wykorzystaniu transportu drogowego, będącego silną stroną polskiego systemu transportowego.

DIRECTIONS OF TRANSPORT SYSTEM DEVELOPMENT WITH PARTICULAR EMPHASIS ON ROAD TRANSPORT

Summary

The significance of transport results from the multilateral links it has with all forms of activity. Transportation is an activity that may influence the development of the whole economy. It may affect its stimulation or inhibit its growth. In Poland, due to the convenient location in the centre of Europe and at the intersection of major transportation routes, are created good condition for transit service and development of TSL companies. However, there is no coherent and well-functioning transport system, integrated with European and global, which inhibit the development of global trade. Polish transport SWOT analysis indicates its strength, which can be properly used and will increase the opportunities and will avoid risks of development.