

Leszek Bylinko¹, Mariusz Kubański²

Akademia Techniczno-Humanistyczna w Bielsku-Białej, Wydział Zarządzania i Informatyki

Znaczenie polityki transportowej jako elementu kontrolowania wzrostu transportochłonności gospodarki

1. WPROWADZENIE

Gospodarka rynkowa, której cechą jest swobodna produkcja oraz wymiana towarów i usług wymaga efektywnego transportu. Analiza procesów zachodzących we współczesnej gospodarce prowadzi do wniosku, że rozwój gospodarczy byłby nie możliwy bez pokonywania barier transportowych.

Będący wyróżnikiem współczesnej ekonomii wzrost konsumpcji skutkuje rosnącym zapotrzebowaniem na systemy dystrybucji, które w większej części realizowane są przez sektor prywatny. Rola administracji państwowej w kontekście rozwoju gospodarczego ogranicza się ujmując to w sposób najbardziej ogólny do wspierania wzrostu gospodarczego z zachowaniem zasad rozwoju zrównoważonego. Można powiedzieć, że transport jako sektor gospodarki, który warunkuje jej rozwój [2] wymaga szczególnej troski obu stron, która może wyrażać się w przyjętej na danym obszarze, zarówno pod względem terytorialnym jak i rodzajowym polityce transportowej.

2. BARIERY I ZAGROŻENIA ZWIĄZANE Z ROZWOJEM TRANSPORTU

Trudno nie zgodzić się z twierdzeniem, że transport jest bodźcem rozwoju. Faktem jest również to, że transport zmienia świat i że zmiany skutkują bardzo poważnymi problemami środowiskowymi. Z punktu widzenia wpływu infrastruktury transportowej na środowisko i funkcjonowania samego transportu należy stwierdzić, że transport jest największym poborcą energii. Skutkiem tego są trudności ze zrównoważeniem rozwoju transportu. W Polsce największe problemy środowiskowe stwarza duża skala działalności szeroko pojętego transportu samochodowego. Do niedawna w Polsce niższa niż średnio w krajach Unii Europejskiej była intensywność wykorzystania samochodów ciężarowych, ale w latach 1995-2008 ich roczny przebieg zwiększył się w Polsce z 22.1 do 28.2 tys. km, podczas gdy w UE obniżył się z 33.0 do 27.6 tys. km.

Przewozy ładunków w minionej dekadzie cechowała umiarkowana tendencja wzrostowa, zróżnicowana w poszczególnych gałęziach transportu. Liczba ton przewiezionych ogółem w latach 2003-2009 wzrosła z 1239 do 1691 mln ton (+36,5%), czyli nieco więcej niż wzrost PKB w tym samym okresie (+32,1%). O ile jednak PKB wzrósł o 32,1 %, o tyle zapotrzebowanie na pracę przewozową transportu samochodowego wzrosło o 187,7%. Średnia odległość przewozów samochodowych wzrosła w okresie 2003-2009 ze 153 do 204 km, zbliżając się do średniej odległości przewozów kolejowych [3].

W 2008 r. wielkość przewozów ładunków mierzonych pracą przewozową w krajach Unii Europejskiej wyniosła 4091 mld tkm, blisko połowa tych przewozów (46,0%) odbywała się transportem drogowym. W okresie 2005-2008 wielkość pracy przewozowej w realizowanych przewozach towarów ulegała wahaniom w zależności od zmieniającej się koniunktury gospodarczej. W 2008 r. praca ta wzrosła w porównaniu z 2005 r. o 4,6%.

W 2009 r. w Polsce wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 1691,0 mln ton ładunków, tj. o 2,1% więcej niż w roku poprzednim i o 18,9% niż w 2005 r. oraz wykonano pracę przewozową w wysokości 282,8 mld tonokilometrów, tj. większą odpowiednio o 1,3% i 23,9%. Dominującym rodzajem transportu był transport drogowy, a jego udział w przewozach ładunków wszystkimi rodzajami transportu systematycznie rósł; w 2009 r. wyniósł on 84,3% (wobec 80,9% w 2008 r. i 75,9% w 2005 r.).

