



SZKOŁA GŁÓWNA GOSPODARSTWA WIEJSKIEGO Wydział Nauk Ekonomicznych

Warszawskie Dni Logistyki



STAN I PERSPEKTYWY ROZWOJU TRANSPORTU W POLSCE¹

Bogdan Klepacki, prof. dr hab., Tomasz Rokicki, dr inż.

Katedra Ekonomiki i Organizacji Przedsiębiorstw
Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Streszczenie

Transport może być definiowany na wiele sposobów. Najczęściej jest określany jako zespół czynności polegających na przemieszczaniu dóbr materialnych w przestrzeni przy użyciu odpowiednich środków transportu. Od sprawnego funkcjonowania transportu, jako elementu logistyki, uzależniona jest w dużej mierze sytuacja całej gospodarki. Z drugiej strony czynnikami wpływającymi na rozwój rynku transportowego są wzrost gospodarczy i rosnąca wymiana handlowa. Po integracji Polski z UE nastąpił wzrost wartości brutto środków trwałych i nakładów na inwestycje. Długość dróg szybkiego ruchu była niewystarczająca. Szansą na zmianę tego stanu jest wykorzystanie funduszy unijnych, w tym na rozwój transportu, który będzie zmierzał w kierunku zrównoważonego rozwoju.

1. Wprowadzenie

W literaturze ekonomicznej jest wiele definicji transportu, w których kładzie się nacisk na różne aspekty. W najszerszym znaczeniu transport oznacza proces technologiczny wszelkiego przenoszenia na odległość, czyli przemieszczania osób, przedmiotów lub energii². W znaczeniu podmiotowym transport to techniczne, organizacyjne i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie ładunków³. W takim też znaczeniu transport jest rozpatrywany jako jeden z działów gospodarki narodowej⁴. Najczęściej jednak transport jest definiowany jako zespół czynności polegających na przemieszczaniu dóbr materialnych w przestrzeni przy użyciu odpowiednich środków transportu^{5 6 7}. Transport jest fizyczną nicią wiążącą rozproszone geograficznie miejsca. Dodaje produktom wartości, tworzy użyteczność czasu i miejsca⁸. Od sprawnego funkcjonowania transportu i logistyki

¹ Praca naukowa finansowana ze środków na naukę w latach 2009-2012 jako projekt badawczy nr N N112 049637

² I. Tarski *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa 1973, s. 11.

³ M. Madeyski, E. Lissowska, J. Marzec, *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1971, s. 10.

⁴ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 11-12.

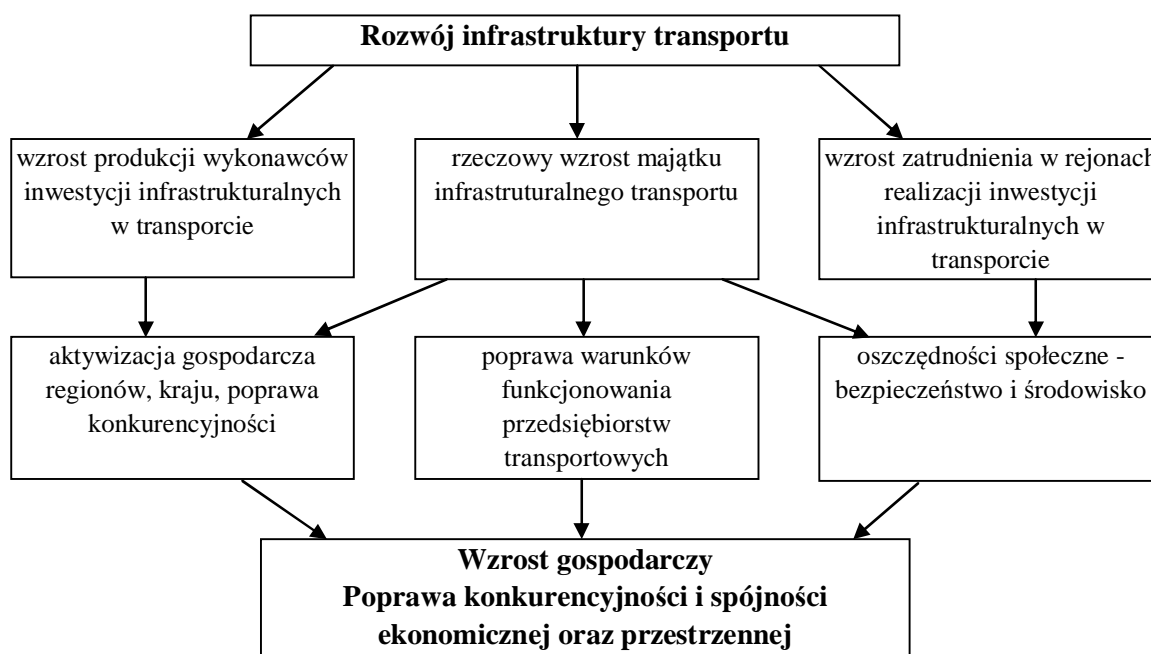
⁵ *Logistyka. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2008, s. 76-77.

