

**Łukasz MARECKI**  
**Katedra Polityki Gospodarczej SGH**

## **WYBRANE PROBLEMY TRANSPORTU W POLSCE**

Autor w swoim referacie porusza zagadnienia związane z zagadnieniami rozwoju transportu w Polsce. Zwraca uwagę na znaczenie położenia geograficznego oraz przystąpienie do UE jako głównych wyznaczników sukcesu rozwoju transportu. Omawia poszczególne gałęzie transportu z punktu widzenia stanu i perspektyw rozwoju.

Transport w Polsce przypomina zacofane kraje trzeciego świata, a nie cywilizowane kraje europejskie, do takich wniosków doszli autorzy raportu instytutu Rozwoju i Promocji Kolei.<sup>1</sup> W raporcie oceniono jakość komunikacji w Polsce oraz zaprezentowano dane statystyczne transportu w Polsce.

Geograficzne położenie Polski w Europie Środkowej, układ krain geograficznych sprawiają, że nasz kraj jest ważnym punktem na mapie komunikacyjnej Europy. Na terenie polski krzyżują się szlaki tranzytowe wiodące z Europy Zachodniej do Europy Wschodniej i w kierunku Azji Wschodniej oraz szlak z Europy Północnej do obszarów basenu Morza Śródziemnego.

Niedawne wejście polski do Unii Europejskiej wymusza na nas dostosowanie wewnętrznej infrastruktury transportowej do standardów sieci europejskiej. Rozszerzenie nakłada na nas także obowiązek podjęcia przedsięwzięć transeuropejskich czyli takich, które zapewnią swobodny przepływ towarów i usług.

Przystąpienie do Unii Europejskiej i rosnąca dostępność pomocy strukturalnej daje nam unikalną szansę dokonania szybkiej modernizacji systemu transportowego w Polsce. Kilka krajów skorzystało w przeszłości z podobnej szansy – szczególnie pouczający w tym względzie jest przykład Hiszpanii, która wykorzystwała środki unijne do stworzenia nowoczesnego systemu autostrad i dróg szybkiego ruchu, a ostatnio wykorzystuje je do budowy sieci szybkiej kolei.

Do roku 2020 przewiduje się bardzo duży wzrost zapotrzebowania na transport, co jest bezpośrednio związane z przewidywanym wysokim wzrostem gospodarczym, a także ze znacznym zwiększeniem obrotów polskiego handlu zagranicznego. Najważniejsze przewidywania dotyczące zapotrzebowania na transport do 2020 roku to:

---

<sup>1</sup> Transport w Polsce 2002, Raport IRiPK

- duży wzrost przewozów ładunków transportem samochodowym, na poziomie 2-3% rocznie, i to przy dużej wielkości już wykonywanych przewozów, wynoszącej 993 mln ton,
- niezwykle duży wzrost zapotrzebowania na przewozy samochodowe ładunków polskiego handlu zagranicznego (wzrost o 300%),
- wzrost liczby pasażerów w portach lotniczych o 150-200%,
- wzrost przeładunków w polskich portach morskich o 50 - 70%,
- wzrost liczby samochodów osobowych o 50 - 70%,
- spadek przewozów komunikacją miejską o 5 - 10%,
- spadek zamiejskich przewozów autobusowych (o 25%), przy równoczesnym wzroście przewozów motoryzacją indywidualną (o 50% - 70%) i lotniczych na trasach krajowych (o 60%).

### **1. Transport lotniczy w Polsce**

W Polsce działa pięć lotnisk międzynarodowych:

- Warszawa,
- Katowice,
- Kraków,
- Poznań,
- Gdańsk.

Władze lotniska imienia Fryderyka Chopina w Warszawie chcą aby było ono głównym lotniskiem tranzytowym w Europie Środkowej i Wschodniej.