¹ lbylinko@gmail.com

² mkubanski@ath.eu

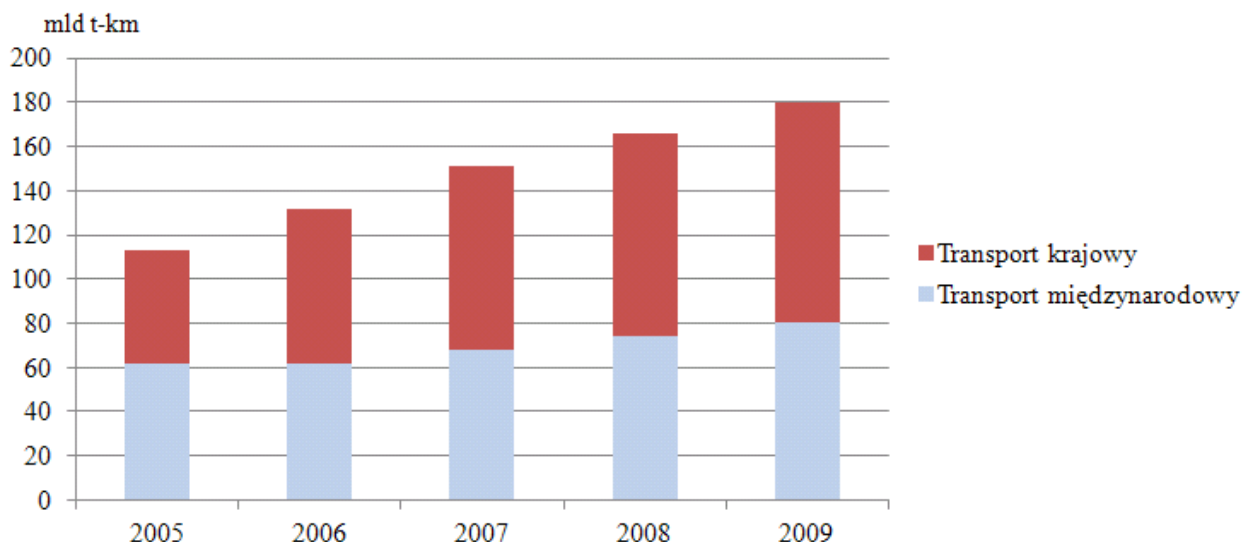
W latach 2005-2009 zarówno przewozy ładunków jak i praca przewozowa transportem drogowym wykazywały tendencje wzrostową. W 2009 r. transportem drogowym przewieziono 1,4 mld ton ładunków, tj. więcej o 6,4% niż w roku poprzednim i o 32,0% w porównaniu z 2005 r. (tablica 1). Wykonana praca przewozowa transportu samochodowego wyniosła 191,5 mld tonokilometrów i była większa o 9,9% niż przed rokiem i o 59,9% w stosunku do 2005 r. [2].

Tablica 1. Przewozy ładunków w Polsce ogółem i dla pojazdów ciężarowych (w liczbach bezwzględnych).

Wyszczególnienie	Tys. ton	Mln tkm	Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km	
Ogółem	2005	1079761	119740	111
	2006	1113880	136490	123
	2007	1213246	159527	131
	2008	1339473	174223	130
	2009	1424883	191484	134
W tym pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5t	2005	450471	82930	184
	2006	467419	95804	205
	2007	511770	113551	222
	2008	519007	120110	231
	2009	556225	129581	233

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2011.

W ostatnich pięciu latach na znaczeniu zyskały przewozy ładunków transportem międzynarodowym. W 2009 r. przewozy ładunków transportem międzynarodowym były większe o 17,8% niż przed rokiem, a praca przewozowa – o 9,2%, natomiast w porównaniu z 2005 r. odnotowano ponad dwukrotny wzrost przewozów przy prawie 2 razy większej pracy przewozowej. W transporcie międzynarodowym dwie trzecie przewiezionych ładunków oraz wykonanej pracy przewozowej dotyczyło obsługi eksportu i importu.



