



Alina Lipińska-Słota

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach
Wydział Ekonomii
Katedra Transportu
slota@ue.katowice.pl

TRANSPORT LĄDOWY W ROZWOJU GOSPODARCZYM POLSKI I JEGO FINANSOWANIE W PERSPEKTYWIE DO 2020 R.

Streszczenie: Celem artykułu jest omówienie funkcji transportu w gospodarce oraz przedstawienie źródeł finansowania inwestycji w infrastrukturze transportu lądowego w najbliższych latach. Dla realizacji tak sformułowanego celu dokonano charakterystyki systemu transportu lądowego, przedstawiono udział w przewozach ogółem, a także zaprezentowano wielkość i strukturę przewozów ładunków transportem samochodowym i kolejowym według grup ładunków oraz stref odległości. Omówiono także przedsięwzięcia inwestycyjne w transporcie lądowym realizowane do 2020 r. według Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz przedstawiono źródła ich finansowania.

Słowa kluczowe: transport lądowy, struktura przewozów ładunków, inwestycje w transporcie, transport w gospodarce, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.

Wprowadzenie

Transport jest procesem produkcyjnym, którego celem jest pokonywanie przestrzeni. Odgrywa on istotną rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, umożliwia sprawne funkcjonowanie poszczególnych działów gospodarki narodowej, jest czynnikiem intensyfikującym rozwój. Brak spójności między działalnością transportową a pozostałymi działami gospodarki narodowej osłabia ogólne możliwości rozwojowe. Między rozwojem gospodarki narodowej a rozwojem systemu transportowego istnieje ścisła zależność, wynikająca z faktu, że transport obsługuje pozostałe działy gospodarki [Rydzkowski i Wojewódzka-Król (red.),

2000, s. 11; Mendyk, 2002, s. 17; Szczepaniak (red.), 2002, s. 21; Mindur, 2004, s. 139 i n.; Koźlak, 2008, s. 63].

W gospodarowaniu transportem spełnia następujące funkcje:

- konsumpcyjną, rozumianą jako zaspokajanie potrzeb przewozowych przez świadczone usługi transportowe;
- produkcyjną, oznaczającą zaspokajanie potrzeb produkcyjnych przez świadczenie usług transportowych, tj. przez stworzenie warunków działalności gospodarczej, jej stymulację oraz wpływ na funkcjonowanie rynku i wymianę;
- integracyjną, która pozwala integrować państwo i społeczeństwo poprzez usługi transportowe [Koźlak, 2008, s. 64].

Wymienione funkcje świadczą o komplementarności transportu w stosunku do pozostałych działów gospodarki, co oznacza brak możliwości zastąpienia działalności transportowej inną działalnością. Należy jednak pamiętać, że transport powinien oferować usługi o coraz wyższej jakości, dostosowane do popytu na przewozy i właściwą strukturę gałęziową, tak by nie hamować rozwoju gospodarki [Rydzkowski i Wojewódzka-Król (red.), 2000, s. 13].

1. System transportu lądowego ładunków i jego znaczenie gospodarcze

System transportowy jest definiowany jako układ komunikacyjny wypełniony zespołem inwestycji transportowych różnych gałęzi transportu [Gronowski, 1965; Piskozub, 1973, s. 22; Małek, 1977]. W innym ujęciu system transportowy jest traktowany jako układ środków technicznych, organizacyjnych i ludzkich powiązanych ze sobą w taki sposób, aby sprawnie realizować przemieszczanie ładunków (i/lub pasażerów) w czasie i przestrzeni [Jacyna, 2009, s. 25]. System transportowy składa się z wielu podsystemów, klasyfikowanych ze względu na kryteria środowiska, przedmiotu transportu, środka transportu i organizacji. Biorąc pod uwagę kryterium środowiska możemy wyróżnić system transportu lądowego, powietrznego i wodnego (morski, śródlądowy), natomiast uwzględniając przedmiot przemieszczania – system transportu towarowego i system transportu pasażerskiego. Zadaniem systemu transportowego jest przemieszczanie dóbr rzeczowych z jednoczesnym zagwarantowaniem optymalizacji procesów transportowych. Logistyka, rozumiana jako koncepcja zarządzania zajmuje się planowaniem, realizacją i kontrolą przepływu materiałów. Przemieszczanie dóbr znajduje się więc w obszarze zainteresowania zarówno transportu, jak i logistyki. System transportowy spełnia jednak funkcję usługową

wobec systemu logistycznego. Przedmiotem dalszych rozważań będzie system transportu lądowego ładunków.

