USŁUGI TRANSPORTOWE

Przemiany następujące w polskim transporcie w latach 1989–1999 są w dużym stopniu zdeterminowane spuścizną okresu gospodarki centralnie planowanej. Wśród wielu zapóźnień w dziedzinie rozwoju transportu można wymienić: słabo rozwiniętą infrastrukturę transportową, monopol państwowy na większość form działalności transportowej, nieuwzględnianie mechanizmów rynkowych w procesie działalności gospodarczej, niedorozwiniętą i przestarzałą bazę transportową, znaczne dysproporcje w rozwoju sieci transportowej pomiędzy wschodem i zachodem.

Charakterystyka infrastruktury transportowej Polsce

Drogi. Sieć dróg w Polsce w 1998 roku obejmowała ponad 346 tysięcy km, w tym 244 tysiące km dróg o nawierzchni twardej. Najważniejsze znaczenie dla gospodarki i ruchu tranzytowego ma sieć dróg międzynarodowych przebiegających przez Polskę, tj. 13 ciągów drogowych o łącznej długości 5550 km. Słabymi stronami sieci drogowej są[1]:

– brak wykształconej sieci autostrad i dróg ekspresowych (w Polsce funkcjonuje 264 km autostrad, 241 km dróg ekspresowych, 843 km dróg dwujezdniowych ogólnodostępnych),

– niedostatek połączeń w układzie międzyregionalnym i południkowym we wschodniej części kraju,

– przebieg znacznej części dróg obciążonych intensywnym ruchem międzynarodowym i regionalnym przez zabudowane obszary wsi i miast,

– niedostosowanie parametrów geometrycznych dróg do wymagań współczesnego ruchu,

– niska jakość nawierzchni drogowej oraz brak odpowiedniej nośności dróg,

– zbyt mała liczba przepraw przez wielkie rzeki, co nadmiernie wydłuża wiele połączeń.

---

[1] Jan Freiberg, *Aktualne kierunki polityki transportowej państwa*, Przegląd Komunikacyjny, kwiecień 2000, s. 6.

Linie kolejowe. Sieć kolejowa w Polsce w 1998 roku obejmowała 23 210 km i była o ponad 11% krótsza niż w roku 1990 – na skutek likwidacji nierentownych połączeń i odcinków. Wskaźnik gęstości linii wynosi około 7/100 km^2. Ponad 50% linii było w roku 1998 zelektryfikowanych. Około 90% kolejowych przewozów pasażerskich i towarowych dokonywana jest na 12 tysiącach km.

Porty morskie. Największe znaczenie dla gospodarki krajowej mają cztery porty morskie: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście. Obsługują one odpowiednio 35,7%, 22,4%, 17,8% i 17,0% przeładunków morskich, co stanowi około 93% ogółu przewozów. Łączny potencjał przeładunkowy tych portów to około 60 milionów, z czego wykorzystuje się około 80%. Niezbędna jest modernizacja potencjału portowego oraz infrastruktury transportowej łączącej porty z resztą kraju.

Transport lotniczy. Infrastrukturę transportową stanowi głównie osiem lotnisk o statusie międzynarodowym, tj. porty lotnicze w Warszawie, Poznaniu, Krakowie, Wrocławiu, Gdańsku, Rzeszowie, Szczecinie i Katowicach. Na rynku polskim w 1998 roku obecnych było 59 linii lotniczych, w tym 8 krajowych (odpowiednio 51 i 5 w 1990 roku). W roku tym Polska utrzymywała regularne połączenia z 49 miastami (w tym 9 w kraju). Największy polski przewoźnik – PLL „Lot" S.A. wraz z wydzieloną z nigo spółką EuroLOT S.A. dysponował w 1998 roku 30 samolotami, o 11 mniej iż w 1990 roku.

Żegluga śródlądowa. W roku 1998 istniało w Polsce 3812 km dróg wodnych żeglownych. Znaczenie tej formy transportu jest coraz mniejsze, o czym świadczy zarówno zmniejszająca się liczba przewozów towarowych i pasażerskich, jak też zmniejszający się stan taboru pływającego.