Rys. 1. Praca przewozowa w transporcie drogowym w Polsce w latach 2005-2009.

Źródło: *Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009*, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2011.

Polskę obowiązują międzynarodowe zobowiązania, również w zakresie oddziaływania na środowisko, które przekładają się na poszczególne zintegrowane strategie rozwoju kraju, w tym na SRT. Największe problemy środowiskowe stwarza duża skala działalności szeroko pojętego transportu samochodowego. Analizując wielkość zanieczyszczeń emitowanych przez transport drogowy w okresie 2000-2008 można zauważyć, że nastąpił wzrost emisji zanieczyszczeń zaliczanych do gazów cieplarnianych tzn. dwutlenku węgla o 37,7%, metanu o 23,1% i podtlenku azotu o 38,3%.

Rozwój infrastruktury transportowej Polski musi uporać się również z szeregiem istotnych trudności, m.in. z utrzymywaniem się dotychczasowych barier, opóźniających realizację strategii modernizacji infrastruktury, wzrostem zagrożenia klęskami żywiołowymi, spowodowanymi zmianami klimatycznymi,

nietrwałością efektów modernizacyjnych sieci powodowaną przedwczesnym jej niszczeniem. Cechą charakterystyczną inwestycji transportowych jest także lekceważenie ważnych trendów światowych w zakresie budowy infrastruktury transportowej. Zagrożeniem, które może zmienić perspektywę postrzegania Polski na rynku transportowym jest też powstanie nowoczesnych, konkurencyjnych obiektów infrastrukturalnych w krajach sąsiednich oraz zmniejszenie dostępnej pomocy finansowej UE w nowej perspektywie finansowej po 2013 r.

3. ROZWÓJ GOSPODARCZY A ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ

Z punktu widzenia wpływu na rozwój gospodarczy kraju, infrastrukturę transportową należy oceniać pod względem jej stanu technicznego i dostępności. Zjawiskiem negatywnym jest wciąż mniejsza dynamika poprawy wskaźników gęstości sieci infrastruktury w relacji do wzrostu PKB i intensywności przewozów. Niższy niż w innych państwach UE poziom wskaźników gęstości krajowej sieci transportowej oznacza, że polska gospodarka i polscy przedsiębiorcy mają gorsze warunki konkurowania na rynkach międzynarodowych niż zagraniczne podmioty gospodarcze.

Na podstawie najnowszych badań można oszacować, że spowodowana niewydolnością systemu transportowego względna wartość strat czasu w transporcie (w stosunku do PKB, tylko w obrębie miast) wzrosła w latach 2001-2009 z 0.4% do 0.9% [3]. Straty te wywołuje zarówno zły stan infrastruktury, jak i zła organizacja systemów transportowych. Inwestycje eliminujące tę niewydolność mogą więc przynieść oszczędności ogólnogospodarcze wynoszące kilkanaście miliardów złotych rocznie.

Polska infrastruktura drogowa jest jednym ze słabszych podsystemów polskiej gospodarki. Jest ona niewystarczająco rozwinięta w stosunku do intensywności produkcji i wymiany oraz ruchliwości mieszkańców. Dodatkową słabością jest niska jakość utwardzonej sieci drogowej (miejskiej i pozamiejskiej) złożonej w 82% z dróg powiatowych i gminnych (mających generalnie niskie parametry i stan techniczny), a jedynie w 6,9% z dróg krajowych, w 11,0% dróg wojewódzkich i zaledwie 0,40% autostrad i dróg ekspresowych (2009 r.). Do nacisku 115 kN/oś dostosowana jest nawierzchnia tylko na nieco ponad 1/5 długości dróg krajowych, a pewna część sieci drogowej jest dopuszczona do ruchu pojazdów o tym nacisku jedynie w trybie administracyjnym. Sieć dróg krajowych, licząca w 2009 r. 18 577 km, powinna być stale utrzymywana w wysokim stanie technicznym. Tymczasem, jedynie około 60% tej sieci jest w stanie dobrym (w latach 2000-2009 udało się ten odsetek zwiększyć z 23,6% do 59,6%).

