

SYSTEM TRANSPORTOWY POLSKI

10 LAT W UNII EUROPEJSKIEJ

SYSTEM TRANSPORTOWY POLSKI

10 LAT W UNII EUROPEJSKIEJ

pod redakcją naukową
Jany Pieriegud



OFICyna WYDAWNICZA
SZKOŁA GŁÓWNA HANDLOWA W WARSZAWIE
WARSZAWA 2015

**Publikacja sfinansowana ze środków badania statutowego nr KZiF/S/19/14
zrealizowanego przez Katedrę Transportu Kolegium Zarządzania i Finansów SGH**

Recenzent

Anna Mężyk

Redaktor

Magdalena Rokicka

Tłumaczenie na język angielski

Jarosław Szostak

© Copyright by Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Warszawa 2015
Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie, przedrukowywanie i rozpowszechnianie całości
lub fragmentów niniejszej publikacji bez zgody wydawcy zabronione.

Wydanie I

ISBN 978-83-7378-979-1

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – Oficyna Wydawnicza

02-554 Warszawa, al. Niepodległości 162

tel. +48 22 564 94 77, 22 564 95 46

www.wydawnictwo.sgh.waw.pl

e-mail: wydawnictwo@sgh.waw.pl

Projekt i wykonanie okładki

Monika Trypuz

Skład i łamanie

DM Quadro

Druk i oprawa

QUICK-DRUK s.c.

tel. +48 42 639 52 92

e-mail: quick@druk.pdi.pl

Zamówienie 84/VI/15

SPIS TREŚCI

Wstęp	9
<i>Jana Pieriegud</i>	
ROZDZIAŁ 1	
Transport drogowy	13
<i>Wojciech Paprocki</i>	
ROZDZIAŁ 2	
Transport kolejowy	35
<i>Jana Pieriegud</i>	
ROZDZIAŁ 3	
Transport lotniczy	59
<i>Adam Hozzman</i>	
ROZDZIAŁ 4	
Transport morski	77
<i>Maciej Matczak</i>	
ROZDZIAŁ 5	
Komunikacja miejska	95
<i>Michał Wolański</i>	
ROZDZIAŁ 6	
Polska na tle pozostałych krajów unijnych	113
<i>Jana Pieriegud</i>	
Podsumowanie i zakończenie	139
<i>Jana Pieriegud</i>	
Załączniki	143

CONTENTS

Preface	11
<i>Jana Pieriegud</i>	
CHAPTER 1	
Road transport	13
<i>Wojciech Paprocki</i>	
CHAPTER 2	
Rail transport	35
<i>Jana Pieriegud</i>	
CHAPTER 3	
Air transport	59
<i>Adam Hozzman</i>	
CHAPTER 4	
Maritime transport	77
<i>Maciej Matczak</i>	
CHAPTER 5	
Urban public transport	95
<i>Michał Wolański</i>	
CHAPTER 6	
Poland vis-à-vis other EU countries	113
<i>Jana Pieriegud</i>	
Conclusions	141
<i>Jana Pieriegud</i>	
Annexes	143

WSTĘP

Dnia 1 maja 2014 r. minęło dziesięć lat od wstąpienia Polski do Unii Europejskiej. W ciągu minionego dziesięciolecia system transportowy Polski przeszedł istotne przemiany. Był to okres wyjątkowy pod względem zmian strukturalnych, ilościowych i jakościowych. Liberalizacja rynku kolejowego, samochodowego i lotniczego sprzyjały umiędzynarodowieniu działalności polskich przewoźników. Dzięki funduszom pomocowym UE, poniesiono rekordowe nakłady na rozwój infrastruktury transportowej, co przyczyniło się do poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Dzięki wymianie taboru i modernizacji infrastruktury szynowej stopniowo poprawia się jakość usług transportu kolejowego i komunikacji miejskiej.

Z okazji pierwszego dziesięciolecia Polski w UE powstało kilka publikacji i raportów podsumowujących postępy dokonane w poszczególnych sektorach gospodarki¹. Transport, który jest uważany za barometr gospodarki, nie został jednak kompleksowo ujęty w tych publikacjach. Dostrzegając tę lukę, w Katedrze Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie przeprowadzono badania, których celem była analiza najważniejszych zmian, jakie zaszły w polskim systemie transportowym po akcesji do UE. Monografia prezentuje wyniki tych badań. W większości rozdziałów badaniami objęto lata 2004–2013, a jako rok bazowy dla pokazania dynamiki zmian ilościowych posłużył rok 2003. Bardzo często niezbędne było również rozszerzenie horyzontu czasowego o kilka lat poprzedzających akcesję. Analizę przeprowadzono dla pięciu gałęzi transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i komunikacji miejskiej². Zostały przeanalizowane m.in. zmiany wielkości i struktury popytu na usługi przewozowe, zmiany struktury podmiotowej po stronie podażowej, poziom konkurencji, zmiany ilościowe i jakościowe w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportu w powiązaniu z realizacją projektów współfinansowanych przez UE. Główną metodą badawczą była analiza porównawcza.

¹ Zob. *Polskie 10 lat w Unii*, MSZ, Warszawa 2014; *Dziesięć lat Polski w Unii Europejskiej*, red. E. Kaliszuk, IBRKiK, Warszawa 2014.

² Analizą nie objęto żeglugi śródlądowej, która ma w Polsce marginalne znaczenie. Celem badań nie była również ocena skuteczności realizowania polityki transportowej w zakresie zrównoważonego rozwoju transportu.

Monografia składa się z sześciu rozdziałów. W rozdziale pierwszym, autorstwa Wojciecha Paprockiego, dokonano przeglądu najważniejszych przemian, które w ostatnim dziesięcioleciu zaszły w transporcie drogowym na tle zmian potrzeb komunikacyjnych społeczeństwa oraz potrzeb transportowych gospodarki i konsumentów. Na końcu wskazano kierunki dalszych badań dotyczących rozwoju rynku usług transportu drogowego. W rozdziale drugim Jana Pieriegud przedstawia zmiany na rynku usług kolejowych, a także omawia zakres inwestycji podjętych w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej i odnowy taboru. W kolejnych dwóch rozdziałach Adam Hoszman i Maciej Matczak analizują odpowiednio rozwój transportu lotniczego i morskiego oraz infrastruktury portowej. W rozdziale piątym, przygotowanym przez Michała Wolańskiego, na tle zmian w otoczeniu i w systemie finansowania transportu publicznego zaprezentowano dynamikę zmian systemu zbiorowej komunikacji miejskiej.

W ostatniej części monografii podjęto próbę odpowiedzi na pytanie, czy zmiany dokonane w polskim systemie transportowym przybliżyły jego poziom do poziomu rozwoju w innych krajach członkowskich. Na podstawie szeregu wskaźników przeanalizowano postępy w rozwoju infrastruktury transportu, trendy na rynku przewozów towarowych i pasażerskich, przeładunki w portach morskich oraz ruch pasażerów w portach lotniczych. Wykorzystano również wyniki oceny systemów transportowych w UE (*EU Transport Scoreboard*), opublikowane przez Komisję Europejską w kwietniu 2014 r.

Do przeprowadzenia analizy zmian w systemie transportowym Polski autorzy wykorzystali ogólnodostępne dane statystyczne (GUS, urzędy statystyczne innych krajów członkowskich, Eurostat), wyniki badań ankietowych przeprowadzonych przez niektórych autorów i raporty branżowe (UIC, UIRR, ZMPD, ULC).

Monografia jest skierowana do szerokiego grona odbiorców zainteresowanych problematyką rozwoju rynku transportowego i infrastruktury transportowej w Polsce – środowisk akademickich, praktyki gospodarczej i administracji rządowej. Zdaniem autorów będzie ona stanowiła także ważny punkt odniesienia dla dalszych analiz i kształtowania strategii rozwoju systemu transportowego Polski w kolejnych dziesięcioleciach.

Jana Pieriegud

PREFACE

May 1, 2014 marked the 10th anniversary of Poland's accession into the European Union. The past decade was a special time for the transport system of Poland, as the sector was experiencing major structural, quantitative and qualitative changes. The liberalization of the rail, road and air transport markets visibly helped Polish carriers internationalize their operations. The inflow of EU funding boosted expenditure on transport infrastructure to record levels and has led to a substantial improvement in road traffic safety. The ongoing replacement of old and end-of-life vehicles, along with the upgrade of rail infrastructure, contributed to significant improvements in the quality of rail transport and urban public transport.

The 10th anniversary of EU membership occasioned several publications and reports summarizing the advances made in specific sectors of Poland's economy³. Ironically, the transport sector, which is seen by many as the "economic barometer", has not been thoroughly covered. In an effort to fill the gap, the Department of Transport of the Warsaw School of Economics (Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie) conducted a study focusing on the changes that had taken place in the transport system of Poland since the country's EU accession. This monograph delivers the findings of that research. Most analyses were performed for the period of 2004–2013 and assume 2003 as the reference year to pinpoint the dynamics of quantitative changes. In some cases, however, it was necessary to extend the study and refer back to pre-accession years. The studies comprised in the book deal with five transport subsectors: road transport, rail transport, air transport, maritime transport, and urban public transport⁴. The analyses involve primarily: changes in the volume and structure of demand for transport services; changes in the institutional structure on the supply side; the level of competition; and quantitative and qualitative changes linked to the expansion and modernization of transport infrastructure under projects co-funded by the EU. The prevalent research method is comparative analysis.

³ *Polskie 10 lat w Unii*, MSZ, Warszawa 2014; *Dziesięć lat Polski w Unii Europejskiej*, red. E. Kaliszuk, IBRKiK, Warszawa 2014.

⁴ The study did not cover inland waterway shipping, whose role in Poland's transport sector is marginal.

The book consists of six chapters. Chapter one, written by Wojciech Paprocki, discusses the key transformations that took place in Poland's road transport over the first decade of the country's UE membership in lieu of the society's and the economy's transport needs. In conclusion, the chapter indicates strands for further research on the evolution of the road transport services market. In the second chapter Jana Pieriegud outlines the changes in the rail transport market and describes the major infrastructure development projects and vehicle replacement programs launched in the rail sector during the period. In the following two chapters Adam Hoszman and Maciej Matczak take a look at the developments in air and maritime transport and overview the changes in port infrastructure. Chapter five, contributed by Michał Wolański, presents the dynamics of changes in the urban public transport system in the context of the new financing mechanisms for public transport and other changes in its environment.

The final part of the book attempts to address the question whether the recent changes in Poland's transport system have brought it any closer to the standards that are in place in other EU member states. Based on a number of indicators, the author assesses progress in the development of transport infrastructure, trends in the passenger and freight transport markets, the volume of goods handled by sea ports, and passenger traffic in airports. In doing so, references are made to the findings of the EU Transport Scoreboard published by the European Commission in April 2014.

In investigating the changes in Poland's transport sector, the authors relied on publicly available statistical data (the Central Statistical Office of Poland, official statistics of other EU states, Eurostat), the results of their own surveys, and industry reports (UIC, UIRR, ZMPD, ULC).

Targeted at a broad readership, the book should be of interest to all seeking information and insights on the development of Poland's transport market and transport infrastructure – to the academic as well as business community, and to government officials at all levels. The authors also hope that the monograph will provide an important reference point for analyzing the evolution of Poland's transport system in the decades to come.

Jana Pieriegud

Rozdział 1

TRANSPORT DROGOWY

Wprowadzenie

Polska gospodarka znajduje się w fazie transformacji rozpoczętej w 1988 r. po wprowadzeniu w życie ustawy o wolności gospodarczej (tzw. ustawy Wilczka). W minionym ćwierćwieczu można wyodrębnić trzy okresy:

- spontanicznych przemian ustrojowych w okresie od końca 1988 r. do końca 1991 r., kiedy w Polsce następował demontaż systemu nakazowo-rozdzielczego i ścisłych powiązań z gospodarką krajów byłej Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej, w tym przede wszystkim z byłym ZSRR,
- przygotowań polskiej gospodarki do spełnienia *acquis communautaire*, trwającego od 16 grudnia 1991 r., tj. podpisania układu europejskiego, do 30 kwietnia 2004 r.,
- uczestniczenia Polski w Unii Europejskiej od 1 maja 2004 r.

W rządach, na których czele stali Tadeusz Mazowiecki i Jan Krzysztof Bielecki, architektem przemian gospodarczych był Leszek Balcerowicz. Przebudowa systemu transportowego kraju była przygotowywana przez Adama Wielądka (członka rządu Tadeusza Mazowieckiego) i Ewarysta Waligórskiego (zasiadającego w rządzie Tadeusza Mazowieckiego, Jana K. Bieleckiego, a następnie w rządzie Jana Olszewskiego i w pierwszym rządzie Waldemara Pawlaka). Był to okres, w którym kierownictwo resortu odpowiedzialnego za funkcjonowanie krajowego systemu transportowego nie koncentrowało swojego zainteresowania na rozwoju transportu drogowego i infrastruktury drogowej. Spowodowało to, iż w pierwszych latach transformacji polskiej gospodarki system transportowy ulegał drastycznym zmianom ilościowym (rozwój potencjału, głównie w transporcie drogowym), jakościowym (rozszerzenie zakresu usług w segmencie transportowo-spedycyjno-logistycznym – TSL – i wzrost ich jakości) oraz ekonomicznym w wyniku spontanicznych i zdecentralizowanych działań nowych podmiotów gospodarczych. Proces przeobrażeń w państwowych przedsiębiorstwach transportu drogowego (pasażerskiego i towarowego) oraz

spedycyjnych angażował władzę centralną, która nie była gotowa do wypracowania wizji rozwoju tej gałęzi transportu po zakończeniu zmian własnościowych.

W pierwszych latach procesu transformacji nie doszło do realizacji żadnego z przygotowanych wieloletnich planów budowy sieci dróg o najwyższym standardzie, czyli autostrad i dróg ekspresowych. Z jednej strony wynikało to z braku zrozumienia wśród władzy centralnej, że niedorozwój infrastruktury drogowej stanie się barierą rozwoju całej gospodarki. Z drugiej strony nie ujawniła się siła polityczna, która zabiegałaby o pozyskanie znaczących środków z budżetu państwa na inwestycje drogowe. Wielka reforma gospodarki, zwana reformą Leszka Balcerowicza, pozostawiała na boku kwestie rozwoju całego systemu transportowego, co spowodowało, iż w latach 90. ubiegłego wieku nie doszło do rozwoju infrastruktury drogowej, a infrastruktura kolejowa została poddana procesowi dekapitalizacji.

W wyniku działań podmiotów gospodarczych i wyborów podejmowanych przez gospodarstwa domowe po 1988 r. znaczenie transportu drogowego wraz z motoryzacją indywidualną zasadniczo zwiększyło się w systemie transportowym kraju. Na dynamikę zmian miały wpływ trzy przyczyny:

- proces rozwoju zaczynało z bardzo niskiego poziomu, ponieważ transport drogowy i motoryzacja indywidualna, wraz z infrastrukturą drogową, były całkowicie zaniedbane w systemie gospodarki nakazowo-rozdzielczej, co wynikało zarówno z polityki gospodarczej preferującej przemysł ciężki, korzystający głównie z usług kolei, jak i z polityki społecznej, w której świadomie ograniczano rozwój motoryzacji indywidualnej; to spowodowało, iż nawet nieduże przyrosty liczby pojazdów i wielkości przewozów kształtowały wysokie wskaźniki dynamiki zmian;
- wzrost popytu na usługi transportu drogowego, wynikający z rozwoju produkcji przemysłowej i wymiany towarowej krajowej i międzynarodowej w segmentach rynku ciężącego do transportu drogowego oraz dynamicznego wzrostu konsumpcji indywidualnej, w tym w segmencie zaspokajania potrzeb komunikacyjnych przy wykorzystaniu własnego samochodu¹;
- udostępnienie nowych dróg, w tym autostrad i dróg szybkiego ruchu, głównie w okresie od 2012 r., kiedy zaczęto finalizować pierwsze inwestycje drogowe realizowane przy wykorzystaniu środków pomocowych z UE.

¹ Zob. J. Burnewicz, *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005, s. 12 i nast.

1.1. Zmiany potrzeb komunikacyjnych społeczeństwa oraz potrzeb transportowych gospodarki i konsumentów

Proces zmian w transporcie drogowym odbywa się zarówno w segmencie przewozów pasażerskich, powiązanych ze zjawiskiem motoryzacji indywidualnej, jak i w segmencie przewozów towarowych.

Cechą szczególną systemu transportowego jest powiązanie zmian w zachowaniu użytkowników transportu ze zmianami w ofercie przewoźników zarobkowych i rozwojem infrastruktury transportowej. Zmiany po stronie popytowej rynku usług transportu drogowego występujące w minionych 25 latach zostały wywołane czynnikami przedstawionymi w tabeli 1.1.

Tabela 1.1. Czynniki przemian i charakterystyka przemian w transporcie drogowym w Polsce w okresie 1988–2014

Czynnik przemian	Zmiany w transporcie osób	Zmiany w transporcie ładunków
Zmiana struktury produkcji przemysłowej	Spadek popytu na usługi dowozu pracowników do dużych zakładów przemysłu ciężkiego	Spadek popytu na przewozy ładunków masowych, wzrost popytu na usługi przewozowe o podwyższonym standardzie (m.in. skróconym czasie przewozu i terminowości dostaw)
Zmiana lokalizacji produkcji	Wzrost potrzeb w zakresie dojazdów do rozproszonych zakładów produkcyjnych, centrów logistycznych, zlokalizowanych poza terenami zurbanizowanymi i poza podstawowymi ciągami komunikacyjnymi	Wzrost popytu na przewozy w relacjach poza podstawowymi ciągami komunikacyjnymi
Zmiana poziomu urbanizacji	Wzrost potrzeb w zakresie dojazdów między osiedlami poza granicami dużych miast a centrami tych miast oraz w relacjach peryferyjnych (z punktami rozpoczęcia i zakończenia podróży poza terenami o wysokim poziomie urbanizacji)	Wzrost popytu na dowóz towarów do rozproszonych terytorialnie placówek sieciowego handlu detalicznego
Zmiany struktury geograficznej wymiany towarowej i współpracy gospodarczej	Wzrost potrzeb na podróże ponadregionalne związane z penetracją rynku poza regionem lokalizacji producentów i biur organizacji handlowych, a także na podróże o zasięgu międzyregionalnym i międzynarodowym w związku z podejmowaniem (czasowej lub stałej) pracy poza regionem stałego zamieszkania lub poza regionem pochodzenia	Wzrost popytu na przewozy w relacjach międzynarodowych, szczególnie w kierunku Europy Zachodniej i Południowej, a także w obrębie zaplecza portów morskich Trójmiasta i Morza Północnego

Czynnik przemian	Zmiany w transporcie osób	Zmiany w transporcie ładunków
Zmiana struktury handlu detalicznego	Wzrost potrzeb związanych z dojazdem do centrów handlowych, w tym zlokalizowanych na obrzeżu aglomeracji	Wzrost popytu na przewozy między miejscami produkcji a centrami logistycznymi oraz między tymi centrami a placówkami handlowymi sieciowych organizacji handlowych
Rozwój e-commerce	Lekki spadek ruchliwości lokalnej w związku z częściowym zaniechaniem realizacji zakupów w placówkach handlu detalicznego	Drastyczny wzrost popytu na usługi kurierskie zarówno o zasięgu aglomeracyjnym, jak i krajowym
Rozwój turystyki	Wzrost popytu na usługi przewozów międzyregionalnych i międzynarodowych	Wzrost (głównie sezonowy) popytu na usługi przewozu towarów do głównych regionów turystycznych

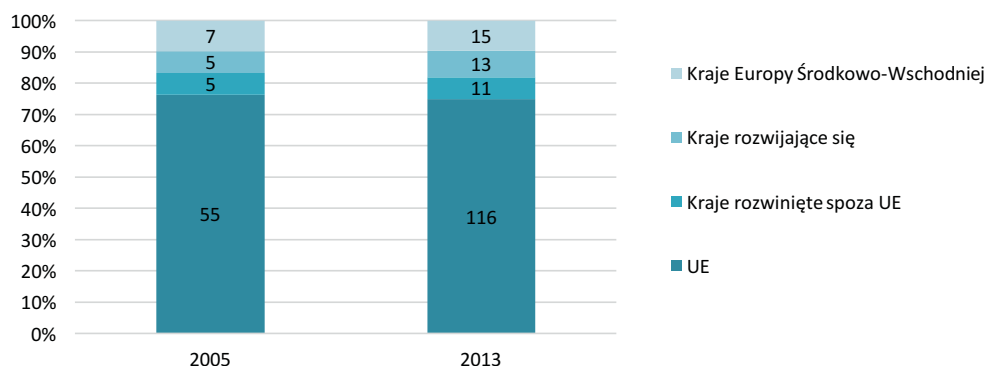
Źródło: opracowanie własne.

Spośród czynników przemian i ich cech charakteru przedstawionych powyżej na szczególną uwagę zasługuje kilka. Nowe zakłady przemysłowe i centra logistyczne w Polsce powstawały w formule *green fields* bez uprzedniego przygotowania regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego. Inwestorzy, którzy nie mieli szans na uzgodnienie swoich indywidualnych projektów dotyczących uzyskania dostępu do sieci kolejowej z przedsiębiorstwem państwowym Polskie Koleje Państwowe, a od 2001 r. z PKP Polskie Linie Kolejowe SA (czyli z zarządcą infrastruktury kolejowej wyłonionego na podstawie ustawy z 2000 r.), przyjmowali założenie, że wystarczający musi być dostęp do podstawowej sieci drogowej. Jednym z przykładów jest fenomen rozwoju licznych obiektów w pobliżu skrzyżowania autostrad A1 i A2 w okolicach Strykowa pod Łodzią. W najbliższej okolicy nie przebiega główna linia kolejowa (ani też droga wodna śródlądowa), co powoduje, że dowóz i dystrybucja towarów muszą się odbywać przy wykorzystaniu jedynej dostępnej gałęzi, czyli transportu drogowego. Popularność regionu Strykowa została ukształtowana w pierwszej dekadzie XXI wieku, choć w tej lokalizacji w pełni sprawne skrzyżowanie autostrad będzie dostępne dopiero pod koniec 2016 r., gdyż z czteroletnim opóźnieniem zostanie zbudowany odcinek autostrady A1 między Strykowem a Tuszyńem (gdzie znajduje się już gotowy węzeł łączący autostradę A1 z drogą szybkiego ruchu S8, prowadzącą w kierunku Wrocławia). Innym przykładem jest rozwój centrum handlowego, licznych centrów logistycznych i zakładów wytwórczych na Bielanych Wrocławskich i w Nowej Wsi Wrocławskiej przy skrzyżowaniu autostrad A4 i A8. Wszystkie te obiekty mają dostępność do infrastruktury tylko jednej gałęzi transportu, tj. transportu drogowego.

W okresie od 2005 r. wzrosła o ponad 100% wartość eksportu z Polski. Ilustrują to dane dla 2005 i 2013 r., przedstawione na rysunku 1.1. Największym zagranicznym rynkiem zbytu towarów wyprodukowanych w Polsce są kraje członkowskie UE, a grupę TOP 5 tworzą: Niemcy (38,2 mld euro w 2013 r.), Wielka Brytania (9,9 mld euro),

Czechy (9,4 mld euro) i Francja (8,6 mld euro), a także – jedyny kraj w tej grupie spoza UE – Rosja (8,1 mld euro).

Odbiorcy polskich towarów we wszystkich tych krajach znajdują się w promieniu do 2500 km, tj. w obszarze sprawnie obsługiwanym przez transport drogowy. Przy spadku udziału surowców w strukturze polskiego eksportu, a także przy drastycznym ograniczeniu oferty przewoźników kolejowych w segmencie międzynarodowych przewozów przesyłek wagonowych² wzrost eksportu kreuje w sposób naturalny wzrost popytu na usługi transportu drogowego.



Rysunek 1.1. Struktura eksportu Polski w latach 2005 i 2013 (w mld euro)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

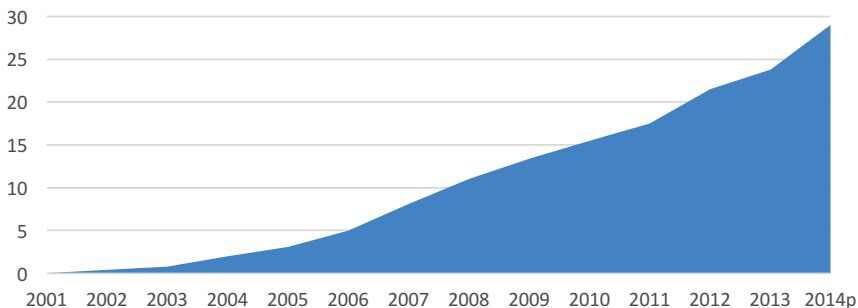
Tworzenie tzw. nowoczesnych kanałów dystrybucji w handlu detalicznym, czyli sieci sklepów wielkopowierzchniowych i dyskontów, a także sklepów typu *convenience*, wiązało się z centralizacją procesów zakupów towarów u producentów, gromadzeniem ich w ogólnokrajowych lub regionalnych centrach logistycznych oraz dystrybucją partii towarów z tych centrów do wszystkich placówek handlowych. Rozwój poszczególnych organizacji handlowych, które w 2004 r. obejmowały po kilkaset placówek na terenie kraju, a w 2014 r. dysponowały siecią obejmującą ponad 2000 sklepów, spowodował, iż w Polsce zostały ukształtowane nowe potoki ładunków. W małych miejscowościach (np. w Wojniczu i Tęgoborzu na południu kraju) powstały duże centra logistyczne, do których codziennie swoje towary dostarczają producenci z całej Polski. Z tych centrów rozwożone są towary do sklepów zlokalizowanych w promieniu do 200 km. Wraz z optymalizacją procesów logistycznych

² Zob. A. Drewnowski, *Warunki rozwoju przewozów towarowych transportem kolejowym w Polsce w formie przesyłek wagonowych*, w: *Innowacje w transporcie. Technologie i procesy*, red. E. Załoga, A. Grzelakowski, „Zeszyty Naukowe”, nr 600, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2010, s. 61.

nasila się zjawisko zmniejszania przewożonych partii towarów przy jednoczesnym zwiększaniu częstotliwości tych dostaw. Wywołuje to wzrost liczbyjazd zarówno taboru wysokotonażowego, jak i niskotonażowego, wykorzystywanego przy dostawach do sklepów zlokalizowanych przy drogach i ulicach niedostępnych dla ruchu taboru wysokotonażowego.

W handlu detalicznym w minionej dekadzie upowszechnił się w Polsce handel elektroniczny (*e-commerce*) jako nowy kanał dystrybucji. Rozwój obrotów w latach 2001–2013 ilustruje rysunek 1.2. Szacunki wskazują, że wysoka dynamika rozwoju utrzyma się także w 2014 r., co może doprowadzić do wzrostu obrotów nawet do 29 mld zł³. Funkcjonowanie *e-commerce* wiąże się z powstaniem nowych potrzeb transportowych, które są zaspokajane bądź w ramach samoobsługi transportowej realizowanej przez organizacje handlowe, bądź też dzięki wykorzystaniu usług kurierów.

Utrudniony jest dostęp do wiarygodnych źródeł, z których można pozyskać informację o wielkości potoku przesyłek kurierskich zawierających towary stanowiące przedmiot obrotu handlowego w segmencie *e-commerce*. Według raportu Urzędu Komunikacji Elektronicznej w 2013 r. w Polsce funkcjonowało 99 operatorów⁴, którzy obsłużyli ok. 100 mln przesyłek kurierskich⁵.



Rysunek 1.2. Rozwój obrotów w handlu internetowym w latach 2001–2014 (w mld zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportu *Interaktywnie.com: E-commerce. Ranking sklepów internetowych 2014*, s. 72, <http://interaktywnie.com/biznes/artykuly/raporty-interaktywnie-com/raport-interaktywnie-com-e-commerce-ranking-sklepow-internetowych-2014-249602> (dostęp: 20.11.2014).

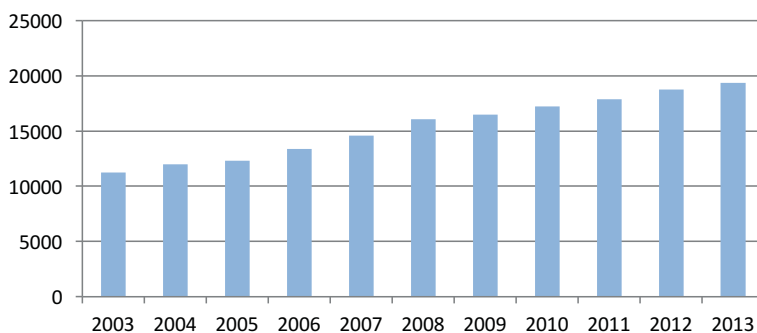
³ *Interaktywnie.com: E-commerce. Ranking sklepów internetowych 2014*, s. 72, <http://interaktywnie.com/biznes/artykuly/raporty-interaktywnie-com/raport-interaktywnie-com-e-commerce-ranking-sklepow-internetowych-2014-249602> (dostęp: 20.11.2014).

⁴ W tym Poczta Polska z udziałem w rynku na poziomie poniżej 5%.

⁵ *Raport o stanie rynku pocztowego za rok 2013*, Urząd Komunikacji Elektronicznej, Warszawa 2014, s. 39.

Nie ma wiarygodnych źródeł, które pozwoliłyby ocenić, jaką część potoku towarowego przemieszczanego w formie paczek kurierskich stanowi zaopatrzenie materiałowe, czyli segment B2B, a jaką część dystrybucja dóbr konsumpcyjnych, czyli B2C. Można przyjąć, że w potoku paczek marginalną rolę odgrywa segment pozakomercyjnej wymiany towarowej, czyli segment C2C.

Pierwsze dziesięciolecie Polski w UE było etapem dynamicznego rozwoju ilościowego motoryzacji indywidualnej. W 2013 r. było zarejestrowanych ok. 19 mln samochodów osobowych⁶. Wzrost liczby pojazdów w okresie 2003–2013 ilustrują dane na rysunku 1.3. Jeśli przed akcesją na 1000 mieszkańców przypadało niecałe 300 samochodów, to w 2013 r. – ponad 500, zbliżając się do poziomu średniej wartości tego wskaźnika dla krajów członkowskich.



Rysunek 1.3. Liczba samochodów osobowych w Polsce w latach 2003–2013 (w tys. szt.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Znaczenie motoryzacji indywidualnej w krajowym systemie transportowym ulegało zmianie w minionym dziesięcioleciu z kilku powodów. Bez wątpienia podstawowe znaczenie ma wzrost zamożności społeczeństwa. Przy spadku cen używanych pojazdów oferowanych na krajowym rynku przez licznych drobnych importerów pośredników znaczna część społeczeństwa zdecydowała się na zakup samochodu, aby móc się nim swobodnie poruszać na co dzień. Poza aglomeracjami samochód stał się podstawowym środkiem transportu wykorzystywanym przy dojazdach do pracy⁷, gdy komunikacja autobusowa pozostawała dominującą formą dojazdów do szkół⁸.

⁶ W ocenie ekspertów dane GUS są zawyżone o ok. 4 mln pojazdów, które są wycofane z eksploatacji, ale właściciele (z różnych przyczyn) ich nie wyrejestrowali. <http://motofocus.pl/wiadomosci-rynkowe/11025/ile-samochodow-jezdzi-po-polsce-4-mln-mniej-niz-podaja-oficjalne-dane> (dostęp: 15.11.2014).

⁷ T. Komornicki, *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, PAN IGiPZ, Warszawa 2011, s. 25 i nast.

⁸ *Publiczny transport zbiorowy poza Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi*, raport końcowy, kier. M. Wolański, SGH, Warszawa 2014, s. 219 i nast.

1.2. Zmiany w działalności przewoźników transportu drogowego

Członkostwo Polski w UE otworzyło nominalnie dwa pola ekspansji na rynku usług przewozowych w zakresie zarobkowego transportu ładunków:

- polscy przewoźnicy uzyskali dostęp do rynku wspólnotowego, mając nieograniczone prawo do realizacji przewozów międzynarodowych, tj. wykonywanych z miejsca załadunku zlokalizowanego w dowolnym kraju członkowskim UE do miejsca rozładunku zlokalizowanego w innym kraju członkowskim UE, a także mając ograniczone prawo do przewozów krajowych poza Polską, czyli tzw. kabotażu, tj. wykonywania przewozów między punktami zlokalizowanymi na terytorium tego samego kraju członkowskiego UE,
- zagraniczni przewoźnicy z krajów członkowskich UE uzyskali nieograniczone prawo do wykonywania przewozów do i z Polski oraz tranzytu przez Polskę, a także ograniczone prawo do wykonywania przewozów krajowych na terenie Polski.

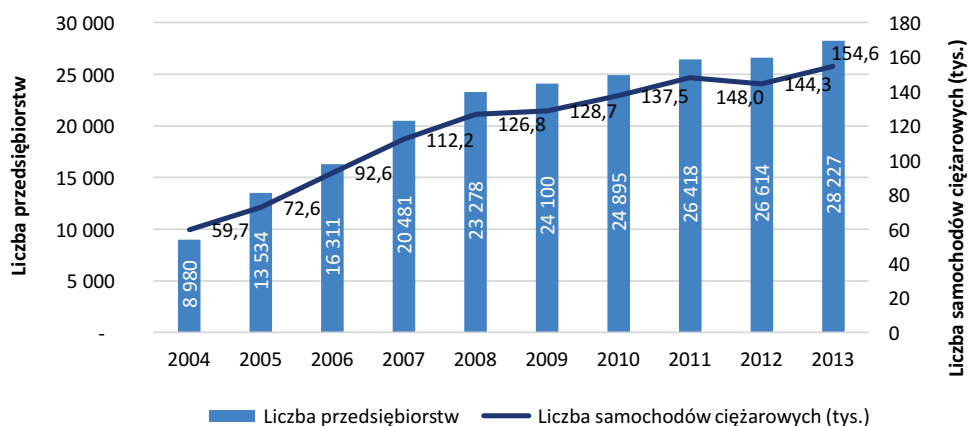
Na podstawie badań przeprowadzonych przez autora metodą wywiadów z przedstawicielami branży TSL wśród przedstawicieli ponad 100 przedsiębiorstw krajowych i zagranicznych, w tym m.in. Duvenbeck (Niemcy), IBEX (Hiszpania), Norbert Dentressangle (Francja), Wim Bosman (Holandia), uzyskano potwierdzenie, że w Polsce jest zarejestrowanych wiele firm przewozowych, które prowadzą działalność przewoźnika wyłącznie poza terytorium Polski. Tabor obejmujący od kilkudziesięciu do kilkuset jednostek taborowych (samochodów i ciągników siodłowych) w poszczególnych przedsiębiorstwach przewozowych został zarejestrowany w Polsce. Jest obsługiwany przez kierowców zatrudnionych na podstawie polskich przepisów (kodeksu cywilnego lub kodeksu pracy, lub obu regulacji równocześnie) i służy realizowaniu zadań przewozowych w relacjach między krajami członkowskimi UE z pominięciem terytorium Polski, np. w relacjach między Niemcami a Włochami, Francją a Hiszpanią. Występowanie tego zjawiska w sposób znaczny deformuje wiedzę o tym, jaką wartość ma rynek usług przewozowych w Polsce związany z obsługą krajowej wymiany gospodarczej oraz obsługą polskiego eksportu i importu. Zaliczanie tego potencjału kadrowego i taborowego do transportu drogowego funkcjonującego w Polsce jest błędne, gdyż formalne zapisy o wielkości obrotów (wartości usług) i inwestycjach (wartość floty) zawyżają faktyczne wartości ekonomiczne odnoszące się do działania tej gałęzi transportu w obsłudze polskiej gospodarki na rynku wewnętrznym, w obsłudze eksportu i importu, a także tranzytu przez Polskę.

Można przyjąć, że po wejściu Polski do UE liczba przedsiębiorstw świadczących zarobkowo usługi transportu samochodowego na polskim rynku wynosiła

ok. 76 tys., a do 2012 r. wzrosła do ok. 133 tys.⁹. W strukturze tych przedsiębiorstw są wyodrębniane trzy podstawowe grupy:

- przewoźników wykonujących przewozy międzynarodowe i krajowe (ok. 28 tys.),
- przewoźników wykonujących przewozy krajowe taborem o DMC powyżej 3,5 ton (ok. 63 tys.),
- przewoźników wykonujących przewozy krajowe taborem o DMC do 3,5 ton (ok. 46 tys.) – od tej grupy przewoźników nie jest wymagane posiadanie licencji na wykonywanie zarobkowego przewozu rzeczy.

Według danych Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych (ZMPD) liczba przedsiębiorstw w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy w latach 2004–2013 zwiększyła się z ok. 9 tys. do 28 tys., tj. ponad trzykrotnie (rysunek 1.4). Liczba pojazdów wykorzystywanych w międzynarodowym transporcie drogowym rzeczy zwiększyła się w tym okresie z ok. 60 tys. do 155 tys.



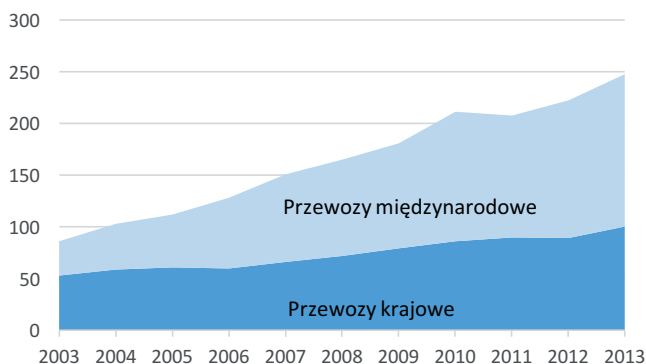
Rysunek 1.4. Liczba przedsiębiorstw i pojazdów w międzynarodowym transporcie towarów

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD.

W 2003 r., przed przystąpieniem do UE, całkowita wielkość pracy przewozowej w transporcie samochodowym wynosiła 86 mld tkm. W 2013 r. przewożono prawie trzy razy więcej, przy czym dynamika wzrostu przewozów międzynarodowych była ponad dwukrotnie wyższa niż na rynku krajowym (rysunek 1.5). Wielkość pracy

⁹ Nie są dostępne dokładne dane, w wielu publikacjach są podawane wielkości szacunkowe. Zob. J. Burnewicz, *Polski rynek usług transportu samochodowego*, w: *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012, s. 163; K. Bentkowska-Senator, Z. Kordel, J. Waśkiewicz, *Polski transport samochodowy. Rynek – koszty – ceny*, ITS, Warszawa 2012, s. 37.

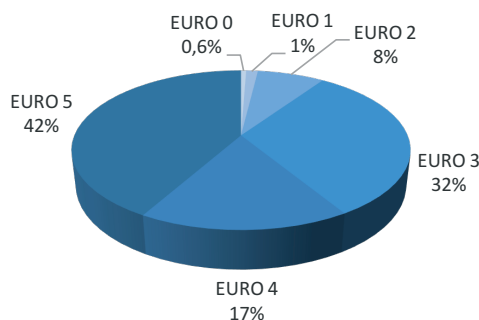
przewozowej w transporcie międzynarodowym zwiększyła się z 33 mld tkm w 2003 r. do 147,2 mld tkm w 2013 r. Udział polskich przewoźników w międzynarodowym transporcie towarów na obszarze krajów UE w 2013 r. wynosił ponad 20%, co lokoowało Polskę na pierwszym miejscu w UE. Posiadały one także nowoczesny tabor. W latach 2008–2013 udział taboru z atestem EURO 5 zwiększył się z 28% do 42%.



Rysunek 1.5. Wielkość pracy przewozowej w transporcie samochodowym* w Polsce w latach 2003–2013 (w mld tkm)

* Łącznie transport zarobkowy i gospodarczy w sektorze publicznym i prywatnym.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 1.6. Tabor polskich przewoźników w transporcie międzynarodowym według norm EURO

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GITD.

Grupa przewoźników krajowych dysponujących taborem o DMC do 3,5 ton obejmuje liczną (choć jej liczebność nie jest ustalona) zbiorowość kurierów pracujących na zlecenie operatorów kurierskich, a także operatorów logistycznych i dużych organizacji handlowych zlecających regularną dystrybucję towarów do sieci skle-

powych i innych odbiorców zlokalizowanych w centrach miast, gdzie obowiązują zakazy wjazdu dla taboru o DMC powyżej 3,5 ton.

