

Maciej Menes

Instytut Transportu Samochodowego

PORÓWNANIE TRANSPORTU PASAŻERSKIEGO POLSKI I KRAJÓW UNIJNEJ „PIĘTNASTKI” W LATACH 1980-2013

W artykule scharakteryzowano stan i kierunki rozwoju polskiego transportu pasażerskiego obejmującego wszystkie gałęzie transportu (z indywidualną motoryzacją włącznie) zarówno przed 1989 rokiem, jak i przede wszystkim w latach transformacji społeczno-gospodarczej kraju. Dane dotyczące rozwoju polskiego transportu pasażerskiego w latach 1989-2013 przedstawiono na tle analogicznych danych dotyczących transportu pasażerskiego w krajach unijnej „piętnastki”. Obok danych ilustrujących zachodzące zmiany w podstawowych uwarunkowaniach makroekonomicznych oraz w stanie ilościowym poszczególnych komponentów transportu pasażerskiego w Polsce i w krajach „piętnastki” przedstawiono dane ilustrujące zmiany w poziomie i strukturze realizowanych przewozów i pracy przewozowej. Z analizy powyższych danych wynika, że pomimo istotnego wzrostu mobilności polskiego społeczeństwa jest ona nadal istotnie niższa od mobilności obywateli krajów „piętnastki” (odpowiednio 7500 km/osobę rocznie i 15425 km/osobę rocznie), co nie zmienia faktu, że w przeciągu zaledwie ćwierćwiecza polski transport pasażerski praktycznie upodobił się do transportu pasażerskiego krajów wysokorozwiniętych. Artykuł stanowi fragment jednego z zadań pracy statutowej ITS nr 6501/ZBE pod tytułem „Implikacje ćwierćwiecza gospodarki rynkowej w transporcie pasażerskim”.

COMPARING PASSENGER TRANSPORT OF POLAND AND THE EU's "Fifteen" COUNTRIES IN THE YEARS 1980-2013

The article describes the status and development directions of the Polish passenger transport, covering all modes of transport (inclusive of the individual motorism), both before 1989 and especially in the socio-economic transformation period of the country. The data on the development of the Polish passenger transport in the years 1989-2013 is presented against the background of similar data on passenger transport in the EU's "Fifteen" countries. In addition to the data illustrating the changes occurring in the basic macro-economic conditions and in the quantitative state of the individual passenger transport components in Poland as well as in the countries of the "Fifteen", it presents data illustrating changes in the level and structure of the transportation and transport volume. From the analysis of the above data it appears that despite a significant increase in the mobility of Polish society, it is still significantly lower than the mobility of the citizens of countries of the "Fifteen" (7500 km/person per year and 15425 km/person per year, respectively), which does not alter the fact that in just a quarter-of-a-century Polish passenger transport virtually aligned with the passenger transport of highly developed countries. The article represents fragment of one of the tasks of the statutory ITS work No. 6501 / ZBE entitled -"Implications of the quarter of a century of the market economy in passenger transport".

Istotną komponentą każdego systemu transportowego jest transport pasażerski. Współczesny transport pasażerski składa się z transportu publicznego oraz transportu indywidualnego. Transport indywidualny w jego części opartej na środkach wyposażonych we własne urządzenia napędowe opiera się przede wszystkim na samochodach osobowych i pojazdach jednośladowych takich jak skutery, motorowery i motocykle.

Wykorzystywanie dla realizacji indywidualnych potrzeb przewozowych innych środków transportu, np. prywatnych samolotów czy też prywatnych jednostek pływających ma nadal charakter sporadyczny i jako takie nie podlega rejestracji statystycznej.

Pasażerski publiczny transport zbiorowy współcześnie opiera się na: transporcie kolejowym, transporcie autobusowym i autokarowym, transporcie tramwajowym i metrze, transporcie lotniczym, transporcie morskim oraz żegludze śródlądowej.

Kształt i struktura transportu pasażerskiego poszczególnych krajów w sposób oczywisty uzależniona jest od szeregu uwarunkowań naturalnych (np. geograficznych, czy też klimatycznych) jak również społeczno-materialnych (poziomu rozwoju gospodarczego, potencjału i struktury ludności czy też zamożności społeczeństwa).

Rozwój materialny i organizacyjny transportu pasażerskiego jest generalnie ściśle związany z poziomem rozwoju systemu transportowego jako takiego. W konkretnej czasoprzestrzeni może stanowić zarówno czynnik dynamizujący, jak i hamujący rozwój systemu transportowego kraju i jego gospodarki. Współzależność tą widać wyraźnie w przypadku kształtowania się systemu transportowego nowożytnej Polski. Meandry polityczne i ich gospodarcze konsekwencje dla rozwoju polskiego systemu transportowego od kongresu wiedeńskiego w 1815 roku sankcjonującego ostatecznie rozbiory do okresu pierwszej dekady polskiego członkostwa w Unii Europejskiej zostały szczegółowo scharakteryzowane w artykule pod tytułem „Porównanie potencjałów transportowych Polski i krajów unijnej „piętnastki” w latach 1980-2012” [10].

Kumulujące się przez praktycznie blisko 200 lat podległości politycznej zapóźnienia techniczne, technologiczne i organizacyjne polskiego transportu, pogłębione dramatycznymi zniszczeniami zarówno pierwszej, jak i przede wszystkim drugiej wojny światowej dotyczyły ze szczególną mocą transportu pasażerskiego. Transport towarowy był ważniejszy nie tylko dla państw zaborczych i okupantów, ale również dla państwa polskiego i to zarówno w czasach sowieckiego protektoratu, jak również w czasach niepodległej II Rzeczypospolitej.

W obu przypadkach zdecydowany prymat miały potrzeby gospodarcze związane w pierwszym rzędzie z odbudową kraju, w tym ze scaleniem polskiego terytorium po 1918 roku i jego nowym kształtem po 1945 roku, a także z wymogami geopolitycznymi.

Niewątpliwym powodem odstawania poziomu rozwoju polskiego transportu pasażerskiego od także zacofanego transportu towarowego był oczywiście niski poziom zamożności, a właściwie ubóstwo polskiego społeczeństwa.

Agrarna społeczność przedwojennej Polski poruszała się w większości od swoich narodzin do śmierci w promieniu pieszego marszu, a co najwyżej możliwości konnego transportu. Jedynym wyjątkiem były wyjazdy na czasową lub stałą emigrację zarobkową. W ostatnim roku przed wybuchem wojny Polskie Koleje Państwowe przewiozły 225 mln osób wykonując 7,4 mld paskm [3], a ówczesny pozamiejski transport autobusowy przemieścił 45 mln pasażerów realizując niewiele ponad miliard paskm [7].

Przy śladowych przewozach zarówno lotniczych (33 tys pasażerów w najlepszym 1937 roku) i samochodowych (32 tys. zarejestrowanych samochodów osobowych w 1939 roku) [7], średnioroczną mobilność ówczesnego statystycznego Polaka szacować można na zaledwie 250 km.

Spółeczeństwo powojenne, przeorane dodatkowo masowymi repatriacjami i exodusem ludności wiejskiej do miast, musiało w pierwszym rzędzie zapuścić korzenie w swoich nowych miejscach pobytu. Podjęta w latach powojennych intensywna industrializacja kraju wymusiła gwałtowny, jak na warunki Polski rozwój publicznego zbiorowego transportu pasażerskiego szczególnie miejskiego i podmiejskiego zapewniającego dowóz milionów ludzi do ich miejsc nauki i pracy.