W odniesieniu do wielkości PKB Polska charakteryzuje się znacznie wyższym nasyceniem całością sieci drogowej niż średnia w UE-27 (181,8%), co mogłoby oznaczać, że dla potrzeb sfery produkcyjnej jest to nasycenie wystarczające, jednak wskaźnik demograficzny jest zdecydowanie na zaniżonym poziomie (59,6%), co oznacza, że rozwój sieci drogowej nie jest dostosowany do liczby ludności wyposażonej w wysoki stopniu w samochody osobowe (w 2009 r. 432 samochody na 1000 mieszkańców).

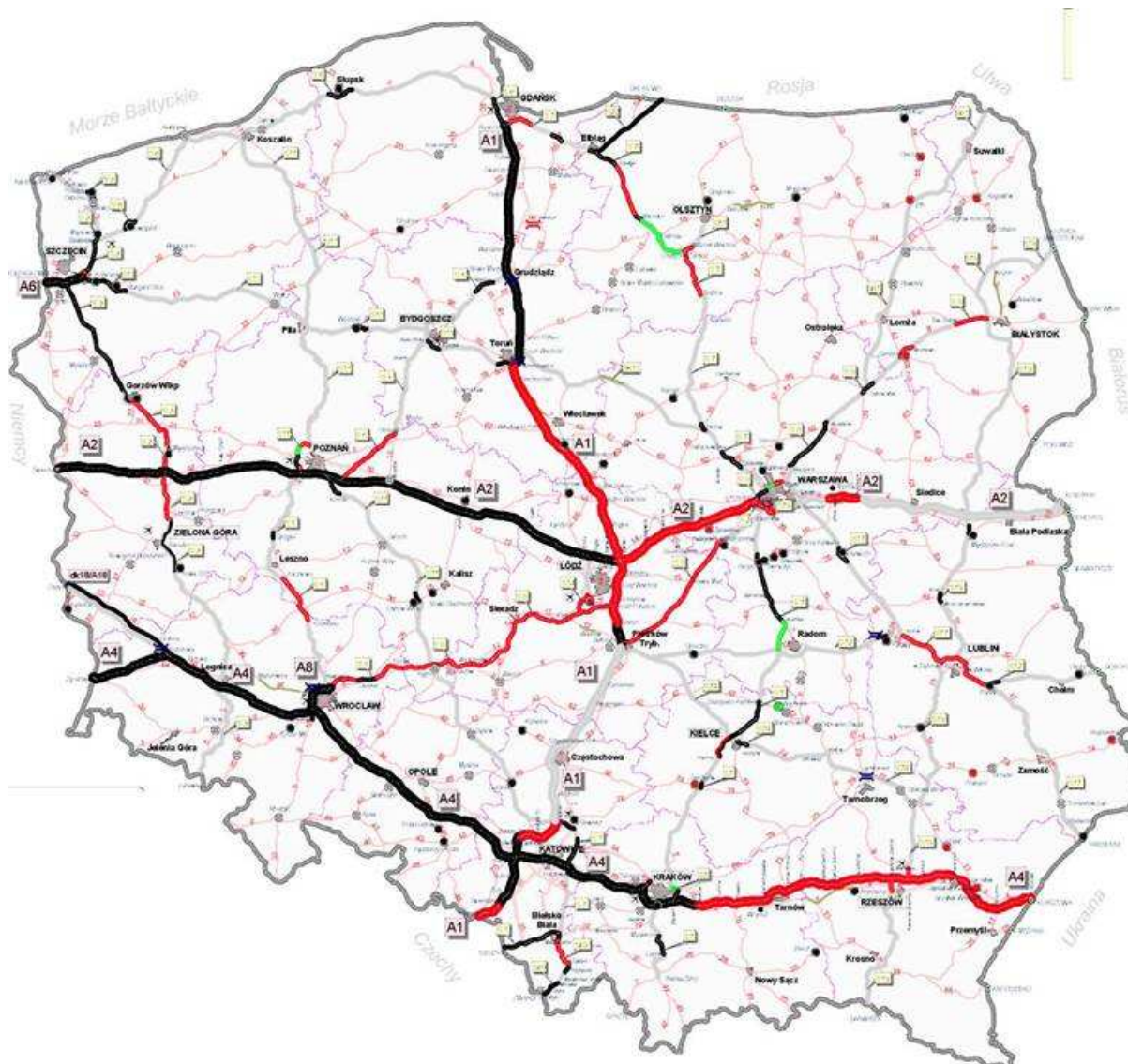
Głównym problemem jest nasycenie kraju w sieć autostrad i dróg ekspresowych, dla których wskaźnik w odniesieniu do PKB kształtuje się na poziomie 60.6% średniego w UE-27 i 19.1% wskaźnika najwyższego w EU-27 (w Słowenii wynosi on 16,7 km na 1 mld € PKB). Wynika z tego wniosek, że już w warunkach 2007 r. Polska powinna była posiadać sieć nie 993 km autostrad i dróg ekspresowych lecz minimum 1 638 km tej sieci wykorzystywanej gospodarczo i 4 994 km sieci służącej mieszkańcom korzystającym z transportu drogowego. Pokazuje to skalę istniejącej w tym zakresie luki infrastrukturalnej dla zapewnienia firmom i obywatelom równych szans w porównaniu z resztą Unii Europejskiej [3].

Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dróg krajowych w Polsce jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. GDDKiA wykonuje zadania zarządcy dróg krajowych oraz realizuje budżet państwa w zakresie dróg krajowych. Rysunek 2 przedstawia stan realizacji i przygotowania autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic wg Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 – 2015 (stan na 21 marca 2012 r.) [6]

Do niedawna uważano, że inwestycje drogowe nie nadążają za rozwojem transportu wyłącznie z powodu braku pieniędzy i gdyby budować drogę za drogą i poszerzać stare - udałoby się przywrócić znośne warunki jazdy. Opracowania studialne i wiele negatywnych doświadczeń w tym zakresie, zmuszają

do rewizji tych opinii. Obrazki z zatłoczonych ulic są tego najlepszą ilustracją. Nigdzie – niezależnie od nakładów – nie udało się nadażyć drogowcom za rozwojem motoryzacji i wzrostem zapotrzebowania na przewozy.

Analiza planów GDDKiA pozwala na stwierdzenie, że w drugiej dekadzie XXI wieku poprawi się deklaratorywna jakość systemu transportowego w Polsce co pozwoli na sprawne i bezpieczne przemieszczanie się ludzi, ułatwi im dostęp do pracy, usług i turystyki. Wydaje się jednak, że realizacja planów infrastrukturalnych związanych z transportem i zarządzaniem w tym zakresie w Polsce w sposób niedostateczny ujmuje podejmowanie działań, prowadzących do zmniejszania transportochłonności sfery produkcji i sfery konsumpcji.



Rys. 2. Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011 - 2015

Źródło: Witryna internetowa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: www.gddkia.gov.pl.