Ważną cechą europejskiego systemu transportowego są liczne regulacje, które ograniczają zachowanie producentów usług i tym samym oddziałują na swobodę załadowców (podmioty, które kierują zlecenia na przewozy ładunków) w wyborze przewoźników.

Istnieją dwie podstawowe przyczyny wprowadzania regulacji:

- w celu oddziaływania na rynek przez regulatora, który dąży do przesuwania części zadań transportowych między gałęziami transportu, czyli do kształtowania *modal split* pożądanego przez regulatora,
- w celu eliminowania zachowania producentów usług, które prowadziłyby do powstawania nadmiernego ryzyka wystąpienia sytuacji niepożądanych, np. ruchu pojazdów powodującego podwyższone ryzyko kolizji między pojazdami bądź pojazdów z osobami i przedmiotami znajdującymi się w otoczeniu tych pojazdów.

W latach 80. minionego wieku w Europie, a przede wszystkim w krajach alpejskich, tj. Austrii i Szwajcarii, uznano, że ze względów społeczno-gospodarczych, w tym ze względów ekologicznych, jest pożądanym ograniczenie ruchu drogowego. W obliczu wzrastającego wolumenu wymiany towarowej zabiegano o kierowanie możliwie dużej ilości ładunków do przewozu koleją, która w opinii publicznej była i jest traktowana jako mniej uciążliwa dla środowiska naturalnego niż transport drogowy. W Szwajcarii wyznaczono symboliczną granicę liczby jazd tranzytowych: 1 mln rocznie. Ten cel, mimo wprowadzenia różnorodnych ograniczeń dla transportu drogowego i promowania kolei, nie został osiągnięty, gdyż popyt na tranzytowe przewozy drogowe stopniowo wzrastał, aż liczba tych jazd przekroczyła wyznaczony limit.

W Polsce popyt na usługi przewoźników drogowych, w tym przewoźników z innych krajów wykonujących przede wszystkim przewozy tranzytowe na osi wschód – zachód, utrzymuje się nadal na dość niskim poziomie (jeśli porównywać z wartością usług przewozowych na rynkach w krajach Europy Zachodniej). W opinii publicznej w ograniczonym zakresie są wyrażane żądania zaostrzenia regulacji w transporcie drogowym. Głównym przedmiotem krytyki jest obciążenie miast i innych miejscowości ruchem taboru wysokotonażowego. Coraz powszechniejszymi rozwiązaniami tego problemu są: budowanie obwodnic na drogach krajowych i wojewódzkich, a także wprowadzanie okien czasowych, w których jest zabroniony ruch taboru o określonej masie (DMC) w obrębie centrum miast.

Regulacje dotyczące zachowania przewoźników i ich personelu, głównie kierowców, są wprowadzane ze względu na chęć eliminowania ryzyka wypadków drogowych, których przyczyną byłoby przemęczenie osób prowadzących pojazdy. Regulacje są nazywane przepisami dotyczącymi warunków socjalnych pracy kierowców.

W poszczególnych krajach członkowskich UE pod tym pretekstem są wprowadzane – obok regulacji unijnych – dodatkowe obostrzenia, których faktycznym celem jest ochrona krajowych rynków pracy przed ekspansją przewoźników zatrudniających kierowców pochodzących z Europy Centralnej, w tym z Polski¹⁰. Jednym z przykładów są przepisy obowiązujące od 1 lipca 2015 r. w Belgii i Francji, dotyczące obowiązku spędzenia przez kierowcę tzw. długiej przerwy weekendowej w hotelu¹¹. Ta regulacja ma zapewnić kierowcom lepsze warunki do odpoczynku niż nocowanie i spędzanie czasu wolnego w kabinie samochodu ciężarowego lub ciągnika siodłowego.

Zdolność do konkutowania na międzynarodowym rynku usług transportu drogowego została wzmocniona przez polskich przewoźników dzięki utrzymaniu niskich kosztów operacyjnych. Wiązało się to z utrzymywaniem wynagrodzenia dla kierowców na poziomie równym płacy minimalnej w gospodarce i wypłacaniem, choćby w części, przysługujących diet. Formalne wątpliwości dotyczące wysokości diet są przedmiotem sporów prawnych. Jeśli te spory zostaną rozstrzygnięte na korzyść pracobiorców, to część przedsiębiorstw przewozowych może zostać obciążona dodatkowymi kosztami w kolejnych latach. W takim przypadku zostanie osłabiona pozycja polskich przewoźników na rynku krajowym i europejskim.

1.3. Rozwój infrastruktury transportu drogowego

W 1988 r. w Polsce infrastruktura transportu drogowego była pozbawiona – z kilkoma wyjątkami – dróg o wysokim standardzie. Niedorozwój infrastruktury drogowej traktowano jako barierę rozwoju gospodarczego, ale do końca XX wieku nie podjęto żadnych wieloletnich programów budowy nowych dróg i modernizacji istniejącej infrastruktury. Pojawienie się środków pomocowych w okresie przedakcesyjnym, a przede wszystkim po 2004 r., spowodowało, że władze RP zaangażowały się w przygotowanie programu utworzenia sieci autostrad i dróg ekspresowych. Ostateczną wersję tego programu zatwierdzono w 2009 r., a jego zakres (2 000 km autostrad i 5 300 km dróg ekspresowych) ilustruje mapa na rysunku 1.7.

¹⁰ G. Aberle, *Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen*, R. Oldenbourg, Monachium–Wiedeń 2003, s. 190.

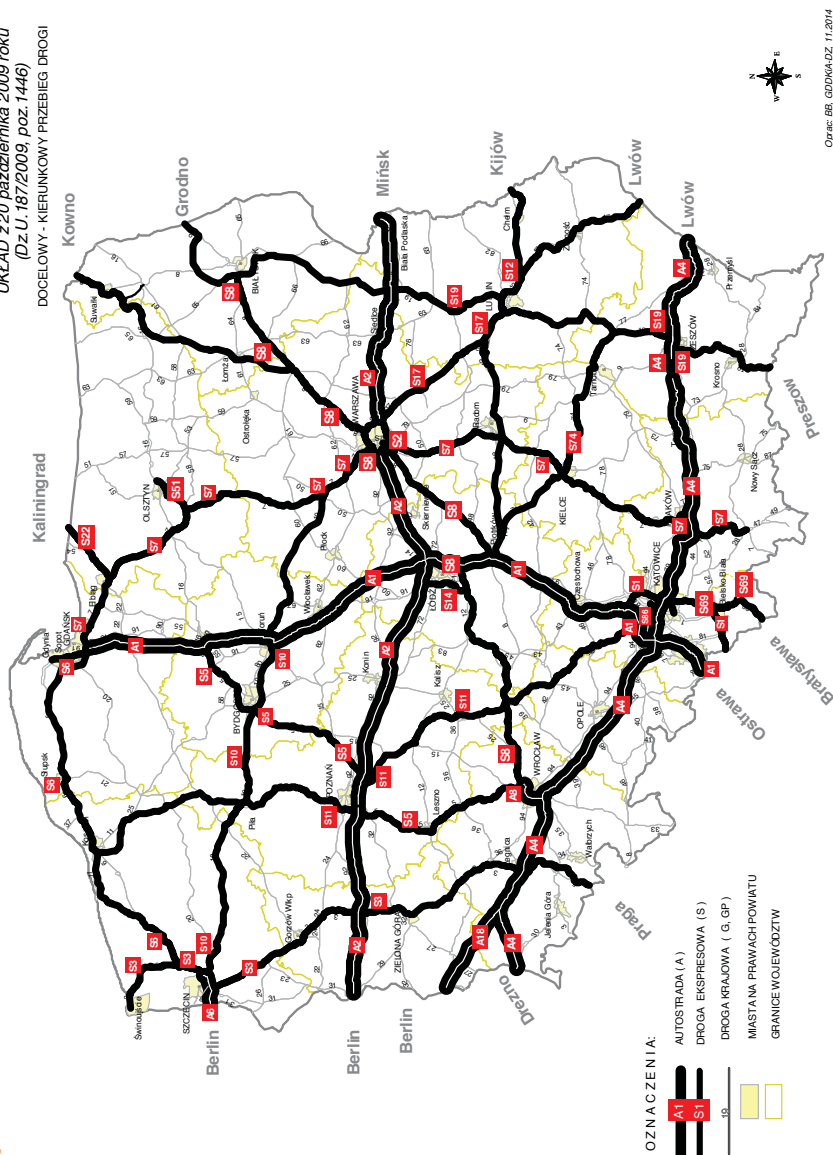
¹¹ Zob. Z. Rynasiewicz, *Comments on the Road Haulage Market Debate*, „Europolitics” 2014, No. 4893, s. 16.



SIEĆ AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH

UKŁAD z 20 października 2009 roku
(Dz.U. 187/2009, poz. 1446)

DOCELOWY - KIERUNKOWY PRZEBIEG DROGI



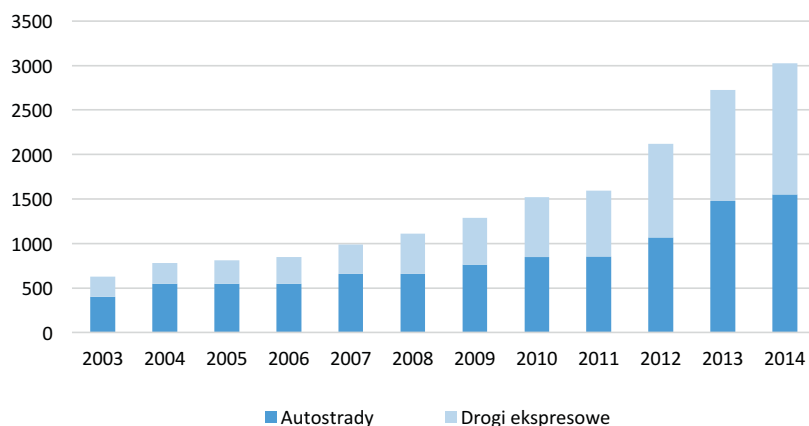
Oprac.: BR, GDDKiA/DZ 11.2014

Rysunek 1.7. Mapa z docelową siecią autostrad i dróg ekspresowych w Polsce określonej w planie RP z 2009 r.

Źródło: Dz.U. 2009 nr 187 poz. 1446.

Z jednej strony program, w którym ujęto zbudowanie zaledwie trzech autostrad: A1 w ciągu północ–południe, a także A2 i A4 w ciągu wschód–zachód, można uznać za dość skromnie zaprojektowany. Z drugiej strony wiadomo, że planując poszczególne odcinki, w wielu przypadkach wprowadzono do projektów technicznych rezerwę na dobudowanie trzeciego pasa jezdni w każdym kierunku jazdy. Sieć dróg ekspresowych ujęta w wymienionym planie wydaje się być prawie wystarczająca dla obsługi ruchu międzyregionalnego. Zastrzeżenie budzi brak planu budowy dróg o podwyższonym standardzie (tj. z wielopoziomowymi skrzyżowaniami) w ciągach komunikacyjnych łączących centra dużych miast z satelitarnymi miejscowościami, np. Warszawy z Legionowem i Serockiem, Otwockiem, Ożarowem, Piasecznem, Górą Kalwarią przez Konstancin.

W latach 2003–2014 długość autostrad zwiększyła się z 405 do 1553 km, a dróg ekspresowych – z 226 do 1473 km (rysunek 1.8). Pod koniec 2014 r. w Polsce było ponad 3000 km dróg o najwyższym standardzie.



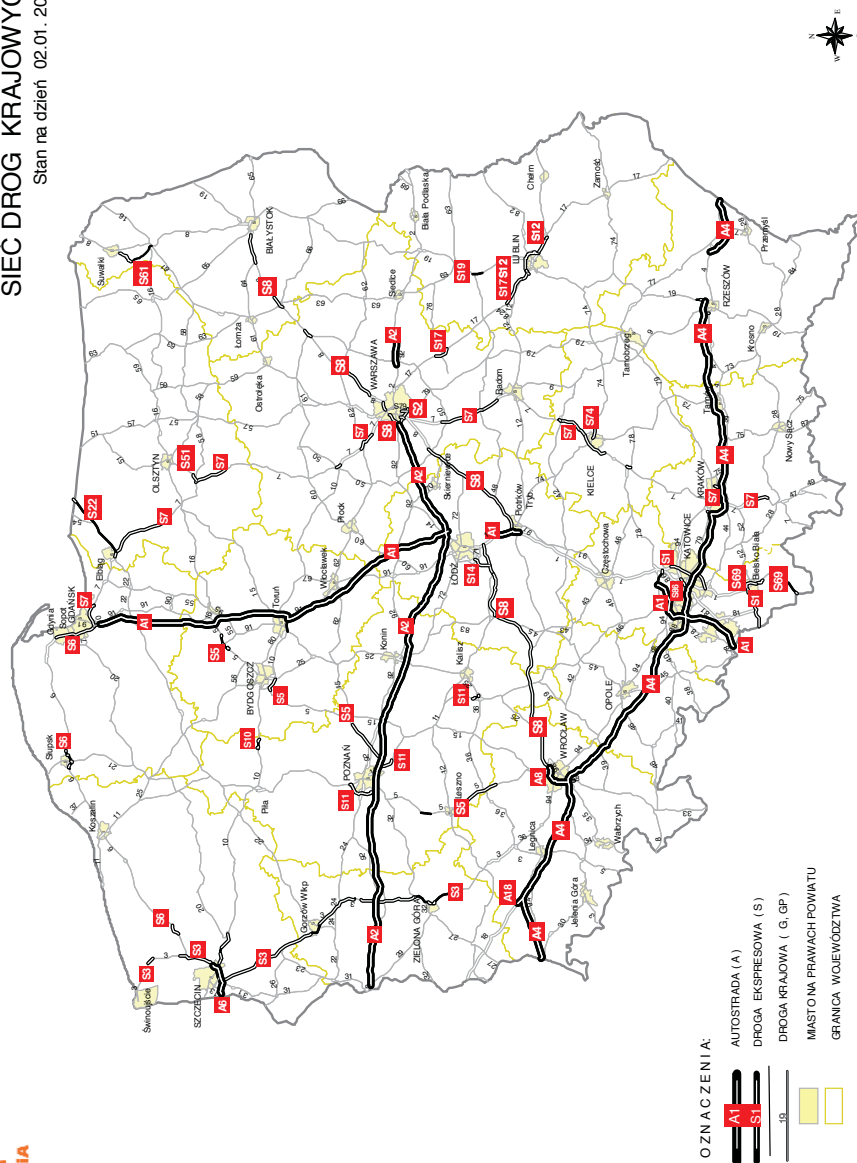
Rysunek 1.8. Długość autostrad i dróg ekspresowych w Polsce w latach 2003–2014 (w km)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i GDDKiA.

Stan zaawansowania realizacji programu na koniec 2014 r., przedstawiony na rysunku 1.9, można uznać za względnie zadowolający. Z najważniejszych odcinków będzie brakować: odcinka A1 między Strykowem a Tuszyńem, odcinka A1 między Piotrkowem Trybunalskim a Pyrzowicami (wraz z obwodnicą Częstochowy), odcinka S5 od Wrocławia do Poznania (w ramach którego jest gotowy fragment stanowiący obwodnicę Rawicza), odcinka S5 od Gniezna do Nowych Marzy oraz większości odcinków S7 między Krakowem a Gdańskiem. Szczególne zaniechanie występuje w budowie obwodnicy Warszawy, której termin zakończenia w ogóle nie może być

SIEĆ DRÓG KRAJOWYCH

Stan na dzień 02.01. 2015r



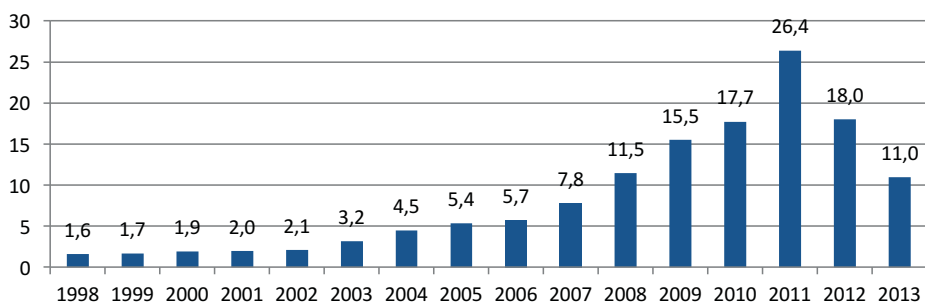
Rysunek 1.9. Sieć autostrad i dróg ekspresowych na koniec 2014 r.

Źródło: GDDKiA.

prognozowany w sytuacji, w której przebieg fragmentu na wschód od stolicy nadal nie został wytyczony.

Według projektu nowego Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2020 jest planowane wybudowanie 2228 km nowych dróg krajowych. Oznacza to, że zrealizowanie programu wytyczonego w 2009 r. nie zostanie ukończony do 2020 r.

Po przystąpieniu Polski do UE nakłady inwestycyjne na rozbudowę sieci dróg krajowych wyniosły 124 mld zł, z czego ponad 100 mld zł poniesiono w latach 2008–2013. Dla porównania: w latach 1998–2007, tj. w okresie dwa razy dłuższym, wydano niecałe 36 mld zł (rysunek 1.10).



Rysunek 1.10. Nakłady inwestycyjne na drogi krajowe w latach 1998–2013 (w mld zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GDDKiA.

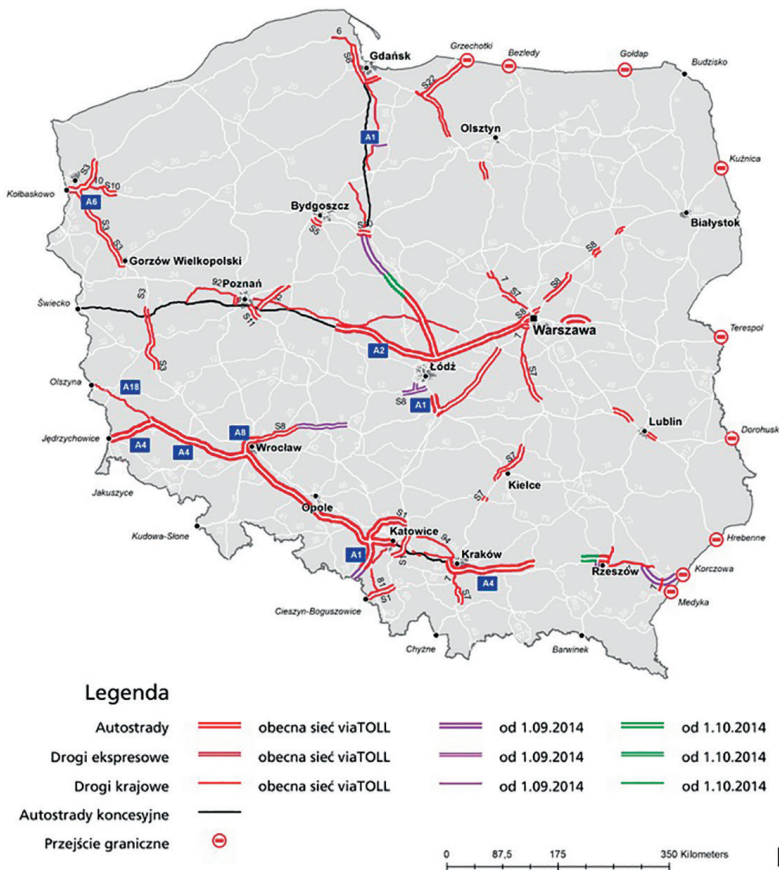
Oddawanie do użytku kolejnych odcinków dróg o podwyższonej jakości przynosi wiele efektów, wśród których najważniejszymi są:

- podwyższenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów i znaczne wyeliminowanie ryzyka kolizji pojazdów z innymi użytkownikami dróg, w tym z pieszymi i rowerzystami,
- skrócenie czasu jazdy samochodami osobowymi i ciężarowymi; skrócenie czasu jazdy samochodów ciężarowych ma szczególne znaczenie w sytuacji zaostrzenia restrykcji dotyczących czasu jazdy i czasu pracy kierowców zawodowych,
- znaczne podwyższenie efektywności wykorzystania taboru u przewoźników zarobkowych,
- obniżenie zużycia paliwa i tym samym obniżenia emisji zanieczyszczeń przez pojazdy z napędem spalinowym.

Zjawisko udostępniania dróg płatnych w Polsce ogranicza się do trzech odcinków autostrad eksploatowanych przez koncesjonariuszy (A1 od Pruszcza Gdańskiego do Torunia, A2 od Konina do Rzepina i A4 od Mysłowic do Krakowa). Na tych odcinkach opłaty za użytkowanie infrastruktury wnoszą zarówno użytkownicy samochodów osobowych (i motocykli), jak i samochodów ciężarowych. Ponadto użytkownicy

samochodów osobowych i samochodów ciężarowych o DMC do 3,5 ton ponoszą opłaty viaTOLL na dwóch odcinkach autostrad (A2 od Strykowa do Konina i A4 od Wrocławia do Gliwic), a użytkownicy samochodów ciężarowych o DMC powyżej 3,5 ton – na sieci dróg przedstawionej na rysunku 1.11. Długość sieci płatnych odcinków dróg objętych systemem viaTOLL na koniec 2014 r. wynosiła 2919 km.

Przychody z elektronicznego systemu poboru opłat i systemu manualnego poboru opłat viaTOLL od 1 lipca 2011 r. do 16 grudnia 2014 r. wyniosły łącznie 3,9 mld zł. Wpływy z opłat viaTOLL nie stanowią jednak istotnego wkładu do funduszy publicznych, które są niezbędne dla sfinansowania kolejnych inwestycji drogowych i prac utrzymaniowych prowadzonych na istniejącej sieci autostrad (kategoria A), dróg ekspresowych (S) i pozostałych dróg krajowych (DK).



Rysunek 1.11. Mapa dróg objętych opłatami viaTOLL dla pojazdów o DMC powyżej 3,5 ton według stanu na koniec 2014 r.

Źródło: viaTOLL.

Ze strony użytkowników dróg jest obserwowane zjawisko omijania odcinków autostrad eksploatowanych przez koncesjonariuszy, na co ma wpływ relatywnie duża wysokość opłat obowiązująca zarówno samochody osobowe, jak i ciężarowe.

1.4. Kierunki dalszych badań dotyczących rozwoju rynku usług transportu drogowego

Zmiany w polskiej gospodarce i ewolucja preferencji konsumentów kreujących na polskim rynku dóbr i usług, a także zmiany w całej Unii i na rynku globalnym będą determinować zmianę potrzeb transportowych i komunikacyjnych ujawnianych w formie popytu na polskim rynku krajowych i międzynarodowych usług transportu drogowego oraz na rynku motoryzacyjnym (łącznie z rynkiem paliw). W przypadku upowszechniania się samochodów (osobowych i ciężarowych) z napędem elektrycznym w przyszłości rynek motoryzacyjny obejmie dostawców baterii, energii elektrycznej i usługodawców wspierających użytkowników tego taboru.

Ponieważ rozpoznanie popytu i podaży na rynku usług transportu drogowego oraz rozpoznanie różnorodnych aspektów motoryzacji indywidualnej jest niepełne, to podstawowym wyzwaniem pozostaje ustalenie stanu istniejącego. Stosowane do tej pory szacunki i badania wybranych segmentów rynku powinny być zastępowane badaniami kompleksowymi.

Szczególne znaczenie w przyszłości należy przypisać badaniu popytu na usługę użytkownika infrastruktury drogowej. Jeśli po 2020 r., tj. po zakończeniu okresu wspierania inwestycji drogowych z funduszy UE, liczącym się źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych mają być projekty publiczno-prywatne, to będzie konieczne rozpoznanie, na których odcinkach użytkownicy będą mogli wykreować popyt pozwalający na akumulację kapitału. W pierwszej kolejności będzie konieczne ustalenie, czy taki projekt będzie można podjąć na brakującym odcinku autostrady A1 od Piotrkowa Trybunalskiego do Częstochowy.

W perspektywie 2030 r. można rozpatrywać zmianę strukturalną w taborze, polegającą na wypieraniu samochodów z silnikiem spalinowym przez pojazdy z napędem elektrycznym. Odmienne decyzje takich koncernów jak Tesla (USA) czy Daimler (Niemcy) wskazują, że w przemyśle motoryzacyjnym nie ma do tej pory jednomyślności co do możliwej skali rozwoju popytu na samochody z napędem elektrycznym¹². Utrzymuje się wątpliwość, iż produkcja samochodów z napędem

¹² *Tesla will Daimlers „Fehler” ausbügeln*, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/batteriefabrik-in-deutschland-tesla-will-daimlers-fehler-ausbuegeln/11019994.html> (dostęp: 23.11.2014).

elektrycznym oraz baterii, stanowiących jeden z najważniejszych elementów tych samochodów, zapewni uzyskiwanie nadwyżki przychodów nad kosztami produkcji.

Ze względu na bardzo istotne znaczenie ekonomiczne, a także społeczne kondycji przemysłu motoryzacyjnego i rozwoju motoryzacji dla gospodarki krajów UE, w tym Polski, jest pożądane kontynuowanie badań rynku usług transportowych, w których uwzględnione zostanie zagadnienie wielkości prawdopodobieństwa uzyskania przez pojazdy z napędem elektrycznym statusu innowacji radykalnej bądź też przełomowej¹³. Ten kierunek badań może zostać zintegrowany z projektami badawczymi, w których jest rozpatrywana perspektywa zasadniczych zmian w systemie energetycznym w wielu regionach świata, w tym w krajach członkowskich UE, w związku z upowszechnianiem technologii pozyskiwania energii elektrycznej z odnawialnych źródeł energii (OZE), w tym w ramach postawy prosumenckiej¹⁴.

Uwzględnienie postawy prosumenckiej w analizowaniu funkcjonowania rynku usług transportu drogowego może przyczynić się do rozwinięcia nowego kierunku rozważań, dotyczącego efektywności alokacji zasobów wśród użytkowników pojazdów mechanicznych. W transporcie drogowym (wraz z motoryzacją indywidualną) występuje niespotykana w innych gałęziach transportu skłonność do kształtowania potencjału taborowego drastycznie wyższego, niż jest on potrzebny dla zaspokojenia istniejących potrzeb w warunkach racjonalnego wykorzystywania tego potencjału. Powstała sytuacja wynika z wielu przyczyn, spośród których – szczególnie w odniesieniu do motoryzacji indywidualnej – dominuje przeświadczenie, że środek transportu jako przedmiot jest dobrem konsumpcyjnym, a nie narzędziem do zaspokajania potrzeb. Gospodarstwo domowe może być posiadaczem (ewentualnie dysponentem, w zależności od form finansowania dostępności do takiego dobra) samochodu, „aby go mieć” bez względu na fakt, na jakim poziomie kształtuje się współczynnik wykorzystania tego pojazdu. Standardowa wydaje się być sytuacja, iż samochód „więcej stoi, niż jeździ”. Przy nastawieniu prosumenckim – tak jak w odniesieniu do instalacji OZE w energetyce – pojazdy mechaniczne mogą być traktowane jako narzędzie, które powinno być dostępne, ale które nie musi stanowić stałego wyposażenia gospodarstwa domowego. Upowszechnienie koncepcji *car sharing* lub *taxi sharing* będzie prowadziło do uzyskania dwóch efektów jednocześnie¹⁵. Po pierwsze, w posiadaniu społeczeństwa (czyli ogółu konsumentów) będzie mniej pojazdów. Redukcji ulegną zasoby rzeczowe, a tym samym będzie w nich

¹³ P. Niedzielski, *Kreatywność i procesy innowacyjne na rynku usług transportowych. Ujęcie modelowe*, PTE, Szczecin 2013, s. 37.

¹⁴ J. Popczyk, *Energetyka rozproszona*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa 2011, s. 9 i nast.

¹⁵ P. Schneeberger, *Dynamik statt Statik im Taxi*, „Neue Zürcher Zeitung“ z 14.11.2014 r., <http://www.nzz.ch> (dostęp: 15.11.2014).

zaangażowany mniejszy kapitał. Po drugie, jeśli zwiększy się średnia liczebność osób podróżujących w jednym pojeździe, to infrastruktura będzie obciążona mniejszym ruchem, ze wszystkimi tego konsekwencjami, m.in. mniejszym ryzykiem wystąpienia kolizji w ruchu, ograniczeniem zjawiska kongestii, mniejszym zużyciem energii (bez względu na wykorzystany pierwotny nośnik tej energii), a także mniejszą emisją zanieczyszczeń.

W zarobkowym transporcie drogowym ładunków odmianą postawy prosumenckiej może być upowszechnienie „industrialnej formy świadczenia usług”, znanej w USA jako *Advanced Truckload Firms* (ATLF) i stosowanej już przez niektóre duże przedsiębiorstwa transportowe w Europie. Zwiększenie rocznych przebiegów taboru samochodowego i uzyskanie wyższych niż przeciętne wartości wskaźników operacyjnych (wykorzystania przebiegu, wykorzystania ładowności) umożliwia ograniczenie zasobów rzeczowych (wielkość floty) niezbędnych do wykonania tych samych zadań transportowych.

Bibliografia

- Aberle G., *Transportwirtschaft. Einzelwirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Grundlagen*, R. Oldenbourg, Monachium–Wiedeń 2003.
- Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., *Polski transport samochodowy. Rynek – koszty – ceny*, ITS, Warszawa 2012.
- Burnewicz J., *Polski rynek usług transportu samochodowego*, w: *Polski rynek usług transportowych. Funkcjonowanie – przemiany – rozwój*, red. D. Rucińska, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2012.
- Burnewicz J., *Sektor samochodowy Unii Europejskiej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2005.
- Drewnowski A., *Warunki rozwoju przewozów towarowych transportem kolejowym w Polsce w formie przesyłek wagonowych*, w: *Innowacje w transporcie. Technologie i procesy*, red. E. Załoga, A. Grzelakowski, „Zeszyty Naukowe”, nr 600, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2010.
- Interaktywnie.com: E-commerce. Ranking sklepów internetowych 2014*, <http://interaktywnie.com/biznes/artykuly/raporty-interaktywnie-com/raport-interaktywnie-com-e-commerce-ranking-sklepow-internetowych-2014-249602> (dostęp: 20.11.2014)
- Komornicki T., *Przemiany mobilności codziennej Polaków na tle rozwoju motoryzacji*, PAN IGiPZ, Warszawa 2011.
- Niedzielski P., *Kreatywność i procesy innowacyjne na rynku usług transportowych. Ujęcie modelowe*, PTE, Szczecin 2013.
- Popczyk J., *Energetyka rozproszona*, Instytut na rzecz Ekorozwoju, Warszawa 2011.
- Publiczny transport zbiorowy poza Miejskimi Obszarami Funkcjonalnymi*, raport końcowy, kier. M. Wolański, SGH, Warszawa 2014.

- Raport o stanie rynku pocztowego za rok 2013*, Urząd Komunikacji Elektronicznej, Warszawa 2014.
- Rynasiewicz Z., *Comments on the Road Haulage Market Debate*, „Europolitics” 2014, No. 4893.
- Schneeberger P., *Dynamik statt Statik im Taxi*, „Neue Zürcher Zeitung“ z 14.11.2014 r., www.nzz.ch (dostęp: 15.11.2014)
- Tesla will Daimlers „Fehler” ausbügeln*, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/batteriefabrik-in-deutschland-tesla-will-daimlers-fehler-ausbuegeln/11019994.html> (dostęp: 23.11.14).
- Transport. Wyniki działalności w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2014.

SUMMARY

The chapter overviews the key transformations that have taken place in Poland's road transport after the EU accession, placing them in the context of the society's passenger transport needs and the economy's freight transport requirements. In 2004–2013, the road transport sector, as well as individual motorization, experienced dynamic quantitative growth. The road transport sector rose to the expectations, increasing its volume parallel with increases in industrial output and domestic and foreign trade. International road transport operators benefited from the qualitative effects of fleet modernization. Hence the road transport sector can be said to have taken full advantage of the opportunities arising from free access to the EU market. The final part delineates the strands for further research on the evolution of the road transport services market. The author points out the need to adopt a consumer-oriented approach in analyzing the functioning of the road transport market.

Rozdział 2

TRANSPORT KOLEJOWY

Wprowadzenie

Polski rynek kolejowy jest jednym z największych w Europie. W ciągu ostatnich dziesięciu lat w strukturze instytucjonalnej transportu kolejowego w Polsce zaszło wiele zmian. Na sieci, która obejmuje 19,2 tys. km linii kolejowych, w 2013 r. przewoży wykonywało 61 operatorów towarowych i 12 pasażerskich.

Proces liberalizacji rynku przewozów kolejowych w Polsce został zapoczątkowany wraz z wejściem w życie Ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym¹, jednakże do 2001 r. działalność niezależnych („nowych”) przewoźników towarowych ograniczała się w znacznej mierze do obsługi bocznic kolejowych. Data pierwszej publikacji regulaminu i cennika dostępu do sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe w kwietniu 2002 r. jest często uznawana za faktyczny początek rozwoju otwartego rynku towarowych przewozów kolejowych w Polsce. Podstawy prawne konkurencji określiła nowa Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym², na której podstawie wydane wcześniej koncesje na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, osób i na zarządzanie infrastrukturą zastąpiono licencjami. Ważnym krokiem w procesie liberalizacji było powołanie 1 czerwca 2003 r. regulatora rynku kolejowego – Urzędu Transportu Kolejowego (UTK).

W rozdziale przedstawiono główne zmiany, które zaszły na polskim rynku usług kolejowym w latach 2004–2013. Przeanalizowano zmiany wielkości i struktury popytu na usługi transportu kolejowego, zmiany struktury podmiotowej i poziom konkurencji w przewozach towarowych i pasażerskich, a także porównano najważniejsze wskaźniki działalności dwóch największych przewoźników na rynku przewozów towarowych. Przedstawiono również zakres dokonanych inwestycji w rozwój infrastruktury kolejowej i tabor.

¹ Dz.U. 1997 nr 96 poz. 591.

² Dz.U. 2013 poz. 1594 ze zm.

2.1. Restrukturyzacja przedsiębiorstwa państwowego PKP

Za jedną z ważnych zmian w strukturze instytucjonalnej transportu kolejowego w Polsce należy uznać restrukturyzację organizacyjną przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe, w której wyniku w 2001 r. zostało ono przekształcone w spółkę prawa handlowego – PKP SA. Na mocy Ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”³ powstała grupa kapitałowa PKP. W następnym etapie wydzielono 24 spółki zależne, prowadzące działalność w zakresie: zarządzania infrastrukturą kolejową, przewozu osób (odrębnie przewozy regionalne i kwalifikowane) i przewozu rzeczy, obsługi procesu przewozowego (telekomunikacja, informatyka, dostarczanie energii) i utrzymaniowego (naprawy i remonty sieci kolejowej). W ten sposób został spełniony formalny wymóg dotyczący rozdzielenia działalności przewozowej od zarządzania infrastrukturą. Do tej pory została jednak utrzymana struktura holdingu.

W kolejnym etapie z Grupy PKP wydzielono dwie spółki wykonujące przewozy pasażerskie. Najpierw w 2007 r. WKD sp. z o.o. stała się w 100% własnością samorządów lokalnych (województwa mazowieckiego, miasta Pruszków, gmin: Grodzisk Mazowiecki, Brwinów, Milanówek, Podkowa Leśna i Michałowice), a następnie w 2008 r. doszło do usamorządowania spółki Przewozy Regionalne.

Jednostką dominującą w grupie i posiadającą udziały we wszystkich firmach holdingu jest spółka Skarbu Państwa PKP SA. W 2013 r. w skład Grupy PKP, oprócz spółki matki, wchodziło 11 innych podmiotów zależnych, w tym: spółki świadczące usługi przewozowe na rynku kolejowym (PKP Intercity SA, PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o., PKP CARGO SA, PKP LHS sp. z o.o.), spółka zarządzająca infrastrukturą kolejową (PKP PLK SA), spółki świadczące usługi również na rynku energetycznym i teleinformatycznym (PKP Energetyka sp. z o.o., TK Telekom sp. z o.o., PKP Informatyka sp. z o.o.), a także spółki działające w obszarach niezwiązanych z przewozami kolejowymi. Osiem spółek Grupy PKP i Przedsiębiorstwo Spedycyjne Trade Trans sp. z o.o. (spółka zależna od PKP CARGO) są objęte skonsolidowanym sprawozdaniem finansowym. Grupa PKP SA pozostaje jednym z największych polskich pracodawców (zatrudniającym 82,5 tys. osób) i czwartą co do wielkości europejską grupą skupiającą spółki kolejowe. Wśród dziesięciu największych pracodawców w Polsce znajdują się spółki PKP PLK i PKP CARGO. W ramach procesu dostosowania poziomu i struktury zatrudnienia do aktualnych zadań stawianych

³ Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948.

spółkom w związku ze zmieniającymi się wymogami rynkowymi w latach 2003–2013 liczba zatrudnionych w Grupie PKP osób zmniejszyła się o 40%.

Tabela 2.1. Zatrudnienie w Grupie PKP w 2003 i 2013 r. (przeciętne w ciągu roku)

Spółka	2003	2013	2013/2003
PKP SA	3 696	2 750	74,4%
PKP PLK	45 756	38 469	84,1%
PKP CARGO	49 586	22 711	45,8%*
PKP Intercity	2 130	7 348	360,4%*
PKP Energetyka	9 177	7 268	79,2%
TK Telekom	3 898	1 491	38,3%
PKP LHS	1 153	1 245	108,0%
PKP SKM	750	793	105,7%
PKP Informatyka	835	442	52,9%
PKP Przewozy Regionalne	21 122	-	-
PKP WKD	218	-	-
GRUPA PKP	138 321	82 534	59,7%

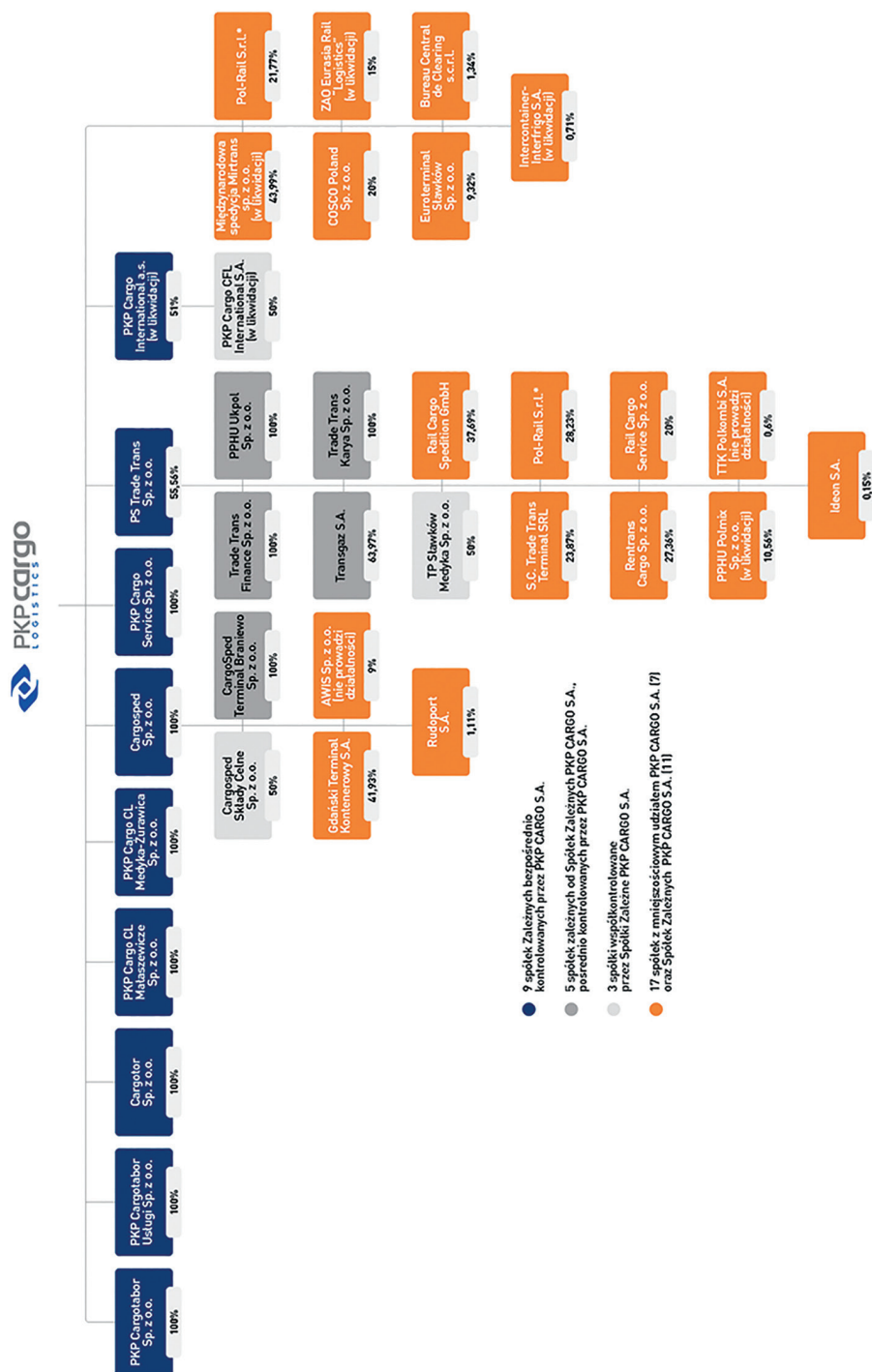
* Do końca 2008 r. spółka PKP CARGO przekazała 5819 pracowników do PKP PLK, PKP Intercity i PKP Przewozy Regionalne oraz w 2009 r. – 1244 pracowników do PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne, PKP CARGO WAGON i PKP CARGO TABOR.