⁶ J. Bendkowski, M. Kramarz, *Logistyka stosowana. Metody, techniki, analizy, część II*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2006, s. 307.

⁷ J. Bendkowski, M. Pietrucha-Pacut, *Podstawy logistyki w dystrybucji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2003, s. 61.

⁸ J. J. Coyle, E. J. Bardi, C. J. Langley Jr, *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2007, s. 404.

uzależniona jest w dużej mierze sytuacja gospodarki⁹. Z drugiej strony czynnikami wpływającymi na rozwój rynku transportowego są wzrost gospodarczy i rosnąca wymiana handlowa. Można więc zauważyć współzależność rozwoju transportu i gospodarki^{10 11 12}. Rozwój transportu zbliża do siebie rynki, umożliwia zwiększenie produktywności, aktywizuje obszary wokół jego infrastruktury. Rozwój infrastruktury powinien wyprzedzać rozwój transportu w stosunku do potrzeb¹³. Wśród najważniejszych czynników warunkujących funkcjonowanie transportu należy wymienić zaopatrzenie w czynniki produkcji oraz infrastrukturę transportową¹⁴.



Rysunek 1. Wpływ rozwoju infrastruktury transportu na rozwój gospodarczy

Źródło: opracowanie własne na podstawie A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2007.

⁹ *Rynek usług logistycznych*, red. naukowy M. Ciesielski, Difin, Warszawa 2005.

¹⁰ *Raport: Rynek transportu i logistyki w Polsce*, ING Bank, Warszawa 2007, s. 5.

¹¹ S. Ślubowski, *Jest dobrze, będzie lepiej*, *Truck&business Polska*, nr 4, Wydawca Eurologistics Adam Buś, Warszawa 2007, s. 66-67.

¹² J. Hawlena, *Determinanty kształtowania cen usług transportowych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2004, s. 9.

¹³ *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 1-2.

¹⁴ A. Koźlak, *op. cit.*, s. 31-34.

Wpływ transportu na rozwój gospodarczy jest wynikiem zarówno inwestowania w infrastrukturę transportu, jak i poprawy funkcjonowania całego systemu transportowego (rys. 1). Sprawny system transportowy wpływa na aktywizację gospodarczą i zwiększą mobilność społeczeństwa. Powstawanie nowych szlaków komunikacyjnych przyczynia się do wzrostu produkcji, handlu, turystyki, usług¹⁵.