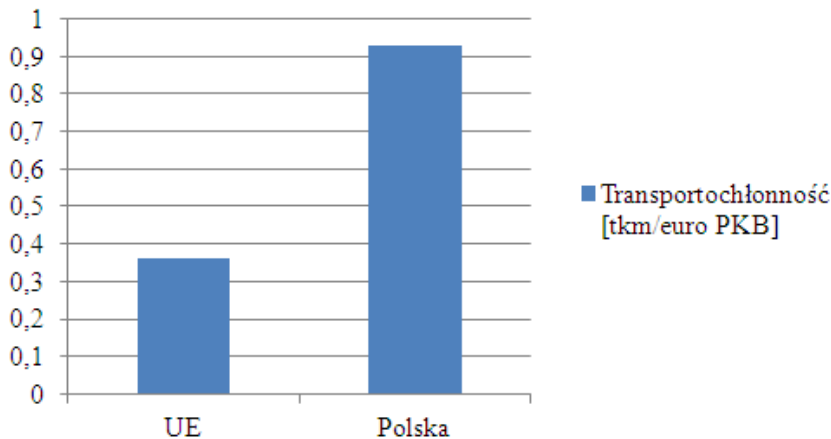
4. TRANSPORTOCHŁONNOŚĆ GOSPODARKI

Do rozwoju makroekonomicznego i dobrobytu obywateli nie przyczynia się rozumiana w prosty sposób wielkość przewozów i statystyczna poprawa wskaźników gęstości sieci transportowych. Porównania międzynarodowe pokazują, że polska gospodarka jest nadmiernie transportochłonna.

Dobrobyt państwa i obywateli nie zależy od maksymalizacji liczby ton przewiezionych ładunków lecz od sprawności obsługi procesów produkcji i logistyki, a sprawność tę można zwiększyć racjonalizując popyt na transport. Przy mniejszej transportochłonności gospodarki mniejsze są koszty tworzenia PKB, mniejsza

presja na kapitałochłonne inwestycje infrastrukturalne i mniejsze obciążenie dla środowiska naturalnego [1]. W Polsce porównując dane z ostatnich 20 lat transportochłonność spadła 2,5 krotnie ale zestawiając dane z Polski z danymi z krajów Unii Europejskiej można zauważyć, że ten współczynnik jest 2 razy większy (rysunek 3).

Należy jednak pamiętać, że malejąca transportochłonność gospodarki nie musi oznaczać spadku znaczenia transportu w gospodarce, ponieważ o wartości dodanej generowanej przez sektor decyduje wartość sprzedaży sektora, która ma (np. w Europie) tendencję wzrastającą.



Rys. 3. Transportochłonność gospodarek krajów UE i Polski w tkm/euro PKB

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS-u

Podstawowym, długookresowym celem polityki transportowej państwa powinno być także ograniczenie potrzeb transportowych, a bieżący cel powinien kreować odpowiednie zachowania komunikacyjne i racjonalizację struktury przewozów [2]. Taka strategia za główny cel wyznacza stworzenie warunków zapewniających sprawne przemieszczanie się osób oraz przewóz towarów, przy jednoczesnym spełnieniu wymogu ograniczenia uciążliwości transportu dla środowiska. Zmniejszanie zapotrzebowania na przewozy w ramach miasta realizuje poprzez:

- Przekształcanie struktur urbanistycznych z monofunkcyjnych na wielofunkcyjne.
- Stymulowanie koncentracji m.in. miejsc pracy, w obszarach dobrze obsługiwanych przez komunikację zbiorową.
- Utrzymanie wysokiej zwartości struktury miasta oraz hamowanie procesów dekoncentracji osadnictwa na obszary, które nie mogą być efektywnie obsługiwane przez transport zbiorowy.

Zbliżoną politykę transportową w zakresie logistyki miejskiej realizuje Gdynia. Jej głównym celem jest realizacja strategii zrównoważonego rozwoju. Strategia ta obejmuje realizację zadań takich jak zmniejszanie potrzeb podróżowania poprzez planowanie miasta bardziej zwartej o przemieszanych funkcjach oraz kształtowanie przestrzeni miejskiej w sposób korzystnie wpływający na rozwój ekologicznych środków transportu (podróże piesze i rowerowe). Natomiast jeden z celów szczegółowych gdyńskiej polityki transportowej obejmuje ograniczenie wzrostu ogólnych potrzeb transportowych miasta oraz dostosowanie chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego. Jego realizacja jest możliwa poprzez m.in.:

- Lokalizację intensywnej zabudowy mieszkaniowej oraz koncentrację miejsc pracy, usług jak najbliżej centrów i linii transportu zbiorowego o dobrych warunkach dla podróży pieszych i rowerowych.
- Stymulację rozwoju obszarów wielofunkcyjnych (praca, usługi, mieszkania).
- Przewidywanie terenów pod lokalizację obiektów dla rozwoju transportu zbiorowego i węzłów integracyjnych obejmujących pętle, parkingi oraz P&R.
- Uzależnianie wydawania decyzji lokalizacyjnych dla nowych źródeł ruchu od wyników profesjonalnej analizy konsekwencji ruchowych takiej lokalizacji jak np. lokalizacja centrów handlowych przy głównych ciągach ulicznych.