Wejście Polski do UE i całkowite otwarcie polskiego nieba spowodowało nagły wzrost ruchu na lotniskach krajowych. Taka sytuacja powoduje, że wszystkie porty lotnicze w Polsce są rozbudowywane lub przebudowywane. Jak wynika z danych inwestycje na modernizację portów lotniczych w Polsce wzrosły w 2006 roku do 115 mln euro (440 mln zł) .<sup>2</sup> Jest to znaczący wzrost w porównaniu do roku poprzedniego.

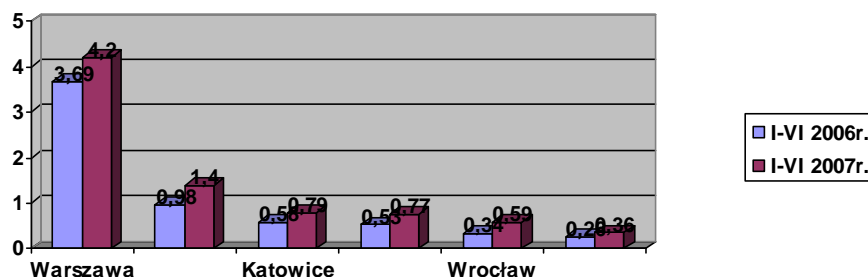
Polski rynek lotniczy nadal jest najszybciej rozwijającym się rynkiem w Europie. Ponad 30 % wzrost przy ciągłym olbrzymim potencjale rozwojowym. Taka dynamika spowodowana jest znacznie niższym niż w Europie Zachodniej poziomem przewozów. Są to główne czynniki przyciągające do naszego kraju kolejnych przewoźników w tym zwłaszcza tanich przewoźników a to powoduje systematyczną utratę udziału w rynku narodowego przewoźnika.

---

<sup>2</sup> Raport firmy PMR, Polish Construction Review.

Wykres1.

Pasażerowie na polskich lotniskach w mln osób



Źródło: Opracowanie własne

Z danych zebranych i opracowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wynika, że w polskich portach lotniczych oprócz LOT, Centralwings i Eurolotu funkcjonują 32 zagraniczne linie lotnicze. Natomiast kolejnych 18 działa jako tzw. przewoźnicy marketingowi (na mocy umów jakie są zawierane z innymi liniami).

Rozbudowa lotnisk pociąga za sobą inne inwestycje budowlane, w szczególności inwestycje w infrastrukturę drogową i kolejową. W sąsiedztwie takich lotnisk budowane są często biura czy centra logistyczne.

## 2. Transport morski w Polsce

Położenie geograficzne Polski nad Morzem Bałtyckim wpływa istotnie na dynamizm transportu morskiego w Polsce. Funkcjonują cztery ważne porty:

- w Gdańsku,
- w Gdyni,
- w Szczecinie,
- w Świnoujściu.

Możemy wyróżnić trzy sektory związane z gospodarką morską:

- przemysł stoczniowy – produkcja i remonty okrętów,
- porty i nabrzeża przeładunkowe,
- żegluga morska.

Polska gospodarka morska produkuje 2,5% PKB, natomiast jej udział w eksporcie to 6%. Lepsza infrastruktura transportowa wpłynęłaby na rozwój i konsolidację sektora.

Przemysł stoczniowy to największa gałąź polskiej gospodarki morskiej. Pod względem tonażu zbudowanych okrętów polska plasuje się na szóstym miejscu w świecie. Wartość kontraktów przekracza 150 milionów euro.

Wartość transakcji realizowanych przez przemysł okrętowy w Polsce wynosi ponad 5% obrotów całego polskiego eksportu. Stawia to ten sektor na trzecim miejscu wśród największych polskich eksporterów. Wszystkie liczące się, dawniej państwowe stocznie zostały sprywatyzowane i każda jest zarządzana oddzielnie.

Wraz z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej nasz przemysł okrętowy podporządkowany został zasadom pomocy publicznej.