Infrastrukturę transportu lądowego w Polsce tworzą drogi kołowe i linie kolejowe. Ogólna długość dróg publicznych wynosiła w 2014 r. 283 561,3 km, z czego 19 294,7 km to drogi krajowe, 28 423,6 km – drogi wojewódzkie, 114 442,4 km – drogi powiatowe, a 121 400,6 km – drogi gminne. Długość autostrad wynosiła 1556 km, co stanowi 74 km więcej niż w roku poprzednim. Pod względem gęstości (5 km / 1000 km²) jest to nadal jeden z najniższych wskaźników w Unii Europejskiej, gdzie średnia wynosiła w 2014 r. 16 km / 1000 km². Długość eksploatowanych w Polsce normalnotorowych linii kolejowych w 2014 r. wynosiła 19 240 km, z czego 11 830 km to linie zelektryfikowane [*Transport. Wyniki...*, 2015, s. 51, 124, 94].

Znaczenie poszczególnych systemów gałęziowych w gospodarce kraju jest zróżnicowane. W krajowych przewozach dominującą rolę odgrywa transport samochodowy – zarówno pod względem wykonanej pracy przewozowej (75,2%), jak i przewiezionej masy ładunków (84,1%). Na drugim miejscu znajduje się transport kolejowy – 14,3% wykonanej pracy przewozowej i 12,4% przewiezionej masy ładunków. Transport rurociągowy lokuje się na trzecim miejscu, biorąc pod uwagę wielkość pracy przewozowej (6,3%) i na trzecim pod względem przewiezionej masy ładunków (2,7%). Transport morski pod względem wykonanej pracy przewozowej zajmuje czwarte miejsce (3,9%), tak samo, jeśli chodzi o masę przewiezionych ładunków (0,4%). Znaczenie żeglugi śródlądowej w przewozach krajowych jest niewielkie – 0,2% pod względem wykonanej pracy przewozowej i 0,4% przewiezionej masy ładunków [*Transport. Wyniki...*, 2015, s. 48]. Udział transportu lotniczego w krajowych przewozach towarowych jest znikomy, dlatego też w wielu analizach statystycznych jest pomijany. Taka tendencja utrzymuje się już od kilku lat (tab. 1). W 2014 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1 840,0 mln ton ładunków, tj. o 0,5% mniej niż w roku 2013 i wykonano pracę przewozową w wysokości 349,6 mld tonokilometrów, tj. o 0,5% większą niż przed rokiem. Wzrosły przewozy ładunków transportem lotniczym i żeglugą śródlądową, spadły natomiast transportem kolejowym, samochodowym, rurociągowym i żeglugą morską [*Transport. Wyniki...*, 2015, s. 47].

Tabela 1. Dynamika i struktura przewozów

Rodzaje transportu	2010	2012	2013	2014	2010	2012	2013	2014
	rok poprzedni = 100				w odsetkach			
TONY								
Ogółem	104,8	93,6	103,3	99,5	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy	105,4	92,9	100,7	98,0	13,1	12,9	12,6	12,4
Transport samochodowy	104,7	93,6	104,0	99,7	83,1	83,4	84,0	84,1
Transport lotniczy	111,1	90,7	90,1	102,4	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy	111,9	97,3	95,6	98,3	3,1	3,0	2,7	2,7
Żegluga śródlądowa	90,9	89,9	110,2	151,2	0,3	0,3	0,3	0,4
Żegluga morska	89,2	96,6	93,2	97,3	0,4	0,4	0,4	0,4
TONOKILOMETRY								
Ogółem	108,9	102,3	106,8	100,5	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy	112,0	91,0	104,0	98,4	15,8	15,0	14,6	14,3
Transport samochodowy	111,9	106,6	111,3	101,2	69,5	71,6	74,7	75,2
Transport lotniczy	134,8	95,7	96,6	123,3	0,1	0,0	0,0	0,1
Transport rurociągowy	105,5	95,2	90,1	109,9	7,9	6,9	5,8	6,3
Żegluga śródlądowa	101,0	89,7	94,2	101,4	0,3	0,3	0,2	0,2
Żegluga morska	82,9	95,1	80,3	83,6	6,4	6,2	4,7	3,9