Źródło: opracowanie własne na podstawie raportów rocznych Grupy PKP za 2004 i 2013 r.

Największe zmiany w wielkości i strukturze zatrudnienia zaszły w PKP CARGO. W ramach kilku etapów restrukturyzacji liczbę zatrudnionych zredukowano o ponad połowę. W 2010 r. utworzono grupę PKP CARGO Logistics, w której skład oprócz spółki matki PKP CARGO wchodzi 14 spółek zależnych, z czego 9 spółek bezpośrednio zależnych od spółki⁴ i 5 spółek pośrednio zależnych, które zajmują się usługami spedycyjnymi, logistycznymi, usługami przeładunkowymi, naprawą taboru wagonowego i trakcyjnego oraz obsługą bocznic kolejowych (rysunek 2.1).

Dnia 30 października 2013 r. PKP CARGO zadebiutowało na Giełdzie Papierów Wartościowych w Warszawie, stając się pierwszym kolejowym przewoźnikiem towarowym w UE notowanym na giełdzie. Wartość oferty publicznej, w której PKP SA sprzedały prawie 50% akcji PKP CARGO, wyniosła 1,42 mld zł. Głównym akcjonariuszem pozostaje PKP SA.

⁴ W tym Cargosped odpowiedzialna za przewozy intermodalne, PS Trade Trans – krajowa i międzynarodowa spedycja kolejowa – i PKP CARGOTABOR – jedna z największych spółek taborowych na świecie.



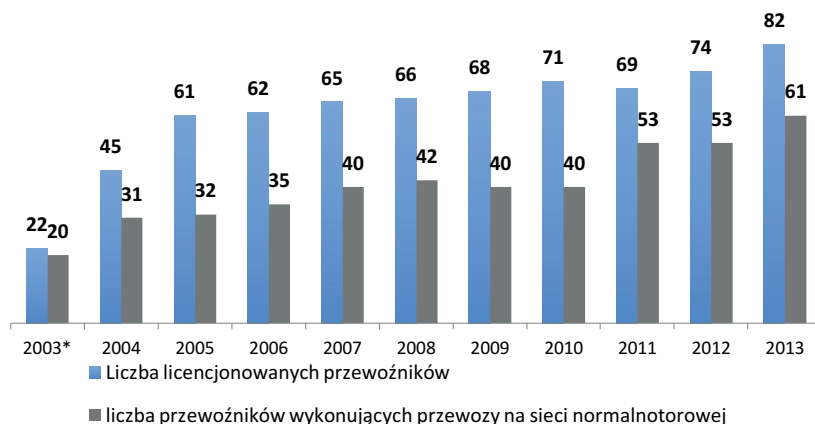
Rysunek 2.1. Struktura organizacyjna Grupy PKP CARGO Logistics według stanu na 1 stycznia 2015 r.

Źródło: <https://www.pkp-cargo.pl/pl/kim-jestesmy/struktura-kapitalowa/> (dostęp: 15.01.2015)

2.2. Konkurencja na rynku przewozów towarowych

Na koniec 2004 r. licencje na wykonywanie przewozów rzeczy posiadało 45 operatorów kolejowych, w 2008 r. – 66, a w 2013 r. – 82. Najwięcej licencji wydano w latach 2003–2005, co było wynikiem wdrożenia w Polsce zapisów I Pakietu Kolejowego, dotyczących licencjonowania przewoźników kolejowych.

O rzeczywistym poziomie konkurencji świadczy jednak liczba przedsiębiorstw kolejowych faktycznie realizujących przewozy. W latach 2006–2010 przewozy towarów wykonywał średnio co drugi operator kolejowy posiadający licencję (rysunek 2.2). W porównaniu do poprzednich lat w 2011 r. odnotowano znaczący przyrost liczby podmiotów (z 40 do 53) wykonujących przewozy towarowe na sieci normalnotorowej. W 2012 r. sytuacja nie uległa istotnym zmianom, natomiast w 2013 r. liczba operatorów wykonujących przewozy ładunków na sieci PKP PLK zwiększyła się do 61.



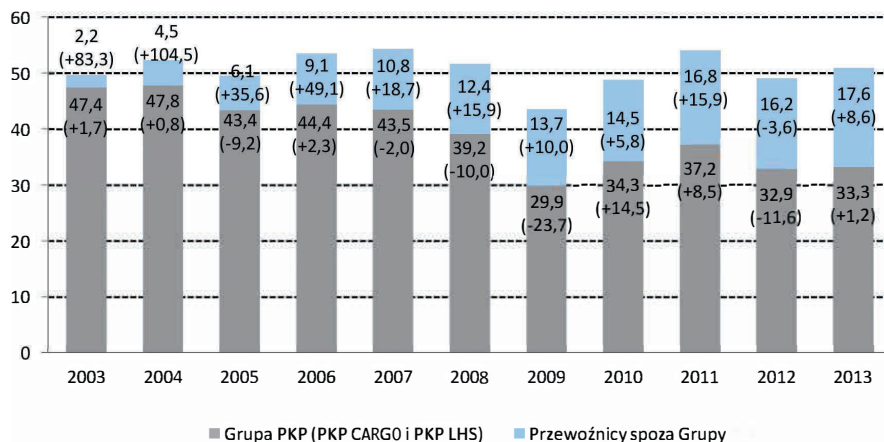
* Koncesje i licencje

Rysunek 2.2. Liczba licencjonowanych przewoźników kolejowych rzeczy w latach 2003–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

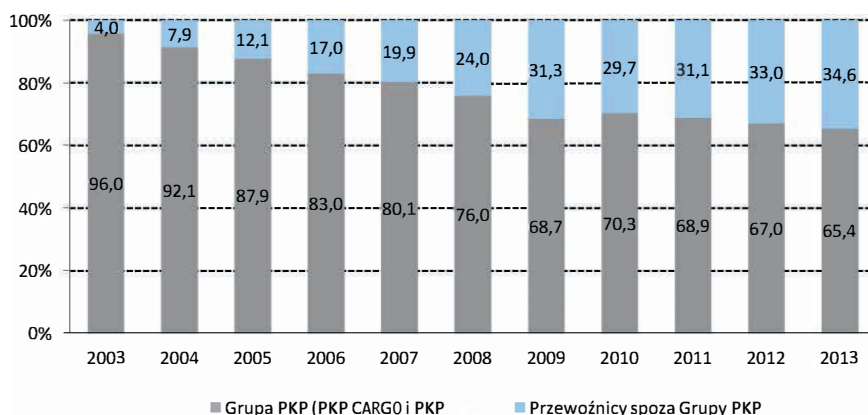
Ogólna masa ładunków przewożonych koleją w Polsce w 2013 r. wyniosła 233 mln ton i była porównywalna z poziomem sprzed dziesięciu lat, natomiast praca przewozowa nieznacznie (o 2,6%) wzrosła – do 50,9 mld tkm. Maksymalny poziom przewozów (54,3 mld tkm) osiągnięto w 2007 r. Spadek wielkości przewozów w latach 2008–2009 (do 43,6 mld tkm) został nadrobiony w latach 2010–2011. Mimo kryzysu gospodarczego, średnioroczna dynamika pracy przewozowej operatorów spoza Grupy PKP w latach 2008–2011 wynosiła 12%, a w całym analizowanym okresie

zwiększyła się ponad ośmiokrotnie – do 17,6 mld tkm (rysunek 2.3). Jest to poziom porównywalny z wielkością pracy przewozowej wykonywanej przez wszystkich operatorów na rynkach kolejowych krajów, takich jak Łotwa, Włochy czy Wielka Brytania. Udział w rynku (liczony według pracy przewozowej) operatorów spoza Grupy PKP w 2011 r. przekroczył poziom 30% i zwiększył się z ok. 8% w 2004 r. do ok. 35% w 2013 r. (rysunek 2.4 i 2.5).



Rysunek 2.3. Wielkość przewozów towarowych w Polsce w latach 2003–2013 (w mld tkm, w nawiasach zmiana w stosunku do roku poprzedniego w %)

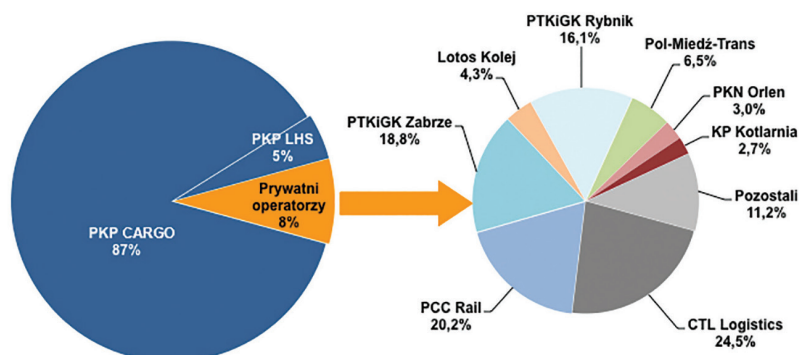
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.



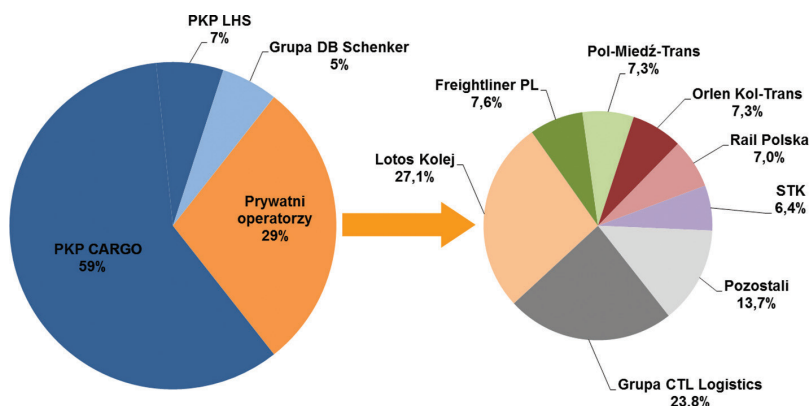
Rysunek 2.4. Udział w rynku przewoźników z Grupy PKP i pozostałych przewoźników towarowych według tkm (w %)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

a) 2004 r.



b) 2013 r.



Rysunek 2.5. Struktura podmiotowa rynku kolejowych przewozów towarowych w Polsce według tkm (w %)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Od 2009 r. mamy do czynienia także z nowym zjawiskiem – pojawieniem się na polskim rynku przewoźników należących do kolei narodowych z innych krajów, którzy weszli na polski rynek poprzez zakup prywatnych operatorów. W lipcu 2009 r. nastąpiło przejęcie przez niemiecki koncern Deutsche Bahn grupy PCC Logistics, a we wrześniu – grupy PTK Holding. Przewoźnik funkcjonuje obecnie pod nazwą DB Schenker Rail Polska. Drugim przykładem jest przejęcie przez francuskie koleje państwowe SNCF Fret udziałów ITL International mbH. Proces akwizycji, który się rozpoczął w 2008 r., został sfinalizowany w 2012 r. Od 1 czerwca 2012 r. ITL Polska sp. z o.o. prowadzi oficjalną działalność pod marką grupy kapitałowej Captrain, należącej do francuskiej grupy SNCF-Geodis. Jej udział w polskim rynku przewozów towarowych pozostaje poniżej 0,5%.

W 2012 r. ogólna wielkość pracy przewozowej na polskim rynku kolejowym zmniejszyła się o 9,1%. Było to skutkiem spadku wolumenu zarówno u przewoźników należących do kolei narodowych (PKP CARGO – o 12,9%, DB Schenker Rail Polska – o 20,5%), jak i, po raz pierwszy, u przewoźników prywatnych (np. CTL Logistics i Freightliner PL – po ok. 14,5%). Mimo to przewoźnikom prywatnym kolejny rok z rzędu udało się powiększyć udział w rynku.

Udział grupy DB Schenker w polskim rynku przewozów towarowych w 2013 r. wyniósł ok. 5% i był mniejszy od udziałów rynkowych dwóch największych operatorów prywatnych – Lotos Kolej (7,8%) i CTL Logistics (6,8%), którzy w latach 2003–2013 odnotowali najbardziej dynamiczny i stabilny wzrost w grupie prywatnych operatorów. Lotos Kolej w 2012 r. wyprzedził CTL Logistics i umocnił swoją pozycję z 27% udziałem wśród grupy prywatnych przewoźników. Pol-Międz-Trans, który od kilku lat utrzymywał ok. 6% udział w tym rynku, w 2013 r. zwiększył udział do 7,3%. W ostatnich latach również stopniowo powiększał swój udział operator Rail Polska (z 2,3% w 2007 r. do 7% w 2013 r.). Wszyscy ci przewoźnicy należeli do grupy podmiotów, które uzyskały pierwsze na polskim rynku koncesje na przewozy towarowe. Wśród nowych podmiotów, które rozpoczęły działalność stosunkowo niedawno, a już znalazły się w grupie liderów, jest Freightliner PL. W latach 2012–2013 znacząco zwiększył swoje przewozy STK.

Dynamiczny wzrost wiodących prywatnych przewoźników był wynikiem zarówno organicznego wzrostu, jak i akwizycji na rynku kolejowym (wyjątkiem jest Lotos Kolej). Liczba podmiotów wykonujących przewozy towarowe w ubiegłych latach z roku na rok rosła, jednak udział kilku największych prywatnych przewoźników pozostaje znaczący (tabela 2.2).

Tabela 2.2. Stopień koncentracji na rynku przewozów towarowych w Polsce według tkm (udział w %, prywatni = 100%*)

Wskaźnik koncentracji	2004	2005	2007	2009	2011	2013
Top 5	86,1	80,6	78,0	86,2	80,9	73,2
Top 7	93,4	91,0	87,0	90,1	86,8	86,4

* Bez grupy DB Schenker i ITL Polska (Captrain).

Źródło: obliczenia własne.

Mimo zmian strukturalnych w gospodarce, a także w transporcie kolejowym, dominującą grupą towarową kolei niezmiennie od lat pozostają paliwa stałe, zarówno u przewoźników kolei narodowych, jak i przewoźników prywatnych. W latach 2005–2013 udział węgla kamiennego w całkowitej masie ładunków przewożonych na rynku krajowym zmniejszył się z 55% do 40%. Kolejne 26% masy ładunkowej

przypada na rudy metali i pozostałe produkty górnictwa i kopalnictwa. Specyficznym przypadkiem PKP LHS, który jest zarówno wyłącznym operatorem, jak i zarządcą 400-kilometrowej szerokotorowej linii kolejowej (1520 mm). Ponad połowa ładunków przewożonych na tej linii to rudy żelaza.

Z kolei prywatni przewoźnicy zdominowali segment paliw płynnych. Ponad połowa przewozów paliw, które przed 2004 r. były realizowane przez PKP CARGO na zlecenie koncernów PKN Orlen i Lotos, trafiła do wyspecjalizowanych firm transportowych powołanych do życia przez spółki paliwowe (Lotos Kolej i Orlen Koltrans). Produkty rafinacji ropy naftowej mają także znaczący udział (ok. 20%) w strukturze przewozów grupy CTL Logistics.

W celu porównania wyników osiągniętych przez przewoźników na polskim rynku kolejowym w tabeli 2.3 zestawiono wybrane wskaźniki działalności dla lat 2004 i 2013 dwóch największych przewoźników: PKP i CTL Logistics. Wartości tych wskaźników wskazują na wyższą efektywność finansową (mierzoną jako stosunek przychodów i pracy przewozowej) oraz wydajność pracy na 1 zatrudnionego w CTL Logistics.

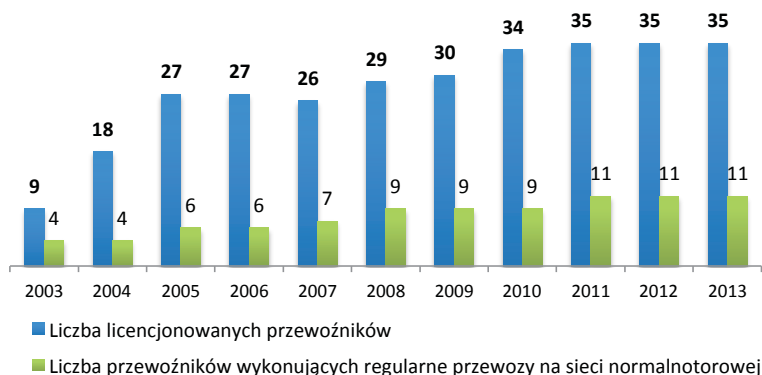
Tabela 2.3. Porównanie potencjału czynników wytwórczych i wybranych wyników działalności PKP CARGO i CTL Logistics

Wskaźnik	PKP CARGO			CTL Logistics		
	2004	2013	2013/2004	2004	2013	2013/2004
Wielkość przewozów (w mln ton)	156,3	114,4	-26,8%	8,2	15,8	+93%
Wielkość przewozów (w mld tkm)	45,3	30,1	-33,6%	1,0	3,5	+250%
Udział w rynku kolejowym według tkm (w %)	63,9	59,2	-4,7 punkty procentowe	3,7	6,8	+3,1 punkty procentowe
Zatrudnienie (liczba osób)	47 857	26 591	-44,4%	2 480	1 814	-26,9%
Liczba lokomotyw	2317	2460	+6,2%	170	189	+11,2%
Liczba wagonów	84 587	63 105	-25,4%	4 400	4 826	+9,7%
Przychody z działalności przewozowej (w mln zł)	5 314,1	5 064,20	-4,7%	b.d.	726,6	-
Przychody na 1000 tkm (w zł)	117,3	168,2	+43,4%	-	207,6	-
Wydajność pracy (w tys. tkm/osobę)	947	1 131	+19,4%	403	1 929	+378,8%

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych przewoźników.

2.3. Konkurencja na rynku przewozów pasażerskich














Liczba licencjonowanych przewoźników pasażerskich, którzy wykonywali regularne (rozkładowe) przewozy, zwiększyła się z czterech w 2003 r. do jedenastu w 2013 r. (rysunek 2.6 i 2.7). Przewoźnicy ci działają jednak w poszczególnych segmentach rynku przewozów pasażerskich i w obrębie wybranego obszaru geograficznego (zwykle województwa lub aglomeracji) lub wydzielonych linii kolejowych, dlatego zjawisko konkurencji na rynku między tymi podmiotami występuje w bardzo ograniczonym zakresie.



Rysunek 2.6. Liczba licencjonowanych przewoźników kolejowych osób w latach 2004–2013

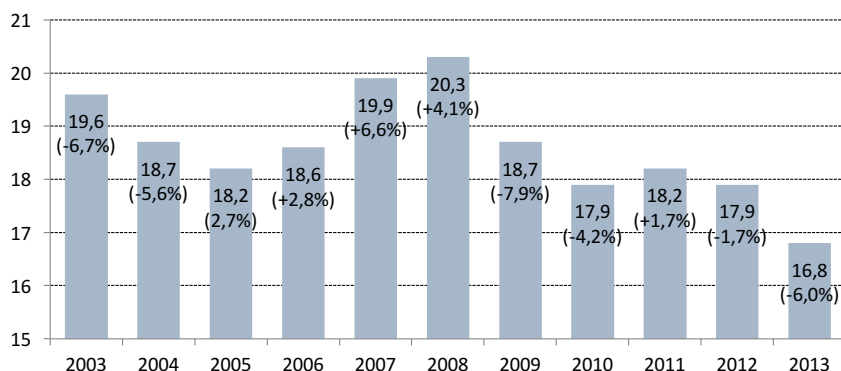
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Sytuacja na rynku przewozów pasażerskich kształtuje się odmiennie niż w przewozach towarowych. Trend wzrostowy, który zarysował się od 2006 r., został przerwany kryzysem finansowym. W latach 2009–2010 całkowita wielkość pracy przewozowej spadła o ok. 12% w porównaniu do 2008 r. W 2011 r. osiągnięto nieznaczny wzrost przewozów, jednak praca przewozowa była na takim samym poziomie jak w 2005 r. i o 8% mniejsza niż w 2003 r. W latach 2012–2013 odnotowano ponowne spadki przewozów (rysunek 2.8). Trend spadkowy w przewozach pasażerskich obserwuje się w Polsce od początku lat 90. XX wieku, a jego skala jest ogromna: wielkość pracy przewozowej kolei w 2013 r. stanowiła zaledwie jedną trzecią poziomu z 1990 r.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
od 22.12.2000	 SKM szybka kolej miejska Warszawa											
od 1.09.2001	 PKP INTERCITY											
od 1.07.2001	 WKD (PKP WKD)											
od 1.10.2001	 PRZEWOZY REGIONALNE <small>spółka z o.o.</small>											
od 1.01.2005	 Koleje Mazowieckie											
od 3.10.2005	 SKM (SKM Warszawa)											
od 9.12.2007	 ARRIVA POC <small>sp. z o.o.</small>											
od 20.09.2008	 Uzależniony Baderobahn											
od 14.12.2008	 Koleje Dolnośląskie											
od 1.06.2011	 Koleje Wielkopolskie											
od 1.10.2011	 Koleje Śląskie											
od 15.06.2014	 LUDZKA KOLEJ AGLOMERACYJNA											
od 10.12.2014	 KOLEJE MAŁOPOLSKIE											

Rysunek 2.7. Rozpoczęcie regularnej działalności przez przewoźników pasażerskich w Polsce oraz zmiany właścicielskie (według stanu na koniec 2014 r.)

Źródło: opracowanie własne.



Rysunek 2.8. Wielkość przewozów pasażerskich w Polsce w latach 2003–2013
(w mld paskm, w nawiasach zmiana w stosunku do roku poprzedniego)

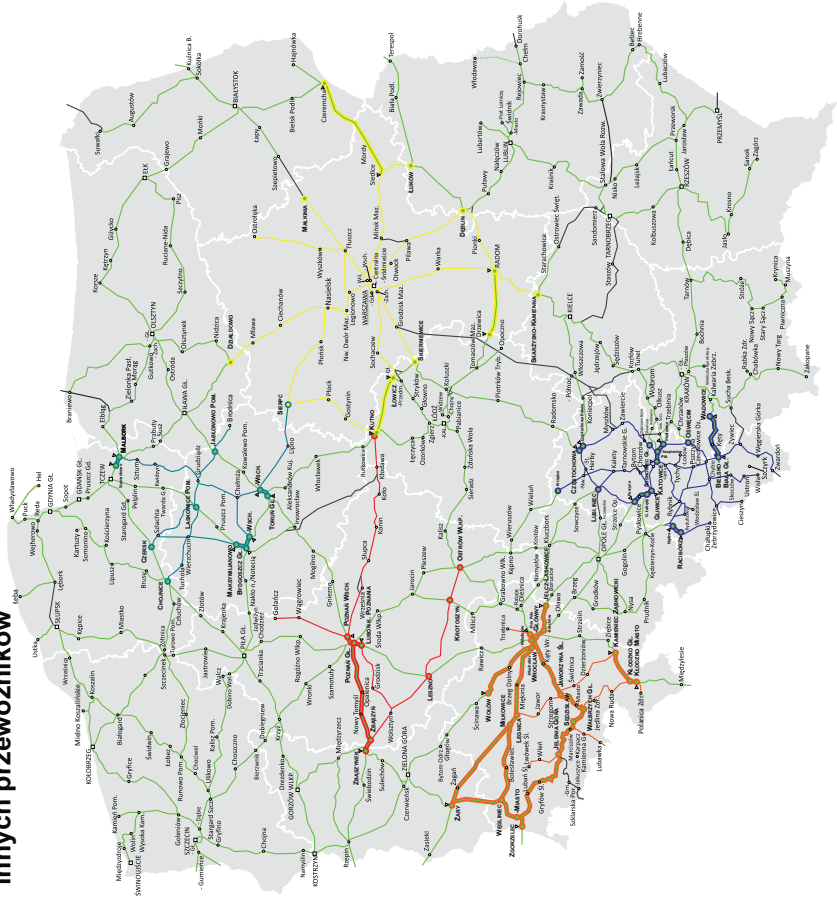
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Spośród przewoźników pasażerskich jedynie PKP Intercity i Przewozy Regionalne świadczą usługi na rynku ogólnokrajowym, tj. w segmencie przewozów dalekobieżnych. W 2013 r. pociągami PKP Intercity przewieziono 30,7 mln pasażerów, a praca przewozowa wyniosła 7,1 mld paskm. W przypadku pociągów interREGIO i REGIOekspres (uruchamianych przez Przewozy Regionalne – rysunek 2.9) było to odpowiednio 5,5 mln pasażerów i 0,98 mld paskm, tj. ok. 12% całkowitej pracy przewozowej w segmencie przewozów międzywojewódzkich. Jednakże ze względu na standard obsługi oferowany pasażerom takie porównanie należałoby przeprowadzić w odniesieniu do przewozów pociągami TLK (PKP Intercity). W segmencie przewozów międzyaglomeracyjnych konkurencja dla usług PKP Intercity nie występuje.

W 2013 r. obok Przewozów Regionalnych w obrębie poszczególnych województw transport osób wykonywały cztery inne spółki samorządowe: Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, a także Koleje Wielkopolskie i Koleje Śląskie (rysunek 2.10).

Wszystkie te podmioty wykonują przewozy w ramach obowiązku świadczenia usług użyteczności publicznej na podstawie kontraktów zawartych z władzami samorządowymi, które jednocześnie są jedynymi udziałowcami/akcjonariuszami powołanych spółek przewozowych. W czerwcu 2014 r. działalność przewozową rozpoczęła jeszcze jedna spółka samorządowa – Łódzka Kolej Aglomeracyjna (ŁKA) – uruchamiając pociągi na linii z Łodzi Kaliskiej do Sieradza, a od 14 grudnia 2014 r. Koleje Małopolskie przewożą pasażerów na trasie Kraków Główny–Wieliczka Rynek-Kopalnia.

Mapa połączeń REGIO Przewozów Regionalnych oraz osobowych i innych przewoźników*



LEGENDA

- Połączenia REGIO Przewozów Regionalnych (PR)
- *Połączenia Arriva RP (ARP)
- Odniki wspólne REGIO PR I ARP
- Stacje wspólne REGIO PR I ARP
- *Połączenia Kolei Dołnośląskich (KD)
- Odniki wspólne REGIO PR I KD
- Stacje wspólne REGIO PR I KD
- *Połączenia Kolei Maazowieckich (KM)
- Odniki wspólne REGIO PR I KM
- Stacje wspólne REGIO PR I KM
- *Połączenia Kolei Śląskich (KS)
- Odniki wspólne REGIO PR I KS
- Stacje wspólne REGIO PR I KS
- *Połączenia Kolei Wielkopolskich (KW)
- Odniki wspólne REGIO PR I KW
- Stacje wspólne REGIO PR I KW

Pozostałe linie kolejowe

Główne stacje

Pozostałe ważniejsze stacje

Nazwy stacji

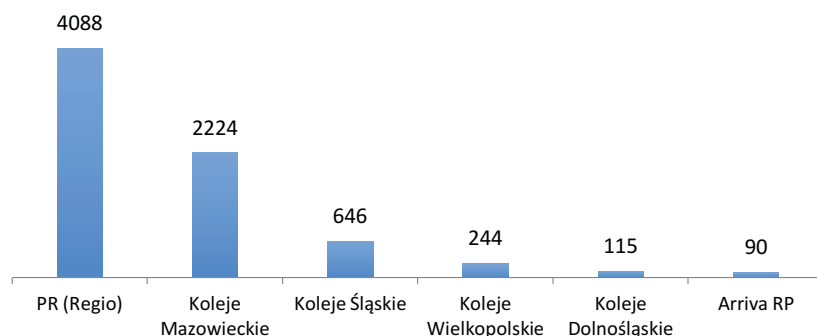
Sopot

STAN NA DZIEŃ: 29 lipca 2013

*Plan wypracowany i wytestowany w ramach projektu "Etykieta" (uczestnicy: transport publiczny, przewoźnicy, pasażerowie)

Rysunek 2.10. Mapa połączeń REGIO Przewozów Regionalnych i połączeń osobowych i innych przewoźników

Źródło: Przewozy Regionalne sp. z o.o.



Rysunek 2.11. Wielkość pracy przewozowej operatorów funkcjonujących w segmencie przewozów wewnątrzwojewódzkich w 2013 r. (w mln paskm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

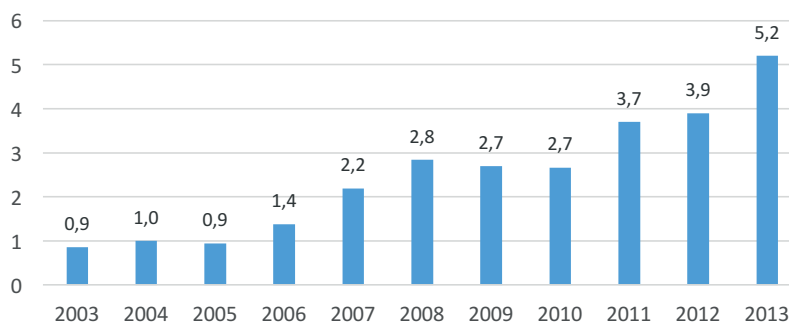
Jedynym przykładem tzw. konkurencji o rynek prywatnego przewoźnika pasażerskiego z publicznymi w latach 2007–2010 była Arriva. Przedsiębiorstwo powstało w 2007 r. jako joint venture polskiego przewoźnika kolejowego PCC Rail SA i brytyjskiego operatora transportu publicznego Arriva plc. Pod koniec 2007 r. Arriva PCC wygrała przetarg na wykonywanie przewozów pasażerskich na liniach nieelektryfikowanych w województwie kujawsko-pomorskim, a 10 grudnia 2010 r. kontrakt przedłużono na kolejne dziesięć lat. W 2008 r. Arriva podjęła próbę rozszerzenia działalności o obsługę tras w innych województwach. W 2009 r. przewoźnik ten wygrał przetarg na obsługę kilku połączeń kolejowych na terenie województwa pomorskiego. W 2011 r. sieć połączeń Arriva RP obejmowała ok. 100 stacji na sześciu liniach. W 2010 r. Arriva PCC stała się własnością niemieckiego przedsiębiorstwa Deutsche Bahn. Oznacza to, że wszyscy funkcjonujący obecnie na polskim rynku pasażerskim przewoźnicy mają właścicieli publicznych.

Do odcinków obsługiwanych w 2013 r. zarówno przez pociągi REGIO Przewozów Regionalnych, jak i Kolei Dolnośląskich należały m.in. odcinki z Wrocławia Głównego do Wołowa, Miłkowic i Żar, Jelcza-Laskowic, Wałbrzycha Głównego; z Wałbrzycha Głównego do Jeleniej Góry i Zgorzelca; z Kamieńca Ząbkowskiego do Kłodzka. Z Kolejami Wielkopolskimi odcinkiem wspólnym PR był np. Poznań Główny–Zbąszynek, z Kolejami Mazowieckimi: Kutno–Łowicz, a z Kolejami Śląskimi: Wadowice–Bielsko-Biała Główna. Najwięcej przewoźników działa w województwach mazowieckim i pomorskim, gdzie również funkcjonują operatorzy obsługujący ruch aglomeracyjny w Warszawie i Trójmieście. Szczególnego rodzaju przewoźnikiem jest SKM w Warszawie, która ma taki sam status jak: Tramwaje Warszawskie sp. z o.o., Metro Warszawskie sp. z o.o. i Miejskie Zakłady Autobusowe sp. z o.o. Działalność

przewozowa SKM Warszawa jest prowadzona w ramach systemu komunikacji miejskiej koordynowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego m.st. Warszawy.

2.4. Rozwój infrastruktury kolejowej

W analizowanym okresie czasowym infrastruktura kolejowa była czynnikiem ograniczającym rozwój przewozów. Wielkość nakładów na infrastrukturę kolejową zwiększyła się co prawda znacząco – z 1 mld zł w 2004 r. do 5,3 mld zł w 2013 r. – jednakże nie osiągnięto wymiernych efektów w postaci zapewnienia możliwe wysokich średnich prędkości handlowych na całej sieci, a w pierwszej kolejności na liniach o największych potokach ruchu. Co więcej, skumulowanie dużej liczby inwestycji prowadzonej na całej sieci⁵ wymagało zamknięcia wielu odcinków, co spowodowało wydłużenie czasu jazdy pociągów i negatywnie wpłynęło na ofertę przewoźników, zwłaszcza w transporcie pasażerskim.



Rysunek 2.12. Wielkość nakładów na działalność inwestycyjną PKP PLK (w mld zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych PKP PLK.

Znaczące zwiększenie nakładów inwestycyjnych na modernizację infrastruktury kolejowej było możliwe dzięki współfinansowaniu projektów z funduszy unijnych, szczególnie w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2007–2013. Projekty kolejowe są współfinansowane z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ) i z Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO). Na projekty kolejowe w ramach priorytetu VII działania 7.1 POIiŚ przyznano 4,86 mld euro (ok. 19,9 mld zł), co stanowi prawie 25% alokacji przyznanej na transport. Założone efekty realizacji POIiŚ w transporcie kolejowym obejmują:

⁵ W 2013 r. zmodernizowano 1295 km torów, czyli tyle, ile w latach 1999–2004 łącznie.

- 592 km zmodernizowanych i 507 km zrewitalizowanych linii kolejowych,
- 6 przebudowanych dworców kolejowych,
- ok. 100 jednostek zakupionego nowego taboru kolejowego (do obsługi połączeń międzyregionalnych).

Według danych MIR wartość dofinansowania unijnego w zakontraktowanych w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia (NSRO) 2007–2013 projektach na koniec 2013 r. wyniosła 269 mld zł, co stanowi 95,3% przyznanej alokacji. We wnioskach o płatność beneficjenci wykazali wydatki kwalifikowane na łączną kwotę 255,5 mld zł, w tym dofinansowanie UE to 181 mld zł (tj. 64,1% alokacji)⁶.

Tabela 2.4. Poziom wykorzystania alokacji UE w ramach NSRO 2007–2013 na koniec grudnia 2013 roku (w %)

Wyszczególnienie	Podpisane umowy o dofinansowanie A(UoD)	Złożone wnioski o płatność A(WoP)
Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO) 2007–2013	95,3	64,1
POIiŚ	95,5	61,8
Transport ogółem	97,0	62,0
Transport kolejowy (działanie 7.1)	83,0	18,6
16 RPO	92,6	69,6

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Krajowego Systemu Informatycznego SIMIK 07–13 z dnia 2 stycznia 2014 r.

Od początku realizacji POIiŚ do końca 2013 r. zostało podpisanych 259 umów o dofinansowanie na realizację projektów transportowych o łącznej wysokości wkładu unijnego ok. 80 mld zł, co stanowi 97% funduszy przeznaczonych na transport⁷. Na tym tle poziom wykorzystania funduszy w transporcie kolejowym pozostaje najniższy. Według stanu z 31 grudnia 2013 r. zawarto 48 umów (na koniec grudnia 2012 r. było 29) na łączną kwotę dofinansowania 16,4 mld zł, co stanowiło 82,7% alokacji. Około 90% wartości dofinansowania UE stanowią projekty modernizacji linii kolejowych. Połowa z podpisanych umów o dofinansowanie, zawartych z państwowym zarządcą infrastruktury kolejowej (PKP Polskie Linie Kolejowe SA), to tzw. projekty duże. W tabeli 2.5 zestawiono najnowsze dostępne dane dotyczące wysokości dofinansowania unijnego dla kolejowych projektów infrastrukturalnych i taborowych.

⁶ Wykorzystanie środków UE w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007–2013, informacja miesięczna za grudzień 2013 roku, MRR, Warszawa, styczeń 2014, s. 3.

⁷ Sprawozdanie roczne z realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 za 2013 rok, s. 2.

Tabela 2.5. Wartość dofinansowania UE w transporcie kolejowym według stanu na 30 października 2014 r. (w mln zł)

	Podpisane umowy o dofinansowanie (UoD)		Złożone wnioski o płatność (WoP)	
	POIŚ	RPO	POIŚ	RPO
INFRASTRUKTURA	16 586,9	1 250,5	5 572,1	924,1
w tym TEN-T	10 494,6	-	4 082,6	-
pozostałe	6 092,2	1 250,5	1 489,5	924,1
TABOR	1 826,4	1 106,5	744,8	1 061,6
w tym TEN-T	845,8	-	556,2	-
pozostałe	980,5	1 106,5	189,6	1 061,6
RAZEM	18 413,2	2 357,0	6 316,9	1 985,7

Źródło: opracowanie własne na podst. raportów ze strony www.funduszeuropejskie.gov.pl (dostęp: 10.11.2014).

Do końca 2013 r. w ramach działania 7.1 zawarto łącznie umowy na modernizację 590 km linii kolejowych w sieci TEN-T, tj. 13% całości sieci TEN-T na terenie kraju⁸. W ramach RPO do końca grudnia 2013 r. wybudowano lub przebudowano 260 km linii kolejowych (z planowanych 955 km)⁹. Skalę infrastrukturalnych projektów kolejowych realizowanych przez PKP PLK, współfinansowanych z różnych źródeł ilustruje rysunek 2.13.

Łączna długość linii kolejowych zmodernizowanych i wybudowanych w latach 2004–2013 wyniosła ok. 2,3 tys. km. W tym okresie zrealizowano jedynie kilka projektów budowy nowych linii kolejowych. Były to projekty związane z dobudowaniem kilkukilometrowych odcinków linii, które pozwoliły połączyć centra miast z portami lotniczymi (m.in. w Warszawie, Lublinie, Szczecinie). Planowany projekt budowy linii kolei dużych prędkości został zawieszony w 2012 r.

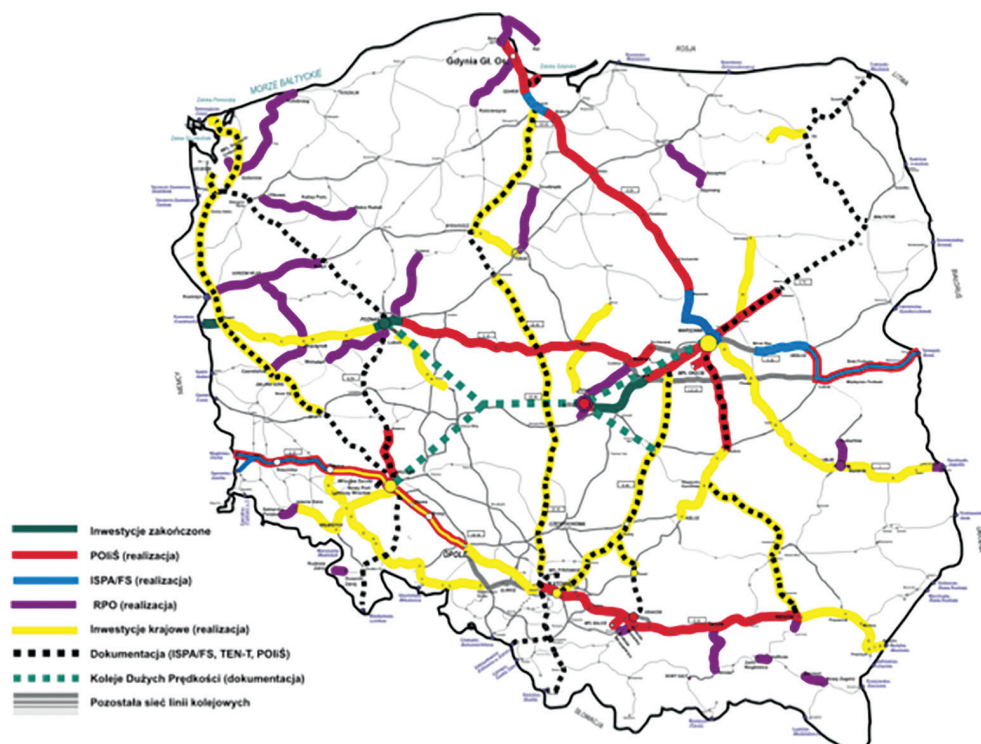
Pierwszą inwestycją transportową realizowaną przy wsparciu środków rządowego programu „Inwestycje Polskie”¹⁰ jest Pomorska Kolej Metropolitalna (PKM). Podmiotem wdrażającym ten projekt jest Pomorska Kolej Metropolitalna SA – spółka specjalnego przeznaczenia, powołana na potrzeby realizacji przedsięwzięcia. Założycielem i jedynym akcjonariuszem spółki jest województwo pomorskie. Projekt budowy PKM to jedno z najważniejszych i największych przedsięwzięć komunikacyj-

⁸ *Sprawozdanie roczne...*, op.cit., s. 169.