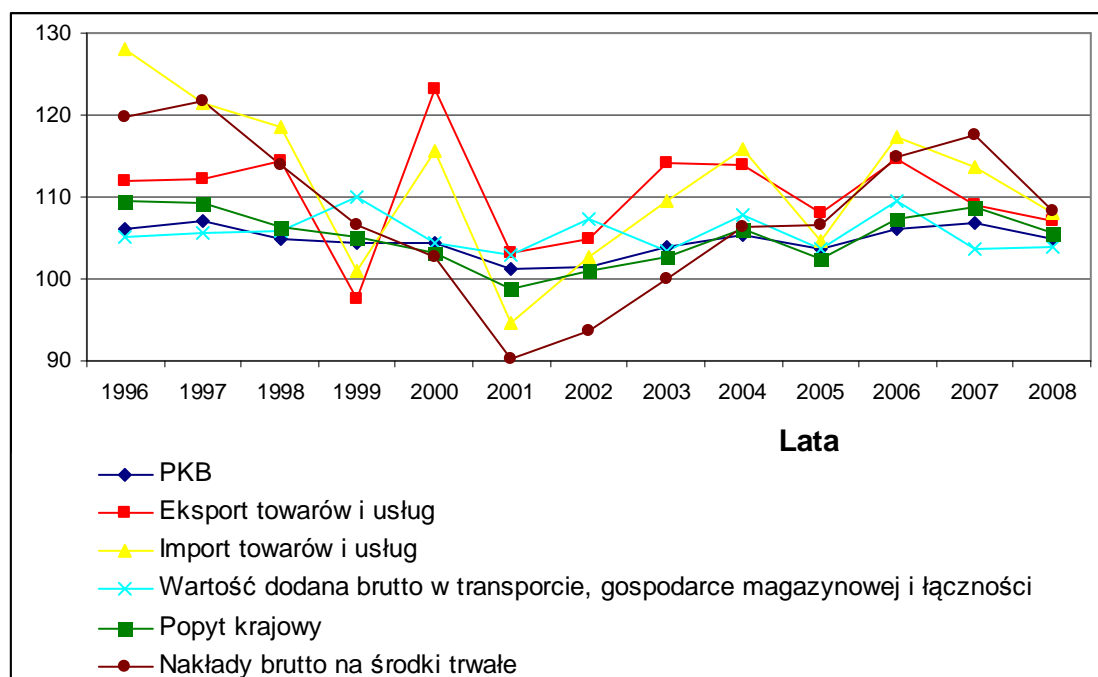
W opracowaniu przedstawiono stan i perspektywy rozwoju transportu w Polsce. Wykorzystane zostały dane statystyki masowej, ukazano dynamikę zmian w środkach trwałych i infrastrukturze drogowej. Informacje te dotyczą okresu przed i po integracji z UE. Na podstawie sformułowanych strategii określono perspektywy rozwoju transportu. W pracy wykorzystano dane statystyki masowej GUS.

2. Najważniejsze wskaźniki makroekonomiczne wpływające na sytuację w transporcie

Sytuacja gospodarki znacząco wpływa na stan i perspektywy rozwoju transportu. Do oceny gospodarki mogą posłużyć wybrane mierniki makroekonomiczne (rys. 2). Zmiany zostały przedstawione w stosunku do roku poprzedniego, a jako ceny stałe przyjęto ceny średnioroczne roku poprzedniego. Wzrost gospodarczy i rosnąca wymiana handlowa to główne czynniki wpływające na rozwój polskiego rynku usług transportowych i logistycznych. Koniunktura w gospodarce od 1996 r. była dobra. Jedynie w latach 2001-2002 wzrost PKB wyniósł odpowiednio zaledwie 1,2 i 1,4%. Duże tempo rozwoju zaobserwowano od momentu przystąpienia Polski do UE (5,3%). W wyniku kryzysu gospodarczego w 2009 r. odnotowano jednak tylko wzrost wynoszący 1,7%, co jednak jest i tak bardzo dobrym wynikiem na tle innych krajów UE. W przypadku importu i eksportu gorsza była sytuacja w latach 1999 i 2001. Można zaobserwować duże ożywienie po akcesji Polski do UE, kiedy stale następował wzrost wartości dodanej brutto w transporcie, gospodarce magazynowej i łączności. Problemem może być określenie przyrostu wartości tylko w odniesieniu do transportu. Popyt krajowy jedynie w 2001 roku był niższy niż w roku poprzednim, w pozostałych latach następował wzrost zapotrzebowania omawiane dobra. Według wstępnych danych w 2009 roku popyt krajowy był niższy niż w roku poprzednim. Nakłady brutto na środki trwałe w latach 2001-2003 zmniejszały się. Ożywienie nastąpiło z chwilą wejścia

¹⁵ *Logistyka ...*, op. cit., s. 79.

Polski do struktur UE. Podmioty działające w gospodarce zyskały możliwość korzystania ze środków unijnych w ramach wielu programów.