Źródło: [Transport. Wyniki..., 2015, s. 48].

W 2014 r. transportem samochodowym ogółem przewieziono 1 547,9 mln ton ładunków, czyli o 3,1% mniej niż w 2013 r. Transportem zarobkowym przewieziono 874,3 mln ton, co stanowiło 56,5% ogólnej wielkości przewozów transportem drogowym, natomiast transportem gospodarczym – 673,6 mln ton ładunków, co stanowiło 43,5% w ogólnej wielkości przewozów. Udział transportu zarobkowego w pracy przewozowej wyniósł 83,9%, a transportu gospodarczego 16,1%. W transporcie zarobkowym dominujący udział miały przedsiębiorstwa zaliczane według Polskiej Klasyfikacji Działalności do grupy Transport i gospodarka magazynowa. Wykonały one pracę przewozową w wysokości

188,6 mld tonokilometrów, a więc większą o 2,2% niż w 2013 r. i przewiozły 665,1 mln ton ładunków, tj. o 1,9% więcej niż przed rokiem. Największe znaczenie w tej grupie mają przedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Ich udział w przewozach ładunków wyniósł 62,6% [Transport. Wyniki..., 2015, s. 55]. W 2014 r. odnotowano spadek zarówno w zakresie przewozów krajowych, jak i wykonanej pracy przewozowej, odpowiednio o 0,8% i 3,7%. W przewozach międzynarodowych nastąpił wzrost wielkości przewiezionej masy o 4,9% oraz wykonanej pracy przewozowej o 4,8% [Transport. Wyniki..., 2015, s. 53]. Strukturę przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków przedstawiono w tab. 2, natomiast w tab. 3 – przewozy ładunków transportem samochodowym według stref odległości w transporcie krajowym.

Tabela 2. Struktura przewozów ładunków transportem samochodowym według grup ładunków w 2014 r. (w odsetkach)

Wyszczególnienie	Ogółem		Transport			
			zarobkowy		gospodarczy	
	tony	t-km	tony	t-km	tony	t-km
1	2	3	4	5	6	7
Ogółem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	7,1	8,0	6,2	6,9	8,9	15,7
w tym zboża	1,4	1,3	1,5	1,2	1,3	2,5
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	1,6	1,2	1,4	0,9	2,1	3,4
w tym węgiel kamienny	1,5	1,1	1,3	0,8	1,9	3,0
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	27,6	5,9	25,8	5,0	31,3	12,0
w tym kamienie, piasek, żwir, gliny	7,4	5,6	25,6	4,7	31,1	11,7
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	9,3	14,8	10,1	14,6	7,6	15,7
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	0,3	0,9	0,4	0,9	0,1	0,9

cd. tabeli 2

1	2	3	4	5	6	7
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	6,3	9,4	7,3	9,8	4,3	6,6
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	3,4	2,7	3,9	2,6	2,5	3,4
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	2,4	1,9	2,7	1,9	1,8	2,1
Chemikalia, produkty chemiczne włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	4,0	10,1	4,9	10,6	2,2	6,5
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych	14,3	8,9	12,5	8,6	17,8	11,2
w tym: cement, wapno, gips	2,9	1,9	2,8	1,8	3,2	2,7
pozostałe materiały budowlane	10,0	5,1	8,3	4,8	13,4	7,4
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	4,8	9,7	5,8	10,3	2,7	5,3
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	1,6	3,7	1,6	3,9	1,6	2,5
Sprzęt transportowy	1,6	4,4	2,0	4,9	1,0	1,2
Meble, pozostałe wyroby gotowe	1,4	3,2	1,8	3,3	0,5	2,0
Surowce wtórne, odpady komunalne	9,0	2,1	6,8	1,6	13,3	6,3
Puste kontenery i opakowania	1,3	2,2	1,5	2,3	1,0	1,6
Pozostałe	6,4	12,9	8,0	13,8	3,1	5,7

Źródło: [Transport. Wyniki..., 2015, s. 160].