Zmierzenie, zrozumienie i zarządzanie czynnikami sprawczymi wzrostu transportochłonności i zapotrzebowania na przewozy jest ważnym aspektem w osiągnięciu zrównoważonego transportu. Plany,

przepisy i programy, które sterują popytem transportu wymagają uwzględnienia długoterminowej perspektywy. Zmniejszanie potrzeb transportowych wymaga planów, rozporządzeń i programów które są w swojej istocie zapobiegawcze. Istotnym wymogiem jest także, aby planowanie przestrzenne oparte było na naczelnej zasadzie obniżania zapotrzebowania na transport, a także wymogu integracji planowania przestrzennego z planowaniem transportu i mobilności.

Istotne jest również to aby odpowiedzialni za regulacje w zakresie polityki transportowej zapewniali możliwości podejmowania działań, prowadzących do zmniejszania transportochłonności sfery produkcji i sfery konsumpcji a także stwarzali ułatwienia proceduralne i administracyjne służące efektywnej realizacji opisywanego zakresu działań.

5. ZAKOŃCZENIE

Trudno nie zgodzić się z twierdzeniem, że rozwój gospodarczy jest niemożliwy bez pokonywania barier transportowych. Bardzo często jednak rozwiązania w dziedzinie transportu powodują niekorzystne efekty środowiskowe. Diagnoza obecnego stanu gospodarki w Polsce wskazuje na zbyt dużą jej transportochłonność. Polityka transportowa oparta o zasady ograniczania zapotrzebowania na przewozy może wychodzić naprzeciw wyzwaniom, jakie stawia gospodarce rozwój zrównoważony.

Streszczenie

Niniejszy artykuł jest próbą analizy możliwości działań administracyjnych i zarządczych w zakresie zapotrzebowania na transport i transportochłonności. Przedstawia rolę transportu w rozwoju gospodarki, problemy ze zrównoważeniem wykorzystywanych w Polsce gałęzi transportu i rozwojem infrastruktury transportowej. Autorzy scharakteryzowali również rozwiązania w zakresie ograniczania zapotrzebowania na transport na przykładzie logistyki miejskiej.

Słowa kluczowe: transportochłonność, infrastruktura transportowa, rozwój gospodarczy.

The meaning of transport policy in the control of transport consumption

Abstract

This article is an attempt to analyze the possibility of administration and management in the transport demanding and transport consumption. It shows the roles of the transport in the economic development and sustainable development. It also characterized the main solutions in reducing of the transport absorption.

Key words: transport absorption, transport infrastructure, economic development.

LITERATURA

- [1] Diagnoza polskiego transportu (stan w 2009 roku), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011.
- [2] Jackiewicz J., Czech P., Barcik J: Polityka transportowa na przykładzie aglomeracji śląskiej, Zeszyty naukowe Politechniki Śląskiej, Seria: transport, Zeszyt 69/2010.
- [3] Kongestia w Polsce i jej koszty, Ekspertyza Katedry Badań Porównawczych Systemów Transportowych Uniwersytetu Gdańskiego, Sopot 2011.
- [4] Rydzkowski R.(red.), Wojewódzka-Król K. (red.): Transport, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008.
- [5] Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2011.
- [6] Strona internetowa miasta Wrocław: www.wroclaw.pl.
- [7] Transport drogowy w Polsce w latach 2005-2009, Główny Urząd Statystyczny, Urząd Statystyczny w Szczecinie, Warszawa 2011.
- [8] Witryna internetowa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: www.gddkia.gov.pl.
- [9] Witryna internetowa Moving Sustainably. Guide to Sustainable Urban Transport Plans: www.movingsustainably.net.