W roku 2006 została ustabilizowana sytuacja Stoczni Szczecińskiej Nowa i Grupy Stoczni Gdynia. Obydwie te stocznie są liderami w naszym przemyśle okrętowym. Dzięki wsparciu ARP (Agencji Rozwoju Przemysłu) Stocznia Szczecińska Nowa mogła wykupić tereny i instalacje jakie zostały po bankructwie Stoczni Szczecińskiej. Powołaną spółkę Stocznia Szczecińska Nowa całkowicie kontroluje Skarb Państwa. W stoczniach Grupy Stoczni Gdynia wdrożone są programy restrukturyzacyjne, podawane kontroli przez ARP.

Polskie porty morskie to integralna część europejskiej sieci transportowej. Władze tych portów chcą wzmocnić swoją rolę ośrodków transportowych integrujących różne gałęzie transportu lądowego (kolejowy, drogowy i rzeczny). Czynnikiem mogącym wzmocnić ich działalność gospodarczą jest stworzenie ośrodków dystrybucji i logistyki.

Przyszłością żeglugi morskiej w Polsce jest żegluga bliskiego zasięgu, która dotyczy zarówno żeglugi liniowej i trampowej. Pozytywnym bodźcem są powiększające się obroty handlowe wewnątrz Unii, gdzie 40% ładunków obsługiwana jest drogą morską oraz idea odciążenia części szlaków lądowych na rzecz szlaków morskich.

Mamy już za sobą okres kiedy to przewożono towar tylko z portu do portu. Teraz transport morski jest jedynym z etapów zintegrowanej operacji transportowej, która ma swój początek u nadawcy ładunku a koniec u odbiorcy. Transport morski stał się więc jednym z elementów łańcucha logistycznego, który gwarantuje usługę „door to door” (drzwi do drzwi) w ramach systemu „just on time” (na czas).

Istotnym elementem jest też Unijna koncepcja „autostrad morskich” uznanych za ważny element europejskiego systemu transportowego i czynnik sprzyjający rozwojowi przewozów multimodalnych. Ideą transportu multimodalnego polegającą na przewozach w relacji „drzwi do drzwi” jednostek ładunkowych, opiera się na formule „jeden partner, jedna cena, jeden dokument, jednolita odpowiedzialność”.

Transport morski pozostaje ważną gałęzią polskiej gospodarki, ale nie tylko, ma on również strategiczne znaczenie dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego kraju. Od dłuższego czasu Polska stara się o dywersyfikację kierunków dostaw gazu ziemnego. Obecnie poza wydobyciem gazu na terenie naszego kraju duże ilości importujemy z Rosji. Parę lat temu był plan budowy gazociągu ze Skandynawii, aby importować gaz z Norwegii. Istnieje plan wybudowania terminalu lub terminali przeładunku gazu naturalnego w stanie ciekłym LNG. Gaz LNG ma być transportowany drogą morską do naszych portów. Planowanym miejscem lokalizacji terminalu LNG jest Świnoujście.