Największy odsetek ładunków przewożonych transportem samochodowym w 2014 r. stanowiły rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa (27,6%) ogólnej ilości ładunków, a na kolejnych miejscach znalazły się wyroby

z pozostałych surowców niemetalicznych (14,3%), pozostałe materiały budowlane (10,0%) oraz produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe (9,3%). Najmniejszy odsetek w strukturze ładunków przewożonych transportem samochodowym stanowiły wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane – 0,3%. Najwięcej ładunków zarówno transportem zarobkowym, jak i gospodarczym, przewożono na krótkie odległości – tj. do 50 km (tab. 3).

Tabela 3. Przewozy ładunków transportem samochodowym według stref odległości w transporcie krajowym w 2014 r.

Wyszczególnienie	Ogółem		Transport			
	w tys. ton	w mln tkm	zarobkowy		gospodarczy	
			w tys. ton	w mln tkm	w tys. ton	w mln tkm
w odsetkach						
Ogółem	100	100	100	100	100	100
0-49 km	55,9	10,6	49,7	8,0	65,8	18,4
50-149 km	23,6	22,4	24,4	19,8	22,2	30,1
150-499 km	18,8	55,2	23,5	58,9	11,4	44,2
500 km i więcej	1,7	11,8	2,4	13,3	0,6	7,3

Źródło: [Transport. Wyniki..., 2015, s. 171].

Wielkość pracy przewozowej wykonana przez polski transport samochodowy (262,9 mld tkm) stanowiła około 14,4% udziału w ogólnych przewozach Unii Europejskiej, co lokuje nasz kraj na drugiej pozycji za Niemcami, a przed Hiszpanią i Francją [Transport. Wyniki..., 2015, s. 53].

W 2014 r. transportem kolejowym przewieziono ogółem 227,8 mln ton ładunków, czyli o 2,0% mniej niż w roku poprzednim, natomiast wykonana praca przewozowa (50,1 mld tkm) była mniejsza o 1,6%. W przewozach kolejowych w komunikacji krajowej odnotowano spadek o 3,2%, a w przewozach międzynarodowych nastąpił niewielki wzrost o 0,6%. Wzrost dotyczył importu (o 8,1%), natomiast w eksporcie i przewozach tranzytowych odnotowano spadek, odpowiednio o 5,3% i 17,2%. Największy udział w przewozach ładunków eksportowanych miały przewozy do Niemiec i Czech, natomiast w przewozach ładunków importowanych – z Rosji i Ukrainy. Wykonana przez polski transport kolejowy praca przewozowa stawia go wśród poszczególnych krajów Unii Europejskiej na drugim miejscu za Niemcami [Transport. Wyniki..., 2015, s. 50]. Strukturę przewozów ładunków według grup ładunków w komunikacji krajowej przedstawia tab. 4.

Tabela 4. Przewozy ładunków w komunikacji kolejowej według grup ładunków w 2014 r.