Już w 1949 roku transportem miejskim przewieziono ok. 1,5 mld pasażerów, transportem kolejowym ok. 0,5 mld pasażerów i pozamiejskim transportem autobusowym ok. 75 mln pasażerów [13]. Gross tych przewozów stanowiły przejazdy pracownicze i szkolne.

Przy praktycznie śladowym rozwoju motoryzacji indywidualnej: (od 1,6 samochodów osobowych w 1946 roku do niespełna 15 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców w 1970 roku), obsługę transportu społeczeństwa musiał zapewniać z lepszym lub gorszym skutkiem publiczny transport zbiorowy.

W okresie jego szczytowego rozwoju na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku transport ten przemieszczał blisko 11 mld pasażerów rocznie (z tego 7,5 mld transport miejski, 2,5 mld transport autobusowy pozamiejski i 1,1 mld transport kolejowy) realizując ok. 150 mld paskm rocznie [8].

Przewozy zbiorowego transportu publicznego wprawdzie rosły jeszcze do połowy lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku, ale z jednej strony coraz wyraźniej występowały już symptomy zarysowującego się kryzysu także transportowego, z drugiej strony zaczął się realny rozwój motoryzacji indywidualnej (liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła z 479 tys. sztuk w 1970 do 2,83 mln szt w 1980 roku) [8].

Pomimo rosnącej jeszcze skali realizowanych przewozów i pracy przewozowej publicznego zbiorowego transportu pasażerskiego, odstawał on coraz bardziej od poziomu rozwoju jego odpowiedników w rozwiniętych krajach zachodnioeuropejskich. Dotyczyło to zarówno infrastruktury transportowej, taboru, jak i organizacji pracy i technologii przewozowych. Istniejące w tym względzie dysproporcje pod koniec lat osiemdziesiątych zaczęły w wyniku postępującej dekapitalizacji majątku transportowego narastać.

Odwrócenie tych niekorzystnych tendencji przyniosła dopiero radykalna transformacja ustrojowa z 1989 roku. Powolne wychodzenie gospodarki, w tym transportu pasażerskiego z kryzysu spowodowanego załamaniem się systemu centralnie sterowanej gospodarki, pogłębionego kosztami podjętych działań transformacyjnych, zostało istotnie zdynamiczowane w wyniku procesów dostosowawczych podjętych od wejścia w życie 1 lutego 1994 roku umowy stowarzyszeniowej Polski ze Wspólnotami Europejskimi i złożenia przez Polskę 8 kwietnia 1994 roku oficjalnego wniosku o członkostwo, a zakończonych 1 maja 2004 roku akcesją Polski do Unii Europejskiej.

Skalę z jednej strony zapóźnienia polskiego transportu pasażerskiego wobec jego odpowiedników w krajach zachodnioeuropejskich, z drugiej strony skalę postępu w niwelacji istniejącej luki ilustrują w sposób syntetyczny dane tabel 1-4. Stosownym porównaniem obejmującym obok Polski najwyższe rozwinięte państwa zachodnioeuropejskie, tworzące tzw. unijną „piętnastkę” (tj. Belgię, Danię, Niemcy, Grecję, Hiszpanię, Francję, Włochy, Luksemburg, Irlandię, Holandię, Portugalie, Wielką Brytanię, które na mocy podpisanego 7 lutego 1992 traktatu z Maastricht utworzyły 1 lutego 1993 roku Unię Europejską oraz Austrię, Szwecję i Finlandię, które przystąpiły do UE w 1995 roku) objęto okres od roku 1980 do roku 2013.

Zestawienie podstawowych danych charakteryzujących UE („piętnastkę”) oraz Polskę w latach 1980-2013

Summary of basic data characterizing the European Union ("Fifteen") and Poland in the years 1980-2013

Wyszczególnienie	Unia Europejska					Polska				
	1980	1990	2000	2010	2013	1980	1990	2000	2010	2013
Ludność, w mln osób (1)	352	364	377	396	400	35,7	38,2	38,2	38,5	38,5
PKB w cenach bieżących, w mld USD (2)	3504	6892	8121	15062	15890	56,5	64,5	171	470	505
PKB na mieszkańca w cenach bieżących, w tys. USD	9,8	18,9	21,5	37,9	39,7	1,6	1,7	4,5	12,2	13,6
PKB w cenach bieżących, w mld euro (3)	•	•	8759	11337	12433	•	•	186	355	395
Nakłady inwestycyjne na infrastrukturę transportową, w mld euro (4)	51,2	61	80,8	102,6 (a)	81,8 (b,c)	•	•	1,2	7,4	9,5 (b)
Udział nakładów na infrastrukturę w PKB, w %	1,3	1,2	0,92	0,86	0,70(b)	•	•	0,7	2,0	2,4
Udział transportu w tworzeniu PKB, w %	•	•	4,0	4,9	4,8(b)	•	•	6,8	5,3	•
Zatrudnienie ogółem, w mln osób (5)	•	158	168	172,8	171,4	•	17,5	15,5	14,1	14,3
Zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej, w mln osób	•	6,2	•	8,3	8,4(b)	0,96	0,85	0,40	0,70	0,74
Wielkość pracy przewozowej transportu pasażerskiego, w mld paskm	3275 (d)	4280 (d)	5494 (d)	6083 (d)	6181 (d)	141,6 (e)	190,9 (e)	226,9 (e)	262,7 (e)	289,1 (e)
Mobilność ludności w km na osobę	9305	11760	14590	15360	15425	3966	5000	5940	6820	7500
Wielkość pracy przewozowej tr. pasażerskiego lądowego w mld paskm	3079	3972	4835	5144	5053	138,6	186,7	220,8	254,2	275,8
Mobilność ludności lądowa w km/osobę	8750	10910	12825	12990	12630	3880	4890	5900	6600	7160

- a) bez Irlandii, Grecji, b) rok 2011, c) bez Belgii, Irlandii i Grecji, Danii, Włoch, d) z uwzględnieniem globalnych przewozów transportu lotniczego oraz wewnątrzunijnych transportów morskich, e) z uwzględnieniem przewozów: miejskim transportem autobusowym, samochodami osobowymi, pojazdami jednośladowymi, transportem tramwajowym i metrem oraz przewozów lotniczych wykonywanych przez polskich przewoźników

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

1. Dane dla UE za lata 1980-2000: Eurostat Yearbook 2004, Luksemburg 2004 [5], lata 2010-2012 obliczenie na podstawie danych Rocznika Statystyki Międzynarodowej 2012, Warszawa 2012 [14], dane za 2013 rok UE Transport in figures 2014, Statistical Pocketbook, Luksemburg 2014 [18], Dane dla Polski: Roczniki Statystyczne GUS z lat 1990-2014 [13]
2. Dane World Economic Outlook Database, International Monetary Found, kwiecień 2014, <http://www.inf.org/external/pubs/ft/weo/2014/01/weodata> [21]
3. Spending on transport infrastructures 1995-2011, Trends, Policies, Date, International Transport Forum, OECD <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/investment/invindex.html> [16]
4. ECMT 1997, 1999: Investment in infrastructures 1980-1997, Paryż European Conference of Ministers of Transport oraz ITF Transport Outlook 2015, OECD, Paryż 2015 [4]
5. Dane dla UE: Roczniki EU Transport in figures, Statistical Pocketbook za lata 1997-2012 [19], Employment and social development in Europe 2012. Komisja Europejska listopad 2012 [6] Dane dla Polski Roczniki Statystyczne GUS za lata 1997-2014 [13]

Porównanie transportu...