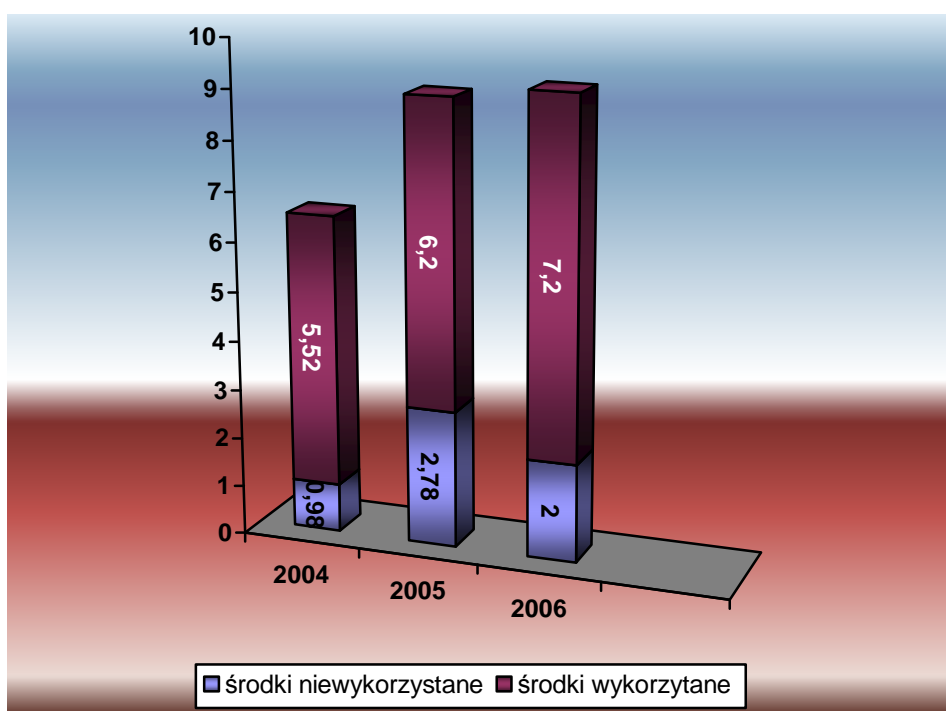
W latach 2008-2010 będzie trwała budowa terminalu, przyłączanie do sieci przesyłowej i rozbudowa systemu przesyłowego. W drugiej połowie 2011 roku ma nastąpić uruchomienie terminalu i pierwsze dostawy skroplonego gazu do Polski. Na początku planowana jest dostawa 2,5 mld metrów sześciennych LNG rocznie; docelowo ma to być około 7,5 mld metrów sześciennych.

### **3. Transport drogowy w Polsce**

W porównaniu z wieloma innymi sektorami polskiej gospodarki transport posiada wyjątkowo duże szanse rozwojowe. Zasadnicze zmiany w tym sektorze już się rozpoczęły i związane są przede wszystkim z uzyskaniem znacznych środków z UE przeznaczonych na pomoc strukturalną. Można oczekiwać, że środki już przyznane Polsce i dalsza pomoc w tej dziedzinie, w połączeniu ze zwiększonymi środkami krajowymi, pozwolą na zaspokojenie do 2020 zasadniczych potrzeb kraju w obszarze transportu. Skala dostępnych środków pozwoli na stworzenie w tym okresie nowoczesnej sieci dróg na

poziomie krajowym, w tym na budowę wszystkich planowanych autostrad i dróg ekspresowych. Dalsze inwestycje w sieć transportową będą nadal potrzebne, ale będą to już w dużej mierze inwestycje technologicznie zaawansowane.

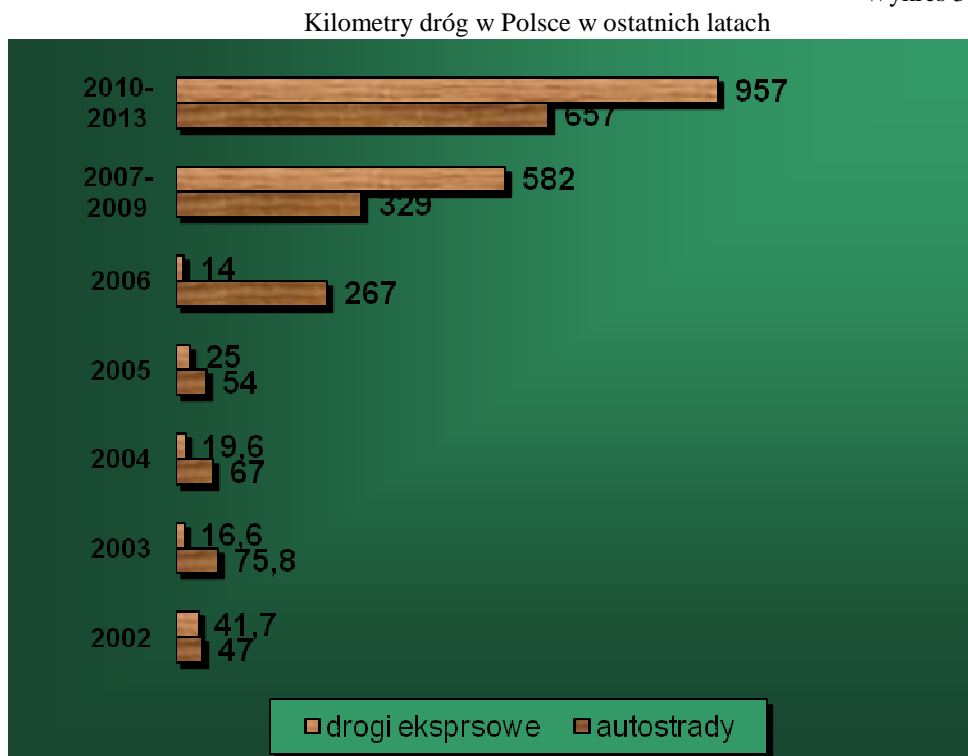
Wykres 2.  
Wykorzystanie funduszy na drogi w latach 2004-2006 (w mld zł)