Rurociągi. W Polsce w 1998 roku było 2278 km rurociągów do przetłaczania ropy naftowej i produktów naftowych (2039 km w roku 1990).

Przewozy pasażerskie

Zachowania transportowe mieszkańców uległy znacznej zmianie. Po początkowym spadku ruchliwości (recesja w gospodarce, bezrobocie) nastąpiło ożywienie i wzrost zróżnicowany w poszczególnych częściach kraju. Notuje się także znaczne zróżnicowanie zachowań mieszkańców największych miast – w Poznaniu ruchliwość mieszkańca szacowana jest na około 2,4 podróży dziennie, w Warszawie 2,2, a w Krakowie 1,8[2].

[2] Jan Freiberg, *Założenia polityki transportowej państwa na lata 2000–2015*, Problemy Ekonomiki Transportu nr 1, s. 8.

Liczba zarejestrowanych w Polsce samochodów osobowych wzrosła z około 4,8 milionów w 1989 roku do około 9,5 mliona w roku 1999. Wskaźnik motoryzacji w omawianym okresie wzrósł około 90%, z 128 samochodów na 1000 mieszkańców w 1989 roku do 245 w 1999. Szacuje się, że ponad 6,5 mliona gospodarstw domowych ma własne auto, w tym milion dysponuje więcej niż jednym samochodem.

Tak dynamiczny przyrost liczby samochodów osobowych wynika przede wszystkim ze wzrostu zamożności części społeczeństwa (PKB wzrósł z około 4400 USD *per capita* w 1990 roku do 7600 USD w 1997 roku, licząc według parytetu siły nabywczej). Mimo to przyrost ten znacznie przekracza poziom motoryzacji, jaki notowały państwa zachodnie przy tym samym poziomie dochodu (np. w Niemczech podobny wskaźnik odnotowano przy PKB 11400 USD *per capita*, a w Hiszpanii 9700 USD)[3]. Sądzi się nawet, że mamy do czynienia z „nadmotoryzacją"[4], gdyż liczba samochodów trzykrotnie przekracza poziom uzasadniony stanem zamożności społeczeństwa.

Innym aspektem postępującej motoryzacji społeczeństwa jest dwukrotny wzrost ruchu na drogach (długość, których przyrost w okresie 1990–1989 wyniósł 12%), a co za tym idzie wzrost liczby wypadków (w latach 1990–1997 o 32%, liczba zabitych utrzymuje się na poziomie 7 tysięcy rocznie, liczba rannych wzrosła o 49%).

Wzrost liczby samochodów osobowych w omawianym okresie miał istotny wpływ na charakter i strukturę przewozów pasażerskich realizowanych w naszym kraju. Samochody osobowe wykonują około 65% pracy przewozowej w ruchu pozamiejskim i 60% w ruch miejskim.

Od roku 1990 do 1998 o około 50% zmniejszyły się kolejowe przewozy pasażerskie zarówno liczone w liczbie pasażerów, jak i pasażerokilometrów. Spadek przewozów odnotowano również w przypadku przewozów autobusami komunikacji pozamiejskiej (o 59% liczony liczbą pasażerów i o 27% wyrażony w pasażerokilometrach). Znaczny wzrost odnotowano w przypadku przewozów pasażerskich w międzynarodowej komunikacji autobusowej – w latach 1990–1998 wyniósł on około 137%. W transporcie lotniczym zanotowano ponad pięćdziesięcioprocentowy wzrost liczby pasażerów.

Strukturę przewozów ilustruje tabela 1.

Za średnie miesięczne wynagrodzenie netto można było nabyć[5]:

– w 1989 roku 291, a w 1998 już tylko 118 biletów normalnych na przejazdy pociągiem osobowym na odległość 91–100 km,

---

[3] Jan Freiberg, *Aktualne kierunki*, s. 1.

[4] Rudnicki A., *Opinia do polityki transportowej*, PKE, Warszawa 1996.

[5] E. Menes, J. Waśkiewicz, *Polski park pojazdów samochodowych u progu XXI wieku*, Przegląd Komunikacyjny, marzec 2000, s. 2.