⁹ *Stan wdrażania Regionalnych Programów Operacyjnych 2007–2014 na dzień 31.12.2013*, „Monitor Regionalny” z 10.01.2014 r., s. 23.

¹⁰ Ogłoszonego 12 października 2012 r. przez Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska w tzw. drugim expose.

nych realizowanych na terenie województwa pomorskiego, po którego zakończeniu powstanie 18-kilometrowa dwutorowa linia kolejowa z 8 przystankami osobowymi.



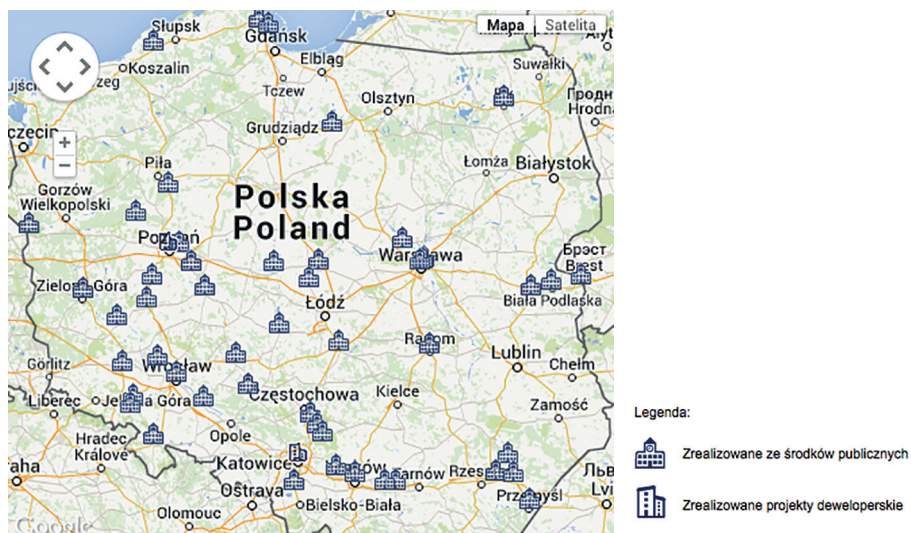
Rysunek 2.13. Zadania inwestycyjne realizowane przez PKP PLK SA do 2013 r. na głównych liniach kolejowych

Źródło: PKP PLK SA.

Dnia 22 maja 2013 r. Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) podpisał z województwem pomorskim umowę dotyczącą organizacji i gwarantowania programu emisji obligacji w kwocie 170 mln zł na rzecz PKM S.A. Łączna wartość netto projektu PKM to 926 mln zł, z czego ponad 70% zostanie sfinansowane środkami unijnymi z działania 7.1 POIiŚ, natomiast wkład własny do projektu zapewniają samorząd województwa pomorskiego (zarówno w formie wkładów pieniężnych, jak i aportu gruntów) i BGK poprzez program emisji obligacji. BGK zapewnił tzw. ostatnią złotówkę niezbędną do zamknięcia projektu ważnego dla regionu. Warto podkreślić, że projekt PKM z punktu widzenia *stricte* finansowego nie jest przedsięwzięciem dochodowym. Głównym przychodem PKM SA jako podmiotu powołanego do budowy i utrzymania linii kolejowej będą opłaty za dostęp do infrastruktury otrzymywane od przewoźników. Deficyt powstający przy realizacji usług przewozowych będzie

musiał być pokrywany przez organizatora kolejowych przewozów, czyli samorząd województwa. Jednak po uwzględnieniu korzyści społeczno-ekonomicznych, które oczekuje się uzyskać po oddaniu linii kolejowej do eksploatacji, w studium wykonalności projektu wykazano dodatnią wartość wskaźników efektywności ekonomicznej, pozwalających na otrzymanie wsparcia finansowego ze źródeł zewnętrznych.

W ostatnich latach PKP SA zainicjowała szeroko zakrojony program modernizacji dworców kolejowych. Całkowicie zmodernizowanych zostało kilkadziesiąt budynków dworcowych, m.in. we Wrocławiu, Gdyni, Malborku, Kutnie, Brzegu, Przemyślu, Radomiu, Sieradzu, Katowicach, Poznaniu. Zostały one dostosowane do współczesnych potrzeb podróżnych, a część z nich została odrestaurowana w swoim historycznym kształcie. Łącznie w latach 2004–2013 zostało zmodernizowanych ok. 90 obiektów dworcowych.



Rysunek 2.14. Dworce kolejowe zmodernizowane w latach 2012–2013

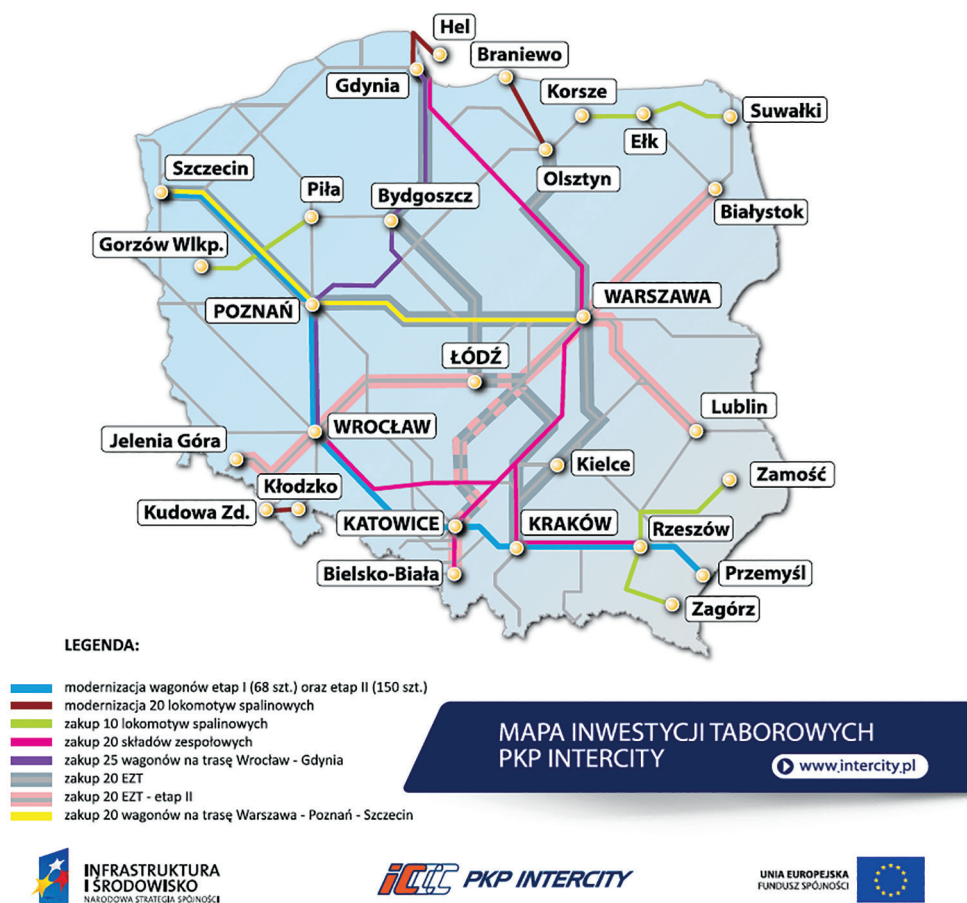
Źródło: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> (dostęp: 10.10.2014).

W 2013 r. największe nakłady zostały poniesione na realizację następujących inwestycji dworcowych: Kraków Główny (47,5 mln zł), Łódź Fabryczna (13,8 mln zł), Legnica (9,2 mln zł), Opole Główne (7,2 mln zł). Ponadto w 2013 PKP SA oddała do użytku 13 przebudowanych dworców: Koło, Swarzędz, Chodzież, Kłodzko Główne, Radom, Głogów, Sieradz, Wronki, Świebodzice, Kępno, Kluczbork, Jarocin i Łęczycza. Łączne nakłady wydane na przebudowę oddanych dworców wyniosły 56,1 mln zł¹¹.

¹¹ Raport roczny Grupy PKP 2013, s. 30.

2.5. Odnowa taboru kolejowego

Od początku 2010 r. do końca 2012 r. przewoźnicy pasażerscy i urzędy marszałkowskie podpisali łącznie 29 umów, które dotyczyły dostawy 139 elektrycznych zespołów trakcyjnych (ezt) i 53 spalinowych zespołów trakcyjnych o łącznej wartości ok. 4,9 mld zł. W 2011 r. producenci taboru dostarczyli 84 jednostki taborowe, w 2012 r. – 26, a w 2013 r. – 48 jednostek¹².



Rysunek 2.15. Mapa inwestycji taborowych PKP Intercity

Źródło: PKP Intercity.

¹² R. Piech, *Sprzedaż nowych pojazdów kolejowych do ruchu pasażerskiego w 2013 r.*, „Rynek Kolejowy” 2014, nr 3, s. 54–55.

Według stanu na koniec października 2014 r. na liście podstawowej POIiŚ znajdowało się 8 projektów dotyczących zakupu taboru o łącznej wartości dofinansowania unijnego 1,8 mld zł. Największy z nich to projekt Pendolino, który w ostatnich latach budził duże kontrowersje w środowisku ekspertów i opinii publicznej. W ramach tego projektu PKP Intercity zakupiło 20 składów Pendolino, wyprodukowanych przez firmę Alstom. Według informacji z listopada 2014 r. wysokość dofinansowania unijnego wyniesie 74 mln euro.

W ramach RPO do końca grudnia 2013 r. zostało zakupionych bądź zmodernizowanych 89 jednostek taboru kolejowego, głównie elektryczne zespoły trakcyjne, autobusy szynowe i lokomotywy. Beneficjentami są przede wszystkim samorządy województw. Pierwszymi nowoczesnymi ezetami były zakupione przez Koleje Mazowieckie i województwo śląskie FLIRT-y, wyprodukowane przez Stadlera, i tzw. edyty (ED74) produkcji bydgoskiej – PESY – dla Przewozów Regionalnych.

Od 2011 r. PKP Intercity realizuje program zakupu i modernizacji taboru, największy w historii spółki i polskiego rynku przewozów kolejowych (na łączną kwotę ok. 5,6 mld zł). Jeśli plan uda się zrealizować, pod koniec 2015 r. 70% taboru PKP Intercity będą stanowiły nowe albo zmodernizowane składy. Jednym z elementów realizowanego programu jest odnowa wagonów na trasie Przemyśl–Rzeszów–Kraków–Katowice–Wrocław–Poznań–Szczecin. W pierwszym etapie zostało zmodernizowanych 68 wagonów, a w ramach drugiego etapu zostanie odnowionych kolejnych 150 wagonów. Docelowo dla tej relacji PKP Intercity wprowadzi 218 nowoczesnych wagonów.

Wiele inwestycji taborowych zrealizowały w ostatnich latach SKM Warszawa i Koleje Mazowieckie (KM). W latach 2005–2013 na modernizację taboru KM wydano ponad 560 mln zł, a na zakup nowego taboru – 662 mln zł. Pozwoliło to zwiększyć park taborowy tego przewoźnika ze 187 jednostek (184 ezt serii EN57 dzierżawionych od PKP Przewozy Regionalnych i 3 szynobusów) do 283 jednostek. Inwestycje w nowy tabor obejmowały m.in. zakup 79 nowych jednostek taborowych w latach 2008–2013, w tym: 10 FLIRT-ów (ER75, Stadler), 37 wagonów piętrowych (Bombardier), 16 czteroczęłonowych Elfów (seria EN76) i 4 jednoczęłone pojazdy spalinowe SA135 (PESA), a także 1 pojazd 222M (Newag), dzierżawiony od województwa mazowieckiego. W ramach perspektywy finansowej 2007–2013 (z rozliczeniem do 2015 r.) przewoźnik zakupi kolejne 22 wagony piętrowe i 2 lokomotywy. Wartość projektu to 211 mln zł. Planowany jest także zakup 12 pięcioczęłonowych ezt-ów o wartości 284,3 mln zł (z terminem dostarczenia do listopada 2015 r.) Jeszcze więcej środków w rozwój taboru i zaplecze do obsługi taboru planuje się zainwestować w kolejnych dziesięciu latach¹³.

¹³ W 2016 r. planuje się zakupić 16 wagonów środkowych do Elfów, w latach 2017–2018–10 dwuczęłonowych ezt-ów, a w latach 2018–2022–55 pięcioczęłonowych ezt-ów. Przewidziano także modernizację

Przez pierwsze pięć lat członkostwa w UE w Polsce nie było spektakularnych inwestycji w wagony towarowe i lokomotywy. Przewoźnicy towarowi głównie modernizowali istniejący tabor. Do największych należą kontrakty na modernizację 130 lokomotyw spalinowych serii SM42 i ST44, zawarte w 2011 r. przez PKP CARGO z PESA Bydgoszcz i NEWAG Nowy Sącz o łącznej wartości 500 mln zł.

W 2008 r. PKP CARGO wprowadził do eksploatacji 6 wielosystemowych lokomotyw elektrycznych TRAXX serii EU43 (Bombardier), a w 2010 r. – 4 lokomotywy Siemens E189 serii EU45. Jesienią 2011 r. podpisano także umowę między PKP CARGO i firmą Siemens na dostawę wielosystemowej lokomotywy Europrinter.

Od 2009 r. kilka zamówień na nowy tabor trakcyjny złożył Lotos Kolej. Były to lokomotywy serii TRAXX (elektryczne i spalinowe). Przewoźnik ten jesienią 2012 r. podpisał także umowę na dostawę 5 lokomotyw Dragon produkowanych przez zakład Newag Gliwice. Tabor został nabyty w formie leasingu. W nowy tabor trakcyjny zainwestował również DB Schenker Rail Polska, który w 2012 r. zamówił w Siemensie 23 lokomotywy elektryczne Vectron DC. Zakończenie realizacji kontraktu jest planowane w 2015 r.

Pod koniec 2013 r. przy współfinansowaniu unijnym kilku przewoźników i operatorów transportu intermodalnego zamówiło specjalistyczne platformy do przewozów intermodalnych (PKP CARGO – 330 szt., Rail Polska – 84 szt., POLZUG – 350 szt.).

Podsumowanie

Otwarcie rynków kolejowych wraz z reformą przewoźnika narodowego stworzyło formalne możliwości do rozpoczęcia działalności nowych przewoźników. Pierwsze zmiany strukturalne na polskim rynku kolejowych przewozów towarowych obserwowaliśmy już w 2005 r. W kolejnych latach zaszło wiele zmian własnościowych, a prywatni przewoźnicy z roku na rok zwiększali swój udział w rynku. Charakterystyczną cechą polskiego rynku kolejowego jest ponad 90% udział przewoźników należących do grup kapitałowych. Według indeksu liberalizacji (Rail Liberalisation Index 2011) polski rynek kolejowy znajdował się w grupie krajów, w których reformy w segmencie przewozów towarów są zaawansowane, a w przewozach pasażerskich odbywają się zgodnie z harmonogramem. W przeciwieństwie do przewozów towarowych w segmencie przewozów pasażerskich konkurencja na polskim rynku

eksploatowanego obecnie taboru. Łącznie na projekty taborowe do 2024 r. planuje się przeznaczyć ponad 2,7 mld zł. Zob. S. Pieniążek, *Koleje Mazowieckie inwestują w tabor*, „Rynek Kolejowy” 2014, nr 10, s. 62.

praktycznie nie występuje. Nierozstrzygnięta pozostaje dalsza strategia rozwoju segmentu przewozów regionalnych w Polsce i pociągów dużych prędkości.

Inwestycje w infrastrukturę liniową i punktową oraz w tabor kolejowy, zwłaszcza w latach 2008–2013, pozwoliły na podniesienie parametrów technicznych infrastruktury na głównych ciągach kolejowych i zwiększenie komfortu podróży pasażerów w niektórych relacjach. Programy modernizacji były i są jednak realizowane z dużymi opóźnieniami w stosunku do planów oraz często nie są skoordynowane ze sobą.

Bibliografia

- Piech R., *Sprzedaż nowych pojazdów kolejowych do ruchu pasażerskiego w 2013 r.*, „Rynek Kolejowy” 2014, nr 3.
- Pieniążek S., *Koleje Mazowieckie inwestują w tabor*, „Rynek Kolejowy” 2014, nr 10.
- Raport roczny Grupy PKP, lata 2004 i 2013.*
- Sprawozdanie roczne z realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 za 2013 rok.*
- Stan wdrażania Regionalnych Programów Operacyjnych 2007–2014 na dzień 31.12.2013*, „Monitor Regionalny” z 10.01.2014.
- Wykorzystanie środków UE w ramach Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007–2013, informacja miesięczna za grudzień 2013 roku*, MRR, Warszawa, styczeń 2014.
- [www.funduszeuropejskie.gov.pl](http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html)
- <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> (dostęp: 10.10.2014).
- <https://www.pkp-cargo.pl/pl/kim-jestesmy/struktura-kapitalowa/> (dostęp: 15.01.2015).

SUMMARY

The chapter outlines the changes that took place in Poland's rail transport between 2004 and 2013. The first part describes the restructuring process of the incumbent company PKP (Polish State Railways) and its outcomes. Next, the author analyzes changes in the volume and structure of demand for rail transport services, changes in the sector's institutional structure, and the level of competition in passenger and freight transport. Based on key statistics and indicators, the two leading players in the rail freight market (PKP Cargo and CTL Logistics) are compared. The following two parts of the chapter present major investments, by type and amount, in the modernization of rail infrastructure and vehicle replacement.

Adam Hozzman

Rozdział 3

TRANSPORT LOTNICZY

Wprowadzenie

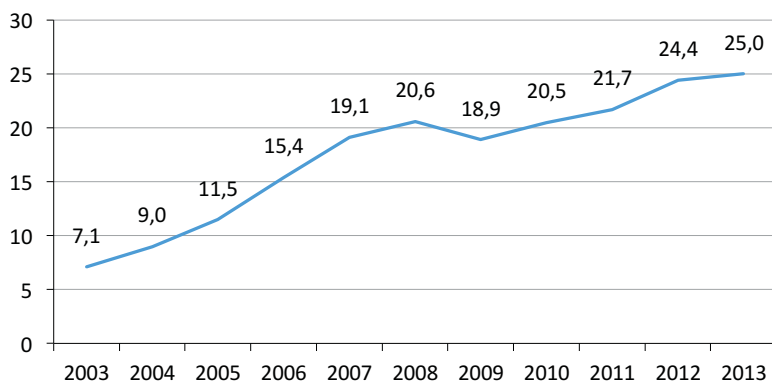
Transport lotniczy od samego początku swojego istnienia podlega dynamicznym zmianom, choć zmiany te mają różnorodny charakter w zależności od analizowanego okresu. Ewolucja jest widoczna zarówno w ujęciu globalnym, jak i w ramach poszczególnych krajów, jednak charakter, zakres i głębokość tych zmian wykazują zróżnicowanie w ujęciu czasowym i geograficznym.

Do lat 70. XX wieku pod względem technologicznym lotnictwo rozwijało się niezwykle prężnie. Jednocześnie silne uregulowanie tego sektora powodowało, że w obszarze organizacyjnym, tj. dotyczącym przede wszystkim sposobu funkcjonowania linii lotniczych, a w szczególności rozwiązań proefektywnościowych, niewiele się zmieniało. Można było obserwować petryfikację rozwiązań niekorzystnych z punktu widzenia rozwoju sektora i nieefektywnych ekonomicznie, które w wielu przypadkach bezpośrednio wynikały z przestarzałych regulacji niedostosowanych do zmieniających się uwarunkowań, nadmiernie chroniących podmioty funkcjonujące na rynku lotniczym.

Impulsem do zmian o charakterze organizacyjnym była deregulacja rynku pasażerskiego transportu lotniczego, która w Stanach Zjednoczonych została przeprowadzona w 1978 r., natomiast w Europejskiej Wspólnocie Gospodarczej, czyli dzisiejszej Unii Europejskiej, proces deregulacji był rozłożony w czasie i został wdrożony w ramach trzech pakietów deregulacyjnych na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego stulecia, przy czym ostatnie przepisy deregulacyjne, wprowadzające pełny kabotaż, zaczęły obowiązywać od 1997 r. W przypadku Polski najważniejsze elementy procesu deregulacyjnego zostały wprowadzone w 2004 r., czyli w momencie wejścia Polski do Unii Europejskiej, co wymusiło przyjęcie rozwiązań obowiązujących już w krajach Wspólnoty. Dało to impuls do dynamicznego rozwoju sektora transportu lotniczego w Polsce dzięki otwarciu rynku na przewoźników wspólnotowych, co pozwoliło na znaczne zwiększenie konkurencji w sektorze przewozów lotniczych w Polsce.

3.1. Zmiany na rynku przewozów pasażerskich

W badanym okresie, tj. po akcesji do Unii Europejskiej, wśród trzech głównych gałęzi transportu świadczących pasażerskie usługi przewozowe największe zmiany zarówno o charakterze ilościowym, jak i jakościowym zaszły w lotnictwie. W analizowanym okresie ruch w portach lotniczych zwiększył się ponad trzykrotnie – z 7,1 mln w 2003 r. do 25 mln w 2013 r. (rysunek 3.1).



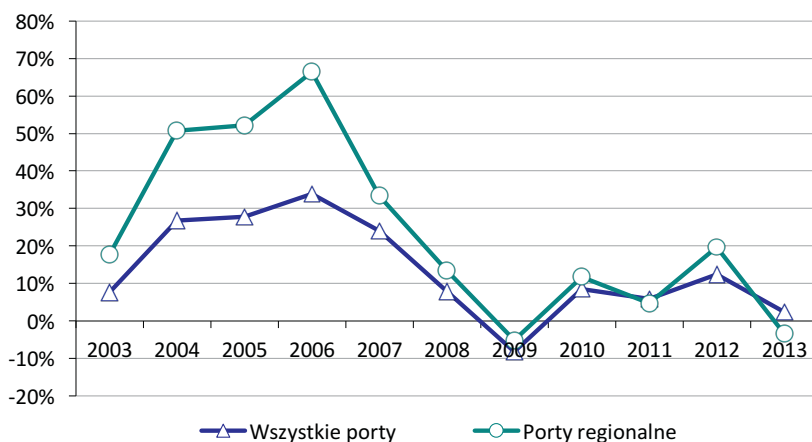
Rysunek 3.1. Liczba pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych w latach 2003–2013 (w mln)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Poza zmianami stymulowanymi procesami deregulacji rynku pasażerskiego transportu lotniczego w Polsce, począwszy od 2004 r., na dynamikę ruchu pasażerskiego miały wpływ także czynniki o charakterze koniunkturalnym. Szczególnie wyraźnie wpływ ten zaznaczył się w 2009 r., gdy doszło do spadku liczby pasażerów obsługiwanych w polskich portach lotniczych (był to jedyny rok o ujemnej dynamice w całym analizowanym okresie). Jednocześnie w tym roku zanotowano bardzo niską roczną dynamikę PKB – zaledwie 1,6%¹, co z kolei przełożyło się na niską dynamikę całego rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce i ujemną dynamikę w portach regionalnych. Rok 2009 był też wyjątkowo trudny dla Polskich Linii Lotniczych LOT, które zanotowały najgorszy w analizowanym okresie wynik działalności podstawowej – 220 mln zł straty. Jednocześnie przewozy PLL LOT spadły o nieco ponad 8%, czyli tak samo jak w przypadku całego rynku.

¹ Jeden z najniższych wskaźników w latach 2003–2013. Tylko w 2013 r. według danych EUROSTAT dynamika ta była niższa i wyniosła 1,2%.

Szczególnie wysoka dynamika ruchu wystąpiła w pierwszych latach po wejściu do Unii Europejskiej, zwłaszcza w przypadku portów regionalnych, co potwierdza postawioną wcześniej tezę, że głównym motorem napędowym rozwoju rynku lotniczego w Polsce była deregulacja rynku lotniczego i wzrost swobody przepływu osób. Dynamika ruchu w portach regionalnych była prawie zawsze (oprócz lat 2011 i 2013) wyższa od dynamiki całego rynku (rysunek 3.2). Spowodowało to, że w badanym okresie nastąpił znaczny wzrost udziału portów regionalnych w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce. W liczbach bezwzględnych wzrost był niemal ośmiokrotny (z 1,9 mln do 14,3 mln pasażerów), natomiast udział portów regionalnych w rynku zwiększył się z 27% w 2003 r. do 57% w 2013 r. Konwergencja dynamiki ruchu pasażerskiego pomiędzy portem centralnym a portami regionalnymi w ostatnich latach wskazuje na stopniowe nasycające się rynków regionalnych w stosunku do rynku centralnego.

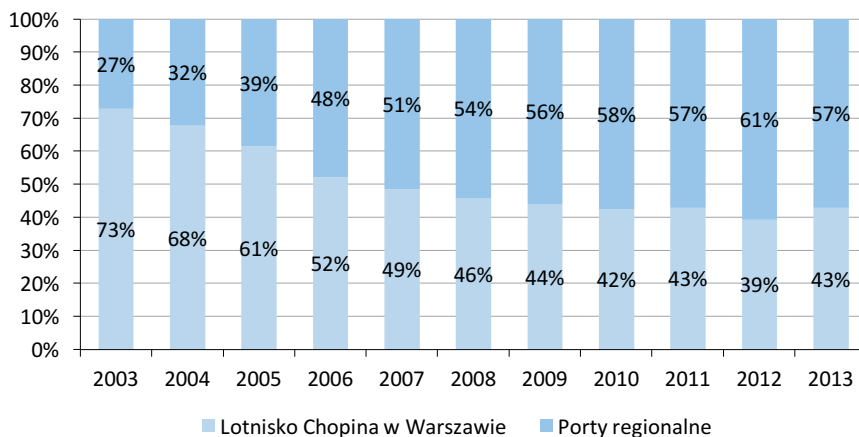


Rysunek 3.2. Dynamika ruchu pasażerskiego w polskich portach lotniczych ogółem i w portach regionalnych w latach 2003–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Tak dynamiczny wzrost przewozów był możliwy między innymi dzięki deregulacji rynku lotniczego, która umożliwiła wejście na rynek polski przewoźnikom niskokosztowym, a następnie dynamiczny rozwój ich działalności. Głównym motorem wzrostu ruchu pasażerskiego były bowiem przewozy realizowane przez przewoźników zaliczanych do tej właśnie grupy. Do 2003 r. przewoźnicy niskokosztowi byli nieobecni na Polskim rynku ze względu na jego bardzo silne uregulowanie, które *de facto* uniemożliwiało funkcjonowanie liniom lotniczym działającym w oparciu o ten model biznesowy. Połączenia międzynarodowe były realizowane głównie na podstawie

bardzo restrykcyjnych umów bilateralnych, które określały, jacy przewoźnicy mogą obsługiwać poszczególne połączenia. Umowy te określały częstotliwość połączeń, a nierzadko również wielkość samolotu, jaki może dane połączenie obsługiwać, tak aby ściśle kontrolować podaż usług transportu lotniczego.

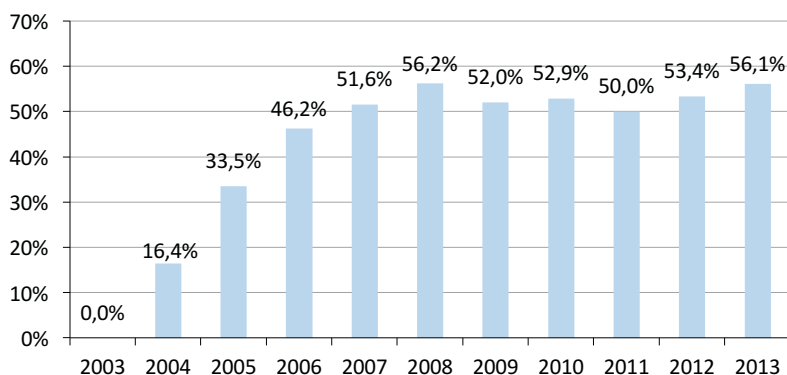


Rysunek 3.3. Udział Lotniska Chopina w Warszawie i portów regionalnych w obsłudze ruchu pasażerskiego w Polsce w latach 2003–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Zmiana tego reżimu regulacyjnego w transporcie wewnątrzspółnotowym pozwoliła przewoźnikom niskokosztowym rozpocząć działalność w Polsce. W ciągu zaledwie czterech lat zdobyli połowę polskiego rynku międzynarodowych przewozów lotniczych (rysunek 3.4). W tym samym czasie liczba pasażerów obsługiwanych przez PLL LOT pozostawała na niemal niezmiennym poziomie (roczna dynamika poniżej 2%). Rozpoczęcie działalności przez przewoźników niskokosztowych ujawniło istnienie popytu, który był dotychczas ukryty ze względu na zbyt wysokie ceny biletów. Ponadto rozwój tej grupy przewoźników w bardzo dużym stopniu przyczynił się do wzrostu dostępności transportowej polskich regionów, szczególnie z punktu widzenia ich skomunikowania z regionami w krajach Unii Europejskiej. Do 2004 r. siatka połączeń oferowanych z portów regionalnych była bardzo ograniczona. Lotniska te obsługiwały jedynie połączenia krajowe z Warszawą oraz bardzo niewielką część lotów międzynarodowych, które spełniały funkcje dowozowe, głównie do portów węzłowych Lufthansy. Należy jednak podkreślić, że takie połączenia były dostępne tylko w przypadku największych polskich portów regionalnych, takich jak Kraków, Wrocław, Gdańsk, Poznań i Katowice. Co więcej, znaczna część ruchu międzynarodowego była realizowana w ramach ruchu czarterowego, co oznacza,

że udział regularnych połączeń międzynarodowych na tych lotniskach był bardzo niewielki. Na pozostałych lotniskach ruch był znikomy (poniżej 100 tys. pasażerów rocznie, z czego ponad 80% w komunikacji krajowej, a w przypadku niektórych portów lotniczych nawet ponad 90%).



Rysunek 3.4. Udział przewoźników niskokosztowych w obsłudze ruchu pasażerskiego w komunikacji międzynarodowej w Polsce w latach 2003–2013

Źródło: CAPA – Center for Aviation, Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Udział przewoźników niskokosztowych w rynku lotniczych przewozów pasażerskich w Polsce jest bardzo wysoki i należy do najwyższych w Europie – w ostatnich latach kształtuje się na poziomie ok. 40%². Składają się na to dwa główne czynniki. Po pierwsze, społeczeństwo polskie jest stosunkowo mało zamożne, co powoduje, że konsumenci chętniej wybierają usługi przewoźników niskokosztowych niż tradycyjnych właśnie ze względu na cenę. Drugą przyczyną, która została już zasygnalizowana wcześniej, jest słaba pozycja konkurencyjna narodowego przewoźnika PLL LOT, w szczególności w portach regionalnych, gdzie oferta w porównaniu do przewoźników niskokosztowych i innych przewoźników sieciowych jest nierzadko gorsza i droższa.

Jednocześnie należy zauważyć, że o ile udział przewoźników niskokosztowych w przewozach międzynarodowych jest bardzo wysoki, o tyle w ogóle nie obsługiwali oni rynku przewozów krajowych w analizowanych okresie. Należy zaznaczyć, że Ryanair uruchomił połączenia krajowe w 2014 r. między innymi na trasach Warszawa–Gdańsk–Warszawa i Warszawa–Wrocław–Warszawa, jednak ze względu na silną konkurencję międzygałęziową³, zarówno pod względem cenowym, jak

² Według oferowania (liczby dostępnych miejsc). Dane CAPA – Center for Aviation.

³ Zwłaszcza po znacznym skróceniu czasu podróży między Warszawą a Gdańskiem i Wrocławiem.

i całkowitego czasu przejazdu, istnieją znaczące wątpliwości co do utrzymania tych połączeń w dłuższej perspektywie. We wszystkich krajach Unii Europejskiej o wielkości zbliżonej do Polski (poza Rumunią) przewoźnicy niskokosztowi mają znaczący udział w obsłudze ruchu krajowego. Przyczyn odmiennej sytuacji w przypadku Polski należy upatrywać przede wszystkim w wielkości rynku. Otóż w przypadku przewozów krajowych ten rynek nie jest duży, co wiąże się bezpośrednio zamożnością społeczeństwa. Co prawda eksperyment przeprowadzony przez OLT dowiódł, że istnieje popyt nieujawniony, jednak charakterystyka tego popytu dotycząca w szczególności elastyczności cenowej wskazuje, że jest on niewystarczający, aby uzasadnić uruchomienie krajowych połączeń lotniczych przez przewoźników niskokosztowych. Należy pamiętać, że przewoźnicy ci korzystają ze stosunkowo dużych jak na polski rynek samolotów (Boeing 737–800 i Airbus 320), które mają ponad 180 miejsc i ich wypełnienie w ruchu krajowym przy cenach biletów pozwalających chociażby na pokrycie kosztów może okazać się trudne, o czym zdaje się obecnie przekonywać niskokosztowa linia lotnicza Ryanair.

Drugą przyczyną wzrostu przewozów pasażerskich w Polsce w analizowanym okresie była masowa emigracja zarobkowa, w szczególności w pierwszych kilku latach po wejściu Polski do Unii Europejskiej i otwarciu większości krajowych rynków pracy UE dla Polaków. Analiza potoków pasażerskich z Polski w poszczególnych kierunkach wykazała, że wśród 25 kierunków, na których przewieziono najwięcej pasażerów, wiele jest tzw. kierunków emigracyjnych. Potwierdzają to dane zawarte w tabeli 3.1, dotyczące kierunków emigracji z Polski na pobyt czasowy w latach 2002–2013. Osoby, które wyemigrowały w tym okresie, w znacznej części nadal pozostają na emigracji, co jest źródłem zwiększonych potoków pasażerskich o charakterze fakultatywnym.

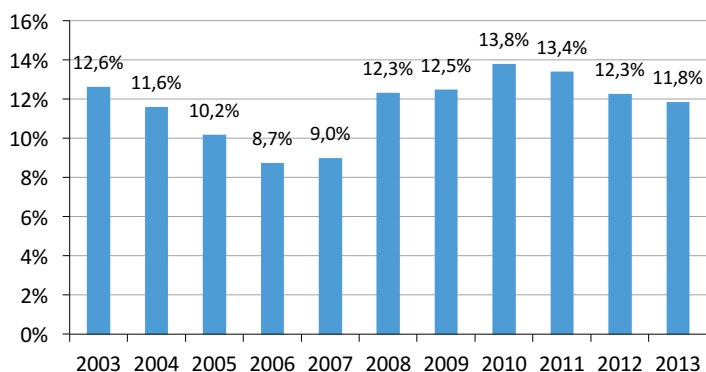
Poza ruchem obsługiwanym przez tradycyjnych przewoźników sieciowych i przez przewoźników niskokosztowych trzecim najważniejszym segmentem rynku są przewozy czarterowe. W analizowanym okresie ruch obsługiwany przez ten segment rynku zwiększył się z 890 tys. pasażerów w 2003 r. do 2,9 mln pasażerów w 2012 r. Średnia dynamika wzrostu w całym okresie jest zbliżona do dynamiki całego rynku i wyniosła 12,5% rocznie. W związku z tym udział tego segmentu w obsłudze całego ruchu prawie się nie zmienił. Co ciekawe, przebieg zmian zobrazowany na rysunku 3.5, który jest w większości odwrotny w porównaniu z dynamiką PKB, wskazuje, że przewozy w tym segmencie rynku charakteryzują się mniejszą procyklicznością niż przewozy w pozostałych segmentach rynku.

Tabela 3.1. Emigracja z Polski na pobyt czasowy w latach 2002–2013
(stan na koniec roku, w tys. osób)

Kraj	2002	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2011	2012	2013
Ogółem	786	1 000	1 450	1 950	2 270	2 210	2 100	2 000	2 018	2 060	2 130	2 196
Europa	461	770	1 200	1 610	1 925	1 887	1 765	1 685	1 718	1 754	1 816	1 891
Unia Europejska	451	750	1 170	1 550	1 860	1 820	1 690	1 607	1 644	1 670	1 720	1 789
Austria	11	15	25	34	39	40	36	29	24	25	28	31
Belgia	14	13	21	28	31	33	34	45	49	47	48	49
Cypr	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	4	4	3	3	3	3	2	1
Dania	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	17	19	20	19	19	21	23	25
Finlandia	0,3	0,4	0,7	3	4	4	3	3	2	2	2	3
Francja	21	30	44	49	55	56	60	60	61	62	63	63
Grecja	10	13	17	20	20	20	16	16	16	15	14	12
Holandia	10	23	43	55	98	108	98	92	106	95	97	103
Hiszpania	14	26	37	44	80	83	84	48	44	40	37	34
Irlandia	2	15	76	120	200	180	140	133	129	120	118	115
Niemcy	294	385	430	450	490	490	465	440	435	470	500	560
Portugalia	0,3	0,5	0,6	1	1	1	1	1	2	1	1	1
Czechy	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	8	10	9	7	7	7	8	8
Szwecja	6	11	17	25	27	29	31	33	35	36	38	40
Wielka Brytania	24	150	340	580	690	650	595	580	612	625	637	642
Włochy	39	59	70	85	87	88	88	92	92	94	97	96
Kraje spoza UE	10	20	30	60	65	67	75	78	74	85	96	102
w tym: Norwegia	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	36	38	45	50	46	56	65	71

Źródło: Informacja o rozmiarach i kierunkach czasowej emigracji z Polski w latach 2004–2013, GUS, Warszawa 2014.

Można wymienić dwie podstawowe przyczyny takiego stanu rzeczy. Po pierwsze, podróże w ramach przewozów czarterowych są zwykle planowane z większym wyprzedzeniem niż w przypadku podróży w ruchu regularnym, gdzie dostosowania do bieżącej sytuacji gospodarczej są bardzo odzwierciedlane w dynamice rynku. Ponadto podróże w ruchu czarterowym mają charakter fakultatywny w przeciwieństwie do większości podróży lotniczych odbywanych w ramach połączeń regularnych, w których przypadku występuje duży udział podróży służbowych. Ruch biznesowy jest natomiast bardzo wrażliwy na zmiany koniunkturalne.



Rysunek 3.5. Udział przewozów w ruchu nieregularnym w przewozach ogółem w Polsce w latach 2003–2013

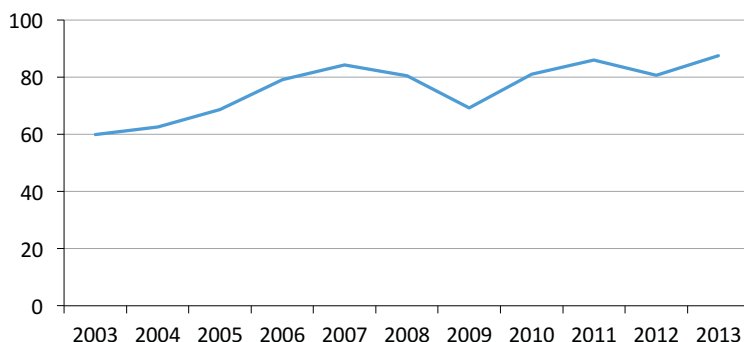
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

3.2. Zmiany na rynku przewozów towarowych

W badanym okresie, tj. od momentu wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, obserwowano nie tylko wzrost przewozów pasażerów, lecz także ładunków (cargo). Na rysunku 3.6 przedstawiono zmiany wielkości ładunków obsługiwanych w polskich portach lotniczych. W porównaniu z przewozami pasażerów dynamika przewozów ładunków była znacznie niższa – podczas gdy w analizowanym okresie w polskich portach lotniczych liczba odprawionych pasażerów wzrosła ponad trzykrotnie, wzrost ilości odprawionych i przybyłych ładunków wzrósł zaledwie o 45,8%, co daje średnioroczną dynamikę na poziomie 3,8% (w przewozach pasażerów dynamika średnioroczna wyniosła aż 13,4%).