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Unia Europejska przekaże Polsce, przez następnych sześć lat, 19 mld euro. 11 mld euro czyli 58% tej sumy ma być wykorzystane na budowę dróg, około 25% otrzyma kolej natomiast 10% ma wspomóc transport miejski. Warunkiem koniecznym do wykorzystania tych pieniędzy jest odpowiednia (poprawna) współpraca urzędników i przedsiębiorstw. Muszą oni porozumieć się w sprawie cen i kosztów budowy oraz zapewnić siłę roboczą, zachęcić pracowników do pozostania w Polsce. Alternatywą jest umożliwienie przez rząd zatrudniania pracowników zza wschodniej granicy lub jeszcze dalszej granicy. W przeciwnym razie spora część przyznanych na ten cel pieniędzy może być zmarnowana.

Wykres 3.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

Istnieje niebezpieczeństwo, że osoby związane z pomocą unijną nie sprostają tym zadaniom i część unijnych pieniędzy zostanie zmarnowana. Przykład takiej niegospodarności mogą stanowić lata 2004-2006 gdzie „przepadło” 5,76 mld zł (wykorzystano zaledwie 18,92 mld zł środków własnych z 24,68 mld).

W Ministerstwie Transportu obliczono, że z Funduszu Spójności spłynie ponad 16 mld euro, 2,04 mld ma pochodzić z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego a prawie 7 mld euro to powinny być środki własne. Zebranie tych 7 mld nie będzie stanowić raczej problemu.

Przeciwnieństwa i bariery budowy dróg w Polsce można by wymieniać bardzo długo. Ważne jest żeby z nimi walczyć i im przeciwdziałać. W Polsce od zawsze firmy prywatne za wszelkie opóźnienia obwiniają administrację. Z drugiej strony urzędnicy nie palą się do bezproblemowej współpracy z prywatnymi przedsiębiorcami.

Zainteresowanie polityków tym sektorem powinno być znacznie większe. Powinni oni przeprowadzić analizy, w jaki sposób usprawnić poprawę infrastruktury drogowej w Polsce.

Jeżeli chcemy wykorzystać środki dostępne z UE należy opracować plany zagospodarowania przestrzennego, dzięki którym moglibyśmy efektywnie przeprowadzić

inwestycje. Następną bardzo ważną moim zdaniem sprawą jest poprawa prowadzenia zamówień publicznych. Należy zainwestować w wykształcenie kadry, która była by zdolna skutecznie przeprowadzić takie operacje.