Infrastruktura transportowa Unii Europejskiej („piętnastki”) i Polski w latach 1980-2013

Tablica 2

Table 2

Transport infrastructure of the EU ("Fifteen") and the Poland in the years 1980-2013

Wyszczególnienie	Unia Europejska 'piętnastka'					Polska				
	1980	1990	2000	2010	2013	1980	1990	2000	2010	2013
Sieć drogowa w tys. km (a)	2613	2685	3500	4100	4300	148	218	250	274	281 (b)
w tym autostrady w tys. km	30,6	39,7	51,5	63,3	65,4(b)	0,1	0,2	0,4	0,9	1,5
Sieć kolejowa w tys. km	165	160	156	152	152	27,4	24	21,6	20	19,3
w tym linie zelektryfikowane w tys. km	•	70 (c)	80	85,7	•	6,8	11,4	11,7	11,9	11,9
w tym linie TGV w tys. km	0,4	1	2,7	6,6	7,3	0	0	0	0	0
Sieć śródlądowych szlaków żeglugowych w tys. km	30,7	29,7	31,1	31,5	31,4	4	4	3,8	3,7	3,7
Liczba cywilnych portów lotniczych	•	•	356 (d)	324	277	12	8	12	12	14
Liczba handlowych portów morskich	•	•	1580	1200	•	12	12	12	12	12
W tym o kluczowym znaczeniu:	•	•	•	319	•	4	4	4	4	4

a) Dane szacunkowe ze względu na zróżnicowanie klasyfikacyjne dróg w poszczególnych krajach

b) Rok 2012

c) Szacunek z uwzgl. długości sieci zelektryfikowanej w Niemczech, Włoszech i Austrii w roku 2004

d) 2008

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

UE Transport in figures, Statistical Pocketbook, edycje 1997, 2001, 2014, Luksemburg 1997, 2001, 2014 [20]

Transport: Wyniki działalności edycje 1995,2000, 2010, 2013, GUS, Warszawa, 1995, 2000, 2010, 2013 [20]

World Port Source, www.worldportsource.com/countries.php Annual Bulletin of Transport Statistics for

Europe and North America, Economic Commission for Europe, TOM LV, Genewa, 2008 [22]

Tablica 3

Środki transportu pasażerskiego Unii Europejskiej („piętnastki”) i Polski w latach 1980-2013

Table 3

Passenger transport means of the EU ("Fifteen") and Poland in the years 1980-2013

Wyszczególnienie	Unia Europejska „piętnastka”					Polska				
	1980	1990	2000	2010	2013	1980	1990	2000	2010	2013
Samochody osobowe, w mln sztuk	103,2	148	175,5	201,1	205,1	2,4	6,3	10,0	17,2	19,4
Autobusy i autokary w tys. sztuk	444,0	480,1	523,3	579,2	572,6	66,0	92,4	82,6	97,0	103,0
Tramwaje	•	•	•	•	•	4,9	4,5	•	•	•
Pojazdy jednośladowe w mln sztuk	•	22,5	20,8	30,7	30,4	1,7	1,4	0,8	1,9	2,3
Wagony kolejowe w tys. sztuk (1)	95,9	86,3	74,3 (a)	80,3	77,1	5,7	5,5	3,8	3,8	3,1
Samoloty pasażerskie w sztukach	•	3060 (b)	•	3664	3605	46	41	47	56	68
Morskie statyki pasażerskie, pasażersko-towarowe i promy w szt	•	•	1062 (c)	1265 (d)	1218 (d)	9	9	8	13	12

Transport Samochodowy 4-2015

1) Wagony do przewozu osób, samochodów osobowych i naczep należące do zarządów kolejowych będących członkami UiC

a) rok 1998 b) rok 1994 c) 1998 d) EU-28

Źródło: zestawienie własne na podstawie:

Lata :

1980 - UE Transport in figures, Statistical Pocketbook 2000, Luksemburg 2000 [20]

1990-2010-UE Transport in figures, Statistical Pocketbook 2013, Luksemburg 2013 [20] 2013 - UE

Transport in figures, Statistical Pocketbook 2015,

Luksemburg 2015 [20]

Tablica 4

Przewozy pasażerskie w krajach Unii Europejskiej („piętnastki” i Polski) w latach 1980-2013, w mld paskm

Table 4

Passenger transportation in the European Union countries (the "Fifteen" and Poland) in the years 1980-2013, in billion of passenger-km

Wyszczególnienie	Unia Europejska „piętnastka”					Polska				
	1980	1990	2000	2010	2013	1980	1990	2000	2010	2013
TRANSPORT LĄDOWY										
Samochody osobowe	2294	3160	3940	4180	4068	21,5 (1)	70,0 (2)	130,1 (3)	188,8 (3)	213,1 (3)
Autobusy i autokary, łącznie z transportem autobusowym miejskim	364	368	402	414	411	59,0 (3)	56,0 (3)	59,2 (3)	41,7 (3)	37,8 (3)
Pojazdy jednośladowe	41	49	50 (9)	67	69	5,9 (4)	4,9 (4)	2,8 (4)	1,5 (4, a)	4,0 (4, b)
Tramwaje, metro	253	269	309	360	380	5,9 (5)	5,4 (5)	4,7 (3)	4,3 (3)	4,1 (3)
Transport, kolejowy	127	126	134 (9)	123 (10)	125 (11)	46,3	50,4	24,1	17,9	16,8
Ogółem tr. lądowy	3079	3972	4835	5144	5053	138,6	186,7	220,8	254,2	275,8
Transport lotniczy (6)	22	44	42 (9)	40 (10)	39 (10)	2,7	4,0 (8)	6,0	8,3	13,1
Transport morski (7)	174	264	617	899	1089 (12)	0,3	0,2 (8)	0,1	0,2	0,2
Ogółem	3275	4280	5494	6083	6181	141,6	190,9	226,9	262,7	289,1

Źródło:

Transport wyniki działalności od 1995 do 2013, GUS, Warszawa, 1995, 2001, 2010, 2013 [19]

UE Transport In figures, Statistical Pocketbook, edycje 1997, 2001, 2013, 2014

Luksemburg 1997, 2001, 2013, 2014 [20]

Rocznik Statystki Międzynarodowej 2012, GUS, Warszawa 2012 [15]

Statistical Yearbook 2011, Fifty six issue, UN, Nowy York 2013 [17]

oraz:

- 1) Menes E.: Tendencje rozwojowe polskiego rynku pozamiejskich przewozów, pasażerskich, Zeszyt Naukowy nr 89, ITS, W-wa 2000 [9]
- 2) Burnewicz J. /red./ Polityka Transportowa, MTiGM, W-wa, 1995 rok [2]
- 3) EU Transport in figures, Statistical Pocketbook 2000, 2015 [20]
- 4) Szacunek przy przyjęciu dla lat 1980, 1990 i 2000 średniej unijnej w wysokości 3,5 tys paskm/pojazd oraz dla lat a) 2008, b) 2012
- 5) Szacunek przy przyjęciu średniej pracy przewozowej na jednostkę taboru z lat 2000, 2010 i 2013
- 6) Dane dotyczące przewoźników polskich
- 7) Transport morski łącznie z transportem przybrzeżnym
- 8) 1994 roku
- 9) 1998 r.,
- 10) 28 krajów UE
- 11) przewozy wewnętrznieunijne
- 12) 2011 r.