Tabela 1

Kształtowanie się struktury przewozów pasażerskich w Polsce w latach 1980–1998

Wyszczególnienie	1980	1990	1995	1997	1998	Zmiana w latach 1990–1998
Liczba ludności (w mln)	35,7	38,2	28,6	38,7	38,7	1,3%
Liczba samochodów osobowych (w mln)	2,38	5,26	7,517	8,533	8,89	69,0%
Liczba autobusów (w tys.)	66,4	92,1	85,1	85,5	80,6	–12,5%
Wskaźnik motoryzacji (liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców)	66,6	137,6	194,7	221	230	67,2%
Przewozy pasażerskie (w tys. pasażerów)	3 491 246	2 880 730	1 601 089	1 486 621	1 444 044	–49,9%
w tym m.in.:						
koleją	1 100 508	789 922	465 901	417 347	401 509	–49,2%
komunikacją samochodową (bez przewozów taborem komunikacji miejskiej)	2 379 252	2 084 708	1 131 593	1 065 374	1 038 339	–50,2%
Przewozy pasażerskie (w mln pasażerokilometrów)	98 661	101 623	65 483	64 037	65 290	–35,8%
w tym m.in.:						
koleją	46 325	50 373	26 635	25 806	25 664	–49,1%
komunikacją samochodową (bez przewozów taborem komunikacji miejskiej)	49 223	46 599	34 024	33 128	34 035	–27,0%
Liczba pasażerokilometrów podróży koleją na 1 osobę w roku	1297	1316	689	666	661	–49,8%
Liczba pasażerokilometrów podróży autobusami pozamiejskimi na 1 osobę w roku	1378	1217	880	855	878	–27,9%
Praca przewozowa samochodów osobowych (w mld pasażerokilometrów)	21,4	70	96,2	108,3	113,3	61,9%
Udział pracy przewozowej samochodów osobowych w łącznej pracy: kolei, autobusów pozamiejskich i samochodów osobowych (w %)	18,3	42	61,3	34,7	65,5	56,0%
Przewozy pasażerów w transporcie samochodowym w komunikacji międzynarodowej (w mln)	0,745	0,718	1,439	1,7	1,7	136,8%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Roczniki statystyczne*, GUS 1999, 1997; *Transport. Wyniki działalności 1998 r.*, GUS, Warszawa 1999; E. Menes, J. Waśkiewicz, *Polski park pojazdów samochodowych u progu XXI wieku*, Przegląd Komunikacyjny, marzec 2000, s. 2.

– odpowiednio 457 i 200 biletów normalnych na przejazdy autobusem zwykłym PKS na odległość 41–51 km,
– odpowiednio 465 i 594 litry etyliny 94.

Przewozy towarowe

„Aktywność transportowa" gospodarki, przejawiająca się zmianami w ilości i asortymencie przewożonych towarów oraz formą ich transportu ukierunkowana jest na racjonalizację przewozów, w tym również na poprawę jakości[6].

W latach 1990–1998 odnotowano spadek przewozów ładunków liczonych w tonach o ponad 17% (z 1 645 543 tysięcy ton do 1 356 199 tysięcy ton), a w tonokilometrach o ponad 8%. Na uwagę zasługuje wzrost transportu zarobkowego o około 48%, co jest konsekwencją eksternalizacji i urynkowienia gospodarki.

Transport samochodowy w Polsce w latach 1990–1998 znacznie poprawił swoją pozycję w strukturze gałęziowej przewozów ładunków. Przy ogólnym spadku w latach 1990–1998 jego udział w przewozach ładunków ogółem zwiększył się z 78,5 do 79,4%, natomiast udział w gałęziowej strukturze pracy przewozowej wzrósł z 11,6 do 21,9%. Bardzo szybko wzrasta średnia odległość przewozów samochodowych, z 31 km w 1990 roku do 65 km w 1998.