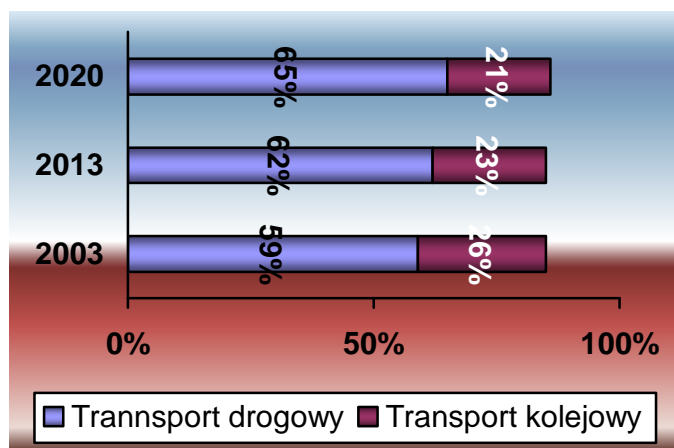
#### 4. Transport kolejowy w Polsce

Polski transport kolejowy wykorzystuje infrastrukturę, którą można podzielić na trzy główne grupy powstania. Pierwsza część powstała w okresie międzywojennym później była modernizowana i rozbudowana w latach 60 i 70. Druga część to tabor wyprodukowany w latach 1950 a 1990 rokiem. Trzecią część, zdecydowanie najmniejszą z wcześniej wymienionych, stanowi majątek uzyskany od momentu przemian społeczno-gospodarczych w naszym kraju czyli od 1989 roku.

Na infrastrukturę na lata 2007-2013 przyznano Polsce fundusze unijne wraz z dofinansowaniem krajowym w kwocie blisko 26 mld EUR. Suma a stanowi prawie 50% wydatków budżetowych Polski. W historii Polski jest to największy program pomocowy, nigdy wcześniej nie mieliśmy do dyspozycji środków w takiej wysokości. Musimy jak najlepiej wykorzystać przyznane nam środki, ponieważ taka możliwość może się już nie powtórzyć lub może być relatywnie mniejsze. Dzięki dostępnym środkom pomocowym w ciągu najbliższych lat możemy przebudować system transportowy tak żebyśmy osiągnęli poziom krajów rozwiniętych. Droga do osiągnięcia tych efektów jest m.in. wsparcie rozwoju polskiego sektora kolejowego. Jest to najlepszy moment, żeby zapamiętać o niewykorzystanych możliwościach i skorzystać z dostępnego w celu budowy silnej gospodarki Polski.

Wykres 4.

Prognoza procentowego udziału transportowego i kolejowego w wewnątrz-krajowej pracy przewozowej (jako procent liczby tonokilometrów)



Źródło : Opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Infrastruktury

Infrastruktura kolejowa jest często elementem infrastruktury transportowej łączącej magazyny z lokalną i regionalną siecią logistyczną. Dużo nowoczesnych powierzchni magazynowych nie ma dostępu do infrastruktury kolejowej. Brak potrzeby budowy takich

połączeń wynika z przekonania osób korzystających z ich usług o powolności i nie punktualności kolei jako środka transportu. Istnienie sprawnego transportu kolejowego docenia się przede wszystkim w centrach logistycznych. Centrami logistycznymi nazywamy obiekty przestrzenne o określonej funkcjonalności posiadające właściwą im infrastrukturę i organizację, w których realizowane są usługi logistyczne związane z przyjmowaniem, magazynowaniem, rozdziałem i wydawaniem towarów oraz usługi im towarzyszące świadczone przez niezależne w stosunku do nadawcy lub odbiorcy podmioty gospodarcze. Przy wyborze miejsca powstania centrum logistycznego pod uwagę brane są różne czynniki, gdzie dostępność transportowa, w tym dostęp do infrastruktury kolejowej należą do najważniejszych.

Poszerzanie Unii Europejskiej o nowe państwa członkowskie, a co za tym idzie zwiększające się obszary jej zasięgu terytorialnego, zmusza nas do usprawnienia komunikacji pasażerskiej. Skuteczna sieć pasażerska oznacza w dzisiejszych czasach sieć dużych prędkości. Tego typu sieć obejmuje linie dużych prędkości, w tym linie o podniesionym standardzie, połączenia i systemy, które umożliwiają integrację lotniczo-kolejowych usług transportowych oraz portów lotniczych.