Wyszczególnienie	Tony w tys.	Tono- kilometry w mln	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km	Tony w tys.	Tono- kilometry w mln
	w liczbach bezwzględnych			w odsetkach	
1	2	3	4	5	6
Ogółem	227 820	50 073,0	220,0	100,0	100,0
Produkty rolnictwa, łowiectwa, leśnictwa, rybactwa i rybołówstwa	4 313	1 585,4	368	1,9	3,2
w tym zboża	283	72,9	258	0,1	0,1
Węgiel kamienny i brunatny, ropa naftowa i gaz ziemny	93 361	14 879,4	159	41,0	29,7
w tym węgiel kamienny	92 531	14 652,6	158	40,6	29,3
Rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa	63 758	13 603,8	213	28,0	27,2
w tym: rudy żelaza, kamienie	12 969	4 041,4	312	5,7	8,1
piasek, żwir, gliny	49 526	9 033,6	182	21,7	18,0
Produkty spożywcze, napoje i wyroby tytoniowe	2 211	630,3	285	1,0	1,3
Wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane	21	5,3	252	0,0	0,0
Drewno, wyroby z drewna i korka (bez mebli), wyroby ze słomy, papier i wyroby z papieru, wyroby poligraficzne oraz nagrania dźwiękowe	1 919	562,6	293	0,8	1,1
Koks, brykiety i produkty rafinacji ropy naftowej	24 668	7 968,0	323	10,8	15,9
w tym: ciekłe produkty rafinacji ropy naftowej	14 051	5 154,4	367	6,2	10,3
Chemikalia, produkty chemiczne, włókna sztuczne, wyroby z gumy i tworzyw sztucznych, paliwo jądrowe	9 825	3 068,8	312	4,3	6,1
Wyroby z pozostałych surowców niemetalicznych.	3 247	988,1	304	1,4	2,0
w tym: cement, wapno, gips	2 213	733,2	331	1,0	1,5

cd. tabeli 4

1	2	3	4	5	6
pozostałe materiały budowlane	917	237,2	259	0,4	0,5
Metale, wyroby metalowe gotowe (z wyłączeniem maszyn i urządzeń)	8 946	2 187,1	244	3,9	4,4
Maszyny, urządzenia, sprzęt elektryczny i elektroniczny	238	69,7	293	0,1	0,1
Sprzęt transportowy	895	274,3	306	0,4	0,6
Meble, pozostałe wyroby gotowe	352	163,0	463	0,2	0,3
Surowce wtórne, odpady komunalne	3 353	806,3	241	1,5	1,6
Puste kontenery i opakowania	769	272,4	354	0,3	0,5
Pozostałe	9 944	3 008,5	303	4,4	6,0

Źródło: [Transport. Wyniki..., 2015, s. 98].

W strukturze ładunków przewożonych transportem kolejowym w 2014 r. największy odsetek stanowiły mineralne paliwa – 41,0% ogólnej ilości przewiezionych ładunków, natomiast najmniejszy – wyroby włókiennicze i odzież, skóry i produkty skórzane. Ich ilość była tak niewielka, że nie została ujęta w danych statystycznych.

2. Przedsięwzięcia inwestycyjne w transporcie lądowym w aspekcie Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko

Zapoczątkowana w 2010 r. realizacja Strategii Europa 2020 jest dziesięcioletnią strategią, która ma pomóc krajom europejskim wyjść z kryzysu, skorygować niedociągnięcia europejskiego modelu rozwoju gospodarczego i stworzyć warunki służące zrównoważonemu rozwojowi sprzyjającemu włączeniu społecznemu. W strategii wytyczono pięć celów, które Unia Europejska zamierza osiągnąć w 2020 r. Obejmują one problematykę zatrudnienia, badań i rozwoju, klimatu i energii, edukacji, integracji społecznej i walki z ubóstwem [Strategia Europa 2020..., 2010, s. 5].

W Strategii Europa 2020 zostały wyznaczone trzy wzajemnie ze sobą powiązane priorytety:

- rozwój inteligentny – rozumiany jako rozwój gospodarki opartej na wiedzy i innowacji;

- rozwój zrównoważony, czyli wspieranie gospodarki efektywniej korzystającej z zasobów, bardziej przyjaznej środowisku i bardziej konkurencyjnej;
- rozwój sprzyjający włączeniu społecznemu – rozumiany jako wspieranie gospodarki o wysokim poziomie zatrudnienia, zapewniającej spójność społeczną i terytorialną [*Strategia Europa 2020...*, 2010 s. 5].