Transportem kolejowym przewieziono w roku 1998 ponad 206 milionów ton i był to wynik niższy o około 17% niż w roku 1990, udział transportu kolejowego w ogóle przewozów zmniejszył się o 1,9 punktu procentowego (z 17,1 do 15,2%). Na ogólny spadek przewozów podstawowy wpływ miał spadek przewozów wewnętrznych, który wyniósł w latach 1990–1998 około 36% (dotyczy to zwłaszcza spadku przewozu węgla kamiennego i brunatnego, rud, piasku, drewna, płodów rolnych, metali i wyrobów metalowych). Przyrosty zanotowano w przewozach ropy i przetworów naftowych, kamieni i żwiru. Znacznie zmniejszył się również czynny tabor kolejowy, przykładowo liczba wagonów towarowych spadała z około 90 tysięcy w roku 1990 do około 70 tysięcy w roku 1998.

Tak duży spadek przewozów i pracy przewozowej kolei (dysponującej dobrze rozwiniętą infrastrukturą) jest niekorzystny z punktu widzenia problemów ekologii i bezpieczeństwa ruchu. Ekspansja transportu samochodowego jest jednak zjawiskiem uniwersalnym. Wynika z dobrego dostosowania cech techniczno-eksploatacyjnych tej formy transportu do wymagań współczesnej gospodarki rynkowej[7].

---

[6] Jan Freiberg, *Założenia*, s. 8.
[7] Menes E., Waśkiewicz J., op. cit. s. 5.

Znaczny wzrost odnotowano w przypadku transportu rurociągowego, którego udział w ogóle przewozów liczonego w tonach zwiększył się o 1 punkt procentowy, a zmiana w latach 1990–1998 wyniosła ponad 23%. Jest to przed wszystkim efekt „boomu" motoryzacyjnego i odpowiadającego mu wzrostu zapotrzebowania na paliwo.

W latach 1990–1998 odnotowano spadek przewozów morskich (o około 11% liczony w tonach i około 20% liczony w tonokilometrach), choć jego dynamika była mniejsza niż w przypadku kolei oraz transportu samochodowego i przez to jego udział w ogóle przewozów nieznacznie się zwiększył (o 0,2 punktu procentowego). Wzrósł natomiast przeładunek w portach morskich (w latach 1990–1999 o ponad 8%), co związane jest przede wszystkim ze wzrostem przeładunków tranzytowych (o prawie 30%).

W przypadku transportu lotniczego odnotowano znaczny przyrost przewożonych ładunków (w latach 1990–1998 o ponad 200% liczony w tonach i 88% liczony w tonokilometrach), choć jego udział w ogóle przewozów nadal jest wielkością marginalną.

Transport śródlądowy wodny w omamianym okresie pozostawał na poziomie oscylującym wokół wartości 9 milionów ton ładunku rocznie.

Na uwagę zasługuje również dynamika przewozów w handlu zagranicznym realizowana przez polskich i obcych przewoźników. W latach 1993–1998 odnotowano wzrost tych przewozów o około 19%, co był spowodowane wzrostem przewozów w imporcie o ponad 36% i eksporcie o 9%.

Wzrósł również ruch graniczny: pojazdów osobowych w latach 1993–1998 o 60%, samochodów ciężarowych o 100%, przewozów towarów koleją o 26%, kolejowych przewozów pasażerskich również o 26%. Ruch ten rozkłada się na poszczególne granice bardzo nierównomiernie i wyraźnie zależy od intensywności życia gospodarczego w strefach przygranicznych[8].

Przez Polskę przebiegają cztery korytarze paneuropejskie:

- korytarz I: Helsinki, Tallin, Riga, Kaunas, Warszawa,
- korytarz Ia: Riga, Kalliningrad, Gdańsk,
- korytarz II: Berlin, Warszawa, Mińsk, Moskwa,
- korytarz III: Berlin/Drezden, Wrocław, Lwów, Kijów,
- korytarz IV: Gdańsk, Warszawa, Katowice, Ostrawa/Bratysława,
  Gdańsk, Łódź, Katowice, Ostrawa/Bratysława.