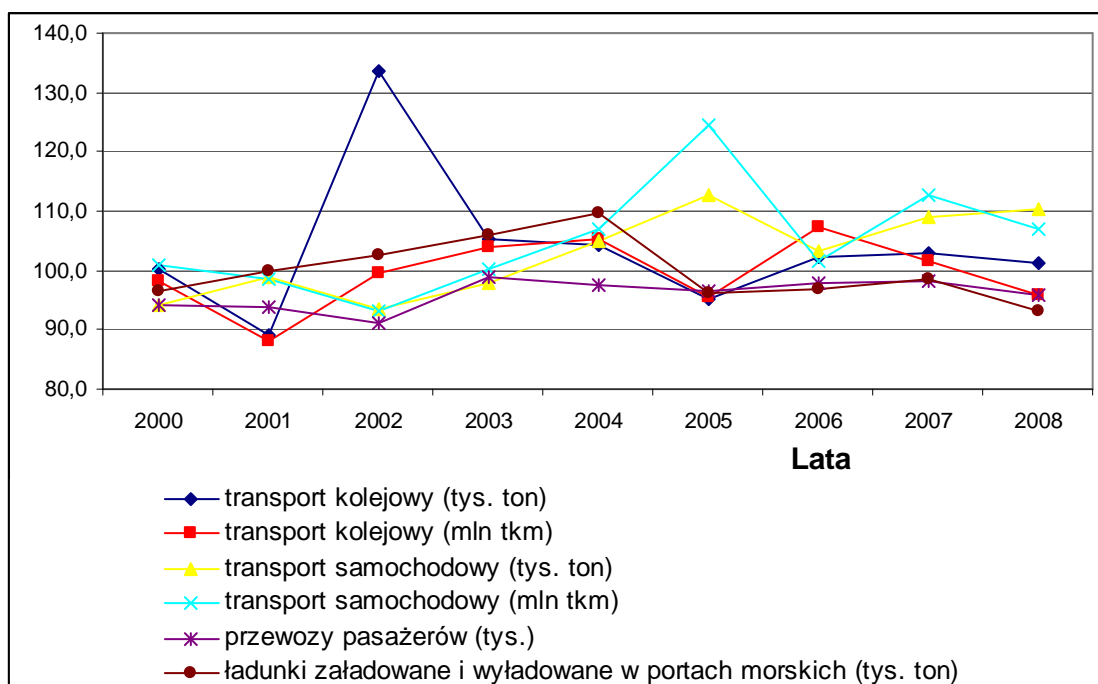


Rysunek 2. Wybrane mierniki gospodarcze w latach 1996-2008 (rok poprzedni = 100)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS

Zmiany w wolumenie i wielkości pracy przewozowej mogą ukazać przemiany, jakie zachodziły w transporcie (rys. 3). Dane zostały przedstawione w stosunku do roku poprzedniego. Wielkość przewozów w transporcie kolejowym w latach 2000-2003 ulegała dużym wahaniom. Integracja Polski z UE wpłynęła na stabilizację i utrzymanie podobnego wolumenu. Podobne zmiany zachodziły w przypadku pracy przewozowej kolei. Wolumen przewożonych ładunków przez transport samochodowy zmniejszał się w latach 2000-2003. Integracja z UE wpłynęła na wzrost wagi przewożonych ładunków, a największą zmianę odnotowano w 2005 roku (wzrost o 12,8%). W odniesieniu do pracy przewozowej otwarcie rynków UE spowodowało jeszcze większy, niż w przypadku wolumenu, wzrost pracy przewozowej. W 2005 r. wykonano jej 24,6 % więcej niż w roku wcześniejszym. Malejąca z roku na rok liczba przewiezionych pasażerów wynika z posiadania przez coraz większą liczbę gospodarstw domowych własnych pojazdów. Dla portów morskich korzystne były lata 2002-

2004, gdy wolumen przewożonych ładunków z roku na rok był wyższy. Paradoksalnie wejście do UE spowodowało przewożenie w ciągu roku ładunków o mniejszej łącznej wadze.