Polsce ewidentnie brak jest kolei dużych prędkości, coraz więcej miast na terenie Unii posiada połączenia tego typu. Wprowadzenie takich połączeń mogłoby stać się wizytówką kraju, przyczynić się do wzrostu przewozów pasażerskich, które borykają się teraz z trudnościami i silną konkurencją międzygałęziową.

Pociągi dużych prędkości posiadają przewagę techniczno-technologiczną oraz przewagę ekologiczną na samochodem i samolotem. Dzięki temu może ulec całkowitej zmianie struktura przewozów pasażerskich na średnie i dalekie odległości

Przyszłość kolei międzyregionalnych oraz kolejowych połączeń międzynarodowych w Polsce jest zależna od budowy linii dużych prędkości. Tylko tego typu połączenia mogą stanowić realną konkurencję po wybudowaniu w kraju autostrad. Szybka kolej może stanowić alternatywę dla przewoźników lotniczych w szczególności dla tanich linii lotniczych.

Zdaniem autora przedstawione wybrane problemy rozwoju transportu w Polsce, zwłaszcza w kontekście członkostwa w UE stają się pierwszoplanowymi elementami strategii rozwoju gospodarczego. Brak spójnej polityki transportowej, relatywnie (oprócz zainteresowania związanego z Euro 2012 oraz powszechne narzekania np. na jakość dróg czy stan taboru kolejowego) mała uwaga parlamentu oraz kolejnych ekip rządowych zwracana na zagadnienia transportowe nie powodują pozytywnych skojarzeń autora związanych z szybkimi, efektywnymi a wreszcie realnymi działaniami przybliżającymi polski transport do standardów europejskich. Być może są to stwierdzenia bardzo ostre, ale deklaratywność rozwiązywania problemów transportu już nie jest wystarczająca.

## LITERATURA

- [1] A. Ciesiak: Samorzady dodały gazu, Rzeczpospolita, Ekonomia i rynek, sekcja B, 41/2008.
- [2] T. Dyr: Biała księga: Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji, Szczecin 2002.
- [3] G. Ellwanger: Przyszłość pociągów dużej prędkości w Europie. Technika Transportu Szynowego 1-2/2002.



- [4] A. Gdula: Szanse i zagrożenia dla polskiego transportu morskiego w Unii Europejskiej [w:] *Namiary na Morze i Handel. Żegluga, porty, spedycja – dodatek specjalny*, 2001, nr 12.
- [5] W. Gosk: W kierunku nowoczesności, *Nowe Sygnały* 17-18/2003.
- [6] K. Łopaciński, T. Dziedzic: *Rynek lotniczy 2005 – dynamika, wskaźniki, prognozy*, Instytut Turystyki, Warszawa 2005.
- [7] E. Marciszewska, D. Kaliński: *transport lotniczy – ekspertyza*, Warszawa 2004.
- [8] Ministerstwo Infrastruktury: *Informacja o rozwoju lotnictwa cywilnego do roku 2010*, Warszawa 2003.
- [9] K. Misztal: *Polskie porty morskie wobec wymogów i standardów Unii Europejskiej* [w:] *Transport morski Polski w zintegrowanej Europie*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
- [10] J. Raczyński: *Kierunki polityki transportowej Unii Europejskiej*, *Technika Transportu Szynowego* 4/2003.
- [11] W. Rydzkowski: *Porty polskie w świetle aktualnych tendencji w logistyce europejskiej oraz tendencji kształtujących ich zaplecze* [w:] *Porty morskie w procesie integracji europejskiej*, praca zbiorowa pod red. Z. Brodeckiego: *Studia Europejskie*, Tom IX. Wydawnictwo Instytutu Studiów Europejskich, Gdynia, 2002.
- [12] A. Stefańska: *Koniec ery kolei*, *Rzeczpospolita*, *Ekonomia i rynek*, sekcja B, 59/2008.

#### TRANSPORTATION PROBLEMS IN POLAND – OVERVIEW

Author in his short report tries to enumerate transportation problems in Poland due to the geographical position and UE accession. He enumerates problems in different branches of transportation.