Porównanie transportu...

W 1980 roku ludność Polski stanowiła 10,1% potencjału ludnościowego „piętnastki”, a w 2013 roku 9,62% tego potencjału.

Niewielkiemu spadkowi polskiego potencjału ludnościowego w stosunku do potencjału ludnościowego krajów „piętnastki”, (co nota bene potwierdza kryzys demograficzny polskiego społeczeństwa) towarzyszył wzrost polskiego potencjału gospodarczego w stosunku do potencjału gospodarczego „piętnastki”. Polski produkt krajowy brutto, liczony w bieżących dolarach amerykańskich stanowił w 1980 roku 1,6%, w 2000 roku 2,1%, a w roku 2013 3,2% produktu krajowego brutto krajów „piętnastki”.

Pomimo istotnego, bo aż dwukrotnego wzrostu w okresie trzech dekad polskiego potencjału gospodarczego w stosunku do potencjału gospodarczego „piętnastki” pozostaje on nadal nader skromny.

Zróżnicowanie potencjałów gospodarczych Polski i krajów „piętnastki” wygląda korzystniej pod względem PKB przypadającego na mieszkańca, który liczony w bieżących dolarach amerykańskich w Polsce w 2013 roku stanowił 34% wartości PKB przypadającego na mieszkańca „piętnastki”, przy 21% w 2000 roku i 16% w roku 1980. (tab.1)

Wielkość zatrudnienia ogółem w Polsce w stosunku do liczby pracujących ogółem w krajach „piętnastki” charakteryzował spadek z 11,07% w 1990 roku, poprzez 9,22% w 2000 roku, do 8,61% w 2013 roku.

Wysoki, ponad jedenastoprocentowy w roku 1990 udział zatrudnionych ogółem w Polsce, w stosunku do zatrudnionych ogółem w krajach „piętnastki” wynikał z funkcjonującego jeszcze wówczas w Polsce systemu pełnego zatrudnienia.

W krajach „piętnastki” spośród 158 mln zatrudnionych ogółem w 1990 roku i 171,4 mln zatrudnionych ogółem w 2013 roku zatrudnienie w transporcie i gospodarce magazynowej liczyło odpowiednio 6,2 oraz 8,4 mln osób, co stanowiło odpowiednio 4-5% ogółu zatrudnionych.

Udział pracujących w transporcie i gospodarce magazynowej w zatrudnieniu ogółem w Polsce był w porównywanych latach zbliżony do procentowego udziału takich pracowników w krajach „piętnastki”, ale nadal stanowi jedynie niespełna 9% liczby zatrudnionych w tym sektorze w krajach „piętnastki”.

Praca przewozowa polskiego transportu pasażerskiego obejmująca: przewozy transportem kolejowym, autobusowym (w tym autobusami miejskimi), samochodami osobowymi i pojazdami jednośladowymi, tramwajami i metrem, transportem morskim i lotniczym (bez transportu lotniczego wykonywanego przez zagraniczne przedsiębiorstwa lotnicze), liczona w pasażerokilometrach, stanowiła 4,3% pasażerokilometrów zrealizowanych przez transport pasażerski krajów „piętnastki” (uwzględniający: obok przewozów kolejowych, autobusowych, samochodami osobowymi, pojazdami jednośladowymi, tramwajami i metrem, transportem lotniczym również wewnątrz unijne przewozy transportem morskim) w 1980 roku i 4,7% w 2013 roku. Wzrost ten był istotnie większy w zakresie pracy przewozowej lądowego transportu pasażerskiego (wzrost z 4,5% do 5,4%). Nie zmienia to faktu, że w dalszym ciągu udział polskich przewozów pasażerskich jest praktycznie dwukrotnie niższy od udziału procentowego polskiego potencjału ludnościowego, co wskazuje na cywilizacyjne zapóźnienie Polski.

Praca przewozowa transportu pasażerskiego krajów „piętnastki” wzrosła w latach 1980-2013 o 88,7%, z 3275 mld paskm do 6181 mld paskm.

Praca przewozowa polskiego transportu pasażerskiego w latach 1980-2013 wzrosła nieco silniej, bo o 104% (ze 141,6 do 289,1 mld paskm). Głęboki spadek realizowanych

przewozów i pracy przewozowej przez publiczny transport zbiorowy był rekompensowany z nadwyżką przez znaczny wzrost przewozów samochodami osobowymi.

Również niekorzystnie przedstawia się relacja wartości wskaźnika ilustrującego liczbę zrealizowanych przez polski i unijny transport pasażerski paskm w odniesieniu do statystycznego mieszkańca kraju, która wzrosła w odniesieniu do całego transportu z 4 tys. paskm w 1990 roku do 7500 paskm w roku 2013, przy odpowiednio 9300 i 15400 paskm w krajach „piętnastki” (a w transporcie lądowym odpowiednio z 3,9 tys. paskm do 7,2 tys. paskm oraz z 8,7 tys. do 12,6 tys. paskm).

Wspomniana produkcja transportowa realizowana była na sieci transportowej odbiegającej nadal, pomimo istotnego postępu w ostatnich latach, szczególnie w aspekcie jakościowym, od sieci transportowej krajów „piętnastki” (tabl.2).

Polska sieć dróg utwardzonych licząca w 2012 roku 281 tys. km, stanowiła już 6,5% długości sieci drogowej krajów „piętnastki” (przy 5,6% w roku 1980), ale w dalszym ciągu polskie autostrady liczące w 2013 roku 1500 km stanowiły jedynie 2,3% długości autostrad w krajach „piętnastki” (przy czym w latach 1980-2000 relacja ta wynosiła poniżej 0,5%).

Istotnym było i jest w dalszym ciągu nierównomierne rozłożenie krajowej sieci drogowej z jej wyraźną koncentracją w południowo-zachodniej i centralnej części kraju (średnia gęstość dróg utwardzonych w woj.śląskim przekracza 160 km/100 km kwadratowych, a w woj. warmińsko-mazurskim i podlaskim wynosi zaledwie 50 km/100 km kwadratowych) oraz fragmentaryczność powstających dróg wyższych kategorii (dróg ekspresowych i autostrad), które nadal nie tworzą jednolitych ciągów transportowych.

Podstawowym wyzwaniem pozostaje przede wszystkim niska jakość utwardzonej sieci drogowej (zarówno miejskiej, jak i pozamiejskiej) złożonej w blisko 83% z dróg powiatowych i gminnych (mających generalnie niskie parametry i stan techniczny), a jedynie w 6,8% z dróg krajowych (18,6 tys. km, z czego ok. 60% jest w dobrym stanie technicznym), w 10,4% z dróg wojewódzkich i zaledwie w 0,56% z autostrad i dróg ekspresowych (2010 r.) [1].