Inwestycje rozbudowy i modernizacji tych korytarz prowadzone będą w latach 2000–2006 w ramach programu ISPA (Insruments for Structure Preaccession Assistance) w sektorze transportu, którego celem jest połączenie systemów transportowych krajów kandydujących do Unii Europejskiej z systemem Unii.

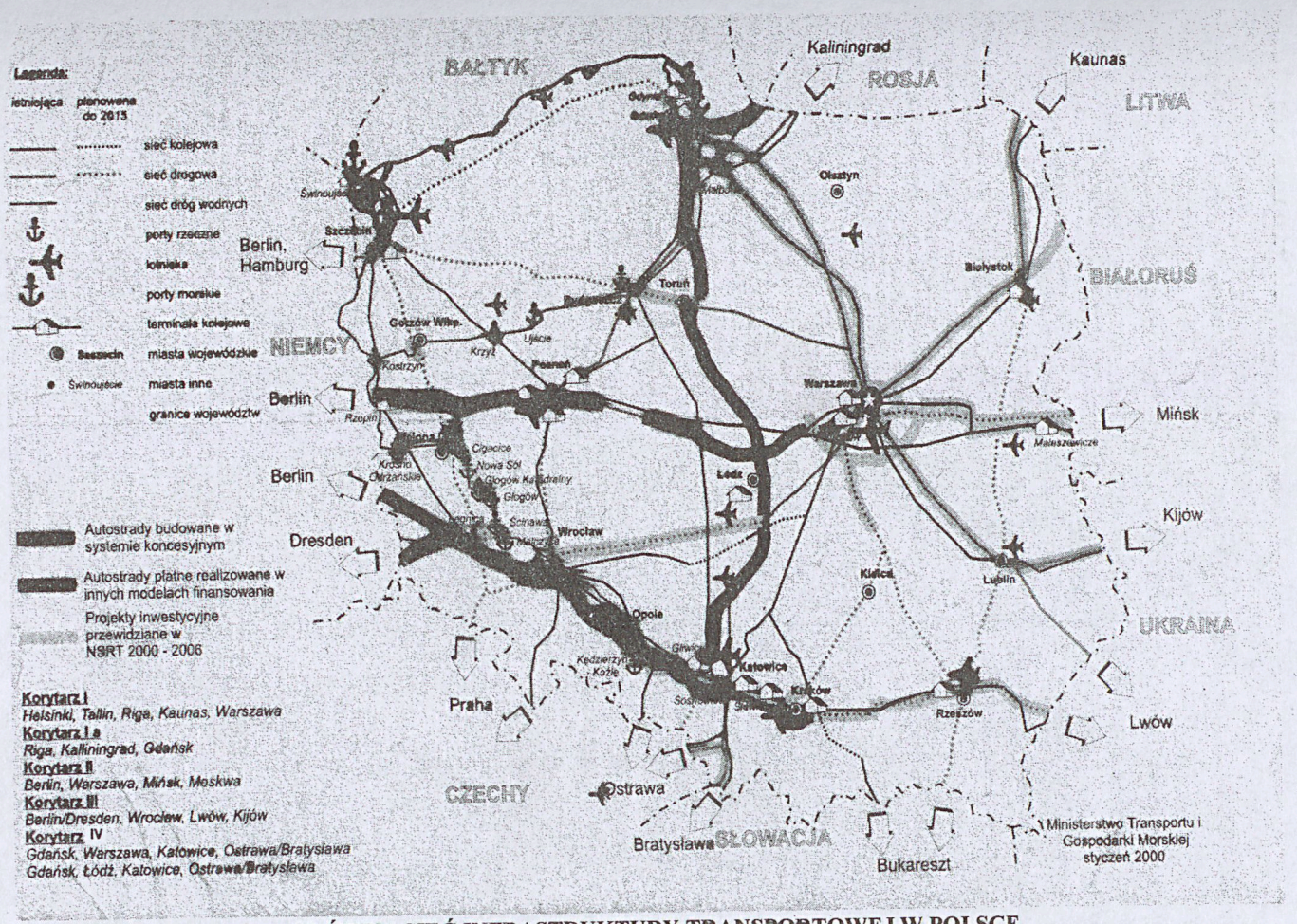
[8] Jan Freiberg, *Aktualne kierunki*, s. 2.