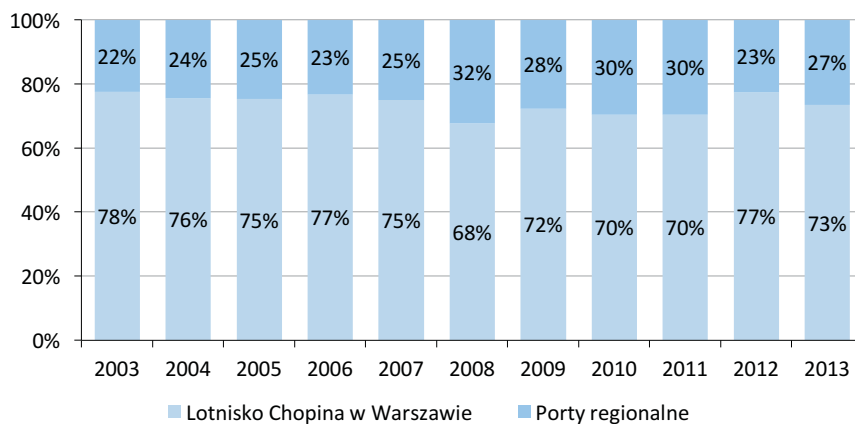
Istnieje kilka przyczyn takiego zróżnicowania. Po pierwsze, należy podkreślić, że znaczny wzrost przewozów pasażerskich był udziałem linii niskokosztowych, które z definicji skupiają się na przewozach pasażerów i zasadniczo nie przewożą cargo (jest to związane z koniecznością zapewnienia czasu nawrotu w porcie lotniczym na poziomie 25–30 minut, co uniemożliwia praktycznie możliwość przewożenia ładunków, nawet jeśli są skonteneryzowane. Ponadto zasadne jest pytanie o potencjał przewozu ładunków na typowych trasach obsługiwanych przez przewoźników niskokosztowych, tj. w relacjach łączących drugorzędne porty lotnicze. Drugim problemem polskiego rynku jest właściwie brak silnego przewoźnika cargo. Narodowe linie lotnicze PLL LOT nie dysponują flotą przeznaczoną do wyłącznej obsługi cargo, a transport ładunków odbywa się w oparciu o posiadaną flotę samolotów pasażerskich. Należy przy tym podkreślić, że tylko niektóre z nich

pozwalają na przewozy większych ilości ładunków dzięki możliwości załadunku cargo w kontenerach (Boeingi 787–8 i Boeingi 737–400)⁴, natomiast większość floty pozwala tylko na przewożenie ładunków luzem (co wiąże się z wydłużonym czasem obsługi), przy ograniczonej ładowności. Wśród przewoźników, którzy także mają znaczny udział w przewozach ładunków, należy wymienić przede wszystkim UPS Airlines, European Air Transport, Emiratem i Air Contractors.



Rysunek 3.6. Wielkość ładunków odprawionych i przybitych we wszystkich polskich portach lotniczych w latach 2003–2013 (w tys. ton)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.



Rysunek 3.7. Udział Lotniska Chopina w Warszawie i portów regionalnych w obsłudze ładunków w Polsce w latach 2003–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

⁴ LOT Cargo wynajmuje także w razie potrzeb samolot przeznaczony wyłącznie do przewozu ładunków (Boeing 767–300) od firmy Cargojet Airways Ltd. do obsługi tras nad północnym Atlantykiem.

Warto odnotować, że również pod względem struktury przestrzennej transport ładunków różni się od przewozów pasażerskich. Podczas gdy w przypadku tych drugich udział lotniska centralnego wyniósł w 2013 r. nieco ponad 40%, w przewozach ładunków wyraźnie dominuje Lotnisko Chopina, które obsługuje blisko 3/4 wszystkich ładunków. Co ciekawe, proporcja ta jest dość stabilna w badanym okresie w przeciwieństwie do przewozów pasażerskich, gdzie obserwowano znaczny spadek udziału portu warszawskiego. Przed wejściem Polski do Unii Europejskiej i deregulacją proporcje te w przypadku obu rodzajów transportu były zbliżone. Oznacza to, że procesy liberalizacyjne w znacznie większym stopniu wpłynęły na zmiany na rynku lotniczych przewozów pasażerskich niż na rynek transportu ładunków. Wynika to ze zróżnicowania struktury i organizacji obu tych rynków.

3.3. Rozwój infrastruktury portów lotniczych

Bardzo głębokie zmiany ilościowe i jakościowe, które zaszły w polskim lotnictwie pasażerskim w latach 2003–2013, nie byłyby możliwe bez odpowiedniego rozwoju infrastruktury, który pozwolił nie tylko zwiększyć dostępność usług transportu lotniczego poprzez poprawę ich skomunikowania z obszarami ciężenia (inwestycje w infrastrukturę pozalotniczą) i otwarcie nowych portów lotniczych, lecz także poprawić komfort korzystania z portów lotniczych poprzez rozbudowę terminali w celu zwiększenia ich przepustowości.

W chwili wejścia Polski do UE w rejestrze Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) znajdowało się 12 portów lotniczych: 11 czynnych (w tym 10 oferujących międzynarodowe loty rozkładowe) i 1 z zawieszoną działalnością (Szczytno-Szymany). W 2012 r. uruchomiono ruch na dwóch nowych lotniskach. Najpierw 15 lipca 2012 r. w porcie lotniczym Warszawa-Modlin wylądował samolot z Budapesztu. Tym samym polska stolica dołączyła do grupy miast posiadających tzw. drugorzędne porty lotnicze (*secondary airport*)⁵. Pół roku później, 18 grudnia 2012 r., w porcie lotniczym Lublin Świdnik wylądował pierwszy samolot z Londynu Luton. W ten sposób trzynaste województwo zyskało bezpośrednią komunikację lotniczą. Dzięki otwarciu portu lubelskiego powinna się poprawić dostępność lotnicza tzw. ściany wschodniej⁶.

⁵ Obok tych głównych portów lotniczych określenie drugorzędny jest stosowane wobec portów zlokalizowanych zazwyczaj w znacznej odległości od obsługiwanej metropolii w zakresie połączeń oferowanych przez tanie linie lotnicze.

⁶ P. Trzepacz, J. Jemiolo, *Pasażerski transport lotniczy Polski w dobie liberalizacji (2004–2012)*, „Prace Geograficzne” 2012, z. 131, s. 7–8.

Obecny potencjał i kształt (zarówno w rozumieniu ilościowym, jak i jakościowym) infrastruktury portowej w transporcie lotniczym jest efektem programów inwestycyjnych realizowanych po wejściu Polski do Unii Europejskiej. Należy podkreślić, że zasadnicza część tych inwestycji była realizowana od 2007 r. przy współfinansowaniu ze środków unijnych, w szczególności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na okres 2007–2013, Programu Wspólnotowego TEN-T i Regionalnych Programów Operacyjnych na okres 2007–2013. W niektórych portach lotniczych prace były również prowadzone przed 2007 r. i po 2013 r., jednak ich zakres był znacznie mniejszy.

Tabela 3.2. Zestawienie najważniejszych inwestycji w portach lotniczych w Polsce od 2004 r.

Port lotniczy	Najważniejsze inwestycje
Warszawa (WAW)	Budowa strefy T2 Integracja stref T1 i T2 Przebudowa strefy T1 (w toku) Przebudowa drogi startowej Budowa i przebudowa dróg kołowania Przebudowa płyt postojowych (część prac w toku)
Kraków (KRK)	Przebudowa i rozbudowa terminala pasażerskiego Modernizacja infrastruktury dla zapewnienia bezpieczeństwa
Gdańsk (GDN)	Budowa drugiego terminala Dostosowanie pierwszego terminala do strefy przylotów Rozbudowa płyty postojowej
Katowice (KTW)	Budowa terminala B Budowa nowej drogi startowej Rozbudowa płyt postojowych Modernizacja dróg kołowania Modernizacja hangaru Budowa nowego hangaru technicznego
Wrocław (WRO)	Budowa nowego terminala wraz z infrastrukturą towarzyszącą (terminalową i lotniskową)
Poznań (POZ)	Rozbudowa i modernizacja terminala pasażerskiego Budowa nowej drogi kołowania Budowa płyty postojowej Modernizacja drogi startowej (planowana na 2015r.)
Warszawa (WMI)	Remont drogi startowej Budowa terminala Budowa płyt postojowych Budowa dróg kołowania
Rzeszów (RZE)	Budowa nowego terminala pasażerskiego Rozbudowa płyty postojowej i stanowiska do odladania Rozbudowa i modernizacja równoległej drogi kołowania
Łódź (LCJ)	Budowa nowego terminala Przebudowa i modernizacja starego odcinka głównej drogi startowej Rozbudowa płyt postojowych Rozbudowa równoległej drogi kołowania

Port lotniczy	Najważniejsze inwestycje
Szczecin (SZZ)	Budowa nowego terminala Remont drogi startowej Budowa równoległej drogi kołowania Remont i rozbudowa płyt postojowych Budowa stanowiska do odladania
Bydgoszcz (BZG)	Remont drogi startowej Remont dróg kołowania Przebudowa wieży kontroli lotów
Zielona Góra (IEG)	Budowa nowej hali przylotów
Lublin (LUZ)	Remont drogi startowej Budowa terminala Budowa płyt postojowych Budowa dróg kołowania

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz danych zamieszczonych na stronach internetowych portów lotniczych.

Jak widać w powyższym zestawieniu, w większości portów przeprowadzono rozbudowę i modernizację terminali pasażerskich, dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych. Inwestycje te miały na celu zwiększenie przepustowości portów lotniczych, zarówno z punktu widzenia infrastruktury *airside*, jak i w zakresie obsługi terminalowej. Ponadto w wielu portach przeprowadzono inwestycje związane z poprawą bezpieczeństwa, w szczególności z doposażeniem lotniskowej straży pożarnej, a także w obszarze systemów bagażowych.

Oprócz wymienionych w zestawieniu portów będących w eksploatacji inwestycje infrastrukturalne były także realizowane na kilku innych lotniskach, które w momencie przygotowywania niniejszej publikacji nie obsługiwały operacji lotniczych w ruchu komunikacyjnym. Należy tu przede wszystkim wymienić porty Radom, Gdynia i Szczytno-Szymany. W przypadku pierwszego z nich przeprowadzono kompleksowy remont i modernizację lotniska wojskowego i jego przystosowanie do obsługi operacji cywilnych, jednak do chwili przygotowania niniejszego opracowania żaden przewoźnik nie zadeklarował chęci rozpoczęcia wykonywania regularnych operacji lotniczych w tym porcie. Również port w Gdyni jest gotowy pod względem technicznym do przyjmowania samolotów, jednak ze względu na upadłość likwidacyjną zarządzającego portem (w związku z decyzją Komisji Europejskiej stwierdzającą nielegalność pomocy publicznej dla tego portu) lotnisko nie funkcjonuje. Natomiast port lotniczy Szczytno-Szymany jest niemal gotowy na przyjmowanie samolotów, jednak wciąż żaden przewoźnik nie złożył deklaracji o rozpoczęciu regularnej działalności na tym lotnisku. Wydaje się zatem, że nasycenie infrastrukturą lotniskową w Polsce jest obecnie wystarczające, a budowa kolejnych regionalnych portów lotniczych z pełną certyfikacją jest ekonomicznie nieuzasadniona.

Przed przystąpieniem do prac modernizacyjnych i rozbudowy portów pod koniec ubiegłej dekady łączna przepustowość polskich lotnisk wynosiła 23,5 mln pasażerów⁷. Obecnie porty lotnicze dysponują przepustowością na poziomie ponad 40 mln pasażerów rocznie (tabela 3.3) i należy spodziewać się dalszego wzrostu tej przepustowości w związku z prowadzonymi modernizacjami i rozbudowami.

Tabela 3.3. Przepustowość portów lotniczych w Polsce w 2013 r.

Lotnisko	Wielkość ruchu (w mln pasażerów)	Przepustowość (w mln pasażerów)	Rezerwa przepustowości (w mln pasażerów)	Rezerwa przepustowości
Warszawa (WAW)	10,67	15,0	4,33	28,9%
Kraków (KRK)	3,64	3,5	-0,14	-3,9%
Gdańsk (GDN)	2,83	5,0	2,17	43,5%
Katowice (KTW)	2,51	4,0	1,49	37,3%
Wrocław (WRO)	1,87	3,5	1,63	46,5%
Poznań (POZ)	1,33	3,5	2,17	62,0%
Warszawa (WMI)	0,34	2,0	1,66	82,8%
Rzeszów (RZE)	0,59	1,5	0,91	60,8%
Łódź (LCJ)	0,35	2,0	1,65	82,3%
Szczecin (SZZ)	0,32	1,0	0,68	67,8%
Bydgoszcz (BZG)	0,33	0,5	0,17	33,9%
Zielona Góra (IEG)	0,01	0,15	0,14	91,9%
Lublin (LUZ)	0,19	1,0	0,81	81,1%
Łącznie	25,0	42,7	17,67	41,4%

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych udostępnianych przez porty lotnicze.

Większość portów lotniczych dysponuje dużą rezerwą przepustowości (powyżej 50%). Najmniejszą rezerwę ma lotnisko w podkrakowskich Balicach, które obecnie działa na granicy przepustowości. Są tam jednak prowadzone aktualnie prace, które mają na celu zwiększenie przepustowości tego portu lotniczego do 8 mln pasażerów rocznie w 2015 r. Również na Lotnisku Chopina w Warszawie trwa rozbudowa terminalu pasażerskiego, która ma umożliwić obsłużenie ponad 20 mln pasażerów w 2015 r. Po zakończeniu wszystkich trwających aktualnie inwestycji łączna przepustowość polskich lotnisk przekroczy 50 mln pasażerów rocznie. W rzeczywistości rezerwa ta będzie jeszcze większa, w międzyczasie bowiem prawdopodobnie zostanie

⁷ *Koncepcja lotniska centralnego dla Polski. Raport 3. Ocena obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie przepustowości infrastruktury lotniskowej*, 28.04.2010, s. 63.

oddanych do użytku jeszcze kilka lotnisk regionalnych, choć nie można zapominać o problemach dotyczących takie porty jak Radom czy Gdynia. Jeśli ruch lotniczy w Polsce będzie wzrastać zgodnie z prognozą Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) (tabela 3.4), taka rezerwa przepustowości wystarczy, aby bez kolejnych inwestycji w rozbudowę terminali i infrastruktury *airside* obsłużyć ruch, jaki pojawi się do 2027–2028 r.

Tabela 3.4. Prognoza ruchu lotniczego w polskich portach lotniczych do 2030 r.

Rok	Liczba pasażerów (w tys.)	Dynamika (rok do roku)	Pasażerskie operacje lotnicze (w tys.)	Dynamika (rok do roku)	Mobilność lotnicza*
2015	28 492	7,0%	292,6	3,8%	0,75
2020	38 226	5,5%	339,7	2,9%	1,01
2025	48 693	4,6%	387,4	2,5%	1,3
2026	50 933	4,6%	397,1	2,5%	1,36
2027	52 868	3,8%	405,4	2,1%	1,42
2028	54 877	3,8%	413,9	2,1%	1,48
2029	56 962	3,8%	422,6	2,1%	1,54
2030	59 127	3,8%	431,5	2,1%	1,61

* Iloraz liczby pasażerów i liczby ludności.

Źródło: ULC.

Podsumowanie

W okresie objętym badaniem doszło do znacznego (ponad trzykrotnego) wzrostu liczby obsługiwanych pasażerów w transporcie lotniczym i nastąpił 46% wzrost obsługiwanych ładunków. Miało na to wpływ kilka czynników, choć wszystkie one były związane z wejściem Polski do Unii Europejskiej w 2004 r.

Po pierwsze w 2004 r. nastąpiła liberalizacja rynku lotniczego, która umożliwiła nieograniczoną konkurencję ze strony wszystkich przewoźników wspólnotowych na tym rynku. Główną konsekwencją tych zmian było wejście na polski rynek przewoźników niskokosztowych, którzy rozwijali swoją działalność przede wszystkim w portach regionalnych, co przełożyło się na znaczny wzrost udziału tej kategorii portów w obsłudze ruchu pasażerskiego. Zwiększona dostępność przestrzenna i ekonomiczna usług transportu lotniczego ujawniła nieaktywny dotąd popyt.

Najwyższe tempo wzrostu rynku transportu lotniczego było obserwowane w portach regionalnych, a wzrost ten był głównie udziałem przewoźników nisko-

kosztowych. W latach 2003–2013 liczba pasażerów obsługiwanych w tych portach zwiększyła się niemal ośmiokrotnie. Dzięki temu obecnie rynek jest zdecentralizowany przestrzennie (port centralny – Lotnisko Chopina w Warszawie – obsługuje nieco ponad 40% całego ruchu w Polsce), a jednocześnie jego koncentracja jest stosunkowo niska, choć należy zauważyć, że w ostatnich latach powoli rośnie, co wynika głównie z rosnącego udziału największego przewoźnika w Polsce pod względem liczby przewożonych pasażerów, tj. Ryanair.

Jednoczesne wprowadzenie swobody przepływu osób pomiędzy krajami członkowskimi Unii Europejskiej znacznie zwiększyło emigrację zarobkową z Polski, głównie do Wielkiej Brytanii i Irlandii, co było kolejnym źródłem wzrostu popytu na usługi transportu lotniczego, w szczególności przewoźników niskokosztowych, którzy w przypadku Polski skupili się przede wszystkim na obsłudze ruchu emigracyjnego i turystyki wyjazdowej.

Trzecim czynnikiem był wzrost zamożności społeczeństwa, który przełożył się na większe zainteresowanie podróżami lotniczymi w celach turystycznych. Badania wskazują, że elastyczność dochodowa popytu na usługi transportu lotniczego jest większa od jedności⁸, co potwierdza postawioną tezę o istotnym wpływie rosnącego poziomu dochodów na wzrost popytu na usługi transportu lotniczego.

Obecnie przewoźnicy niskokosztowi mają ponad 50% udział w obsłudze ruchu w Polsce, co stanowi dużą wartość na tle innych krajów europejskich. Zdominowanie rynku przez tych przewoźników było możliwe między innymi dzięki pogarszającej się sytuacji Polskich Linii Lotniczych LOT, które nie były w stanie konkurować z liniami niskokosztowymi. Badania wskazują, że słabość przewoźnika narodowego jest ważnym czynnikiem ułatwiającym ekspansję przewoźnikom niskokosztowym⁹. Taka sytuacja wystąpiła również w Hiszpanii, gdzie narodowy przewoźnik – Iberia – od lat boryka się z poważnymi kłopotami i nie jest w stanie osiągnąć rentowności, pomimo bycia częścią grupy IAG i przeprowadzenia programu restrukturyzacyjnego.

Ze względu na problemy PLL LOT i rezygnację z obsługi znacznej części ruchu w portach regionalnych większość ruchu wysokopłatnego z tych portów jest obsługiwana przez niemiecką Lufthansę, która rozwija połączenia z polskich lotnisk regionalnych do swoich portów węzłowych we Frankfurcie i Monachium. Rezygnacja

⁸ D.W. Gillen, W.G. Morrison, C. Stewart, *Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement*, Department of Finance, Canada 2003, http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_eng.asp (dostęp: 28.12.2014).

⁹ A. Hoszman, *Zmiany strukturalne w sektorze pasażerskiego transportu lotniczego w wybranych krajach Unii Europejskiej w warunkach zliberalizowanego rynku*, w: *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*, red. E. Marciszewska, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013, s. 143–151.

z obsługi tego ruchu i skupienie się na ruchu aglomeracji warszawskiej było prawdopodobnie jednym z największych błędów strategicznych PLL LOT i jedną z przyczyn obecnej sytuacji finansowej tego przewoźnika.

W analizowanym okresie doszło do znaczących zmian w obszarze infrastruktury transportu lotniczego. Powstały nowe porty lotnicze, uzupełniające białe plamy na mapie dostępności lotniczej Polski. Ponadto w większości portów przeprowadzono prace modernizacyjne i je rozbudowano, co doprowadziło do niemal podwojenia przepustowości polskich lotnisk, która obecnie przekracza 40 mln pasażerów rocznie.

W nadchodzących latach można spodziewać się dalszego wzrostu ruchu w transporcie lotniczym. Sprzyjać temu będzie wzrastająca zamożność społeczeństwa i wzrost dostępności przestrzennej usług pasażerskiego transportu lotniczego. Jednocześnie rosnący stopień zmotoryzowania ludności oraz poprawa jakości infrastruktury drogowej i kolejowej powinny stanowić ograniczenie dla rozwoju transportu lotniczego w relacjach krajowych. Dotyczy to w szczególności tras z Warszawy do Gdańska i Wrocławia. Badania wskazują, że znaczne skrócenie czasu podróży transportem kolejowym pomiędzy dwoma ośrodkami prowadzi do znacznego ograniczenia transportu lotniczego w tej relacji i wzrostu przewozów kolejowych, tak jak to miało miejsce w przypadku trasy Madryt–Barcelona po otwarciu szybkiej kolei w 2008 r.¹⁰ Jak pokazują doświadczenia innych państw, modernizacja infrastruktury kolejowej na głównych trasach w Polsce powinna doprowadzić do marginalizacji transportu lotniczego w ruchu bezpośrednim i ograniczenia go tylko do obsługi ruchu dowozowo-odwozowego na połączeniach tranzytowych.

Bibliografia

- Albalate D., Bel G., *High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad*, Institut de Recerca en Economia Aplicada Regional i Pública, Barcelona 2010.
- Gillen D.W., Morrison W.G., Stewart C., *Air Travel Demand Elasticities: Concepts, Issues and Measurement*, Department of Finance, Canada, 2003, http://www.fin.gc.ca/consultresp/Airtravel/airtravStdy_-eng.asp (dostęp: 28.12.2014).
- Informacja o rozmiarach i kierunkach czasowej emigracji z Polski w latach 2004–2013*, GUS, Warszawa 2014.

¹⁰ D. Albalate, G. Bel, *High-Speed Rail: Lessons for Policy Makers from Experiences Abroad*, Institut de Recerca en Economia Aplicada Regional i Pública, Barcelona 2010, s. 23.

Hoszman A., *Zmiany strukturalne w sektorze pasażerskiego transportu lotniczego w wybranych krajach Unii Europejskiej w warunkach zliberalizowanego rynku*, w: *Wpływ implementacji regulacji w europejskim systemie transportowym na zmiany strukturalne na rynku usług*, red. E. Marciszewska, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2013.

Koncepcja lotniska centralnego dla Polski. Raport 3. Ocena obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie przepustowości infrastruktury lotniskowej, 28.04.2010.

Transport. Wyniki działalności, GUS, Warszawa, lata 2004–2014.

SUMMARY

The chapter discusses the changes that occurred in Poland's air transport sector between 2003 and 2013. The discussion covers both the passenger and cargo transport markets, while special attention is brought to the increase in traffic at regional airports which has led to the decentralization of air traffic in Poland. A considerable proportion of this increase can be attributed to the growth of low cost carriers that have been able to capture a substantial share in the Polish market of passenger air transport. Further discussion is focused on the development and upgrading of air transport infrastructure in Poland, underscoring the fact that the capacity of Polish airports rose significantly over the period. According to traffic forecasts, enough spare capacity is available at the moment to sustain more than another decade of stable and fast growth in passenger numbers.

Maciej Matczak

Rozdział 4

TRANSPORT MORSKI

Wprowadzenie

Transport morski jest gałęzią, która głównie funkcjonuje w wymiarze międzynarodowym, dlatego też jego działanie w przeważającej części jest uzależnione od pozycji handlowej państwa w wymiarze globalnym. Okres ostatnich dziesięciu lat był bez wątpienia dobrym czasem dla działalności transportu morskiego, co można utożsamiać z dynamicznym rozwojem portów morskich i utrzymaniem pozycji rynkowej przez polskich armatorów. Kluczowym czynnikiem była w tym wypadku akcesja Polski do Unii Europejskiej, która w sposób bezpośredni (m.in. łatwiejszy dostęp do rynków zamorskich) i pośredni (wzrost produkcji i konsumpcji intensyfikujący obroty handlu zagranicznego) wpłynęła na sytuację w portach morskich. Jednocześnie był to okres pełnego dostępu do unijnych środków pomocowych, które pozwoliły na znaczącą modernizację i rozwój potencjału przeładunkowego.

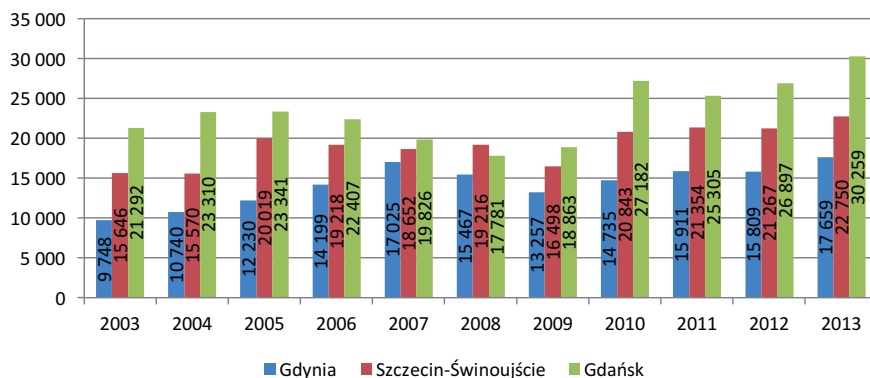
Miniona dekada była też okresem istotnych zmian technologicznych, wśród których jako szczególnie ważny element należy uznać rozwój transportu i terminali kontenerowych. Z drugiej strony, uzależnienie wolumenu przewozów morskich, zwłaszcza kontenerowych, od globalnej sytuacji gospodarczej spowodowało istotne ograniczenie aktywności w 2009 r. O zmianach można również mówić w odniesieniu do rynku pasażerskiego. Otwarcie unijnych granic i wywołana tym migracja niestety nie przełożyły się na istotny wzrost przewozu promami pasażerskimi, ponieważ jednocześnie Polska stała się częścią europejskiego rynku lotniczego, gdzie bardzo intensywnie rozwijała się oferta tzw. tanich linii lotniczych. Z drugiej strony w polskich portach zaczęły pojawiać się statki wycieczkowe.

Wśród ważnych elementów kształtujących rynek transportu morskiego w Polsce w ostatnich latach trzeba także wymienić zmiany gospodarczo-polityczne występujące w stosunkach handlowych z Rosją. Na koniec należy wspomnieć o małych portach i przystaniach morskich, które w ostatniej dekadzie również przechodziły istotną ewolucję. W tym wypadku jednak można wskazać na powolne odchodzenie

od funkcji transportowej na rzecz innych obszarów aktywności, szczególnie związanych z turystyką. Ważnym elementem transportu morskiego są też narodowi armatorzy, którzy w przeważającej części utrzymali swoje pozycje na trudnym rynku żeglugowym. Warty podkreślenia jest tutaj sukces firmy Polska Żegluga Morska (PŻM), która w ostatnich latach stała się znaczącym graczem na globalnym rynku masowych przewozów morskich.

4.1. Przeładunki towarów i obsługa pasażerów w portach morskich

Punktem wyjściowym analizy zmian, jakie zachodziły w transporcie morskim w Polsce w okresie ostatnich dziesięciu lat, są przeładunki, które miały miejsce w portach morskich. Koncentrując uwagę na głównych ośrodkach portowych, tj. Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście¹, można wskazać, że w badanym okresie nastąpił istotny 42% wzrost obrotów przeładunkowych, z czego za szczególnie dobry można uznać okres 2010–2013. Najlepszym dowodem na to jest fakt, że w 2013 r. przekroczono po raz pierwszy granicę 70 mln ton. Dla porównania – w 2003 r. łączne przeładunki wyniosły 49,7 mln ton (rysunek 4.1).



Rysunek 4.1. Obroty przeładunkowe portów morskich w Polsce w okresie 2003–2013 (w tys. ton)

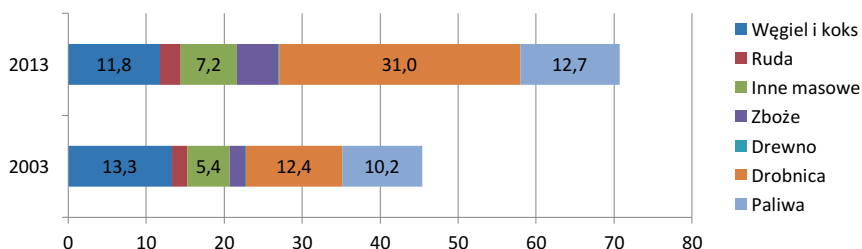
Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy*, Actia Forum Ltd, Gdynia 2014 oraz raporty za lata poprzednie.

¹ Porty te określane są jako „porty morskie o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej”. Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich – tekst jednolity z 18 czerwca 2002 r. (Dz.U. 2002 nr 110 poz. 967 z późn. zm.).

Przedstawione wielkości bezwzględne nie mogą stanowić podstawy dla rzetelnej oceny działalności portów w minionej dekadzie. Ocena tempa i poziomu ich rozwoju musi więc odnosić się do zmian, jakie zachodziły na rynku bałtyckim, który był miejscem istotnych wzrostów. Pomimo tego polskie porty nie tylko zachowały swoją pozycję rynkową, ale w kilku przypadkach stały się regionalnymi liderami. Odnosząc się do całkowitych obrotów przeładunkowych zrealizowanych przez bałtyckie porty, można wskazać, że udział Polski wzrósł z 7,2% w 2003 r. do 8,5% w 2013 r.²

Mimo że w badanym okresie największe przyrosty obrotów były obserwowane w Gdyni (64,4%) oraz w portach Szczecina i Świnoujścia (46,1%), największym portem morskim w Polsce pozostaje port w Gdańsku, który jako jedyny przekroczył 30 mln ton przeładunków rocznie. Pozycja ta wynika głównie w funkcjonowania w porcie dużych terminali masowych (ładunki płynne i suche) i największego na Morzu Bałtyckim terminala kontenerowego DCT Gdańsk.

Drugim poziomem analizy zmian, jakie zachodziły na rynku portowym jest struktura towarowa tam obsługiwana (rysunek 4.2). Porównując dane z 2003 i 2013 r., można zobaczyć znaczący wzrost znaczenia ładunków drobnicowych przy względnej stabilności w pozostałych grupach.



Rysunek 4.2. Struktura towarowa przeładunków w głównych portach morskich w Polsce w latach 2003 i 2013 (w mln ton)

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2006 r.*, „Logistyka” 2007, nr 2; M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku*, op.cit.

Tak istotny wzrost wielkości przeładunków drobnicy był spowodowany w głównej mierze rozwojem ruchu kontenerowego w portach, ale także był wspierany przez przyrost obrotów w grupie ładunków ro-ro (szerzej w dalszej części rozdziału).

² B. Wiśnicki, W. Szydarowski, E. Czermański, M. Matczak, D. Kaszubowski, T. Nowosielski, M. Kalinowski, U. Kowalczyk, R. Koba, *Rozwój morsko-lądowych przewozów ładunków zjednostkowanych*, Texter, Warszawa 2015, s. 67.

Pomimo niewielkich zmian wielkości przeładunków ciekawe zmiany zaszły w grupach węgla i koks oraz paliwa płynne. W obydwu przypadkach nastąpiła bowiem znacząca zmiany struktury kierunkowej przeładunków. W przypadku węgla i koksu, dominujący w 2003 r. kierunek eksportowy (95,4%³) stracił na znaczeniu, a jego udział spadł do poziomu 34% w 2009 r. Następnie obserwowano odbicie, które jednak ustabilizowało się na poziomie 50–65%⁴. Podobne zjawisko nastąpiło w przypadku paliw płynnych, gdzie skutek inwestycji poczynionych w portach rosyjskich (Primorsk i Ust Luga) nastąpił spadek przeładunków reeksportowych rosyjskiej ropy naftowej. W to miejsce jednak pojawiły się paliwa i komponenty importowane. W efekcie udział relacji eksportowej spadł z 93% do 34%. Co więcej, relacja eksportowa dotyczy w większości produktów ropopochodnych pochodzących z rafinerii LOTOS.

Jak było wyżej wskazywane, szczególnie ważnym obszarem aktywności portów jest rynek obsługi kontenerów. W 2003 r. funkcjonowały na nim trzy terminale, w tym jeden duży terminal w porcie w Gdyni (BCT), obsługujący wtedy 87,5% ruchu, oraz dwa mniejsze – GTK w Gdańsku (6,4%) i terminal Drobnica Port Szczecin (6,1%). Łącznie terminale obsługiwały wtedy 352,8 tys. TEU rocznie. Po dziesięciu latach obroty przeładunkowe wzrosły do 1 969,1 tys. TEU, a na rynku funkcjonuje siedem terminali zdolnych do obsługi kontenerów, w tym trzy z przeładunkami powyżej 300 tys. TEU rocznie. Liderem rynku polskiego, jak również bałtyckiego jest terminal DCT w Gdańsku, który jako jedyny w regionie obsługuje regularne całoroczne połączenie oceaniczne realizowane przez statki armatora Maersk Line. Przeładunki terminala działającego od 2007 r. osiągnęły poziom 1,15 mln TEU w 2013 r. Trzeba podkreślić jednak, że część obrotów jest generowana w tzw. relacji transshipmentowej, co oznacza, że kontenery rozładowane ze statku oceanicznego wypływają innym, mniejszym statkiem dowozowym do portów bałtyckich (Kotka, St. Petersburg). Drugim nowym terminalem jest funkcjonujący od 2006 r. terminal GCT w Gdyni, który należy do jednego z tzw. wielkiej czwórki⁵ światowych operatorów terminali kontenerowych⁶, firmy Hutchison Port Holding.

Silną pozycję rynkową zachowuje również terminal BCT, który należy do filipińskiego operatora ICTSI. W najlepszym dla BCT roku 2007 przeładunki osiągnęły poziom 493,8 tys. TEU. W badanym okresie nastąpiły także zmiany na terminalach

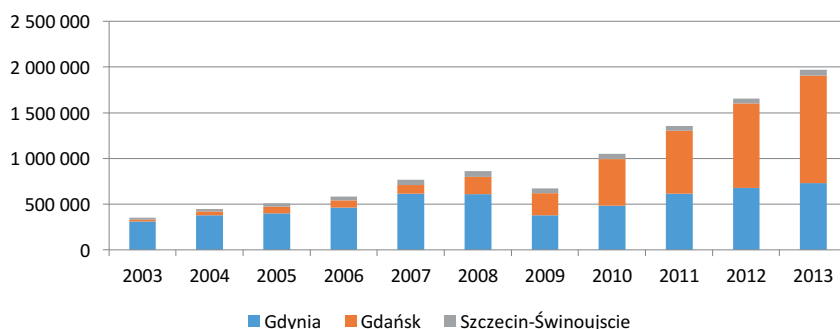
³ *Transport – wyniki działalności w 2004 r.*, GUS, Warszawa 2005, s. 135.

⁴ *Rocznik statystyczny gospodarki morskiej*, GUS, Warszawa–Szczecin, 2009–2014.

⁵ Oprócz HPH do grona tego zalicza się firmy: APM Terminals, PSA i DP World.

⁶ Tego rodzaju operatorzy są nazywani TOC (*Terminal Operating Company*) lub TTO's (*Transnational Terminal Operators*). Zob. A.S. Grzelakowski, M. Matczak, *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012, s. 278–279.

w Szczecinie i Świnoujściu. W pierwszym przypadku dokonano prywatyzacji spółki Drobica Port Szczecin, której finalnym właścicielem został niemiecki Deutsche Bahn. W Świnoujściu natomiast uruchomiono w 2004 r. terminal VGN, który po pięciu latach został zamknięty. Do koncepcji obsługi kontenerów w Świnoujściu, tym razem w ramach spółki Port Handlowy Świnoujście, której właścicielem jest operator OT Logistics SA, powrócono w 2013 r. Kontenery są również obsługiwane na terminalu GTK w Gdańsku, który skoncentrował się w obsłudze specjalistycznych ładunków skonteneryzowanych i na terminalu BTDG w Gdyni (obecnie właścicielem terminalu jest OT Logistics SA).



Rysunek 4.3. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w okresie 2003–2013 (w TEU)

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy*, Actia Forum Ltd, Gdynia 2014 oraz raporty za lata poprzednie.

Ładunki zjednostkowane były obsługiwane również w portach w technologii ro-ro. W analizowanym okresie obserwowano systematyczny wzrost przeładunków, który jednak w 2009 r. uległ ograniczeniu (–6,7% w stosunku do roku poprzedniego). W kolejnym roku zanotowano jednak duży wzrost, pozwalający przebić poziom z 2008 r. Szczególnie duży przyrost obrotów nastąpił w porcie w Świnoujściu, który jest liderem w obsłudze technologii ro-ro w Polsce. Struktura podmiotowa rynku promowego w ostatnim dziesięcioleciu nie podlegała istotnym zmianom. Na rynku dominowały trzy przedsiębiorstwa: Unity Line, Stena Line i Polska Żegluga Bałtycka. Dodatkowo w 2009 r. zostało otwarte połączenie pomiędzy Niemcami, Polską (Gdynia) i Finlandią, obsługiwane przez armatora Finnlines⁷.

⁷ Można dodać, że od 1 stycznia 2014 r. zostało uruchomione połączenie promowe pomiędzy Świnoujściem a Trelleborgiem obsługiwane przez armatora TT-Lines. www.ttline.com (dostęp: 12.01.2015).

Tabela 4.1. Obsługa samochodów osobowych w ruchu promowym i ładunków ro-ro w portach morskich w Polsce w latach 2004 i 2013 (w szt.)

	2003	2013	Zmiana 2013/2003
Samochody osobowe			
Gdańsk	27 858	40 528	45,5%
Gdynia	54 422	86 980	59,8%
Szczecin-Świnoujście	76 190	195 481	156,6%
Razem:	158 470	322 989	103,8%
Jednostki frachtowe*			
Gdańsk	13 994	9 545	-31,8%
Gdynia	72 819	126 367	73,5%
Szczecin-Świnoujście	141 641	324 335	129,0%
Razem:	228 454	460 247	101,5%

* Grupa obejmuje: samochody ciężarowe, wagony, przyczepy ciężarowe, naczepy, podwozia niskie.

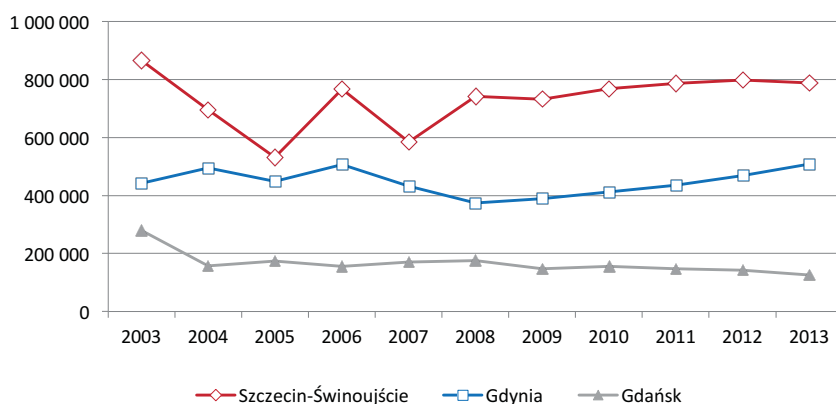
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2004 r.*, GUS, Warszawa 2005, s. 137; *Transport – wyniki działalności w 2013 r.*, GUS, Warszawa 2014, s. 257–258.

Rozwój przewozów promowych ro-ro ma również bezpośrednie przełożenie na obsługę pasażerów. O ile można mówić jednak o wzroście przeładunków towarowych, to ruch pasażerski pozostał na relatywnie stałym poziomie. W 2003 r. porty obsłużyły 1,6 mln pasażerów⁸, następnie w kolejnych latach obserwowano ograniczenie ruchu, który osiągnął 1,2 mln osób w latach 2005 i 2007. Od 2008 r. jest widoczny jednak powolny wzrost, który w efekcie pozwolił obsłużyć 1,4 mln pasażerów w 2013 r. Największy wpływ na wyniki miała działalność portu w Świnoujściu, który jest głównym ośrodkiem obsługi pasażerów promowych w Polsce (rysunek 4.4). Morski ruch pasażerski w ostatnich latach znacząco zmienił także swoją strukturę. Z portów zniknęli pasażerowie podróżujący statkami bez środka transportu (samochodu osobowego) chcący przedostać się do Skandynawii, ponieważ przesiedli się oni do samolotów tzw. tanich przewoźników. Jednocześnie ich miejsce zajęli kierowcy samochodów ciężarowych i coraz częściej turyści, którzy płyną promami dla rozrywki lub w celu zwiedzenia miast, portów przeznaczenia.