Słabością infrastruktury drogowej w Polsce jest także:

- niewystarczająca sieć połączeń pomiędzy południem a północą kraju
- brak sieci dróg umożliwiających sprawne przejazdy w miastach i ich otoczeniu (brak obwodnic, wiele dróg krajowych i wojewódzkich przebiega przez centra miast lub wsi)
- niska jakość połączeń pomiędzy miastami wojewódzkimi [12].

W obrębie izochrony drogowej 60 minut, (która może być utożsamiana z zasięgiem rynku pracy) względem ośrodków wojewódzkich znajduje się obecnie 58% ludności kraju [12].

Utrzymujące się niedostosowanie polskiej sieci drogowej do potrzeb potwierdza fakt, że w latach 2000-2013 długość dróg utwardzonych wzrosła o 11,2% podczas gdy PKB wzrósł o 46%, a liczba pojazdów silnikowych o blisko 100%. Oznacza to, że przyrost sieci dróg utwardzonych pomimo istotnych wysiłków inwestycyjnych pozostał wyraźnie w tyle zarówno za wzrostem liczby pojazdów w ruchu, jak i za wzrostem PKB [17].

W efekcie w 2013 roku w Polsce na 1 km dróg utwardzonych przypadało 81 pojazdów, przy średniej w krajach „piętnastki” 51 pojazdów.

Również sieć kolejowo skoncentrowana jest nadal w południowo-zachodnich regionach kraju (najniższą gęstością sieci kolejowej charakteryzują się województwa: podlaskie i lubelskie), przy czym przy spadku jej długości z 24,4 tys. km w 1980 roku do 19,9 tys. km w 2013 roku nadal stanowiła ona ok. 13% sieci kolejowej krajów „piętnastki”. Poza stopniem elektryfikacji sieć ta odbiegała i odbiega znacznie od parametrów technicznych

większości sieci kolejowej krajów „piętnastki”. Wspomniany rozwiew techniczny między sieciami pogłębia wysoka dekapitalizacja polskiej sieci kolejowej prowadząca do stanu technicznego wymuszającego ze względów bezpieczeństwa różnego typu ograniczenia ruchowe dotyczące zarówno prędkości, jak i długości i obciążenia pociągów.

Polską infrastrukturę kolejową charakteryzuje m.in. wysoki odsetek torów ułożonych na podkładach drewnianych, które w dużej części przekroczyły nominalny okres eksploatacji, układy torowe na stacjach niedostosowane do współczesnych potrzeb, zły stan techniczny obiektów inżynierskich i sterowania ruchem, zły stan rozjazdów, brak systemów bezpiecznej kontroli jazdy, niewystarczająca liczba skrzyżowań wielopoziomowych z drogami kołowymi (w ciągach eksploatowanych linii kolejowych znajduje się ponad 14 tys. skrzyżowań z drogami kołowymi i przejść dla pieszych, z których tylko 20% wyposażonych jest w aktywne zabezpieczenia) [17].

Generalnie zaledwie 30% sieci kolejowej jest dobrej jakości [12].

Skrajnym dowodem odstawiania jakościowego polskiej sieci kolejowej od sieci kolejowej krajów „piętnastki” jest fakt braku w Polsce linii kolejowych TGV (pociągów dużej prędkości) przy 1 tys. km takowych linii w krajach „piętnastki” już w roku 1990 i 7,3 tys. km w roku 2013. W Polsce prędkość pociągów 160km/h w 2010 roku osiągalna była zaledwie na 6,7% długości eksploatowanych szlaków kolejowych, a prędkości 120 km/h na niespełna 15% szlaków [17].

Z badań na temat wzajemnej dostępności największych miast Polski połączeniami kolejowymi wynika, że żadna para polskich ośrodków metropolitalnych nie posiadała połączenia kolejowego o czasie przejazdu, poniżej 1 godziny, a tylko w przypadku połączenia pomiędzy Krakowem a aglomeracją górnośląską czas przejazdu jest krótszy niż 2 godziny [12].

Na terytorium Polski funkcjonują cztery duże porty morskie, to jest: Gdańsk, Gdynia, Szczecin, Świnoujście należące do transeuropejskiej sieci transportowej oraz 8 mniejszych portów handlowych i ponad 40 różnego typu przystani. Ruch pasażerski obsługuje praktycznie 10 portów, przy czym najważniejsze w tej mierze to kolejno: Świnoujście (które obsłużyło w 2013 roku 865 tys. pasażerów), Gdynia (514 tys. pasażerów), Gdańsk (126 tys. pasażerów), Międzyzdroje (58 tys. pasażerów) i Kołobrzeg (28 tys. pasażerów). Na tle całej Unii Europejskiej Polska ma wystarczającą dostępność morską, gdy w całej Wspólnocie istnieje ok. 1200 portów i przystani morskich, z tego ok. 320 o kluczowym znaczeniu.

Słabością polskich portów morskich nastawionych przede wszystkim na obsługę transportu towarowego jest ich oddalenie od oceanicznych szlaków żeglugowych, a także ich niezadawalająca dostępność dla transportu lądowego, w tym także transportu pasażerskiego.

Portową infrastrukturę lotniczą w Polsce tworzy obecnie jeden krajowy port lotniczy w Warszawie oraz 12 portów regionalnych obsługujących regularne loty komunikacyjne, przy 324 takich lotniskach w krajach „piętnastki” (w rejestrze Urzędu Lotnictwa Cywilnego w 2010 roku ujęte były 54 lotniska cywilne oraz 53 lądowiska) [17].

W porównaniu z innymi gałęziami transportu infrastruktura transportu lotniczego, w części dotyczącej 13 portów lotniczych obsługujących regularną komunikację lotniczą, jest relatywnie nowoczesna.

Rozbudowy wymaga infrastruktura połączeń drogowych i kolejowych umożliwiających zwiększenie dostępności do istniejących portów lotniczych. W chwili obecnej połączenia kolejowe posiadają już lotniska w Krakowie, w Warszawie, Szczecinie, Gdańsku, Lublinie i w Szymanach, a wkrótce takie połączenia mają uzyskać porty lotnicze w: Katowicach,

Łodzi, Modlinie. Bezpośrednie połączenia z drogami wyższej kategorii posiadają już porty lotnicze w: Krakowie, Gdańsku i Katowicach, Poznaniu, Wrocławiu, Zielonej Górze, z połączenia z drogami wyższych kategorii poprzez zmodernizowane drogi wojewódzkie lub krajowe porty lotnicze w: Rzeszowie, Szczecinie, Łodzi, Lublinie.

W przedmiotowych porównaniach potencjału transportowego Polski i krajów „piętnastki” korzystniej od porównań infrastruktury transportowej przedstawiają się (poza transportem wodnym) porównania posiadanego parku taborowego (tab. 1).

Polski park samochodów osobowych w 2013 roku liczył 19,4 mln pojazdów, co stanowiło ok. 9,5% analogicznego parku „piętnastki”, przy 2,3% udziale w roku 1980. Warto w tym miejscu jednak podkreślić, że park ten, należy do jednego z najstarszych w Europie (w 2013 roku blisko 80% zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych miało 10 lub więcej lat), co wpływa negatywnie zarówno na bezpieczeństwo jego użytkowania, jak również na jego energochłonność, a przez to też na poziom szkodliwych emisji w tym głównie CO₂.