Tabela 2

Kształtowanie się struktury przewozów ładunków w Polsce w latach 1990 – 1998

Wyszczególnienie	1990		1992		1994		1996		1988		Zmiana w latach 1990–1998 (w %)
	wartościowo	udział (w %)	wartościowo	udział (w %)	wartościowo	udział (w %)	wartościowo	udział (w %)	wartościowo	udział (w %)	
Przewozy ładunków (w tys. ton)	1 645 542	100	1 388 395	100	1 343 176	100	1 385 520	100	1 356 199	100	–17,6
w tym m.in.:											
transport kolejowy	281 658	17,1	201 663	14,5	214 745	16,0	223 542	16,1	206 391	15,2	–26,7
transport samochodowy	1 292 358	78,5	1 121 686	80,8	1 060 709	79,0	1 091 880	78,8	1 077 295	79,4	–16,6
transport rurociągowy	32 995	2,0	30 205	2,2	32 884	2,4	35 367	2,6	40 742	3,0	23,5
żegluga śródlądowa	9 795	0,6	7 875	0,6	10 115	0,8	9 000	0,6	9 376	0,7	–4,3
żegluga morska	28 477	1,7	26 952	1,9	23 168	1,7	25 703	1,9	25 362	1,9	–10,9
Przewozy ładunków (w mln tonokm)	346 232	100	305 620	100	270 386	100	309 272	100	317 052	100	–8,4
w tym m.in.:											
transport kolejowy	83 530	24,1	57 763	18,9	65 759	24,3	68 332	22,1	61 760	19,5	–26,1
transport samochodowy	40 295	11,6	42 037	13,8	45 365	16,8	56 513	18,3	69 542	21,9	72,8
transport rurociągowy	13 887	4,0	11 932	3,9	14 298	5,3	15 326	5,0	18 448	5,8	32,8
żegluga śródlądowa	1 034	0,3	750	0,2	793	0,3	851	0,3	1 100	0,3	6,4
żegluga morska	207 430	59,9	193 086	63,2	144 080	53,3	168 161	54,4	166 095	52,4	–19,9
Średnia odległość przewozów w transporcie samochodowym (w km)	31		37		43		52		65		109,7

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Roczniki statystyczne*, GUS 1999, 1997; *Transport. Wyniki działalności 1998 r.*, GUS, Warszawa 1999.



GŁÓWNA SIEĆ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W POLSCE

Źródło: Przegląd komunikacyjny 2000, nr 4

Analiza zmian w branży transportowej w latach 1989–1998 pozwala na określenie kierunków jego rozwoju w najbliższym okresie[9]:

- dalsze urynkowienie usług transportowych uwzględniające niezbędną ochronę przed uciążliwością transportu,
- przejście do budowy nowego modelu kolejnictwa, opartego na rynkowej grze o klienta przy wsparciu państwa na rzecz modernizacji i rozwoju infrastruktury i realizacji funkcji regulacyjnych,
- w sektorze drogowym – poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wzrost wydatków na utrzymanie i modernizację dróg,
- rozpoczęcie budowy autostrad, zwłaszcza odcinków o potencjalnie najwyższej rentowności,
- komercjalizacja i prywatyzacja przedsiębiorstw portowych, morskich, rzecznych i lotniczych,
- rozwój usług charakteryzujących się kompleksowością, tym że świadczone są w łańcuchu logistycznym („Just-in-Time", „door to door"), w technologii transportu kombinowanego,
- łączenie usług transportowo-spedycyjnych i logistycznych, z jednoczesnym nastawieniem na obsługę rynków niszowych,
- dostosowanie prawodawstwa odnośnie do transportu do wymagań Unii Europejskiej; m.in. usuwanie wąskich gardeł oraz poprawę przepustowości i bezpieczeństwa na najważniejszych ciągach komunikacyjnych, restrukturyzację przedsiębiorstw i poprawę efektywności zarządzania.

---

[9] Na podstawie: Jan Freiberg, *Założenia*, s. 8–9.