Oprócz pasażerskiego ruchu promowego w portach morskich są obsługiwani turyści przyplływający na statkach wycieczkowcach (*cruise*). Był to segment rynku przewozów morskich i obsługi portowej, który w ostatniej dekadzie odnotował

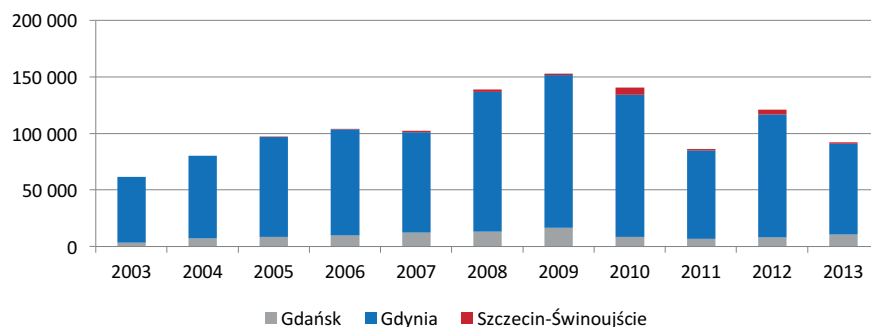
⁸ Dane obejmują zarówno pasażerów pieszych, jak i kierowców pojazdów obsługiwanych przez linie promowe.

istotne wzrosty. Co ciekawe, najwyższy poziom ruchu zanotowano w 2009 r., kiedy zrealizowano 139 zawinięć, na których przyплыnęło 153,1 tys. turystów. Portem dominującym w tego rodzaju usługach była Gdynia, która obsługiwała 87–91% ruchu (rysunek 4.5).



Rysunek 4.4. Obsługa pasażerów regularnego ruchu promowego w latach 2003–2013 w polskich portach (liczba osób)

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy*, Actia Forum Ltd, Gdynia 2014 oraz raporty za lata poprzednie.



Rysunek 4.5. Obsługa turystów odwiedzających polskie porty na statkach wycieczkowych w okresie 2003–2013 (liczba osób)

Źródło: opracowanie własne na podstawie M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość. Raport rynkowy*, Actia Forum Ltd, Gdynia 2014 oraz raporty za lata poprzednie.

Podsumowując przedstawione wyżej dane i charakterystyki, można niewątpliwie wskazać, że ostatnia dekada w portach morskich należała do dobrych. Potwierdza to rosnąca w portach ilość masy ładunkowej, a także istotne zmiany w strukturze ładunkowej i technologicznej. Jednak należy podkreślić, że sukcesy portów są efektem pozytywnych zmian rynkowych, w tym systematycznego wzrostu gospodarczego i intensyfikacji wymiany handlowej napędzanej produkcją (eksport) i konsumpcją (import). Co więcej, nawet drastyczny spadek w 2009 r. we większości obszarów ich aktywności nie zakłócił w istotny sposób trendu wzrostowego. Znaczący przyrost masy ładunkowej i zmiany technologiczne postawiły jednak przed portami, regionami ich lokalizacji i krajem szereg wyzwań inwestycyjnych. Dotyczy to zarówno dostępu do portu od strony morza i lądu, jak i samej infrastruktury portowej.

4.2. Inwestycje rozwojowe realizowane w portach morskich

Lata 2004–2013 były czasem realizacji intensywnych działań inwestycyjnych we wszystkich portach morskich w Polsce, co odnosiło się zarówno do ich infrastruktury, jak i suprastruktury (m.in. sprzęt i urządzenia przeładunkowe). Podkreślić trzeba, że równie istotne z punktu widzenia portów były działania realizowane na infrastrukturze zaplecza portowego, obejmującej głównie połączenia drogowe i kolejowe do/z portów. Niewątpliwie kluczowym czynnikiem rozwojowym portów i ich zaplecza był pełen dostęp do funduszy pomocowych UE. W tym przypadku uwagę należy zwrócić na:

- 1) Sektorowy Program Operacyjny – Transport na lata 2004–2006 (SPO-T 2004–2006),
- 2) Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 (POIiŚ 2007–2013).

Pierwszym programem wsparcia inwestycji infrastrukturalnych, dostępnym dla portów morskich był SPO-T 2004–2006⁹. Program wykorzystujący środki Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego pozwolił na realizację dziewięciu projektów w ramach Priorytetu 1 Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu, Działanie 1.2. Poprawa dostępu do portów morskich, o łącznej wartości wynoszącej 641,3 mln zł (tabela 4.2). Największym projektem była budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni, która umożliwiła bezpośredni dojazd z Estakady Kwiatkowskiego (m.in. obszar lokalizacji terminali kontenerowych BCT, GCT) do Obwodnicy Trójmiasta. W ramach innych działań SPO-T zrealizowano również szereg inwestycji infra-

⁹ Por. A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008, s. 200.

strukturalnych w ramach innych działań, które wpłynęły na działalność portów morskich (np. Przebudowa ulicy Marynarki Polskiej w Gdańsku). We wskazanym okresie rozpoczęto jeszcze jedną ważną inwestycję infrastrukturalną, czyli budowę autostrady A1 na odcinku Rusocin – Swaróżyn – Nowe Marzy (całość oddano do użytku 17 października 2008 r.). Droga była budowana w systemie koncesyjnym, a wykonawcą i późniejszym operatorem autostrady jest firma Gdańsk Transport Company SA. W następnych latach budowano kolejne odcinki autostrady A1, co w efekcie pozwoliło uzyskać długość 372 km w 2013 r. (w 2004 r. było to tylko 17,5 km), co oznacza, że ukończono 65% jej długości. Połączenie to znakomicie poprawiło możliwości przewozu ładunków do i z portów morskich Trójmiasta.

Tabela 4.2. Inwestycje realizowane w ramach Działania 1.2. Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004–2006

Inwestycja	Całkowite wydatki kwalifikowane (w zł)
Budowa infrastruktury portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie	71 196 000
Budowa infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w porcie w Szczecinie	28 800 000
Budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni – etap III	252 275 260
Rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni – etap II	68 523 740
Infrastruktura dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego w Porcie Gdańsk	19 132 098
Poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk	38 258 715
Rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte w Gdańsku	49 878 146
Modernizacja wejścia do Portu Wewnętrznego w Gdańsku	25 647 000
Przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego	87 625 275
Razem:	641 336 234

Źródło: Raport końcowy z badania ewaluacyjnego pt. Przewidywany wpływ projektów SPOT na dostępność oraz wzrost przeładunków w portach morskich Gdańsku, Gdyni i Szczecinie, KANTOR Doradcy w Zarządzaniu, Warszawa, październik 2008.

Druga fala inwestycji portowych była związana z wdrożeniem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013. W ramach programu, którego łączna wartość zaangażowanych środków finansowych wyniosła 37,7 mld zł (wkład unijny to 28,3 mld zł), na inwestycje transportowe przeznaczono 23,9 mld zł. Działaniami, które stanowiły główny obszar zainteresowania portów morskich, były: Działanie 7.2 Rozwój transportu morskiego i Działanie 7.4 Rozwój transportu intermodalnego. W efekcie zrealizowano 18 projektów inwestycyjnych o łącznej wartości 3,7 mld zł

(tabela 4.3). Inwestycje dotyczyły głównie infrastruktury dostępowej (kanały portowe, drogi, linie kolejowe) oraz infrastruktury portowej i wyposażenia portów.

Tabela 4.3. Projekty inwestycyjne z Działań 7.2 i 7.4 Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013 realizowane w portach morskich w Polsce

Inwestycja	Działanie	Całkowita wartość projektu (w mln zł)
Budowa infrastruktury terminali portowych w Szczecinie i Świnoujściu – miejsca postojowe	7.2	72,2
Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap II – przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie	7.2	163,5
Rozbudowa infrastruktury portowej w południowej części portu w Świnoujściu	7.2	152,7
Rozbudowa infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym w Porcie Gdynia	7.2	119,1
Modernizacja toru wodnego Świnouście-Szczecin (Kanał Piastowski i Mieliński). Etap II – strona wschodnia i zachodnia	7.2	318,8
Połączenie Portu Lotniczego z Portem Morskim Gdańsk – Trasa Słowackiego (projekt obejmujący tunel pod Martwą Wisłą)	7.2	1 420,0
Budowa infrastruktury i zakup sprzętu w ramach II etapu budowy terminalu kontenerowego GCT w Gdyni	7.2	188,0
Projekt poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk (most + dwutorowa linia kolejowa) – prace przygotowawcze	7.2	20,3
Przebudowa infrastruktury kolejowej w portach w Szczecinie i Świnoujściu	7.2	104,2
Rozbudowa infrastruktury portowej w północnej części Płw. Ewa w porcie w Szczecinie	7.2	60,8
Modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku). Etap I – przebudowa falochronu wschodniego	7.2	91,2
Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie	7.2	200,4
Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia	7.2	95,3
Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu	7.2	54,6
III etap budowy terminalu kontenerowego GCT w Porcie Gdynia – budowa infrastruktury i zakup sprzętu	7.4	200,0
Zakup suwnic nabrzeżowych dla zwiększenia potencjału operacji intermodalnych terminalu BCT w Gdyni	7.4	60,0
Budowa Terminalu Etap II: rozbudowa bocznicy, zakup sprzętu – DCT Gdańsk bramą do Europy Środkowej	7.4	177,0
Modernizacja Terminalu BCT w Gdyni dla zwiększenia potencjału w zakresie przeładunków intermodalnych	7.4	188,6
Budowa terminalu kontenerowego na Ostrowie Grabowskim w Porcie Szczecin. Etap I, faza I	7.4	56,3
Razem:		3 743,0

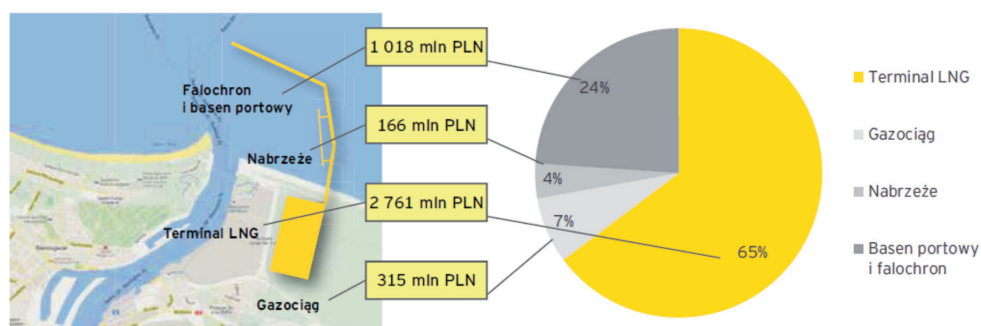
Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji CUPT pozyskanych z www.cupt.gov.pl (dostęp: 27.12.2014).

Program POIiŚ 2007–2013 przyczynił się również w istotny sposób do rozwoju krajowych połączeń drogowych i kolejowych prowadzących do portów morskich. Wśród najważniejszych projektów wspieranych przez program można wymienić:

- modernizację linii kolejowej CE-65 (Gdynia–Warszawa),
- budowę autostrady A1 (odcinek Nowe Marzy–Toruń),
- budowę drogi ekspresowej S3 (Szczecin–Gorzów Wielkopolski–autostrada A2),
- modernizację linii kolejowej E-59 (Szczecin–Poznań–Wrocław).

Nie ma więc wątpliwości, że okres minionych dziesięciu lat był czasem wzmożonego rozwoju, czego efektem jest radykalna zmiana zarówno potencjału przeładunkowego portów, jak i jakości połączeń dostępowych. Oprócz przedstawionych wyżej projektów w portach morskich były prowadzone inne prace rozwojowe, zarówno przez zarządców portów, jak i bezpośrednio przez przedsiębiorstwa portowe.

Na zakończenie tej części rozdziału trzeba wskazać jeszcze dwie największe inwestycje terminalowe typu *green field*, jakie były realizowane w polskich portach w badanym okresie. Największym projektem inwestycyjnym w ostatnich latach jest budowa Terminalu LNG w Świnoujściu. Inwestycja, która ma umożliwić dywersyfikację źródeł energii dla kraju, ma kosztować łącznie ok. 4,26 mld zł (rysunek 4.6).



Rysunek 4.6. Szacunkowe koszty realizacji projektu Terminal LNG w Świnoujściu

Źródło: Wpływ terminalu LNG na rozwój społeczno-gospodarczy w Polsce i w województwie zachodniopomorskim, EY, Warszawa 2013, s. 11.

Terminal o zdolności magazynowej 320 tys. m³ LNG będzie w stanie dostarczyć do kraju ok. 5 mln m³ gazu rocznie (docelowo może być to 7,5 mld m³). W ramach projektu powstał nowy rejon portu w Świnoujściu (tzw. port zewnętrzny), który potencjalnie będzie miał możliwość obsługi również innych ładunków.

Drugą inwestycją realizowaną w latach 2005–2007 była wspomnianą już budowa terminalu kontenerowego DCT Gdańsk. Projekt o szacowanej wartości 190 mln euro został zainicjowany przez inwestorów brytyjskich, a sfinansowany przez największy

fundusz infrastrukturalny świata *Macquire Infrastructure and Real Assets* (MIRA)¹⁰. Trzeba wskazać, że uruchomienie terminalu DCT Gdańsk zmieniło znaczenie portów morskich w Polsce, ponieważ udowodniło, że nie są one ważne jedynie dla krajowej gospodarki, ale także mogą odgrywać dominującą rolę w regionie Morza Bałtyckiego. W 2015 r. ma się rozpocząć realizacja II etapu rozwoju terminala, której szacowana wartość to 1,05 mld zł. W efekcie zdolności usługowe terminala wzrosną z obecnego 1 mln TEU rocznie do 3 mln TEU.

4.3. Procesy prywatyzacyjne i zmiany własnościowe w polskich portach

Okres ostatniej dekady był też czasem ważnych przekształceń własnościowych w portach morskich, które wynikały głównie z zapisów ustawy¹¹ nakazującej rozdział funkcji zarządczej od operatorskiej. Wśród najważniejszych procesów prywatyzacyjnych sfinalizowanych w badanym okresie można wymienić:

- Portowy Zakład Transportu „Trans-Port” sprzedany w 2004 r. firmie CTL Logistics SA,
- Bałtycki Terminal Zbożowy w Gdyni sprzedany w 2005 r. konsorcjum Wielkopolskich Zakładów Tłuszczowych ADM Szamotuły i holenderskiej firmy CEFETRA,
- Drobnica Port Szczecin w 2007 r. została sprzedana spółce PCC Rail (45% udziałów), którą następnie w 2009 r. przejęła Deutsche Bahn,
- Port Handlowy Świnoujście w 2008 r. został sprzedany, a nabywcami były firmy Odra Trans, PTK Zabrze i Port Service. W 2009 r. Deutsche Bahn przejęła firmę PTK Zabrze (część grupy PCC Rail), a następnie sprzedała ją w 2012 r. firmie OT Logistics (dawniej Odra Trans), która posiada obecnie 92% udziałów,
- Morski Terminal Masowy Gdynia sprzedany w 2010 r. francuskiej firmie Atic Service,
- WUŻ Przedsiębiorstwo Usług Żeglugowych i Portowych Gdynia sprzedany w 2011 r. holenderskiej firmie Fairplay Towage,
- Spedycja Polska SPEDCONT, w 2013 r. udziały ZMP Gdynia SA (52,93%) zostały sprzedane drugiemu właścicielowi spółki, firmie Pekaes.

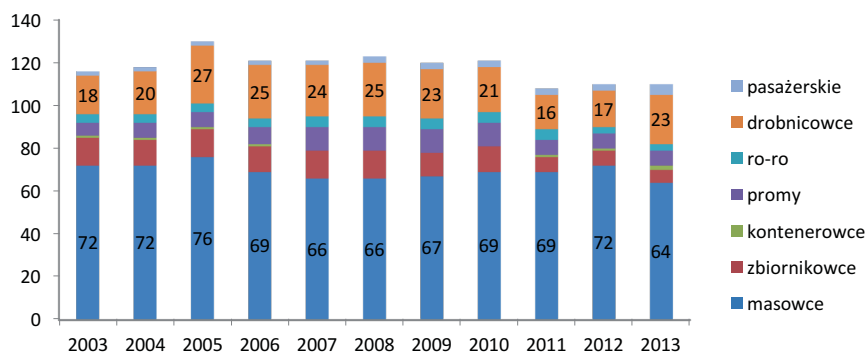
¹⁰ Por. M. Matczak, *Fundusze inwestycyjne w finansowaniu rozwoju infrastruktury transportowej, w: Infrastruktura transportu dla rozwoju regionów. Z perspektywy 10-lecia członkostwa w Unii Europejskiej*, red. E. Załoga, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, nr 843, Problemy Transportu i Logistyki, nr 28, Szczecin 2014.

¹¹ Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach..., op.cit.

Ważną zmianą na poziomie właściciela było również przejście PPS Port Północny w Gdańsku przez belgijską firmę Sea Invest w 2010 r. Proces ten nastąpił jednak w ramach transakcji prywatnej, w której nowy właściciel odkupił udziały od osób fizycznych będących głównymi właścicielami (wcześniej zastosowano tam prywatyzację pracowniczą). Warto podkreślić jest również to, że ze wskazaną zmianą związane były inwestycje, których głównym celem było umożliwienie obsługi relacji importowej przez terminal węglowy.

4.4. Armatorzy morscy i polska flota handlowa

Analiza zmian jakie zachodziły w transporcie morskim w ostatniej dekadzie musi uwzględniać także funkcjonowanie polskich armatorów. Niestety już w 2003 r. ich znaczenie na krajowym rynku było marginalne, ponieważ dysponowali flotą obejmującą tylko 116 statków (w 1990 r. flota polskich armatorów liczyła 247 statków¹²). W 2013 r. flota obejmowała 110 jednostek, z czego dominującą grupę stanowiły statki do przewozu ładunków masowych suchych i statki drobnicowe (rysunek 4.7).



Rysunek 4.7. Morska flota transportowa polskich armatorów według rodzajów statków

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Transport – wyniki działalności*, GUS, Warszawa, 2006–2014.

Statki polskich armatorów są eksploatowane, zgodnie ze światowymi trendami, głównie pod obcymi banderami. Według danych GUS w badanym okresie udział jednostek polskich armatorów rejestrowanych w Polsce wyniósł od 10% (2004) do 20% (2013).

¹² A. Jezierski, C. Leszczyńska, *Historia gospodarcza Polski*, Wydawnictwo Key Text, Warszawa 2003, s. 527.

Rynek przewozów morskich nie uległ także istotnym zmianom z punktu widzenia jego struktury podmiotowej. Dominowało na nim kilku armatorów eksploatujących statki handlowe, wśród których można wymienić: Polską Żeglugę Morską, Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe Euroafrica Service Limited, Polską Żeglugę Bałtycką, Pol-Euro Linie Żeglugowe, Pol-Levant Linie Żeglugowe i Unibaltic. Trzeba podkreślić, że armatorzy oprócz własnych jednostek eksploatowali również statki czarterowane.

Największym polskim armatorem była i jest Polska Żegluga Morska. W okresie 2004–2013 przedsiębiorstwo realizowało plan rozwoju floty, w ramach którego do eksploatacji weszło 38 statków o łącznym tonażu ok. 1,5 mln ton. Koszt realizowanych inwestycji wyniósł ponad miliard dolarów¹³. Oprócz budowy nowych statków firma pozyskiwała jednostki na rynku wtórnym, czego efektem było zwiększenie floty promów ro-ro o kolejne trzy jednostki: *Gryf* (2005), *Wolin* (2007) i *Skania* (2008)¹⁴. Według stanu na koniec 2014 r. armator eksploatował 65 jednostek pływających. Wśród głównych ładunków i kierunków przewozu obsługiwanych przez PŻM można wymienić: zboże (głównie w relacjach transatlantyckich), nawozy sztuczne (głównie z Europy do obu Ameryk), węgiel i koks, fosforyty (w tym dla Zakładów Chemicznych „Police”), wyroby stalowe (w relacjach z IJmuiden w Holandii na Wielkie Jeziora Amerykańskie dla Tata Steel oraz z St. Petersburga do Gandawy dla Universal Solution), rudę żelaza, płynną siarkę. Warto również dodać, że w analizowanym okresie były podejmowane nieskuteczne próby komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego PŻM.

Drugim co do wielkości armatorem był Chipolbrok Chińsko-Polskie Towarzystwo Okrętowe SA. Firma w badanym okresie również zamawiała nowe statki w chińskich stocznich. W latach 2003–2004 do eksploatacji weszły cztery nowe jednostki, natomiast w latach 2009–2010 sześć kolejnych statków. W efekcie flota w 2013 r. składała się z 17 uniwersalnych trójpokładowych statków drobnicowych. Chipolbrok realizował cztery serwisy liniowe: Europa–Daleki Wschód, Europa–Środkowy Wschód/Indie, Europa–USA, USA–Daleki Wschód.

Trzecim polskim armatorem pod względem liczebności floty była Euroafrica. Wśród ważnych wydarzeń związanych z działalnością armatora była wymiana w 2008 r. promu ro-ro *Mikołaj Kopernik* na inną jednostkę *Kopernik*. Ponadto Euroafrica wprowadziła w 2007 r. nową jednostkę półkontenerową *Canopus J* (750 TEU pojemności), która zastąpiła dwie inne (*Topaz*, *Aurora*) pływające do Wielkiej

¹³ <http://www.polsteam.com/lata-2000> (dostęp: 28.12.2014).

¹⁴ Firma w 2004 r. eksploatowała jeden prom *Polonia*.

Brytanii. W efekcie w 2013 r. armator eksploatował 12 statków (osiem drobnicowców uniwersalnych, trzy promy i jeden kontenerowiec)¹⁵.

Odnosząc się do ważnych zmian wśród armatorów trzeba wspomnieć także o wprowadzeniu w 2008 r. do eksploatacji przez Polską Żeglugę Bałtycką kolejnego promu ro-ro *Baltivia* na linię Gdańsk–Nynäshamn. Jednocześnie, ważnym wydarzeniem było zamknięcie w 2010 r. połączenia PŻB na trasie Świnoujście–Kopenhaga. Należy wspomnieć także próby prywatyzacji PŻB, jakie miały miejsce w badanym okresie, a które do końca 2014 r. nie zakończyły się zawarciem transakcji.

Podsumowanie

Miniona dekada była okresem istotnych zmian na polskim rynku transportu morskiego, co było szczególnie widoczne w portach morskich. Po trudnym okresie lat 90. ubiegłego wieku, kiedy załamały się dotychczasowe kierunki polskiego handlu zagranicznego, nastąpił okres szybkiej odbudowy strumienia ładunków morskich. Wśród ważnych czynników sprzyjających tym pozytywnym zmianom można wskazać wzrost gospodarczy kraju, postępujące otwieranie się polskiej gospodarki na zagranicę, jak również wsparcie ze strony Unii Europejskiej. Jednocześnie w okresie tym następowały ważne zmiany w układzie globalnym, co w szczególności dotyczy rozwoju potencjału produkcyjnego w krajach azjatyckich. W efekcie w badanym okresie 2003–2013 całkowite przeładunki portów morskich wzrosły o 42%, a obroty kontenerowe zwiększyły się sześciokrotnie. Podwojeniu uległa także liczba samochodów osobowych i jednostek frachtowych obsługiwanych w technologii ro-ro. Porty morskie pomimo silnej konkurencji międzygałęziowej zachowały także status pasażerskich z obrotami na poziomie 1,5 mln osób rocznie.

Osiągnięcie tak dobrych rezultatów wymagało szerokiego programu inwestycyjnego, co było możliwe w dużym stopniu dzięki funduszom Unii Europejskiej. W latach 2003–2013 zrealizowano bowiem w portach inwestycje z ich udziałem o wartości przekraczającej 4,4 mld zł. Dodatkowo realizowano szereg innych projektów (m.in. budowa terminalu DCT Gdańsk i Terminalu LNG w Świnoujściu). Ważnym czynnikiem rozwoju portów były także inwestycje w infrastrukturę dostępową, zwłaszcza po stronie lądowej (drogi, linie kolejowe).

¹⁵ P. Frankowski, *Polscy armatorzy wciąż kupują*, „Namiary na Morze i Handel”, http://www.maritime.com.pl/newsletter/indexm.php?id_term=44404 (dostęp: 28.01.2014).

Miniona dekada była również okresem istotnych wyzwań dla polskich armatorów, którzy realizowali programy rozwoju floty. Szczególnie szeroki zakres inwestycji został wdrożony przez największego polskiego przewoźnika morskiego, firmę Polska Żegluga Morska, która włączyła do eksploatacji 38 statków o łącznym tonażu ok. 1,5 mln ton. Należy mieć nadzieję, że pozytywne trendy będą się utrzymywać w kolejnych latach i równie dobre informacje będzie można zaprezentować po kolejnej dekadzie.

Bibliografia

- Frankowski P., *Polscy armatorzy wciąż kupują*, „Namiary na Morze i Handel”, http://www.maritime.com.pl/newsletter/indexm.php?id_term=44404 (dostęp: 28.12.2014).
- Grzelakowski A.S., Matczak M., Przybyłowski A., *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.
- Grzelakowski A.S., Matczak M., *Współczesne porty morskie. Funkcjonowanie i rozwój*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2012.
- Jeziernski A., Leszczyńska C., *Historia gospodarcza Polski*, Wydawnictwo Key Text, Warszawa 2003.
- Matczak M., *Fundusze inwestycyjne w finansowaniu rozwoju infrastruktury transportowej*, w: *Infrastruktura transportu dla rozwoju regionów. Z perspektywy 10-lecia członkostwa w Unii Europejskiej*, red. E. Załoga, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego”, nr 843, Problemy Transportu i Logistyki, nr 28, Szczecin 2014.
- Matczak M., Ołdakowski B., Rozmarynowska M., *Polskie porty morskie w 2013 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Raport rynkowy Port Monitor, Actia Forum Ltd, Gdynia 2014.
- Matczak M., Ołdakowski B., *Polskie porty morskie w 2012 r. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Raport rynkowy, Actia Forum Ltd, Gdynia, 2013 oraz raporty za lata 2007–2012.
- Matczak M., Ołdakowski B., *Polskie porty morskie w 2006 r.* „Logistyka” 2007, nr 2.
- Raport końcowy z badania ewaluacyjnego pt. Przewidywany wpływ projektów SPOT na dostępność oraz wzrost przeładunków w portach morskich Gdańsku, Gdyni i Szczecinie*. KANTOR Doradcy w Zarządzaniu, Warszawa, październik 2008.
- Rocznik statystyczny gospodarki morskiej 2009/2014*, GUS, Warszawa – Szczecin 2009–2014.
- Transport – wyniki działalności*, GUS, Warszawa, 2004–2014.
- Ustawa z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich – tekst jednolity z 18 czerwca 2002 r. (Dz.U. 2002 nr 110 poz. 967 z późn. zm.).
- Wiśnicki B., Szydarowski W., Czermański E., Matczak M., Kaszubowski D., Nowosielski T., Kalinowski M., Kowalczyk U., Koba R., *Rozwój morsko-lądowych przewozów ładunków zjednostkowanych*, Texter, Warszawa 2015.

Wpływ terminalu LNG na rozwój społeczno-gospodarczy w Polsce i w województwie zachodniopomorskim, EY, Warszawa 2013.

www.cupt.gov.pl.

www.polsteam.com/lata-2000 (dostęp: 28.12.2014).

www.ttline.com.

SUMMARY

Throughout the past decade, the Polish maritime transport market, and especially seaports, underwent a number of significant changes. After the difficult time of the 1990s, when the former foreign trade relations had already been severed and new ones had not yet been established, the following decade saw a rapid recovery in maritime cargo flow. Between 2003 and 2013, the total transshipment at Polish seaports grew by 42% while the containerized cargo turnover increased sixfold. The number of passenger cars and freight units supported by the Ro-Ro technology doubled. The seaports, despite strong competition, retained the status of key passenger hubs with a turnover of about one and a half million people per year. These results were achieved owing to an extensive investment program co-funded by the European Union. The road and rail infrastructure and hinterland links were also significantly improved. The period was just as challenging for Polish shipowners, who nevertheless pursued their fleet development programs. Notably massive investments were made by the largest Polish shipowner Polsteam (Polska Żegluga Morska – PŻM) that launched 38 new vessels. It should be hoped that the positive trend will continue into the next decade, which therefore will also merit a favorable evaluation.

Rozdział 5

KOMUNIKACJA MIEJSKA

Wprowadzenie

W niniejszym rozdziale przedstawiono zmiany, jakie zaszły w polskiej komunikacji miejskiej od czasu wstąpienia naszego kraju do Unii Europejskiej. W pierwszej części zostały omówione zmiany prawne i organizacyjne jako determinanty rozwoju komunikacji miejskiej. W drugiej części przedstawiono prowadzone działania inwestycyjne, natomiast w części trzeciej omówiono efekty tych działań, zarówno w zakresie liczby przewożonych pasażerów, jak i rentowności usług.

Podstawową perspektywą czasową jest okres 2004–2013, aczkolwiek wszelkie dane są przedstawiane w perspektywie od 2000 r., aby umożliwić przynajmniej częściowe porównanie dynamiki wskaźników w okresie przed i po akcesji.

Opracowanie bazuje na trzech podstawowych źródłach:

- danych ogólnodostępnych statystyki publicznej (GUS),
- danych zbieranych regularnie przez Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej (IGKM) w ramach ankiet do periodyku „Komunikacja Miejska w Liczbach” oraz innych archiwalnych danych IGKM,
- ankiecie przeprowadzonej przez autora przy współpracy z IGKM w 2013 r.¹

Należy pamiętać, że obok znacznych zmian wewnątrz analizowanej branży, jakie nastąpiły w wyniku akcesji, równocześnie występowały – w sposób ciągły – niekorzystne tendencje demograficzne i suburbanizacyjne determinujące rozwój komunikacji miejskiej. Miały one jednak niewielki związek ze wstąpieniem Polski do UE.

¹ Łącznie zapytanie skierowano do ponad 150 zarządów transportu i operatorów. Poprawnie wypełniono i zwrócono 100 ankiet.

5.1. Zmiany organizacyjno-prawne

W kwestiach prawnych w omawianym okresie kluczowe zmiany dotyczyły wprowadzenia Rozporządzenia 1370/2007² i Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym³. Z punktu widzenia branży komunikacji miejskiej dokumenty te przede wszystkim wymusiły podpisanie umów wykonawczych pomiędzy samorządami i operatorami komunikacji miejskiej oraz sformalizowały zasady rozliczeń z podmiotami komunalnymi. Ponadto dla większych ośrodków miejskich wprowadzono obowiązek tworzenia planów transportowych, czyli – w uproszczeniu – dokumentów opisujących sieć transportową, na której będą prowadzone usługi dofinansowane przez samorząd.

Zmiany w stanie prawnym, wynikające z rozporządzenia (WE) 1370/2007 i ustawy o publicznym transporcie zbiorowym doprowadziły również do znacznego zróżnicowania form umów, na podstawie których operatorzy świadczą usługi na rzecz organizatorów. Ankieta przeprowadzona w 2013 r. wśród członków IGKM wskazuje, że spośród ok. 100 respondentów po 42% posiadało umowy zawarte z pominięciem procedury przetargowej, odpowiednio w trybie sprzed wejścia w życie rozporządzenia (WE) 1370/2007 i po wejściu w życie tego aktu prawnego. Pozostałe 16% umów zostało zawarte w wyniku postępowania przetargowego, zgodnie z prawem zamówień publicznych. Najczęściej umowy zawierane są na okres ok. dziesięciu lat, przy czym w komunikacji autobusowej istnieje znaczna grupa umów zawartych na czas krótszy, zaś w komunikacji tramwajowej zdarzają się umowy na okresy dłuższe.

Podpisane umowy najczęściej mają formułę tzw. umów netto (53% respondentów), czyli przychody ze sprzedaży trafiają bezpośrednio do operatora, który ponosi ryzyko handlowe i otrzymuje określoną dotację. Umowy podpisane w formule brutto – w której wynagrodzenie przewoźnika nie jest zależne od wielkości sprzedaży – dotyczą niewiele mniejszej liczby miast (47% miast), przy czym są to ośrodki największe. Zależność ta wynika z faktu, że w większych miastach łatwiejsze jest zbudowanie w strukturach samorządowych kompetencji odpowiednich do zarządzania siecią transportu publicznego w modelu brutto, a co za tym idzie – przejęcia ryzyka i odpowiedzialności związanych z wynikiem sprzedaży. Oprócz tego wliczenie

² Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.

³ Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).

przychodów ze sprzedaży biletów do budżetu miasta korzystnie wpływa na zdolności samorządów do zadłużania się.

W zawartych umowach są zastosowane różne modele wyliczania rekompensaty. Najpopularniejszym, występującym w 52% przypadków, jest stosowanie w umowie stawki rozliczeniowej za wozokilometr, nie zróżnicowanej w zależności od typu taboru (z wyjątkiem ewentualnego zróżnicowania pomiędzy autobusami i tramwajami lub trolejbusami). We wskazanych prawem sytuacjach stawka ta może podlegać audytowi w celu zweryfikowania, czy umowa zawarta w trybie powierzenia bezpośredniego nie stanowi pomocy publicznej, co jest skutkiem przytoczonych na wstępie norm prawnych. W 18% umów zastosowano stawki zróżnicowane w zależności od typu taboru w obrębie jednej trakcji, np. inne dla autobusów pojedynczych, zaś inne dla przegubowych. Rozwiązaniem reliktowym, spotkanym u 4% respondentów, jest wyliczanie wielkości wynagrodzenia wypłacanego operatorowi na podstawie szacunków udzielonych ulg i przejazdów bezpłatnych.

W jednym z miast posiadającym również sieć tramwajową zaobserwowano formułę dwuskładnikową: z jednej strony przewoźnik otrzymuje wynagrodzenie na pokrycie kosztów zmiennych, które w przypadku autobusów jest zróżnicowane w zależności od typu taboru, zaś z drugiej – stałą sumę na pokrycie kosztów stałych. Takie rozwiązanie zapewnia adekwatne rozliczenie kosztów stałych w sytuacji większych zmian w pracy eksploatacyjnej. W pozostałych 26% miast wielkość rekompensaty nie jest określona w postaci określonej stawki, lecz wyliczana wyłącznie na podstawie wyników audytu. Po wprowadzeniu nowych regulacji prawnych, przytoczonych na wstępie, można zauważyć rozpowszechnienie tego modelu.

W poszczególnych ośrodkach istnieje zróżnicowane podejście, jeśli chodzi o zawarcie w umowach pomiędzy organizatorem i operatorem konkretnych zobowiązań inwestycyjnych dla tego drugiego. Aż w 63% przypadków umowy nie zawierają konkretnych zapisów w tej sprawie. W 17% przypadków uzgodnienia dotyczą kwestii taborowych, takich jak konieczność utrzymania średniego wieku taboru poniżej określonego poziomu. W 20% przypadków umowy zawierają również dodatkowe zapisy dotyczące zobowiązań inwestycyjnych, jak np. remonty i budowy torowisk i zajezdni, remonty i doposażanie taboru, wdrożenie konkretnych systemów elektronicznych.

Reasumując: należy stwierdzić, że wciąż mamy w Polsce do czynienia z dużym zróżnicowaniem form organizacyjnych w komunikacji miejskiej, niemniej jednak wprowadzone w ostatnich latach zmiany prawne, których celem było budowanie quasi-rynkowych relacji pomiędzy organizatorem a operatorem wewnętrznym (na podstawie umów) oraz promowanie modelu konkurencji regulowanej, nie przyniosły radykalnych zmian o charakterze funkcjonalnym. Zaobserwować można jedynie

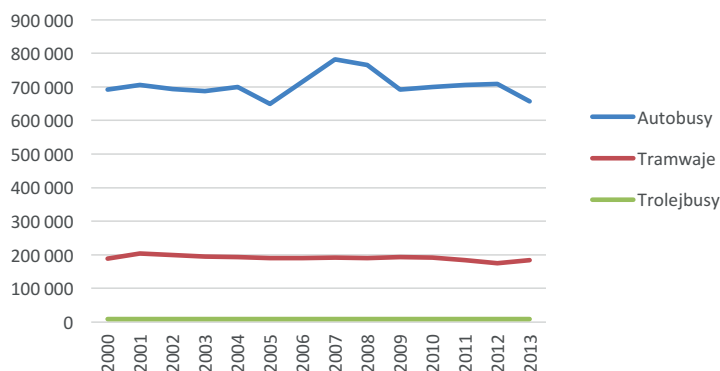
niewielkie zmiany w postaci umocnienia monopoli komunalnych, wprowadzenia audytów rekompensaty i – w niektórych przypadkach – odejścia od zapisywania w umowach określonych stawek wynagrodzenia za jednostkę pracy eksploatacyjnej lub inny nośnik kosztów na rzecz pełnego uzależnienia wielkości rekompensaty od wyników audytu.

5.2. Zmiany w zakresie podaży i popytu

Podstawowym miernikiem zmian w ofercie przewozowej jest wielkość podaży usług, czyli praca eksploatacyjna, wyrażana w wozokilometrach (ewentualnie pociągokilometrach, np. w komunikacji tramwajowej, w celu uniknięcia porównywania wozokilometrów wykonywanych wagonami różnej pojemności).

Analizując ten wskaźnik, należy stwierdzić, że zasadniczo wielkość podaży usług komunikacji miejskiej w latach 2000–2011 zmieniła się jedynie nieznacznie (rysunek 5.1). W komunikacji autobusowej i trolejbusowej nastąpiło 1–2% zwiększenie pracy eksploatacyjnej, zaś w tramwajowej – niewielka, kilkuprocentowa redukcja (choć poziom tego wskaźnika jeszcze w 2010 r. przekraczał wartość z 2000 r.).

Względnie duże zmiany podaży miały miejsce w komunikacji autobusowej w latach 2004–2009, kiedy to najpierw nastąpiła pewna redukcja oferty, następnie zaś dynamiczny wzrost. W rekordowym 2007 r. podaż była o 13% większa niż w 2000 r., zaś w 2008 r. różnica wyniosła jeszcze 10%. Od 2008 r. wielkość podaży spadała do poziomu z lat przed akcesją, żeby ulec kolejnej redukcji w 2013 r.

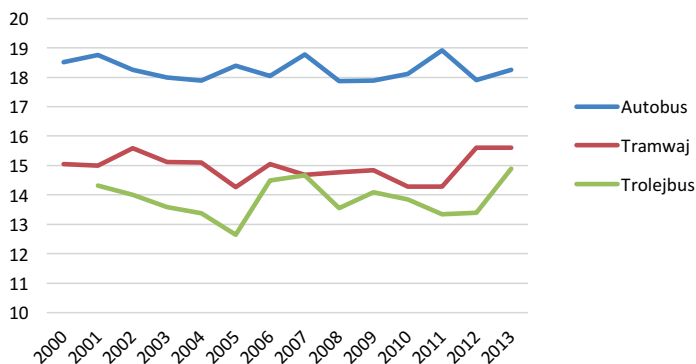


Rysunek 5.1. Praca eksploatacyjna w komunikacji miejskiej (w tys. wozokm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS z roczników „Transport – wyniki działalności”.

Co ciekawe, do nieco innych wniosków doprowadza analiza danych z „Komunikacji miejskiej w liczbach”. W tym przypadku mamy do czynienia z redukcją wielkości przewozów, która swoją pierwszą falę miała w latach 2000–2002, zaś druga fala rozpoczęła się w 2008 r. i z niewielkim odbiciem trwa do 2013 r. Łącznie w latach 2000–2013 spadek podaży w komunikacji autobusowej wyniósł 30%, zaś w latach 2004–2013 – ponad 20%. Przyczyn zaobserwowanych różnic można dopatrywać się przede wszystkim w procesie prywatyzacji części przewozów w miastach, takich jak Warszawa, Kraków, Gdańsk, Gdynia, oraz w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym, przez co część przewozów zaczęła być wykonywana przez przewoźników prywatnych, nienależących do IGKM. Zjawisko to rzutuje na reprezentatywność wszystkich danych w „Komunikacji miejskiej w liczbach” i należy mieć jego świadomość.