Istotnie gorzej wygląda porównanie wielkości i jakości polskiego i unijnego parku kolejowych wagonów osobowych. Polski park wagonów pasażerskich w roku 2013 odpowiadał 4% parku unijnego (przy 6% w roku 1980). W dodatku większość tych wagonów to tabor przestarzały i wyeksploatowany. Zakup w ostatnich latach kilkunastu pociągów Pendolino oraz Flirt nie był w stanie radykalnie poprawić stanu polskiego pasażerskiego transportu kolejowego.

Przy znacznym zmniejszeniu liczby pasażerskich wagonów kolejowych zwiększenie przez transport kolejowy krajów „piętnastki” poziomu przewozów: z 253 mld paskm w 1980 roku do 380 mld paskm w roku 2013 (tab. 4) wskazuje na radykalną zmianę w technologiach i organizacji pracy.

Polskie przewozy kolejowe zmniejszyły się w tym czasie z 46,3 mld paskm do ok. 16,8 mld paskm (24,1 mld paskm w 2000 roku i 17,9 mld paskm w 2010 roku), co przy wysokiej dynamice przewozów samochodami osobowymi (wzrost z 21,5 mld paskm w 1980 r. i 70 mld paskm w roku 1990 do 130 mld paskm w 2010 roku i 213,1 mld paskm w roku 2013) spowodowało, że udział transportu kolejowego w globalnej pracy przewozowej transportu pasażerskiego spadł z 33% w 1980 roku do ok. 6% w roku 2013, to jest do poziomu charakterystycznego dla krajów „piętnastki”, (w których praca przewozowa pasażerskiego transportu kolejowego stanowiła w ostatnim dwudziestopięcioleciu 6,3%-6,8% w 1990 roku i 5,6-5,4% w 2000 roku, przy 7,2-8,3% w roku 1980) przewozów całym transportem lądowym.

W tym samym czasie udział pracy przewozowej transportu autobusowego, obejmującego również przewozy miejskie, w przewozach polskiego transportu pasażerskiego zmniejszył się z 41,6-42,6% w 1980 roku do 13,1-13,7% w roku 2013, przekraczając nadal poziom udziału przewozów autobusowych w krajach „piętnastki”, który zmniejszył się z 11,1-11,8% w roku 1980 do 6,7-8,1% w roku 2013.

Udział przewozów realizowanych tramwajami i metrem w przewozach transportem lądowym spadł w Polsce z 4,2% w 1980 roku do 1,5% w roku 2013, przy jego względnej stabilizacji na poziomie 1,3-1,4% w krajach „piętnastki”, a przewozów realizowanych pojazdami jednośladowymi uległ zmniejszeniu w Polsce z 4,2% w 1980 roku do 1,4% w roku 2013, przy spadku z ok. 4% do 2-2,5% w krajach „piętnastki”.

Podstawowym powodem istotnego spadku przewozów pasażerskich realizowanych polskim zbiorowym transportem publicznym (przede wszystkim transportem kolejowym oraz transportem autobusowym) w latach 1980-2013 był spektakularny rozwój parku i przewozów realizowanych samochodami osobowymi. Z szacunkowych danych (brak

Porównanie transportu...

w tej mierze realnych danych statystycznych) praca przewozowa realizowana samochodami osobowymi wzrosła z 21,5 mld paskm w 1980 roku, poprzez 130 mld paskm w roku 2000 do 213 mld paskm w roku 2013 (tabl. 4).¹

Przy wspomnianym powyżej jednoczesnym spadku pracy przewozowej przede wszystkim pasażerskiego transportu kolejowego oraz transportu autobusowego udział pracy przewozowej samochodów osobowych wzrósł w przewozach całego transportu pasażerskiego z 15,2% w 1980 roku do 73,7% w roku 2013, a w przewozach transportu lądowego odpowiednio z 15,5% do 77,3%, przekraczając od 2010 roku poziom udziału przewozów samochodowych w transporcie pasażerskim krajów „piętnastki” i zbliżając się do poziomu udziału przewozów samochodowych w transporcie lądowym tych krajów. (tabl. 6)

Tablica 5
Struktura gałęziowa pracy przewozowej transportu pasażerskiego w krajach „piętnastki” UE w latach 1980-2013, w procentach

Table 5
Modal structure of the passenger transport volume in the countries of the EU "Fifteen" in the years 1980-2013, in percentages

Wyszczególnienie	1980		1990		2000		2010		2013	
	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy
Samochody osobowe	70,0	74,5	73,8	79,5	71,7	81,5	68,7	81,2	65,9	80,5
Autobusy i autokary, łącznie z transportem autobusowym miejskim	11,1	11,8	8,6	9,3	7,3	8,3	6,8	8,0	6,7	8,1
Tramwaje i metro	1,3	1,3	1,2	1,2	0,9	1,0	1,1	1,3	1,1	1,4
Transport kolejowy	7,7	8,3	6,3	6,8	5,6	6,4	5,9	7,0	6,1	7,5
Pojazdy jednośladowe	3,9	4,1	2,9	3,2	2,5	2,8	2,0	2,4	2,0	2,5
Transport lotniczy	5,3	-	6,2	-	11,2	-	14,9	-	17,6	-
Transport morski	0,7	-	1,0	-	0,8	-	0,6	-	0,6	-
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: obliczenie własne na podstawie danych tabl. 6

¹ Ze względu na fakt zróżnicowania szacunków wielkości pracy przewozowej realizowanej samochodami osobowymi w różnych opracowaniach, cytowane powyżej wielkości pracy przewozowej samochodów osobowych dla okresu 2000-2013 przytoczono za danymi funkcjonującymi w oficjalnych unijnych opracowaniach statystycznych

Struktura gałęziowa pracy przewozowej transportu pasażerskiego w Polsce w latach 1980-2013, w procentach

Modal structure of the passenger transport volume in Poland in the years 1980-2013, in percentages

Wyszczególnienie	1980		1990		2000		2010		2013	
	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy	Ogółem	Tr. lądowy
Samochody osobowe	15,2	15,5	36,7	37,5	57,3	58,9	71,9	74,3	73,7	77,3
Autobusy i autokary, łącznie z transportem autobusowym miejskim	41,6	42,6	29,3	30,0	26,1	26,8	15,9	16,4	13,1	13,7
Tramwaje i metro	4,2	4,2	2,8	2,9	2,1	2,1	1,6	1,7	1,4	1,5
Transport kolejowy	32,7	33,5	26,4	27,0	10,6	10,9	6,8	7,0	5,8	6,1
Pojazdy jednośladowe	4,2	4,2	2,6	2,6	1,2	1,3	0,5	0,6	1,4	1,4
Transport lotniczy	1,9	-	2,1	-	2,6	-	3,2	-	4,5	-
Transport morski	0,2	-	0,1	-	0,1	-	0,1	-	0,1	-
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Źródło: obliczenie własne na podstawie danych tabl. 4

Paropunktowe przekroczenie w ostatnich latach przez polski transport samochodowy poziomu udziału pracy przewozowej realizowanej samochodami osobowymi w transporcie pasażerskim krajów „piętnastki” było konsekwencją niezwykle dynamicznego rozwoju w tych krajach przewozów wykonywanych transportem lotniczym.