Drugi z wymienionych priorytetów stał się podstawą do określenia głównego celu Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), który sformułowano jako wsparcie gospodarki efektywnie korzystającej z zasobów i przyjaznej środowisku oraz sprzyjającej spójności terytorialnej i społecznej [*Program Operacyjny Infrastruktura...*, 2014, s. 4]. W Programie Operacyjnym zagadnieniom transportu poświęcono cztery osie priorytetowe:

- III – rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego;
- IV – infrastruktura drogowa dla miast;
- V – rozwój transportu kolejowego w Polsce;
- VI – rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach.

W ramach III osi priorytetowej, finansowanej z Funduszu Spójności, wydzielono dwa działania – rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oraz rozwój transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń multimodalnych. Zgodnie z pierwszym działaniem przewiduje się budowę i przebudowę dróg znajdujących się w sieci TEN-T, których efektem będzie stworzenie spójnej sieci dróg o dużej przepustowości łączącej wszystkie miasta wojewódzkie z siecią TEN-T i pozwalającej na ich skomunikowanie za pomocą dróg szybkiego ruchu z Warszawą. Ponadto zostaną podjęte działania mające na celu poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym zarówno inwestycje infrastrukturalne na sieci drogowej TEN-T, jak i doposażenie jednostek nadzoru nad ruchem drogowym i służb ratowniczych oraz szkolenia o zasięgu ogólnokrajowym wynikające m.in. z Narodowego Programu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013-2020 [*Szczegółowy opis osi priorytetowych...*, 2015, s. 125]. Działanie obejmuje także poprawę przepustowości przestrzeni powietrznej i przepustowości nawigacyjnej portów lotniczych. Na realizację wymienionych przedsięwzięć przeznaczono 8 150 115 200 EUR. W ramach drugiego działania przewiduje się realizację inwestycji, które pozwolą na poprawę konkurencyjności portów morskich i bezpieczeństwa w transporcie morskim. Ponadto przewiduje się projekty pozwalające na poprawę parametrów eksploatacyjnych rzek, w szczególności ich podniesienie na niektórych odcinkach Odrzańskiej Drogi Wodnej do III klasy drogi wodnej. W zakresie transportu intermodalnego działanie obejmuje modernizację, przebudowę i budowę terminali intermodalnych zlokalizowanych w sieci TEN-T, a także zakup specjalistycznego sprzętu oraz taboru kolejowego

przystosowanego do przewozu ładunków w intermodalnych jednostkach ładunkowych. Na opisane przedsięwzięcia w drugim działaniu przeznaczono 1 382 261 680 EUR [*Szczegółowy opis osi priorytetowych...*, 2015, s. 133].

IV oś priorytetowa – Infrastruktura drogowa dla miast – została poświęcona zwiększeniu dostępności transportowej ośrodków miejskich leżących w sieci drogowej TEN-T (oraz poza siecią – drugie działanie) i odciążeniu miast od nadmiernego ruchu drogowego. Cel ten zostanie osiągnięty dzięki powiązaniu infrastruktury miejskiej z pozamiejską siecią TEN-T, a także budowie obwodnic pozamiejskich i dróg wylotowych z miast, w których stwierdzono zbyt duże obciążenie infrastruktury drogowej nadmierną ilością przejeżdżających samochodów oraz ograniczoną przepustowość istniejącej infrastruktury służącej wyprowadzeniu ruchu z miast. Łącznie na obydwie działania przeznaczono 2 970 306 179 EUR z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego [*Szczegółowy opis osi priorytetowych...*, 2015, s. 137].

V oś priorytetowa dotyczy rozwoju transportu kolejowego w Polsce. Działaniami inwestycyjnymi będą objęte przede wszystkim linie kolejowe przebiegające w sieci TEN-T, a także te poza nią, które łączą ważne ośrodki przemysłowe i gospodarcze, linie stanowiące element dojazdu do portów lotniczych, łączące porty morskie z zapleczem gospodarczym. Priorytetowo będą potraktowane linie kolejowe, których modernizacja pozwoli na wyeliminowanie miejsc o ograniczonej przepustowości oraz dostosowanie prędkości i dopuszczalnego nacisku osi do wartości wymaganych dla danej kategorii linii, a także na zabudowanie nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Ponadto, zgodnie z V osią, przewiduje się budowę drugich torów na szlakach jednotorowych, dostosowanie układów torowych stacji do przewidywanych potrzeb przewozowych oraz możliwości przyjmowania pociągów o długości 740 m i więcej, a także unowocześnienie tabo-ru kolejowego. Na wymienione przedsięwzięcia przeznaczono z Funduszu Spójności 5 009 700 000 EUR łącznie dla działań w sieci TEN-T i poza nią [*Szczegółowy opis osi priorytetowych...*, 2015, s. 145].