Z kolei jednym z głównych mierników konkurencyjności komunikacji miejskiej powinna być średnia prędkość komunikacyjna, która wskazuje kierunki zmian w czasach podróży. Niestety brak danych o trendach w prędkości komunikacyjnej w skali kraju, natomiast analiza danych dotyczących średniej prędkości eksploatacyjnej (różniacej się od prędkości komunikacyjnej wliczeniem w mianownik również czasów postojów na pętach) wskazuje na brak istotniejszych zmian, co może świadczyć o tym, że prowadzone inwestycje w niezbyt dużym stopniu przełożyły się na oczekiwaną poprawę konkurencyjności komunikacji miejskiej (rysunek 5.2). Chlubnym wyjątkiem może być wzrost prędkości tramwajów w 2012 r. – utrzymany w 2013 r. – mogący wynikać z szeroko zakrojonych remontów torowisk.



Rysunek 5.2. Średnia prędkość eksploatacyjna w komunikacji miejskiej (członkowie IGKM) (w km/h)

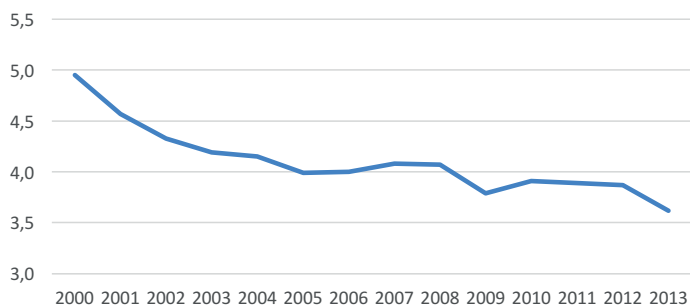
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

Należy podkreślić, że w przypadku komunikacji trolejbusowej trend najprawdopodobniej jest podobny jak w przypadku tramwajowej i autobusowej, zaś większe zmiany wynikają z faktu, że przy trzech sieciach brak przekazania informacji przez jednego z operatorów wpływa znacząco na wyliczoną średnią (zwłaszcza że lubelska sieć trolejbusowa charakteryzuje się niższą prędkością eksploatacyjną od dwóch pozostałych).

Podstawowym wskaźnikiem umożliwiającym ocenę sukcesu systemów komunikacji miejskiej jest liczba przewiezionych pasażerów. Jest to z jednej strony atrakcyjny wskaźnik obrazujący efekty starań podmiotów zarządzających komunikacją miejską, ale z drugiej – trzeba mieć świadomość jego dwóch podstawowych niedoskonałości:

- po pierwsze, wielkość przewozów w rzeczywistości jest zdeterminowana – przynajmniej w pewnym stopniu – przez czynniki makroekonomiczne, takie jak stopa bezrobocia (duża liczba osób bez pracy to mniejsze potrzeby w zakresie mobilności) czy poziom zamożności społeczeństwa (wyższa zamożność to wyższa dostępność samochodów),
- po drugie, wielkość przewozów pasażerów – według GUS – bazuje na przelicznikach pozwalających określić liczbę przejazdów (a nie podróży) na podstawie liczby sprzedanych biletów; metoda ta bywa niedokładna zwłaszcza w przypadku zastąpienia biletów jednorazowych bezprzesiadkowych biletami czasowymi.

Łącznie w latach 2000–2011 liczba pasażerów przewieziona komunikacją miejską w Polsce spadła z niecałych 5 mld do nieco ponad 3,5 mld, czyli o 27% (rysunek 5.3), zaś w latach poakcesyjnych – o 13%. Gros tego spadku przypadało na lata 2000–2005, kiedy to przewozy zmniejszyły się o 20%. Po niewielkim wzroście w kolejnych latach spadek przewozów o 7% miał miejsce w 2009 r., kiedy wskutek niesprzyjających warunków gospodarczych nastąpił wzrost stopy bezrobocia i jednoczesny spadek cen paliw.



Rysunek 5.3. Przewozy pasażerów komunikacją miejską w latach 2000–2011 (w mld pasażerów)

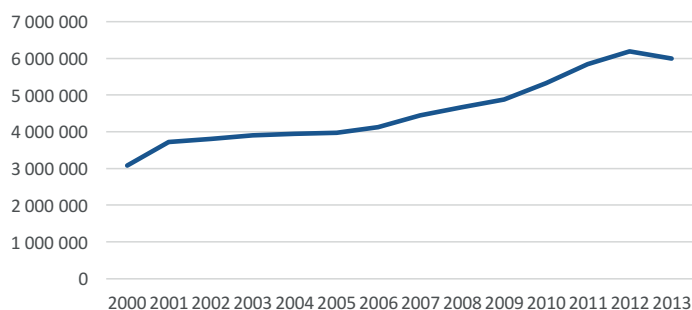
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS z roczników „Transport – wyniki działalności”.

Niepokojącym zjawiskiem jest spadek liczby pasażerów o 6,5% w 2013 r. Wskazuje on na to, że mimo znacznych inwestycji nie udało się trwale zahamować negatywnych trendów. Przyczyną tej porażki można upatrywać w niedostatecznym finansowaniu oferty przewozowej, albowiem w tym roku wyraźne było skokowe ograniczenie kosztów funkcjonowania, omówione w dalszej części rozdziału.

5.3. Ocena sytuacji ekonomicznej operatorów

Stagnacji w zakresie wielkości podaży usług komunikacji miejskiej towarzyszył dość dynamiczny wzrost kosztów funkcjonowania komunikacji miejskiej (rysunek 5.4). W przypadku operatorów zrzeszonych w IGKM uległ on w wartościach nominalnych podwojeniu (przy skumulowanej inflacji nieprzekraczającej w omawianym okresie 50%). Pewne zatrzymanie trendu jest widoczne dopiero w 2013 r., jednakże towarzyszyło mu ograniczenie oferty przewozowej.

Niestety dane przekazywane przez operatorów nie pozwalają na wiarygodne porównanie dynamiki przychodów ze sprzedaży biletów, gdyż na przestrzeni lat zmniejszała się liczba operatorów, którzy zachowywali te przychody, a zatem tendencja spadkowa tego wskaźnika może wynikać ze zmian formalno-organizacyjnych, nie zaś rzeczywistych trendów w zakresie przychodowości usług.

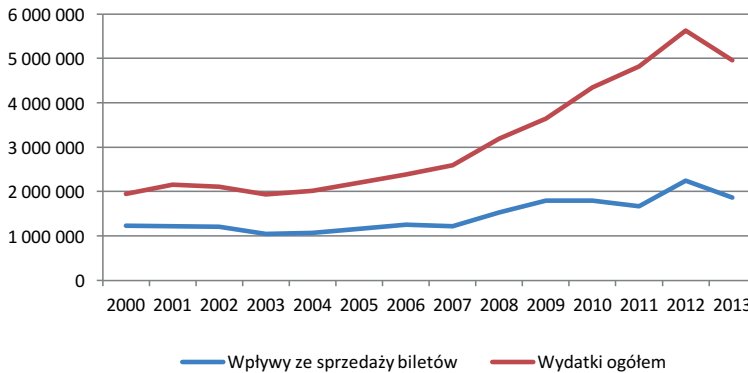


Rysunek 5.4. Koszty świadczenia usług komunikacyjnych (operatorzy – członkowie IGKM) (w tys. zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

Dysproporcję pomiędzy wzrostem kosztów i przychodów widać natomiast w przypadku danych podawanych przez zarządy transportu (rysunek 5.5). W tym przypadku łączne koszty świadczenia usług wzrosły nominalnie o ponad 150%, czyli dwuipółkrotnie. Wzrost ten można częściowo tłumaczyć powoływaniem nowych

zarządów transportu, jednak o niewielkiej skali tego zjawiska niech świadczy zaprezentowana na tym samym wykresie dynamika wzrostu przychodów – wyniosła ona w analizowanym okresie nominalnie 36%, czyli w ujęciu realnym nastąpił spadek. Ponownie wyraźnym zjawiskiem jest zahamowanie globalnego wzrostu kosztów w 2013 r., jednakże wyraźnie widać, że jednocześnie towarzyszył mu bezprecedensowy spadek przychodów.



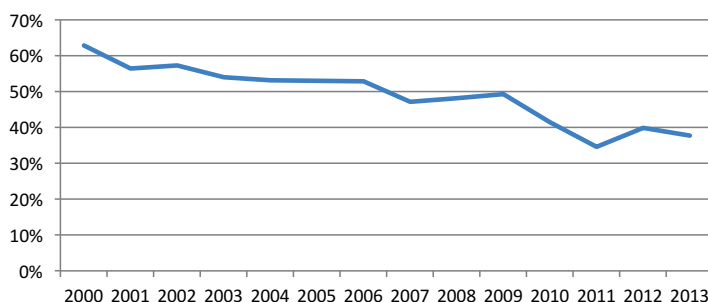
Rysunek 5.5. Koszty świadczenia usług komunikacyjnych i przychody ze sprzedaży biletów (zarządy transportu – członkowie IGKM) (w tys. zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

Warto w tym miejscu podkreślić, że o przychodowości komunikacji miejskiej w dużym stopniu decyduje efektywność systemów taryfowych. Organizatorzy komunikacji miejskiej w minionych dziesięciu latach z różnym powodzeniem dokonywali zmian w poziomie i strukturze cen. Na uwagę zasługuje przykład jednego z miast, które decydując się na wprowadzenie taryfy jednolitej i strefowej w miejsce taryfy czasowej, relatywne obniżenie cen biletów okresowych sieciowych i intensyfikację kontroli biletów, uzyskał kilkunastoprocentowy wzrost przychodów ze sprzedaży biletów.

Wzrost kosztów nieproporcjonalny do wzrostu przychodów w sposób oczywisty doprowadził do gwałtownego zwiększenia deficytu świadczonych usług (rysunek 5.6). W ciągu jedenastu lat średni poziom pokrycia kosztów wpływami ze sprzedaży biletów spadł z 63% do 35%, przy czym gros tego spadku przypadło na ostatnie dwa lata. Jeszcze w latach 2007–2009 średni stopień pokrycia kosztów wpływami wynosił ponad 45%, zaś do 2006 r. przekraczał 50%.

Ciekawe jest zachowanie rentowności usług w latach 2012–2013. O ile w 2012 r. mimo rosnących kosztów udało się poprawić rentowność wyrażoną w procentach, to już cięcia kosztów w 2013 r. doprowadziły ponownie do spadku rentowności.



Rysunek 5.6. Stopień pokrycia kosztów świadczenia usług komunikacyjnych wpływami ze sprzedaży biletów (zarządy transportu – członkowie IGKM)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

5.4. Działania inwestycyjne

Oprócz istotnych zmian prawnych i organizacyjnych kluczowym czynnikiem determinującym rozwój systemów komunikacji miejskiej od 2004 r. były fundusze unijne. Omawiany okres przypada na dwie perspektywy finansowe UE, będące podstawowymi jednostkami nie tylko planowania budżetowego, lecz także strategicznego.

W perspektywie finansowej 2000–2006 polscy beneficjenci mogli korzystać z dofinansowania unijnego jedynie w okresie po wstąpieniu do Unii Europejskiej – tj. od 2004 r., stąd też w źródłach polskich często określa się ją mianem perspektywy 2004–2006. Ze względu na krótki czas na przygotowanie i realizację projektów standardowy termin rozliczenia perspektywy w dwa lata po jej zakończeniu był przedłużony o dodatkowe półtora roku.

W tej perspektywie dwoma podstawowymi źródłami finansowania projektów inwestycyjnych w komunikacji miejskiej były Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR) i Sektorowy Program Operacyjny Transport (SPOT).

W zarządzanym centralnie SPOT w komunikacji miejskiej zrealizowano tylko jeden projekt – budowę białąńskiego odcinka metra wraz z węzłem komunikacyjnym Młociny. W ramach projektu zbudowano prawie 4 km linii metra wraz z 4 stacjami, a także ponad 1000 miejsc parkingowych w systemie *Park&Ride* i jeden węzeł przesiadkowy. Dodatkowo 5 mln zł dofinansowania pozyskała Szybka Kolej Miejska w Trójmieście na dofinansowanie remontu istniejącego taboru, jednakże na potrzeby niniejszej części opracowania komunikacji kolejowej zasadniczo nie zaliczamy do komunikacji miejskiej.

Pozostałe projekty *stricto* w transporcie miejskim były finansowane ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego. W ramach tego programu

zrealizowano 14 projektów, zlokalizowanych w siedmiu województwach: wielkopolskim (4), mazowieckim (3), dolnośląskim i pomorskim (po 2) oraz śląskim, łódzkim i małopolskim (po 1), niemniej jednak największa alokacja środków przypadała na województwa mazowieckie, łódzkie i małopolskie.

Łącznie w ramach ZPORR zbudowano 7,1 km nowych linii tramwajowych i 10,6 km linii trolejbusowych, a także zmodernizowano 36,7 km linii tramwajowych. Ponadto zakupiono tabor o łącznej pojemności ponad 35 tys. miejsc⁴. Całkowita wartość zrealizowanych projektów finansowanych z obu źródeł wyniosła prawie 2,2 mld zł, zaś sumaryczne dofinansowanie unijne sięgnęło prawie 950 mln zł.

W perspektywie finansowej 2007–2013 (rozliczanej przynajmniej do 2015 r.) projekty inwestycyjne w komunikacji miejskiej dofinansowuje się z trzech podstawowych źródeł:

- ogólnopolskiego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, finansowanego w przypadku priorytetów transportowych z Funduszu Spójności – w zakresie komunikacji miejskiej dofinansowanie kierowano wyłącznie do wskazanych obszarów metropolitalnych (katowickiego, warszawskiego, krakowskiego, łódzkiego, gdańskiego, wrocławskiego, poznańskiego, bydgosko-toruńskiego i szczecińskiego),
- Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, finansowanego z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) i kierowanego w zakresie komunikacji miejskiej do pięciu miast wojewódzkich głównie Polski Wschodniej (Białystok, Lublin, Rzeszów, Olsztyn i Kielce),
- 15 Regionalnych Programów Operacyjnych (RPO), finansowanych z EFRR, programowanych i zarządzanych bezpośrednio przez urzędy marszałkowskie (łącznie liczba RPO wyniosła 16, jednakże w województwie warmińsko-mazurskim nie finansowano projektów z zakresu komunikacji miejskiej).

Skala inwestycji w perspektywie finansowej 2007–2013 jest znacznie większa niż w perspektywie poprzedniej, przy czym różnica wynika nie tylko z dłuższego czasu trwania programów, lecz także z rosnącego priorytetu dla transportu zbiorowego. W efekcie udało się zainteresować funduszami unijnymi znacznie większą liczbę beneficjentów.

Dane znajdujące się w systemie informatycznym KSI-SIMIK, gromadzącym informacje o wszystkich podpisanych umowach o dofinansowanie, pozwalają szacować łączną wartość projektów unijnych w transporcie miejskim, którym udało

⁴ Końcowy raport z postępu wdrażania Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004–2006, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.

się pozyskać dofinansowanie do 31 stycznia 2014 r., na prawie 17,5 mld zł, natomiast łączne pozyskane dofinansowanie wyniosło prawie 9 mln zł.

Już na wstępie należy podkreślić, że wszystkie dane dotyczące bieżącej perspektywy finansowej mają wciąż charakter wstępny, gdyż nie tylko nie skończyło się jeszcze wdrażanie i rozliczanie projektów, lecz także w niektórych programach nie zakończono naboru wniosków i podpisywania umów o dofinansowanie.

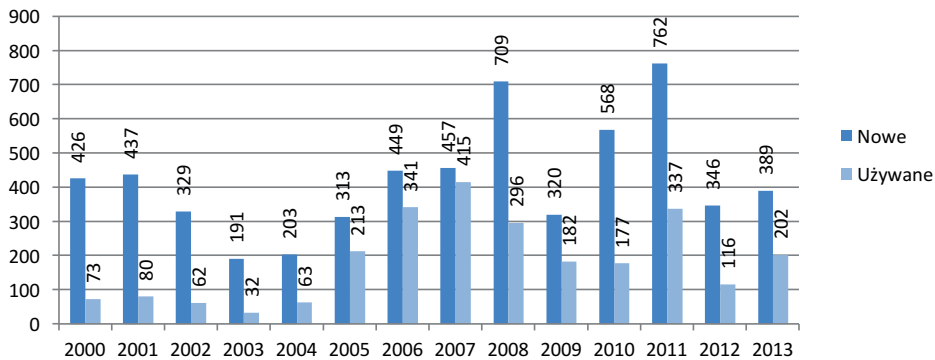
Z metodologicznego punktu widzenia należy podkreślić, że dokonywana przez instytucje zarządzające funduszami unijnymi kwalifikacja projektów do kategorii interwencji „transport miejski” i „promowanie czystego transportu miejskiego” ma charakter relatywny i nie jest konsekwentna.

W szczególności w ramach niektórych projektów finansowanych z działań dotyczących komunikacji miejskiej poprawia się infrastrukturę służącą w dużej mierze transportowi indywidualnemu (działo się tak zwłaszcza w przypadku PO RPW). W innych przypadkach można zaobserwować działania przeciwne – np. w ramach RPO Województwa Dolnośląskiego we Wrocławiu zmodernizowano dwa torowiska tramwajowe i zbudowano jezdnię przeznaczoną wyłącznie dla autobusów (tzw. *bussway*) w ramach projektów finansowanych z działania dotyczącego infrastruktury drogowej. Również niektóre projekty kolejowe (w tym o charakterze *stricte* regionalnym, np. w województwie dolnośląskim) i dotyczące budowy ośrodków ruchu drogowego (w województwie lubelskim) zostały zaliczone do kategorii interwencji „transport miejski”, chociaż w tym zakresie brak było konsekwencji po stronie instytucji zarządzających.

Co więcej, baza danych KSI-SIMIK zawiera dane wyłącznie o projektach z podpisanymi umowami o dofinansowanie, tymczasem pewna liczba projektów znajdujących się na listach indykatywnych, a zatem z prawie pewnym finansowaniem, wciąż takich umów nie ma.

Duża dostępność środków unijnych sprawiła, że po wielu latach przedsiębiorstwa komunikacyjne zyskały dostęp do środków na rozwój infrastruktury. Zwłaszcza transportu tramwajowego i trolejbusowego, który w latach 1989–2004 był stosunkowo niedoinwestowany, w początkowym okresie ze względu na złą sytuację finansową samorządów, zaś później ze względu na priorytet dla inwestycji w transport autobusowy, który pozwalał osiągnąć widoczny efekt stosunkowo niskim kosztem.

Dużą skalę zmian widać również poprzez wskaźniki dotyczące wielkości zakupów (rysunek 5.7). W przypadku transportu autobusowego fundusze unijne pozwoliły w latach 2008 i 2011 osiągnąć zakupy przekraczające 700 sztuk nowych pojazdów (liczba ta zawiera również zakupy ze środków krajowych), co oznacza podwojenie średniego tempa z pierwszej połowy dekady. Należy podkreślić, że w wyliczeniach tych uwzględniamy jedynie zakupy pojazdów fabrycznie nowych.



Rysunek 5.7. Wielkość zakupów taboru autobusowego przez członków IGKM (w szt.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

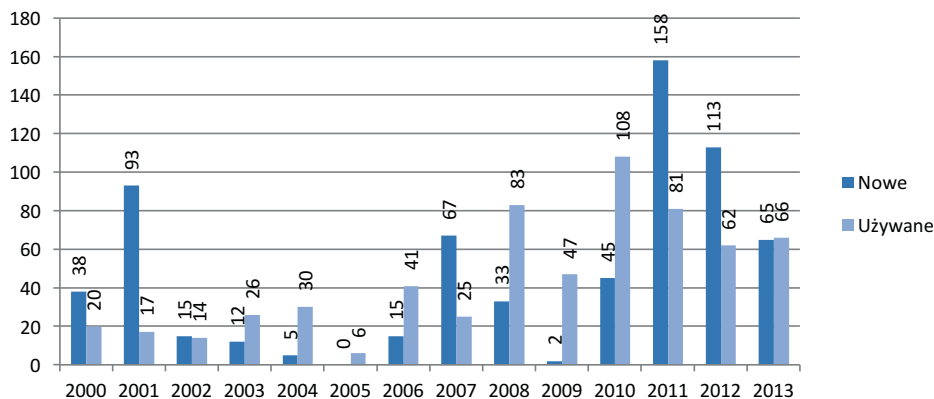
Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że w przypadku komunikacji autobusowej zakupy ze środków unijnych – przynajmniej w skali kraju – mają charakter dodatkowy do zakupów krajowych, ponieważ skala modernizacji taboru przekracza szacowane zakupy ze środków unijnych.

Dodatkowo wstąpienie Polski do UE zwiększyło możliwości zakupu pojazdów używanych od przewoźników zagranicznych na stosunkowo korzystnych warunkach finansowych. Stąd też w latach 2004–2007 wielkość zakupów pojazdów używanych wzrosła z kilkudziesięciu do ponad 400 sztuk rocznie. W kolejnych latach intensywność wykorzystania tej formy modernizacji taboru zmniejszyła się do ok. 200–300 sztuk rocznie, chociaż dla wielu małych i średnich przedsiębiorstw komunikacyjnych zakupy osmio – dziesięcioletnich pojazdów używanych wciąż są podstawowym sposobem odnowy taboru. Jednocześnie jednak widać, że zakupy nowych autobusów charakteryzują się dużą zmiennością w czasie, wynikającą z procesu programowania, stąd duża intensywność zakupów w latach 2008 i 2012.

Inaczej wygląda sytuacja w przypadku komunikacji tramwajowej (rysunek 5.8). O ile na początku wieku przewoźnicy z własnych środków kupowali po kilkanaście lub kilkadziesiąt nowych jednostek taborowych (dotyczyło to zakupów Warszawy, Krakowa i Poznania), to przed wejściem Polski do Unii Europejskiej rynek praktycznie zamarł, żeby w drugiej połowie dekady osiągnąć wyniki sprzedaży średnio dwa razy lepsze niż w pierwszej. Wyniki te są jednak bardzo zróżnicowane – w rekordowym 2011 r. zakupiono ok. 160 tramwajów, zaś po wygaśnięciu perspektywy 2004–2006, w 2009 r. rynek tramwajowy absolutnie zamarł. Oznacza to zatem, że obecnie rynek tramwajów praktycznie w całości bazuje na zakupach z dofinansowaniem unijnym.

Należy jednak zauważyć, że duże zróżnicowanie zakupów w poszczególnych latach może prowadzić do – niekorzystnego dla poziomu cen – okresowego przegrzewa-

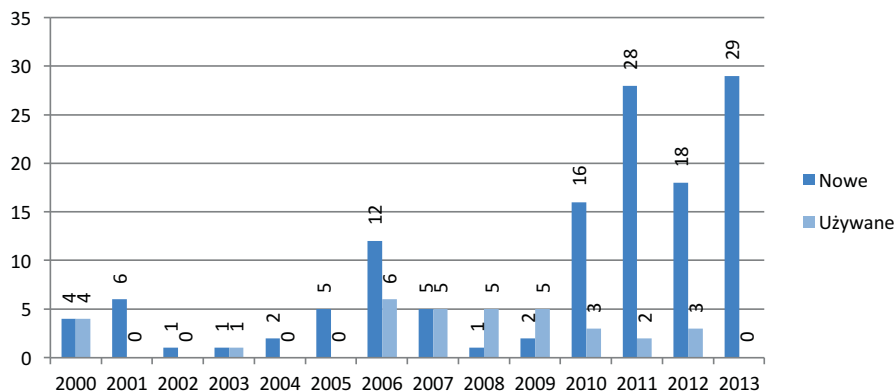
nia się rynku. Zjawisko to może być przez producentów kompensowane częściowo kontraktami eksportowymi, a także odpowiednią organizacją pracy.



Rysunek 5.8. Wielkość zakupów taboru tramwajowego przez członków IGKM (w szt.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

Podobnie jak w przypadku autobusów operatorzy oprócz zakupu pojazdów nowych sięgają również po tabor używany, w większości przypadków importowany z innych krajów Unii Europejskiej. Co ważne, coraz częściej pojazdy te są poddawane gruntownej modernizacji, pozwalającej zwiększyć ich atrakcyjność w oczach pasażerów. W rekordowym 2010 r. członkowie IGKM pozyskali ponad 100 tramwajów używanych.

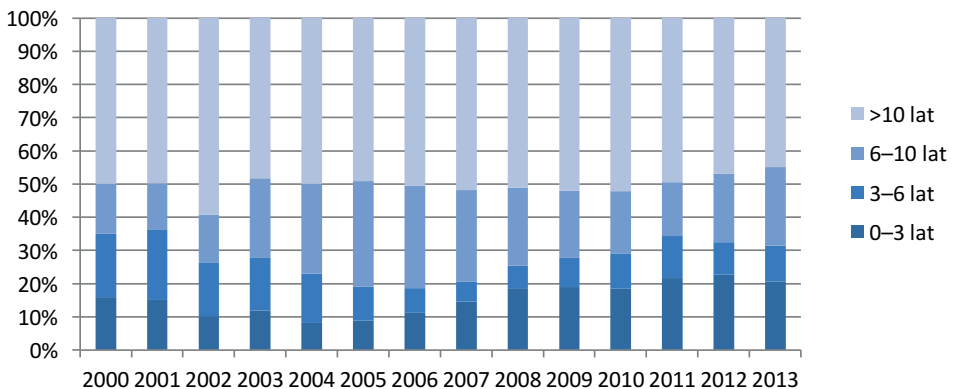


Rysunek 5.9. Wielkość zakupów taboru trolejbusowego przez członków IGKM (w szt.)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

W przypadku komunikacji trolejbusowej (rysunek 5.9) skala zakupów jest znacznie mniejsza, co wynika z mniejszej ogólnej liczby taboru w kraju i ze względu na większą złożoność inwestycji w komunikację trolejbusową. Duże zakupy rozpoczęły się dopiero od 2011 r. i doprowadziły do znacznego zwiększenia tempa modernizacji floty. Dodatkowo operatorzy pozyskują w skali roku kilka trolejbusów używanych – w ostatnim okresie były to zwłaszcza używane autobusy niskopodłogowe, konwertowane przez jedno z przedsiębiorstw na trolejbusy przy użyciu aparatury elektrycznej z kasowanych pojazdów.

Analiza struktury wiekowej taboru autobusowego eksploatowanego przez członków IGKM (rysunek 5.10) wskazuje, że chociaż w ostatnich latach badanego okresu zwiększył się udział autobusów nowych (poniżej 3 lat), po raz pierwszy od dekady przekraczając 20%, to jednak wciąż prawie połowa eksploatowanej floty ma ponad dziesięć lat, czyli dokonywane zakupy w skali kraju mają raczej charakter odtworzeniowy niż rewolucjonizujący jakość. Jest to logiczne, gdyż przy skali ok. 9000 autobusów eksploatowanych przez członków IGKM rekordowe zakupy w wysokości ok. 750 sztuk rocznie pozwalają na odnowę całego taboru w ciągu 12 lat, zaś zakupy z całych 11 lat pozwoliły na wymianę ok. 55% floty. Dopiero w latach 2012–2013 udało się nieco zmniejszyć udział autobusów najstarszych (powyżej dziesięciu lat), ale jednocześnie spadł udział autobusów w wieku do 6 lat. Oczywiście sytuacja może inaczej wyglądać w skali poszczególnych miast, w których – w pewnych przypadkach – w ciągu kilku lat udało się wymienić znaczną część posiadanego taboru.

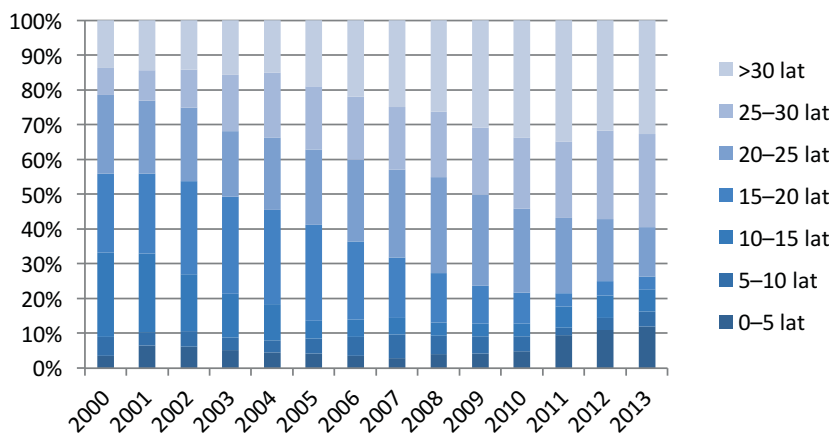


Rysunek 5.10. Struktura wiekowa taboru autobusowego członków IGKM

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

Znacznie mniej optymistycznie przedstawia się struktura wiekowa taboru tramwajowego (rysunek 5.11). W latach 2000–2012 można zaobserwować znaczne

zwiększanie się udziału taboru w wieku powyżej 30 lat (z ok. 15% do ok. 35%) i powyżej 10 lat (z ponad 65% do ponad 80%) – trend ten uległ niewielkiemu przełamaniu dopiero w latach 2012–2014, niemniej jednak udział pojazdów najstarszych jest wciąż znacznie większy niż na początku stulecia.



Rysunek 5.11. Struktura wiekowa taboru tramwajowego członków IGKM

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych IGKM z periodyku „Komunikacja miejska w liczbach”.

Wynika to ze starzenia się dużej liczby tramwajów 105Na/805Na wyprodukowanych w latach 80. XX wieku i wciąż sprawnych technicznie, zaś w niektórych miastach – np. we Wrocławiu – gruntownie zmodernizowanych. Drugą przyczyną zjawiska mogą być zagraniczne zakupy taboru używanego, który mimo zaawansowanego wieku znajduje się w stosunkowo dobrym stanie technicznym, a niekiedy może oferować pasażerom komfort na poziomie przewyższającym znacznie młodsze pojazdy produkcji krajowej. Skrajnym przypadkiem są tramwaje Duewag M8CNF z Dortmundu, których 46 sztuk zakupił ZKM Gdańsk. Zostały one wyprodukowane w latach 1978–1981, jednak dzięki jednoprzestrzennej konstrukcji i niskopodłogowemu członowi środkowemu oferują komfort podróży znacznie wyższy niż konstrukcje pochodzące od tramwaju 105N, produkowane w latach 90. ubiegłego wieku.

Mimo to poziom zakupów taboru tramwajowego wciąż należy wstępnie oceniać w skali całego kraju jako zbyt niski – zakupy z lat 2000–2011 pozwoliłyby na odnowienie całości floty w 62 lata, zaś utrzymanie tempa wymiany floty z rekordowego 2013 r. na odnowę całości w ciągu 16 lat. Oczywiście w poszczególnych miastach (np. Warszawie, Krakowie i Poznaniu) sytuacja wygląda znacznie lepiej. Co znamienne, są to miasta, które inwestycje w tabor tramwajowy dokonywały również w ciągu kilku lat przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej.

Podsumowanie

W latach 2000–2014 komunikacja miejska w Polsce mierzyła się z rosnącą konkurencją ze strony motoryzacji indywidualnej. W efekcie w latach 2004–2013 przewozy komunikacją miejską spadły o 13%. Znaczna utrata pasażerów przypada na 2013 r., co wskazuje na nieskuteczność zahamowania trendu spadkowego.

Od roku 2005 rozpoczął się boom inwestycyjny spowodowany funduszami unijnymi oraz ważną rolą komunikacji miejskiej w strategiach transportowych i rozwoju miast. Łączna wartość projektów zrealizowanych i zaplanowanych do realizacji od momentu wstąpienia do Unii Europejskiej do końca 2015 r. wynosi 21,5 mld zł, z czego dofinansowanie unijne – ponad 10,5 mld zł. Inwestycje te doprowadziły do znacznej wymiany taboru i widocznego zakresu modernizacji infrastruktury. W szczególności w transporcie szynowym zaczęły być podejmowane inwestycje na skalę niespotykaną przynajmniej od kilkunastu lat. Podejmowano zakupy nowych tramwajów, remonty i budowę torowisk i infrastruktury trolejbusowej, a także budowę szybkich kolei miejskich.

Dokonane inwestycje przyczyniły się do zmniejszenia tempa spadku przewozów pasażerów, ale dotychczas nie wywołały jeszcze oczekiwanego wzrostu liczby przewożonych pasażerów. Również analiza stanu taboru i infrastruktury wskazuje na dalsze potrzeby inwestycyjne, zwłaszcza w komunikacji tramwajowej, w której wciąż struktura wiekowa taboru staje się coraz mniej korzystna, zaś przez wieloletnie zaniedbania układ infrastruktury nie odpowiada układowi urbanistycznemu.

Duże problemy dotyczą kwestii efektywności ekonomicznej, która na etapie wzrostu gospodarczego w latach po wstąpieniu do Unii Europejskiej została zatracona, co skutkowało 250% nominalnym wzrostem kosztów ponoszonych przez zarządy transportu przy niewielkim 36% wzroście przychodów. W efekcie średni wskaźnik pokrycia kosztów wpływami zmalał z 63% w 2000 r. i ponad 45% w 2009 r. do ok. 38% w 2013 r. Szczególnie ciekawe są lata 2012 i 2013 – w pierwszym z nich był kontynuowany wzrost kosztów, ale i poprawa rentowności, w drugim zaś – spadek kosztów, ale i spadek rentowności ze względu na utratę pasażerów porównywalną jedynie z latami przedakcesyjnymi i okresem załamania gospodarczego.

W analizowanym okresie zostały wprowadzone znaczne zmiany o charakterze organizacyjno-prawnym. W dużych miastach upowszechnił się model rozliczeń brutto (wraz z tworzeniem zarządów transportu), co skutkowało również ograniczeniem decyzyjności operatorów. Takie działania miały w dużej mierze przyczyny formalne. W małych miastach dominuje jednak model netto.

Duża dostępność funduszy unijnych w zestawieniu z dobrą sytuacją finansową samorządu zatrzymała procesy demonopolizacji – według przeprowadzonej ankiety poniżej 20% zadań przewozowych było zleconych w trybie przetargowym, przy czym część z nich mogła być obsługiwana przez firmy komunalne.

W nowej perspektywie finansowej wyzwaniem będzie osiągnięcie poprawy efektywności (a przez to zwiększenie podaży) przy jednoczesnej poprawie konkurencyjności, doprowadzającej – przynajmniej w większych miastach – do zauważalnego wzrostu przewozów. Wyzwaniem stanie się również przełożenie inwestycji na wzrost przychodów.

Osiągnięciu efektywności może służyć przede wszystkim podwyższanie prędkości eksploatacyjnej i komunikacyjnej oraz stosowanie rozwiązań energooszczędnych (tramwaje, trolejbusy, autobusy hybrydowe i gazowe, pod warunkiem stabilnej polityki fiskalnej), a także wprowadzanie relacji rynkowych i quasi-rynkowych pomiędzy organizatorami komunikacji i przewoźnikami – są to rozwiązania zgodne z politykami krajowymi i unijnymi, a zatem mające duże szanse na dofinansowanie.

Jednocześnie samorządy miejskie powinny skuteczniej definiować i rozwiązywać problemy związane z procesami suburbanizacji i wyludniania miast, które zostały pominięte w niniejszym opracowaniu jako nienależące do bezpośredniej sfery zainteresowania ekonomiki transportu.

Bibliografia

- Końcowy raport z postępu wdrażania Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004–2006*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.
- Polityka transportowa państwa na lata 2006–2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2006.
- Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 z późn. zm.).

SUMMARY

The chapter presents the changes that have taken place in the urban public transport sector of Poland since its EU accession in 2004. Between 2005 and 2013, urban public transport ridership declined in Poland by 13%. At the same time, investments were booming as a result of EU co-financing – the expenditure totaled some PLN 21.5 billion, of which PLN 10.5 billion were contributed by the EU. This helped extend the tram networks and resume the fleet renewal process. At the same time, the operating costs doubled and the farebox recovery ratio decreased from about 60% to below 40%. Pursuant to Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007, some institutional changes have been introduced; the gross cost model has come to be broadly used, while tendering has been limited due to the growing power of the labor unions and the wealth of local authorities. The key challenges for the years to come are to restore financial sustainability, increase competitiveness (especially speed), and implement energy-saving measures and a quasi-market contractual solution.

Jana Pieriegud

Rozdział 6

POLSKA NA TLE POZOSTAŁYCH KRAJÓW UNIJNYCH

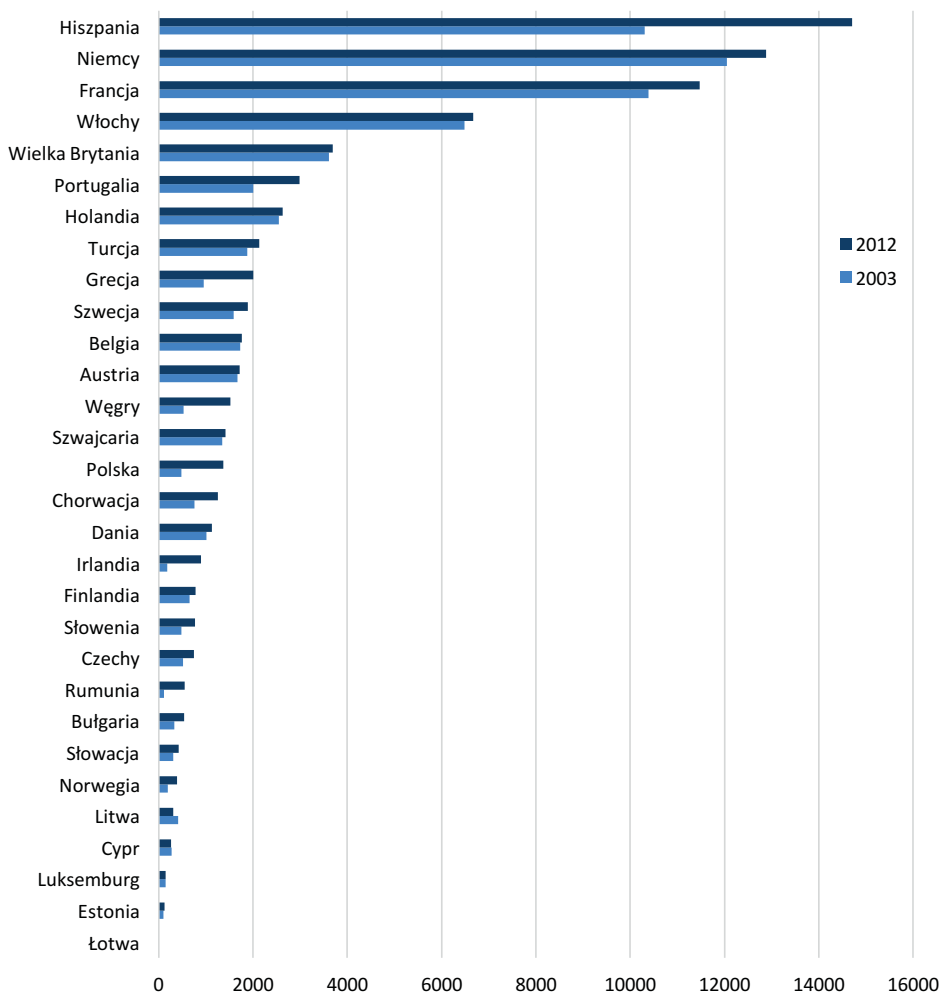
Wprowadzenie

Celem ostatniego rozdziału jest przeprowadzenie analizy porównawczej, która pozwoliłaby odpowiedzieć na pytanie, na ile zmiany dokonane w polskim systemie transportowym w latach 2004–2013, przedstawione w poprzednich częściach monografii, przybliżyły jego poziom do poziomu rozwoju w innych krajach członkowskich. Przeanalizowana została dynamika rozwoju infrastruktury drogowej, wskaźniki gęstości sieci drogowej i kolejowej, zmiany wielkości przewozów towarowych i pasażerskich, przeładunków w portach morskich i ruchu pasażerów w portach lotniczych, a także efekty działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i drogowego. Ze względu na brak dostępnych danych statystycznych (według stanu na 31 grudnia 2014 r.) dla wszystkich analizowanych krajów UE za 2013 r., w niektórych przypadkach ostatnim rokiem dla analizy był 2012 r. Wykorzystano również wyniki oceny systemów transportowych w UE (*EU Transport Scoreboard*), opublikowane przez Komisję Europejską w kwietniu 2014 r.