Praca przewozowa transportu lotniczego krajów „piętnastki” wzrosła w okresie 1980-2011 (ostatnie dostępne dane) z 174 mld do 1089 mld paskm, co skutkowało wzrostem udziału transportu lotniczego w pracy przewozowej transportu pasażerskiego z 5,3% do 17,6%. Wzrostową tendencję odnotował również polski transport lotniczy (wzrost z 2,7 mld paskm w 1980 roku do 13,1 mld paskm w roku 2013), ale udział jego pracy przewozowej w przewozach transportu pasażerskiego wzrósł jedynie do 4,5% (przy ok. 2% udziale w latach 1980-1990), (Polska dysponuje obecnie 67 samolotami małej i średniej pojemności przy ponad 3600 samolotach eksploatowanych w krajach „piętnastki”, z czego kilkaset stanowią samoloty o dużej pojemności).

Odwrotna, spadkowa tendencja charakteryzowała zarówno poziom przewozów, jak i szczególnie udział pracy przewozowej realizowanej przez polski transport tramwajowy i metro. Przy spadku szacowanej pracy przewozowej tego transportu z ok. 6 mld paskm w 1980 roku do 4,1 mld paskm w 2013 roku jej udział w krajowym bilansie pracy przewozowej transportu pasażerskiego zmniejszył się z 4,2% do 1,4%-1,5%, to jest do poziomu udziału tegoż transportu w globalnej pracy przewozowej transportu pasażerskiego krajów „piętnastki”.

Zmniejszenie udziału w pracy przewozowej transportu pasażerskiego zarówno w krajach „piętnastki”, jak i w Polsce (silniejsze) wystąpiło również w przewozach pojazdami jednośladowymi (motorowerami i motocyklami). W krajach unijnych przy

względnej stabilizacji poziomu pracy przewozowej realizowanej przez pojazdy jednośladowe rządu 125-127 mld paskm jej udział w pracy przewozowej transportu pasażerskiego spadł z ok. 4% w roku 1980 do 2%-2,5% w roku 2013, podczas gdy w Polsce przy spadku szacowanej pracy przewozowej realizowanej pojazdami jednośladowymi z ok. 6 mld paskm w 1980 roku do ok. 4 mld paskm w roku 2013, udział tej pracy zmniejszył się z 4,2% do 1,4%.

Marginalną rolę w bilansie pracy przewozowej transportu pasażerskiego odgrywa zarówno w krajach „piętnastki”, jak i szczególnie w Polsce transport wodny (transport morski i żegluga śródlądowa). Wielkości istotne statystycznie dotyczą w praktyce zarówno w krajach „piętnastki”, jak i szczególnie w Polsce przewozów pasażerskich realizowanych transportem morskim.

Polska flota morska statków pasażerskich licząca 12 jednostek stanowi niespełna 1% pasażerskiej floty krajów „piętnastki” i realizuje poniżej 0,1% przewozów polskiego transportu pasażerskiego, przy 0,6-0,7% udziale transportu morskiego w przewozach pasażerskich w krajach „piętnastki”.

Z syntetycznego siłą rzeczy porównania poziomu rozwoju transportu pasażerskiego w Polsce i w krajach „piętnastki” wynika jednoznacznie z jednej strony skala polskich, spowodowanych przede wszystkim względami historycznymi, zapóźnień, z drugiej strony skala przeobrażeń, które zaszły w ostatnim ćwierćwieczu w polskim transporcie pasażerskim.

Podjęte działania pozwoliły nie tylko przewyciężyć załamanie finansowe i techniczne, których doświadczył polski transport w ostatnich latach realnego socjalizmu i szczególnie w pierwszych latach „szoku transformacyjnego”, ale przede wszystkim wprowadzić ten ważny dział gospodarki narodowej na ścieżkę rozwoju w kierunkach charakterystycznych dla nowoczesnych społeczeństw. Najszybciej i najpełniej polski transport pasażerski zbliżył się do kształtu jego odpowiedników w krajach „piętnastki” pod względem struktury realizowanej produkcji transportowej.

Analizując zmiany w udziale pracy przewozowej poszczególnych składowych transportu pasażerskiego stwierdzić można, że polski transport pasażerski osiągnął w zasadzie strukturę przewozową charakterystyczną dla krajów „piętnastki” w ostatnich latach pierwszej dekady XXI wieku, a więc w okresie zaledwie dwudziestu lat od rozpoczęcia transformacji kraju. „Prosamochodowa” struktura transportu pasażerskiego ze wszystkimi jej wadami (nadmierna terenochłonność, negatywne oddziaływanie na środowisko naturalne, przede wszystkim w zakresie emisji gazów cieplarnianych i innych substancji toksycznych, a także hałasu) jest strukturą typową dla nowoczesnych społeczeństw funkcjonujących w ramach gospodarki rynkowej.

Niezwykle dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej wymusił uruchomienie procesów rozwojowych nie tylko w jej bezpośrednim otoczeniu (infrastruktura drogowa), ale również w konkurencyjnych gałęziach transportu. Są to jednak działania złożone i przede wszystkim kapitałochłonne. Nawet przy licznym w miliardach euro wsparciu unijnym, odrobienie wieloletnich zapóźnień przede wszystkim infrastrukturalnych wymaga czasu.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że nakłady inwestycyjne na transport, w tym szczególnie na infrastrukturę transportową, przez całe dziesięciolecia były w Polsce nieproporcjonalnie niskie w stosunku do nakładów ponoszonych w krajach „piętnastki”. Charakteryzował je wprawdzie zbliżony poziom udziału w PKB, który w przypadku inwestycji infrastrukturalnych oscylował na poziomie 1% (przykładowo 0,9% PKB

w krajach „piętnastki” i 0,7% PKB w Polsce w 2000 roku), ale siłą rzeczy były to znacznie niższe środki finansowe, odpowiednio ponad 81 mld euro oraz 1,2 mld euro.

Z porównania powyższych wartości wynika, że polskie nakłady inwestycyjne na infrastrukturę transportową stanowiły do momentu akcesji Polski do UE roku zaledwie 1,5 do 2% takich nakładów w krajach „piętnastki”. Sytuacja ta uległa radykalnej poprawie po 2004 roku, kiedy do polski zaczęły napływać wynegocjowane środki pomocowe. Już w latach 2004-2006 ze środków unijnych funduszy strukturalnych (rozliczonych do końca 2011 roku) zrealizowano 180 projektów transportowych na kwotę 22,17 mld zł (w tym 14,3 mld zł pochłonęły inwestycje drogowe i autostradowe, 6,2 mld zł projekty kolejowe, 575 mln zł transport miejski, ponad 400 mln zł inteligentne systemy transportowe) [11].

W ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w latach 2007-2013 na rozwój transportu przeznaczono kolejnych 23,9 mld euro pochodzących z funduszy unijnych.

Najwięcej środków w ramach krajowych programów operacyjnych w latach 2007-2013 przeznaczono na budowę autostrad (TEN-T) – ponad 7,7 mld euro, tras kolejowych (TEN-T) – ponad 3,9 mld euro oraz dróg krajowych – blisko 2,3 mld euro, a w ramach programów regionalnych na budowę dróg regionalnych/lokalnych – ponad 3 mld euro.