Celem VI osi priorytetowej jest rozwój i integracja systemów publicznego transportu zbiorowego w miastach, które mają się przyczynić do zmniejszenia zatłoczenia w miastach, poprawy płynności ruchu oraz ograniczenia negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne. W ramach tej osi, z Funduszu Spójności, wspierane będą inwestycje w zakresie rozwoju transportu zbiorowego, w szczególności służące podniesieniu jego bezpieczeństwa, jakości i atrakcyjności oraz sprzyjające zrównoważonemu rozwojowi układu urbanistycznego. Na realizację wymienionych inwestycji przeznaczono 2 299 183 655 EUR [*Szczegółowy opis osi priorytetowych...*, 2015, s. 157].

Zasady finansowania ustalono w ten sposób, że dla każdej osi priorytetowej finansowanej z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego maksymalny poziom dofinansowania w regionach słabiej rozwiniętych (15 województw) wynosi 85%, natomiast dla województwa mazowieckiego 80% kosztów kwalifikowanych. Dla osi priorytetowych finansowanych z Funduszu Spójności nie dokonano klasyfikacji kategorii regionów.

Podsumowanie

Realizacja inwestycji przewidzianych w omówionych osiach priorytetowych POIiŚ przyczyni się do podniesienia jakości systemu transportowego w Polsce, co z kolei pozwoli na sprawniejsze oraz bardziej bezpieczne przemieszczanie pasażerów i ładunków. Powstanie zintegrowany system transportowy spełniający wymogi zrównoważonego rozwoju, w którym będzie eksploatowana nowoczesna infrastruktura, inteligentne systemy sterowania i zarządzania oraz środki transportu pozwalające zminimalizować negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne. Poprawa dostępności transportowej stworzy warunki dla dalszego rozwoju gospodarczego kraju.

Literatura

- Gronowski F. (1965), *System transportowy. Elementy teorii*, Zeszyty Naukowe, Wydawnictwo Politechniki Szczecińskiej, Szczecin.
- Jacyna M. (2009), *Modelowanie i ocena systemów transportowych*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
- Koźlak A. (2008), *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Małek P. (1977), *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa.
- Mendyk E. (2002), *Ekonomika i organizacja transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań.
- Mindur M. (2004), *Wzajemne związki i zależności między rozwojem gospodarki a transportem*, WiZPITiE, Radom-Warszawa.
- Piskozub A. (1973), *Funkcjonowanie systemów transportowych*, WKŁ, Warszawa.
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014-2020* (2014), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.
- Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., red. (2000), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Szczepaniak T., red. (2002), *Transport i spedycja w handlu zagranicznym*, PWE, Warszawa.

Strategia Europa 2020. Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu (2010), Komunikat Komisji Europejskiej, Bruksela.

Szczegółowy opis osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (2015), Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa.

Transport. Wyniki działalności w 2014 (2015), Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.

LAND TRANSPORT IN ECONOMIC DEVELOPMENT OF POLAND AND ITS FINANCING IN THE PERSPECTIVE TILL 2020

Summary: The intention of this article is to discuss the transport role in the economy and to provide financing sources of investment in land transport infrastructure in the coming years. For the realisation of such formulated aim have been performed the characteristics of the system of inland transport, presents part in the total transportation, and presents the size and structure of freight transport by road and rail by groups of cargo and distance zones. Also discussed investment projects in land transport carried out by 2020, according to the Operational Programme Infrastructure and Environment and presented their sources of funding.

Keywords: land transport, cargo structure, investment in transport, transportation in the economy, the operational program infrastructure and environment.