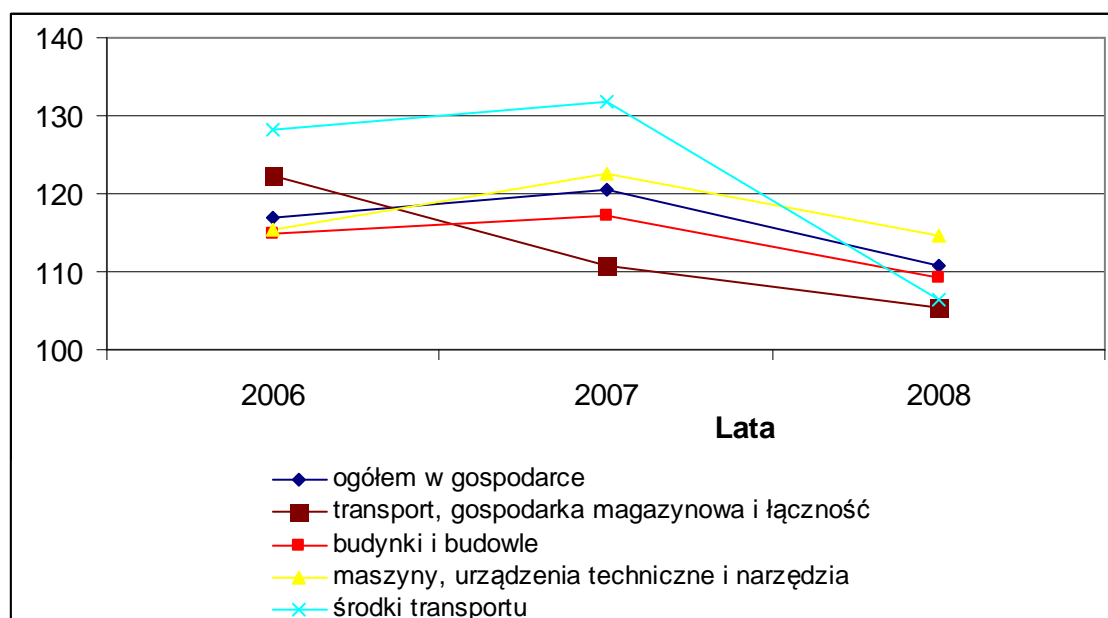
Rysunek 3. Zmiany w wolumenie i wielkości pracy przewozowej w latach 2000-2008 (rok poprzedni = 100)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS

Zmiany, które dokonały się w odniesieniu do wolumenu i wielkości pracy przewozowej, szczególnie w okresie integracji z UE, były istotne. Bardziej konkurencyjny stał się transport samochodowy, niż morski, a kolejowy utrzymał swoją pozycję. Dodatkowo można zauważyć dodatnią korelację między PKB, wymianą handlową i nakładami na środki trwałe. Przykładowo, w niekorzystnym dla gospodarki 2001 roku zmniejszył się wolumen i wielkość pracy przewozowej wykonaną przez wszystkie gałęzie transportu. Od 2004 r. następował stały wzrost nakładów na środki trwałe, co miało odzwierciedlenie w transporcie. Przedstawione relacje są więc zgodne z tymi, które są opisywane w literaturze przedmiotu.

3. Stan transportu w Polsce

Rozwój gospodarczy wymaga rozszerzonej reprodukcji środków wytwórczych w każdym dziale gospodarki. Reprodukacja zawężona prowadzi do zwalniania, wstrzymywania lub hamowania procesów wzrostu. Utrzymywanie transportu w stanie stałego rozwoju jest często ważniejsze niż w innych działach¹⁶. W całej gospodarce nakłady inwestycyjne wyrażone w cenach bieżących w latach 2006-2008 były co roku wyższe (rys. 4). Skala przyrostu jednak się zmniejszała. Powodem mogło być stopniowe nasycenie gospodarki. W dziale transport, gospodarka magazynowa i łączność w 2008 r. wydano jedynie o 6,4 % więcej środków na inwestycje niż w roku wcześniejszym. Trudno jest wyodrębnić wysokość nakładów poniesionych na transport. Wysokość nakładów na środki transportu co roku była wyższa, jednak w 2008 roku wydano jedynie o 5,5% więcej niż w roku ubiegłym, a w 2006 r. było to aż 22%. Przyczyną takiej sytuacji mogło być korzystanie z funduszy unijnych w pierwszych latach członkostwa Polski w UE. Wejście na nowy rynek wymagało inwestycji w nowoczesne środki transportu.