Środki te umożliwiły skokowy wzrost nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę transportową, które zamknęły się tylko w latach 2010 i 2011 kwotami 7,2 i 9,3 mld euro. Kwoty te stanowiły odpowiednio 2,0 i 2,5% polskiego PKB i 7,3% i 11,4% nakładów na infrastrukturę krajową „piętnastki”.

Pozyskane środki umożliwiły m.in. wybudowanie w latach 2007-2013 430 km autostrad w sieci TEN-T, 579 km dróg ekspresowych w sieci TEN-T, a także modernizację 512 km linii kolejowych, 8 lotnisk, 12 obiektów na drogach wodnych [23].

Niestety, jak do tej pory zarówno w transporcie drogowym, jak i w transporcie kolejowym, pomimo tak dużych nakładów żaden z kluczowych ciągów transportowych nie został zmodernizowany lub zbudowany do końca [18].

Wysokie tempo inwestycji infrastrukturalnych w transporcie powinno zostać utrzymane również w najbliższych latach, jako że z 82,5 mld euro wynegocjowanych przez Polskę z budżetu unijnego na lata 2014-2020 27,5 mld euro przewidziano dla kolejnego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Ochrona Środowiska, w tym dla transportu 19,9 mld euro [24].

Jest to wprawdzie kwota niższa o 4 mld euro od kwoty przyznanej Polsce w POIOS na lata 2007-2013, ale przy uwzględnieniu niezbędnego wkładu krajowego powinna wpłynąć na dalsze zmniejszenie luki technologicznej w rozwoju transportu, w tym również transportu pasażerskiego w Polsce i w najbardziej rozwiniętych krajach zachodnioeuropejskich.

Jest to istotne nie tylko z punktu widzenia gospodarczo-strategicznych korzyści pełnego włączenia polskiego systemu transportowego do zharmonizowanej europejskiej przestrzeni transportowej, ale również z punktu widzenia co najmniej utrzymania miejsca i roli transportu w gospodarce polskiej. Dział transport i magazynowanie zatrudniając w 2013 roku 740 tys. osób, co stanowiło ok. 5% ogółu zatrudnionych w kraju (przy analogicznym zatrudnieniu w krajach „piętnastki” wynoszącym 8,4 mln pracowników) tworzy około 5% PKB (przy średniej unijnej w latach 2010-2011 wynoszącej odpowiednio 4,9% i 4,8% (tabl.1).

Skok cywilizacyjny, którego doświadcza Polska, zapoczątkowany przeobrażeniami ustrojowymi z przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku,

zdynamizowany przystąpieniem w 2004 roku do Unii Europejskiej znajduje pełne odzwierciedlenie również, a może nawet przede wszystkim w transporcie pasażerskim.

Uporanie się z wieloletnim zapóźnieniem technologiczno-strukturalnym polskiego transportu wymaga oczywiście obok adekwatnych środków finansowych również czasu i determinacji, ale jest warunkiem sine qua non kreacji nowoczesnego społeczeństwa zdolnego do sprostania wyzwaniom, konkurencyjnej, nie tylko w wymiarze europejskim, gospodarki.

Przemiany, których w mijającym ćwierćwieczu doświadczył zapóźniony, w rozwoju polski transport w tym także transport pasażerski, od nakazowego systemu nastawionego w pierwszym rzędzie na obsługę potrzeb przewozowych gospodarki wynikających w większej lub mniejszej mierze z polityczno-strategicznych celów ówczesnego układu politycznego, poprzez załamanie finansowe, organizacyjne i techniczne spowodowane kryzysem i pogłębione w wyniku procesów transformacyjnych, do wkroczenia na ścieżkę modernizacji i rozwoju jakościowego, trudno przecenić.

Podjęte i realizowane działania, pomimo wielu zastrzeżeń, opóźnień i problematycznej niejednokrotnie efektywności w ostatecznym rezultacie stopniowo, chociaż nie zawsze w tempie satysfakcjonującym, kształtują polski system transportowy na wzór i podobieństwo systemów transportowych w krajach znacznie zamożniejszych, w których nowoczesny transport pasażerski stanowi nie tylko istotny komponent tego systemu, ale przede wszystkim zapewnia obywatelom realizację ich rosnących aspiracji w zakresie mobilności niezależnie od statusu materialnego, miejsca zamieszkania, wieku, a nawet kondycji psychofizycznej.

LITERATURA:

- [1] Burnewicz J.: Diagnostyka polskiego transportu (stan w 2009 roku), Gdańsk, styczeń 2011, ekspertyza dla Ministerstwa Infrastruktury.
- [2] Burnewicz J. /red./ Polityka Transportowa, MTiGM, Warszawa, 1995 rok.
- [3] Dwudziestolecie komunikacji w Polsce Odrodzonej, Kraków 1939.
- [4] ECMT 1997, 1999: Investment in infrastructures 1980-1997, European Conference of Ministers of Transport, Paryż 1997, 1999.
- [5] Eurostat Yearbook 2004, Luksemburg 2004.
- [6] ITF Transport Outlook 2015, OECD, Paryż 2015 Employment and social development in Europe 2012. Komisja Europejska listopad 2012.
- [7] Kaliński J., Liberadzki B. Transport w Polsce 1918-1978. Zarys historii, Warszawa, SGPIŚ, 1988.
- [8] Mały Rocznik Statystyczny Polski 2014, GUS, Warszawa 2014
- [9] Menes E.: Tendencje rozwojowe polskiego rynku pozamiejskich przewozów, pasażerskich, Zeszyt Naukowy nr 89, ITS, Warszawa 2000.
- [10] Menes M.: „Porównanie potencjałów transportowych Polski i krajów unijnej „piętnastki” w latach 1980-2012”, Transport Samochodowy Kwartalnik Naukowy Instytutu Transportu Samochodowego nr 4/2014.
- [11] Piechociński J.: Transport finansowany ze środków unijnych, http://www.wnp.pl/blog/6_259.html.
- [12] Raport Wprowadzający Ministerstwa Rozwoju Regionalnego na potrzeby przygotowania Przeglądu OECD krajowej polityki miejskiej w Polsce. Część I Diagnostyka stanu polskich miast, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa luty 2010.
- [13] Roczniki Statystyczne GUS z lat 1990-2014.
- [14] Rocznik Statystyczny Transportu 1946-1966, Warszawa 1967.

Transport Samochodowy 4-2015

- [15] Rocznik Statystki Międzynarodowej 2012, GUS, Warszawa 2012.
- [16] Spending on transport infrastructures 1995-2011, Trends, Policies, Date, International Transport Forum, OECD
<http://www.internationaltransportforum.org/staticis/investment/invindex.html>.
- [17] Statistical Yearbook 2011, Fifty six issue, UN, Nowy York 2013.
- [18] Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, styczeń 2013.
- [19] Transport: Wyniki działalności edycje 1995,2000, 2010, 2013, GUS, Warszawa 1995, 2000, 2010, 2013.
- [20] UE Transport in figures, Statistical Pocketbook, edycje 1997, 2001, 2013, 2014 Luksemburg 1997, 2001, 2013, 2014.
- [21] World Economic Outlook Database, International Monetary Found, kwiecień 2014,
<http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/01/weodata>.
- [22] World Port Source, www.worldportsource.com/countries.php Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe and North America, Economic Commission for Europe, TOM LV, Genewa 2008.
- [23] www.nfosigw.gov.pl/.../programoperacyjny
- [24] www.pois.gov.pl.