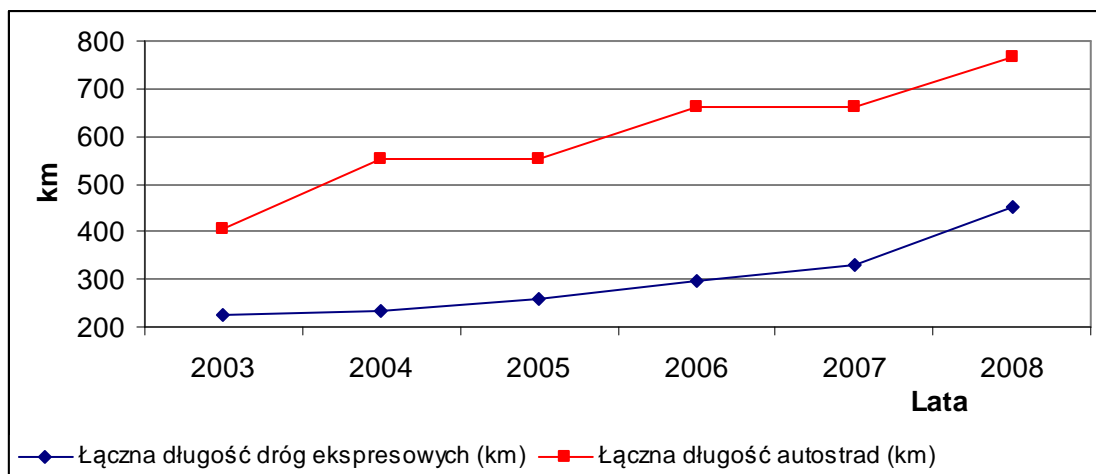
Rysunek 4. Nakłady inwestycyjne w gospodarce narodowej w latach 2006-2008 (rok poprzedni = 100)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Roczników Statystycznych GUS

¹⁶ .Transport ..., op. cit., s. 12.

Podział na sektory gospodarki klasyfikuje transport razem z gospodarką magazynową. Takie też dane są podawane przez GUS. Zmiany w wartości brutto w sektorze transport i magazynowanie w latach 2002-2008 były na poziomie 0,5-3,3% rocznie. Dane w konkretnym roku były porównywane do roku wcześniejszego i wyrażone w cenach ze stycznia danego roku. Ważnym zasobem jest również praca. W 2009 r. w sektorze transport i gospodarka magazynowa pracowało przeciętnie w ciągu roku około 480 tys. osób, w tym w sektorze publicznym 290 tys., a prywatnym 180 tys.¹⁷.

Infrastruktura transportowa, w tym liniowa jest niezbędna do właściwego funkcjonowania transportu. W latach 90. i na początku XXI wieku w Polsce budowało się niewiele dróg. Przykładowo, długość dróg publicznych o twardej nawierzchni w latach 1990-2006 zwiększyła się o 17%¹⁸. Wykorzystanie środków unijnych może przyczynić się do poprawy takiej sytuacji.



Rysunek 5. Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w latach 2003-2008

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i GDDKiA

Duże znaczenie przy ocenie infrastruktury ma jej jakość. Ważne są drogi szybkiego ruchu. Przykładem takich w transporcie samochodowym są autostrady i drogi ekspresowe (rys. 5). Ich długość w latach 2003-2008 zwiększyła się odpowiednio o 89 i 100%. Oprócz

¹⁷ *Zatrudnienie i wynagrodzenia w gospodarce narodowej I-III kwartale 2009 r.*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2009, s. 25-30.

¹⁸ *Logistyka ...*, op. cit., s. 80.

dynamiki zmian trzeba zwrócić uwagę na długość wybudowanych dróg w kilometrach. Statystyki przy takim podejściu nie są już tak dobre. W latach 2003-2008 wybudowano 226 km dróg ekspresowych i 360 autostrad. Dużego przyspieszenia inwestycji infrastrukturalnych można będzie się spodziewać przed mistrzostwami Europy w piłce nożnej w 2012 roku.

4. Perspektywy rozwoju transportu w Polsce

Polityka transportowa kraju pozwala określić kierunki rozwoju transportu. Opracowana przez Ministerstwo Infrastruktury „Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025” zawiera ogólne wytyczne. Autorzy uznali, że możliwe będzie nadrobienie zasadniczych zaległości cywilizacyjnych w dziedzinie transportu już w perspektywie 2025 roku. Pomoc unijna sprawia, że w tej perspektywie można realnie myśleć o zrealizowaniu planów budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz o modernizacji podstawowej sieci linii kolejowych. Powinno nadrobić się zaległości infrastrukturalne w pozostałych gałęziach transportu, by później można było koncentrować wysiłki na przedsięwzięciach bardziej zaawansowanych technologicznie. Oprócz zadań związanych z infrastrukturą transportu ważne jest dokończenie restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstw transportowych oraz dokończenie procesu liberalizacji poszczególnych rynków transportowych.¹⁹²⁰

Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 jest podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Dokument opracowano przy uwzględnieniu zasady zrównoważonego rozwoju. Strategia Rozwoju Kraju jest nadrzędnym, wieloletnim dokumentem strategicznym rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, stanowiącym odniesienie dla innych strategii i programów rządowych, jak i opracowywanych przez jednostki samorządu terytorialnego²¹. Dla priorytetu II dotyczącego poprawy stanu infrastruktury technicznej i społecznej wśród podstawowych wskaźników związanych z realizacją strategii znalazły się związane z budową dróg szybkiego ruchu (tab. 1). Zakładana wskaźniki są ambitne. Ich realizacja będzie wymagała dużych nakładów. Szansą jest możliwość korzystania z funduszy unijnych.

¹⁹ *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005, s. 3-4.

²⁰ A. Koźlak, *op. cit.*, s. 413-415.

²¹ *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006, s. 6-7, 76.

Tabela 1. Zakładana długość dróg szybkiego ruchu w Polsce

Wyszczególnienie	Stan na 2008 r. [km]	Zakładana wartość wskaźnika w latach [km]		
		2010	2013	2015
Łączna długość autostrad	765	1629	1754	1913
Łączna długość dróg ekspresowych	452	901	2555	2890

Zródło: opracowanie własne na podstawie: *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.

Wizja rozwoju polskiego systemu transportowego opiera się na strategii transportu zrównoważonego, który odpowiada bieżącym i przyszłym potrzebom. Właściwe skorzystanie z dostępnych środków wspólnotowych powinno przyczynić się do zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce.

5. Zakończenie

Transport pozwala na przemieszczanie dóbr w przestrzeni. W związku z czym odpowiednie wyposażenie i nakłady inwestycyjne oraz infrastruktura są niezbędne dla zapewnienia wzrostu gospodarczego. Powiązanie transportu z wymianą handlową, wzrostem gospodarczym i innymi miernikami gospodarczymi opisywane w literaturze zostało potwierdzone również w artykule. Z drugiej strony dobra sytuacja w gospodarce pozwala na inwestowanie, a więc i wzrost wartości brutto środków trwałych, nakładów inwestycyjnych, czy też przeznaczanie środków publicznych na budowę i unowocześnianie infrastruktury. Szansą jest korzystanie ze środków unijnych. Założenia zawarte w „Strategii Rozwoju Kraju 2007-2015”, czy „Polityce transportowej państwa na lata 2006-2025” wytyczają kierunki rozwoju transportu oraz stawiają ambitne cele do zrealizowania. Jednym z najważniejszych celów jest zrównoważony rozwój transportu.

Literatura

1. Bendkowski J., Kramarz M., *Logistyka stosowana. Metody, techniki, analizy*, część II, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2006.
2. Bendkowski J., Pietrucha-Pacut M., *Podstawy logistyki w dystrybucji*, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice 2003.

3. Coyle J. J., Bardi E. J., Langley Jr C. J., *Zarządzanie logistyczne*, PWE, Warszawa 2007.
4. Hawlena J., *Determinanty kształtowania cen usług transportowych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2004.
5. Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
6. *Logistyka. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo SGGW, Warszawa 2008.
7. Madeyski M., Lissowska E., Marzec J., *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa 1971.
8. *Polityka transportowa państwa na lata 2006-2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2005.
9. *Raport: Rynek transportu i logistyki w Polsce*, ING Bank, Warszawa 2007.
10. *Rynek usług logistycznych*, red. naukowy M. Ciesielski, Difin, Warszawa 2005.
11. *Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006.
12. Ślubowski S., *Jest dobrze, będzie lepiej*, Truck&business Polska, nr. 4, Wydawca Eurologistics Adam Buś, Warszawa 2007.
13. Tarski I., *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*, PWE, Warszawa 1973.
14. *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, red. naukowa: W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
15. *Zatrudnienie i wynagrodzenia w gospodarce narodowej I-III kwartale 2009 r.*, Zakład Wydawnictw Statystycznych, Warszawa 2009.
- 16.

THE SITUATION AND PERSPECTIVES FOR DEVELOPMENT OF TRANSPORT IN POLAND

Summary

Transport can be defined in many ways. Most often is defined as a group of activities consisting of movement material goods in the space. In these activities are using appropriate means of transport. From the efficient functioning of the transport and logistics depends largely situation of national economy. On the other hand, factors influencing the development of the transport market is economic growth and increasing trade. After the Polish integration with the EU has increased the gross value of fixed assets and investments. The length of roads was insufficient. Chance to change this situation is the use of EU funds. Development of transport will be sought towards sustainable development.