6.1. Infrastruktura drogowa i kolejowa

Do oceny rozwoju infrastruktury drogowej i kolejowej w poszczególnych krajach można zastosować kilka podstawowych wskaźników ilościowych, np. długość dróg różnej kategorii, i jakościowych, np. udział autostrad w długości sieci drogowej ogółem, udział linii zelektryfikowanych i dwutorowych w długości sieci kolejowej ogółem, udział linii kolejowych wyposażonych w nowoczesne liniowe i stacyjne urządzenia sterowania ruchem. Jakość infrastruktury transportowej jest także oceniana i uwzględniana jako jeden z parametrów w syntetycznych wskaźnikach, które są stosowane w różnego rodzaju rankingach. Najbardziej znane to wskaźnik

globalnej konkurencyjności (GCI – *Global Competitiveness Index*), przygotowywany przez Światowe Forum Ekonomiczne (WEF), czy indeks rozwoju logistyki (LPI – *Logistics Performance Index*), obliczany przez Bank Światowy¹.



Rysunek 6.1. Długość autostrad w krajach UE* w 2003 i 2012 r. (w km)

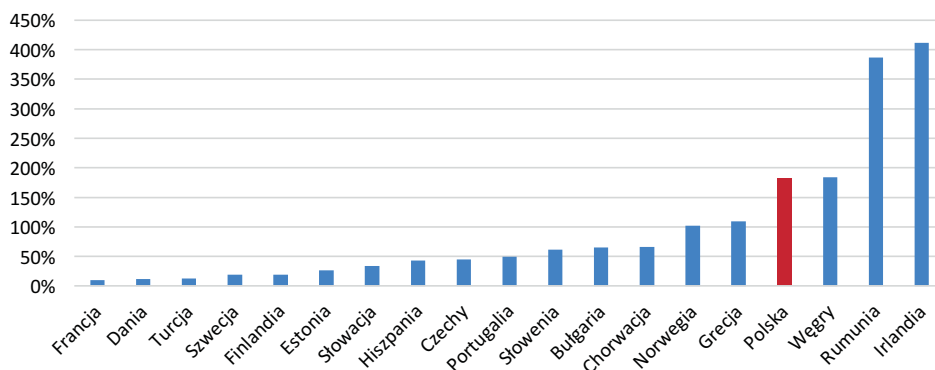
*Uwzględniono również Szwajcarię, Norwegię i Turcję, które nie są członkami UE.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat i zarządców infrastruktury.

¹ Zob. WEF, *The Global Competitiveness Report 2014–2015*, <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> (dostęp: 20.11.2014); World Bank, *The LPI 2014 Report*, <http://lpi.worldbank.org> (dostęp: 20.11.2014).

Ogólna długość dróg publicznych w Polsce, która na początku 2013 r. wynosiła 412 tys. km, plasowała ją na szóstym miejscu wśród krajów UE za Francją (1052,4 tys. km), Hiszpanią (666,8 tys. km), Niemcami (643,7 tys. km), Szwecją (580,1 tys. km) i Włochami (487,7 tys. km). Jeśli pod uwagę jest brana wyłącznie długość autostrad, Polska znajduje się na jedenastym miejscu wśród krajów członkowskich i na trzynastym miejscu, uwzględniając Szwajcarię i Turcję (rysunek 6.1).

Pod względem dynamiki rozwoju sieci autostrad w latach 2003–2012 Polska – z 182% przyrostem – zajmowała czwarte miejsce po Irlandii, Rumunii i Węgrach (rysunek 6.2), a w latach 2007–2013 była europejskim liderem – długość oddanych do użytku autostrad zwiększyła się z 663 km do 1491 km. Oprócz tego w tym okresie wybudowano 1018 km dróg ekspresowych.



Rysunek 6.2. Dynamika wzrostu długości autostrad w krajach UE w latach 2003–2012 (w %, 2003 = 100)

Uwzględniono Norwegię i Turcję, które nie są członkami UE.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat i zarządców infrastruktury.

Ogromne różnice w rozwoju sieci drogowej w Polsce i innych krajach UE odzwiercudlają wskaźniki średniej gęstości dróg krajowych, mających najważniejsze funkcje w gospodarce. Pod względem wskaźnika uwzględniającego długość dróg krajowych w przeliczeniu na 100 km² powierzchni kraju oraz na 10 tys. mieszkańców Polska w 2011 r. była na czwartym miejscu od końca wśród krajów członkowskich, a pod względem gęstości autostrad wyprzedzała jedynie Rumunię (tabela 6.1)².

² Należy jednak pamiętać, że parametry techniczne dróg, według których są one zaliczane do poszczególnych kategorii, w różnych krajach nie są identyczne. Dlatego dane o długości i gęstości dróg krajowych nie zawsze są porównywalne. Co więcej, statystyki międzynarodowe często nie zawierają danych o wszystkich krajach i są publikowane z dużym opóźnieniem. Powoduje to rozbieżności w analizach publikowanych przez różne instytucje i ekspertów. Por. *Budowa dróg ekspresowych w Polsce. Fakty i mity*,

Tabela 6.1. Wskaźniki charakteryzujące rozwój sieci drogowej w krajach UE*

Kraj	Długość dróg krajowych w km (2011)	Gęstość sieci dróg krajowych			Długość autostrad w km (2012)	Gęstość sieci autostrad	
		km na 100 km ²	km na 10 tys. mieszkańców	wskaźnik złożony**		wskaźnik złożony**	km na milion mieszkańców***
Austria	11 732	14,0	14,0	14,0	1 719	2,0	204,5
Belgia	14 992	49,1	13,7	25,9	1 763	3,0	161,0
Bułgaria	3 428	3,1	4,6	3,8	541	0,6	72,1
Chorwacja	8 097	19,6	18,4	19,0	1 254	2,9	284,2
Czechy	6 999	8,9	6,6	7,7	751	0,8	71,3
Dania	3 840	8,9	6,9	7,8	1 130	2,3	203,2
Estonia	4 011	8,9	29,9	16,3	124	0,5	92,5
Finlandia	13 329	3,9	24,8	9,9	780	0,6	145,1
Francja	21 157	3,9	3,4	3,6	11 465	2,0	181,6
Grecja	10 496	8,0	9,3	8,6	2 005	1,6	177,3
Hiszpania	29 610	5,9	6,4	6,1	14 701	3,0	318,5
Holandia	5 120	12,3	3,1	6,2	2 631	3,2	158,0
Irlandia	5 680	8,1	12,7	10,1	900	1,6	200,9
Litwa	6 676	10,2	20,6	14,5	309	0,7	95,2
Luksemburg	989	38,0	19,3	27,1	152	4,2	297,0
Łotwa	1 651	2,6	7,4	4,4	0	-	-
Niemcy	52 518	14,7	6,4	9,7	12 879	2,4	157,5
Polska	18 801	6,0	4,9	5,4	1 365	0,4	35,7
Portugalia	9 021	9,8	8,5	9,1	2 988	3,0	280,9
Rumunia	17 040	7,1	8,0	7,5	550	0,2	25,7
Słowacja	3 926	8,0	7,2	7,6	419,2	0,8	77,1
Słowenia	1 585	7,8	7,7	7,8	769	3,8	375,1
Szwecja	15 385	3,4	16,3	7,5	1 891	0,9	200,8
Wielka Brytania	52 753	21,6	8,4	13,5	3 686	0,9	59,0
Węgry	8 340	9,0	8,4	8,7	1 515	1,6	151,7
Włochy	27 441	9,1	4,5	6,4	6 668	1,6	110,0

* Nie uwzględniono Cypru i Malty.

** Wskaźnik złożony jest pierwiastkiem kwadratowym z iloczynu wskaźników gęstości na 100 km² powierzchni kraju i na 10 tys. mieszkańców.

*** Wskaźnik stosowany przez Komisję Europejską w zestawieniu wskaźników w kategorii: infrastruktura drogowa.

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Eurostat.

Nawet realizacja wszystkich zadań inwestycyjnych przewidzianych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 nie pozwoli Polsce przesunąć się na wyższe miejsce w tym zestawieniu.

Tabela 6.2. Wskaźniki charakteryzujące rozwój sieci kolejowej w krajach UE* w 2012 r.

Kraj	Długość linii kolejowych w km	Udział linii zelektryfikowanych w %	Gęstość linii kolejowych		
			km na 100 km ²	km na 10 tys. mieszkańców	wskaźnik złożony**
Austria	4 894	70,9	5,8	5,8	5,8
Belgia	3 582	85,5	11,7	3,3	6,2
Bułgaria	4 070	70,3	3,7	5,4	4,5
Chorwacja	2 722	36,1	6,6	6,2	6,4
Czechy	9 469	34,0	12,0	9,0	10,4
Dania	2 628	23,6	6,1	4,7	5,4
Estonia	792	16,7	1,8	5,9	3,2
Finlandia	5 944	53,4	1,8	11,1	4,4
Francja	30 581	54,2	5,6	4,8	5,2
Grecja	2 554	17,1	1,9	2,3	2,1
Hiszpania	15 922	60,6	3,1	3,4	3,3
Holandia	3 013	75,2	7,3	1,8	3,6
Irlandia	1 919	2,7	2,7	4,3	3,4
Litwa	1 767	13,4	2,7	5,4	3,8
Luksemburg	275	95,3	10,6	5,4	7,5
Łotwa	1 860	6,9	2,9	8,3	4,9
Niemcy	33 509	59,2	9,4	4,1	6,2
Polska	19 617	60,5	6,3	5,1	5,7
Portugalia	2 541	64,1	2,8	2,4	2,6
Rumunia	10 777	37,4	4,5	5,0	4,8
Słowacja	3 593	43,9	7,3	6,6	7,0
Słowenia	1 209	41,4	6,0	5,9	5,9
Szwecja	11 136	73,6	2,5	11,8	5,4
Wielka Brytania	16 423	34,1	6,7	2,6	4,2
Węgry	7 877	38,3	8,5	7,9	8,2
Włochy	17 060	71,1	5,7	2,8	4,0

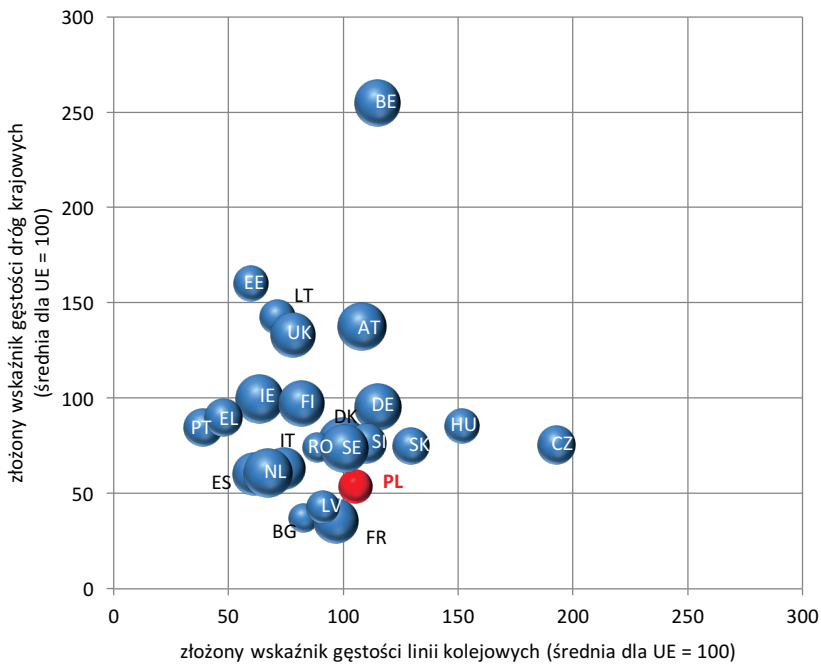
* Nie uwzględniono Cypru i Malty, które nie mają kolei.

** Wskaźnik złożony jest pierwiastkiem kwadratowym z iloczynu wskaźników gęstości w poprzednich dwóch kolumnach.

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Eurostat.

W przeciwieństwie do infrastruktury drogowej Polska ma stosunkowo dobrze rozwiniętą infrastrukturę kolejową, biorąc pod uwagę jej długość i gęstość (tabela 6.2). Również stopień elektryfikacji linii kolejowych w Polsce (60,5%) jest wyższy od średniej unijnej (53,5%)³. Jednakże dalsze poprawienie jakościowych parametrów istniejącej infrastruktury kolejowej za pomocą przedsięwzięć modernizacyjnych i rewitalizacyjnych wymaga poniesienia nakładów inwestycyjnych o znacznej wartości w ciągu kilkunastu najbliższych lat.

Na podstawie wskaźników gęstości sieci zestawionych w tabelach 6.1 i 6.2 zostały obliczone wartości wskaźników dla analizowanych krajów w stosunku do średniej unijnej. Miejsce Polski na tle innych krajów UE ilustruje rysunek 6.3. Wśród krajów Europy Środkowo-Wschodniej, które w 2004 r. przystąpiły do UE, Polska miała w 2012 r. lepsze wskaźniki tylko od Łotwy.



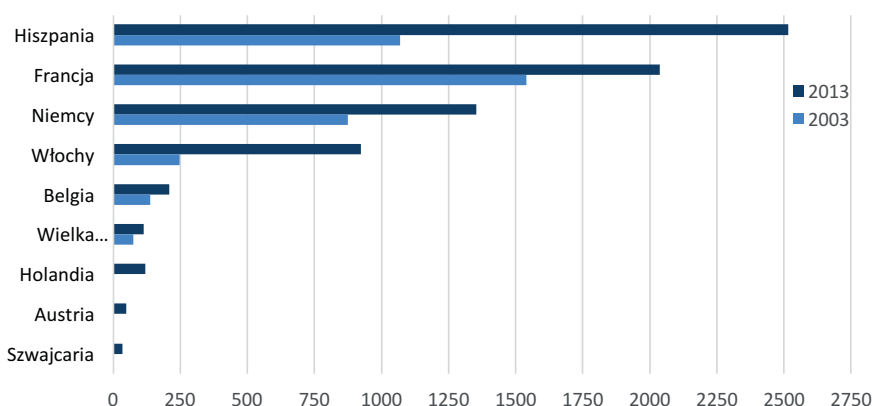
Rysunek 6.3. Polska na tle pozostałych krajów UE* pod względem wskaźników gęstości sieci kolejowej i drogowej w 2012 r. (średnia dla UE = 100)

* Wielkość punktu na rysunku odzwierciedla poziom PKB *per capita* w 2012 r. w danym kraju (PPS, UE = 100). Nie uwzględniono Cypru i Malty, które nie mają kolei, a także Luksemburga (wartości poza skalą).

Źródło: obliczenia i opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

³ Wskaźnik ten jest wykorzystywany przez Komisję Europejską w zestawieniu wskaźników w kategorii: wpływ transportu na środowisko.

Jeszcze jednym wskaźnikiem charakteryzującym rozwój sieci kolejowej jest długość linii kolei dużych prędkości (KDP). W latach 2003–2013 w krajach członkowskich wybudowano ponad 3400 km linii, na których pociągi pasażerskie kursują z prędkością przekraczającą 250 km/h. Łączna długość linii KDP na koniec 2013 r. w ośmiu krajach UE i Szwajcarii wynosiła 7351 km (rysunek 6.4). W Polsce przy wykorzystaniu funduszy unijnych zostało przygotowane studium wykonalności, jednak według stanu na koniec 2014 r. nie podjęto decyzji dotyczącej budowy takiej linii.



Rysunek 6.4. Długość linii kolei dużych prędkości w 2003 i 2013 r. (w km)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UIC.

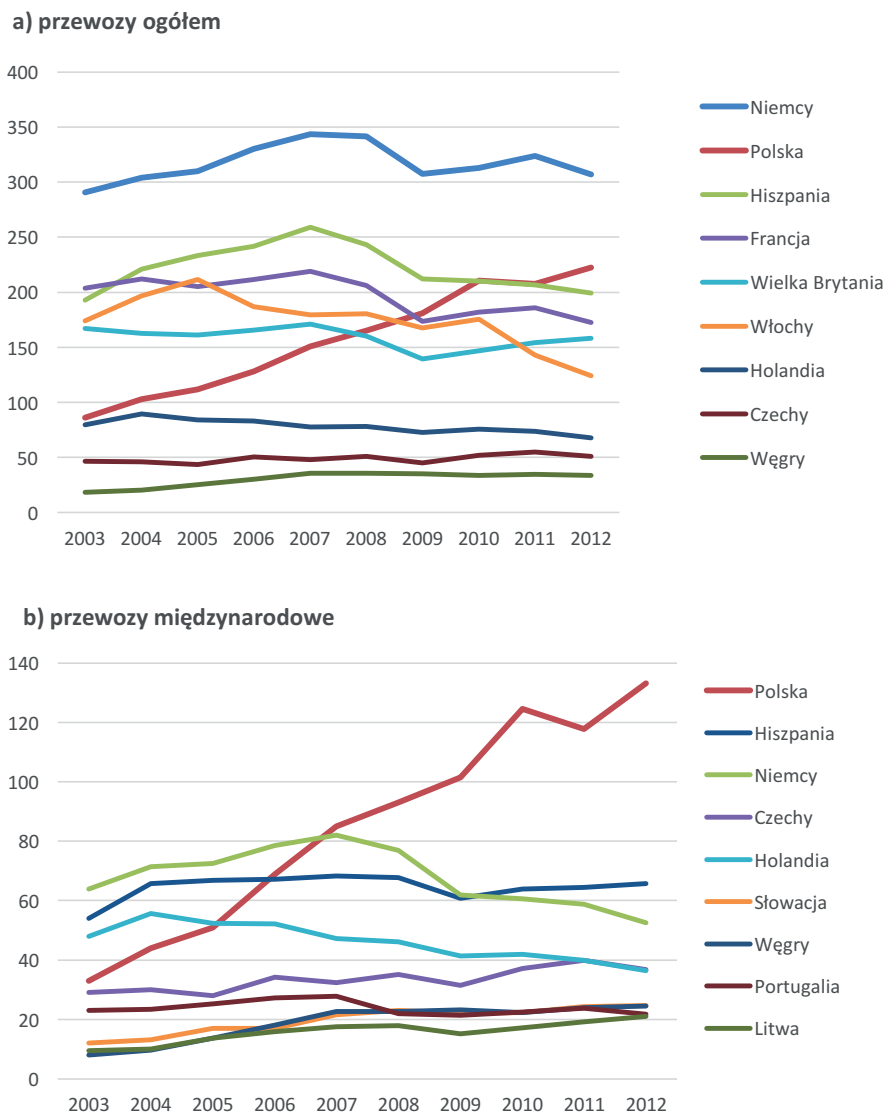
6.2. Rynek usług przewozowych

6.2.1. Transport samochodowy

Rok przed przystąpieniem do UE całkowita wielkość pracy przewozowej w polskim transporcie samochodowym ładunków wynosiła ok. 86 mld tkm, co plasowałoby Polskę na piątym miejscu wśród ówczesnych krajów członkowskich. Według danych Eurostat w 2012 r. pod względem tego wskaźnika (222 mld tkm) Polska ustępowała jedynie Niemcom (ok. 307 mld tkm), wyprzedzając kraje, takie jak Hiszpania (199 mld tkm) czy Francja (172 mld tkm) (rysunek 6.5a). W 2013 r. polscy przewoźnicy zwiększyli przewozy o kolejne 12% (do 260 mld tkm).

Wielkość pracy przewozowej wykonywanej przez polskich przewoźników w transporcie międzynarodowym zwiększyła się z 33 mld tkm w 2003 r. do 147,2 mld tkm w 2013 r. Prawie czteroipółkrotny wzrost pracy przewozowej w segmencie przewozów międzynarodowych pozwolił polskim przewoźnikom objąć pozycję lidera (w 2003 r.

było to czwarte miejsce) na rynku wewnętrznym UE (rysunek 6.5b) z 21% udziałem w tym rynku.

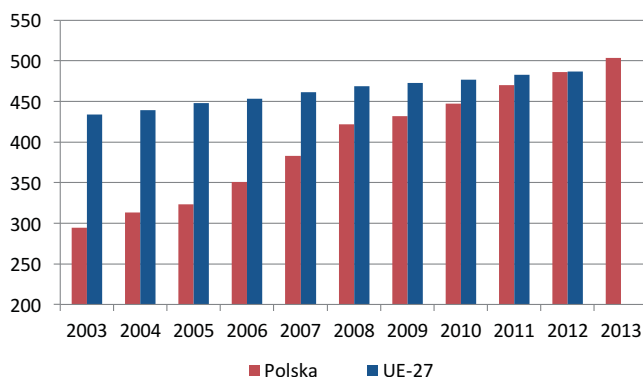


Rysunek 6.5. Wielkość pracy przewozowej w transporcie samochodowym w UE w latach 2003–2012 (w mld tkm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Jak już wspomniano w rozdziale pierwszym monografii, bardzo dynamicznie rozwijała się w Polsce także motoryzacja indywidualna. Rok przed przystąpieniem do

UE w Polsce na 1000 mieszkańców przypadało 294 samochody, natomiast w 2013 r. – 504. Jak ilustrują dane na rysunku 6.6, w 2012 r. pod względem tego wskaźnika Polska dogoniła kraje UE-27, a w 2013 r. prawdopodobnie przewyższyła średnią dla UE-27⁴, a jednocześnie była porównywalna ze średnim poziomem motoryzacji osiągniętym w krajach UE-15 w 2009 r.



Rysunek 6.6. Wskaźnik motoryzacji indywidualnej w Polsce w latach 2003–2013 (liczba samochodów na 1000 mieszkańców)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Tymczasem komunikacja autobusowa, pozostając dominującą formą dojazdów do szkół, charakteryzowała się tendencją malejącą: praca przewozowa w transporcie autobusowym po przystąpieniu do UE zmalała w Polsce z 51,6 mld paskm w 2003 r. do 40 mld paskm w 2012 r., tj. o 22%. Tempo spadku było większe niż średnie dla krajów członkowskich (–3%), dlatego przemieściła się ona z trzeciego na szóste miejsce. Wśród krajów, które w 2012 r. wyprzedzały Polskę, były się: Włochy, Niemcy, Hiszpania, Francja i Wielka Brytania. Należy jednak pamiętać, że statystyki GUS nie uwzględniają przewozów realizowanych przez małych przewoźników autobusowych (zatrudniających do 9 osób).

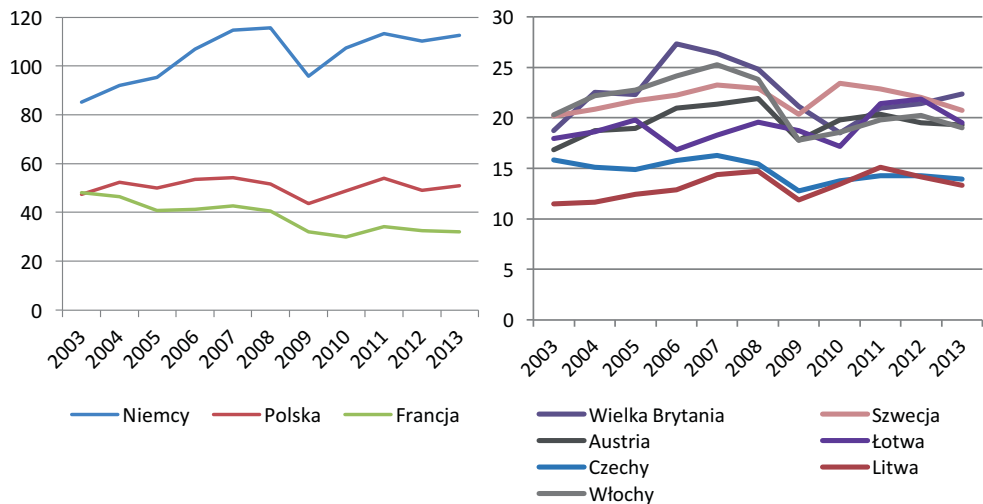
6.2.2. Transport kolejowy

Łączna praca przewozowa w krajach UE wzrosła z 396 mld tkm w 2002 r. do 483 mld tkm w 2007 r., tj. o ok. 22%. Ten pięcioletni okres dynamicznego wzrostu był najdłuższy na przestrzeni ostatnich dwudziestu lat, dzięki czemu w 2006 r. udało się

⁴ Według stanu na koniec 2014 r. nie były dostępne dane dla krajów UE za 2013 r.

powrócić do poziomu przewozów z 1991 r. Należy jednak pamiętać, że pod wpływem różnorodnych czynników i uwarunkowań zewnętrznych sytuacja kształtowała się odmiennie w każdym z krajów członkowskich. Transport kolejowy w Europie bardzo mocno odczuł spowolnienie gospodarcze, które wystąpiło w latach 2008–2009, czego skutkiem było załamanie wielkości przewozów towarowych.

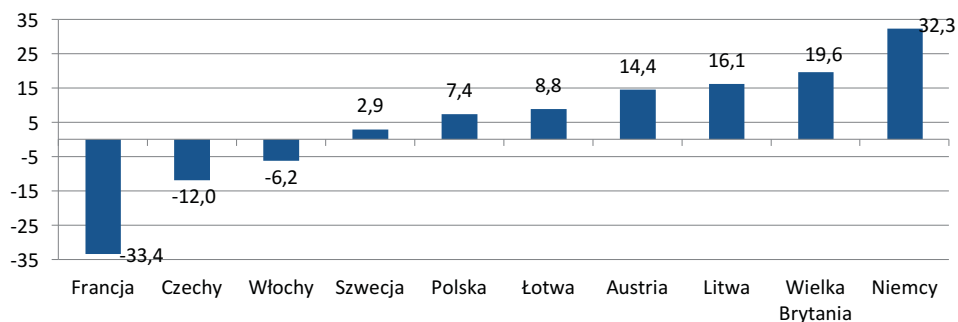
W latach 2010–2011 w wielu krajach zarysowała się tendencja wzrostowa, która miała pozwolić na osiągnięcie poziomu przewozów sprzed kryzysu i dalszy wzrost. Jednakże nowa fala osłabienia gospodarczego nie pozwoliła na to. W 2012 r. w większości krajów, w tym również w Polsce, odnotowano znaczące spadki. W 2013 r. w grupie dziesięciu krajów o największym wolumenie przewozów towarowych tylko trzy – Niemcy, Polska i Wielka Brytania – odnotowały niewielki wzrost przewozów (rysunek 6.7).



Rysunek 6.7. Wielkość pracy przewozowej w towarowym transporcie kolejowym w wybranych krajach UE (w mld tkm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

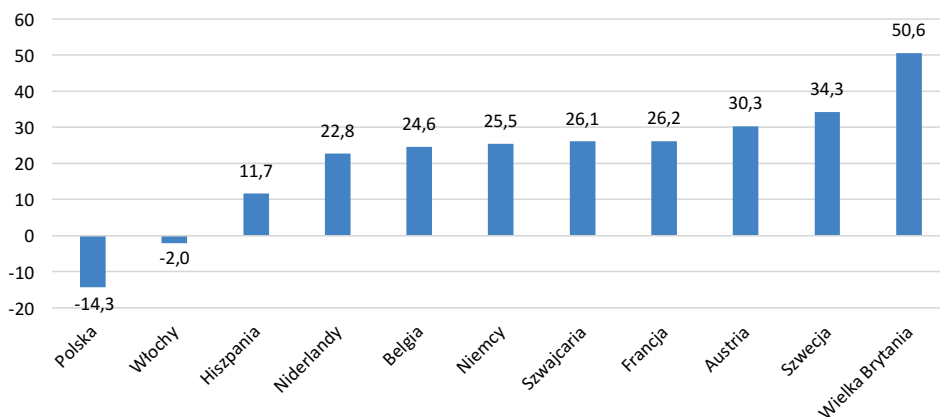
Biorąc pod uwagę cały okres 2003–2013 Polska znalazła się w grupie krajów, w których osiągnięto dodatnią dynamikę pracy przewozowej (rysunek 6.8). Z krajów, które w 2004 r. przystąpiły do UE, gorszy od Polski wynik odnotowały Czechy (–12%), natomiast na Łotwie i Litwie praca przewozowa wzrosła odpowiednio o 8,8% i 16,1%. Najlepszy wynik ze wszystkich krajów odnotował zachodni sąsiad Polski – Niemcy (32,3%).



Rysunek 6.8. Dynamika pracy przewozowej w kolejowym transporcie towarowym w wybranych krajach w latach 2004–2013 (w %, 2003 = 100, wg tkm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

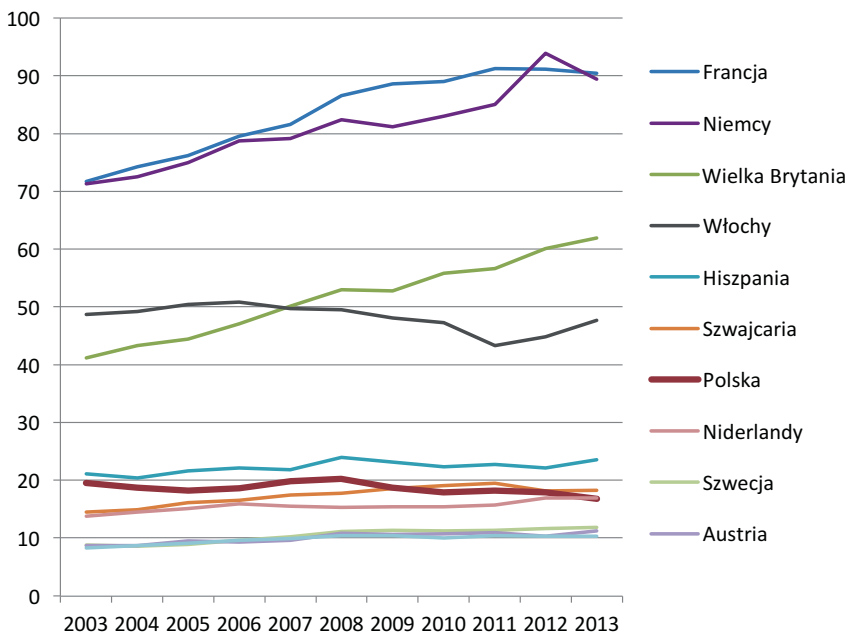
Jeśli chodzi o kolejowe przewozy pasażerskie, imponujący (ponad 30%) wzrost pracy przewozowej osiągnięto w latach 2004–2013 w Wielkiej Brytanii, Szwecji i Austrii (rysunek 6.9). Wśród innych dużych rynków kolejowych (roczna praca przewożona powyżej 10 mld paskm) wysoka dynamika wystąpiła we Francji, w Szwajcarii, Niemczech, a także w Belgii i Holandii (+17,2%). Tymczasem wyniki przewozowe osiągnięte w ostatnich latach w Polsce plasują ją na przedostatnich miejscach nie tylko wśród największych rynków kolejowych UE-15, lecz także w porównaniu z innymi krajami europejskimi. Wielkość pracy przewozowej na polskim rynku kolejowym w latach 2003–2013 zmalała z 19,3 mld paskm do 16,8 mld paskm. Polska zakończyła więc dziesięciolecie swojego członkostwa w UE z 14% ujemną dynamiką.



Rysunek 6.9. Dynamika pracy przewozowej w kolejowym transporcie pasażerskim w wybranych krajach w latach 2004–2013 (w %, 2003 = 100, wg paskm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Z uwagi na trendy długoterminowe większy niż w Polsce spadek przewozów od 1990 r. odnotowały jedynie Rumunia, Bułgaria, Litwa i Łotwa. Polska z trzeciego co do wielkości rynku kolejowych przewozów pasażerskich spadła na siódme miejsce (rysunek 6.10). Praca przewozowa w 2013 r. była w Polsce niemal trzykrotnie mniejsza od poziomu z 1990 r. Trendy, jakie obserwujemy w przewozach pasażerskich na poszczególnych rynkach kolejowych, są tylko częściowo pochodną sytuacji makroekonomicznej danego kraju, m.in. dynamiki PKB i realnych dochodów ludności. Na wielkość przewozów w dużym stopniu wpływa wiele innych czynników, takich jak: stan infrastruktury zarówno kolejowej, jak i drogowej, poziom rozwoju motoryzacji indywidualnej, wielkość nakładów publicznych ponoszonych na kolej, wysokość dotacji do przewozów wykonywanych w ramach służby publicznej, jakość oferty kolejowej, w tym szczególnie konstrukcja rozkładu jazdy pociągów. W tym zakresie sytuacja w Polsce pozostawia jeszcze wiele do życzenia.

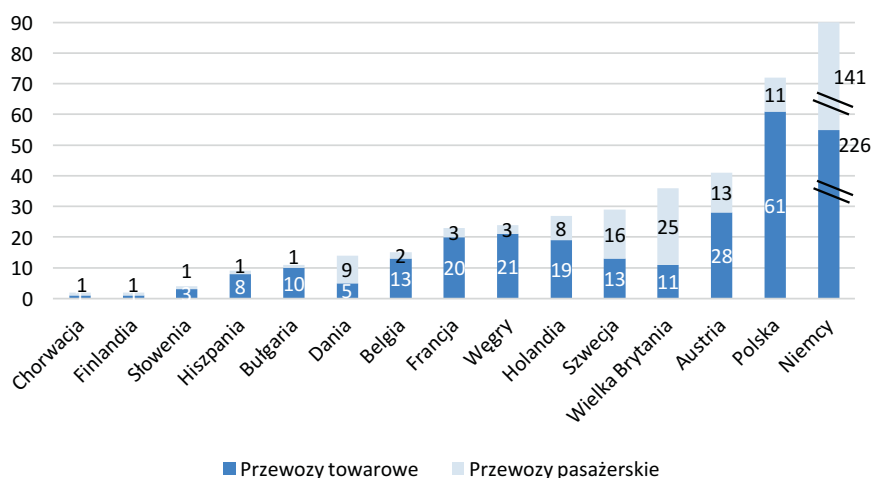


Rysunek 6.10. Wielkość pracy przewozowej w pasażerskim transporcie kolejowym w wybranych krajach UE (w mld paskm)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Duże nadzieje na poprawienie jakości usług transportu kolejowego w Europie i zwiększenie przewozów wiązano z wprowadzeniem konkurencji wewnątrzgałęzowej. W Polsce na koniec 2003 r. licencje na wykonywanie przewozów rzeczy

posiadało 22 operatorów. W trakcie dziesięciu lat członkostwa Polski w UE ich liczba zwiększyła się do 82, z których 61 faktycznie wykonywało przewozy (rysunek 6.11). Udział tzw. nowych przewoźników w rynku przewozów towarowych w tym okresie zwiększył z 4% do 30%. Pod względem tego wskaźnika Polska znajduje się w grupie krajów, które są liderami w zakresie liberalizacji rynku przewozów towarowych (rysunek 6.12). Warto zwrócić uwagę, że warunki prawne do rozpoczęcia działalności nowych przewoźników w krajach takich jak Niemcy, Wielka Brytania, Austria, Dania i Szwecja stworzono dużo wcześniej niż w Polsce.



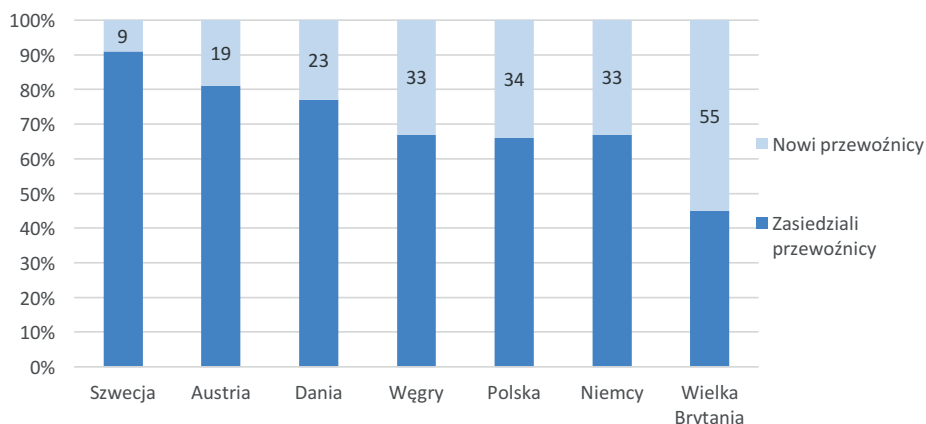
Rysunek 6.11. Liczba licencjonowanych przewoźników wykonujących przewozy towarowe i pasażerskie w wybranych krajach członkowskich w 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie *3rd Annual Market Monitoring Report 2014*, IRG-Rail (15) 2, s. 18, <http://www.irk-rail.eu/app/download/5808813498/IRG-Rail+%2815%29+2+-+3rd+IRG-Rail+Market+Monitoring+Report.pdf> (dostęp: 5.04.2015).

W przewozach pasażerskich liczba licencjonowanych przewoźników, którzy wykonywali regularne (rozkładowe) przewozy, w latach 2003–2013 zwiększyła się w Polsce z czterech do jedenastu. Jednakże w przeciwieństwie do przewozów towarowych konkurencja na polskim rynku przewozów pasażerskich (ani konkurencja o rynek) praktycznie nie występowała⁵. Poza Wielką Brytanią, gdzie wprowadzono model konkurencji o rynek oparty na systemie umów franczyzowych, w krajach UE można mówić o przypadkach konkurencji na kilku liniach w komunikacji

⁵ Błąd metodologiczny, związany z brakiem uwzględnienia w dotychczasowych analizach konkurencji na rynku przewozów pasażerskich w Polsce podziału na segment przewozów międzywojewódzkich i regionalnych, spowodował, że w raportach Komisji Europejskich i IRG-Rail udział przewoźników spoza Grupy PKP był prezentowany na poziomie powyżej 50%.

dalekobieźnej, a także konkurencji o rynek w segmencie przewozów regionalnych (np. w Niemczech). Pozytywny wpływ otwarcia rynków kolejowych na wzrost przewozów kolejowych w poszczególnych krajach członkowskich nie został do tej pory potwierdzony badaniami empirycznymi.



Rysunek 6.12. Udział w rynku nowych przewoźników w wybranych krajach członkowskich w 2012 r. (w %, wg tkm netto)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *3rd Annual Market Monitoring Report 2014*, IRG-Rail (15) 2, s. 33, <http://www.irg-rail.eu/app/download/5808813498/IRG-Rail+%2815%29+2+-+3rd+IRG-Rail+Market+Monitoring+Report.pdf> (dostęp: 5.04.2015).

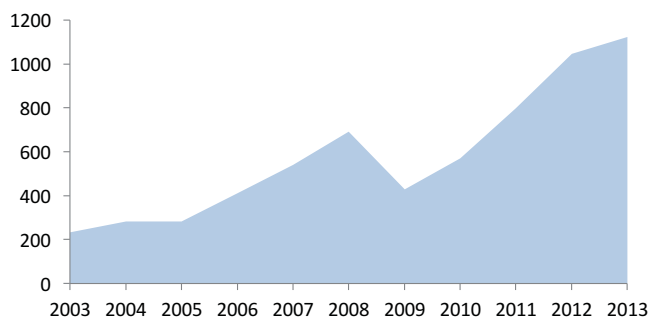
6.2.3. Transport intermodalny

Dziesięć lat członkostwa w UE przyniosły Polsce znaczący postęp w zakresie rozwoju przewozów intermodalnych (a dokładniej – kontenerowych) kolejją. Pod względem ilościowym był to segment rynku przewozowego, w którym osiągnięto największą dynamikę wzrostu:

- masa ładunków przewożonych w kontenerach w latach 2003–2013 zwiększyła się 3,7 razy (z 2,3 mln ton do 8,6 mln ton), a praca przewozowa 3,6 razy (z 845 mln tkm do 3067 mld tkm),
- liczba przewiezionych kontenerów wzrosła czterokrotnie (z 170 tys. do 689,3 tys.), natomiast liczba kontenerów umownych prawie pięciokrotnie (z 234 tys. TEU do 1 123,4 tys. TEU).

W 2013 r. ok. 76% przewozów intermodalnych (liczonych wg liczby TEU) wykonywano w komunikacji międzynarodowej. Liczba licencjonowanych przewoźników realizujących kolejowe przewozy intermodalne zwiększyła się z dwóch (PKP CARGO

i PKP LHS) w 2004 r. do dziesięciu w 2013 r. Najwięcej kontenerów przewożą: PKP CARGO (ok. 60% udziału w rynku według pracy przewozowej), DB Schenker (ok. 4%) i Lotos Kolej⁶ (15%).



Rysunek 6.13. Kolejowe przewozy intermodalne w Polsce w latach 2003–2013 (w tys. TEU)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych UTK.

Dynamika przyrostu wielkości przewozów intermodalnych koleją w Polsce była jedną z najwyższych w Europie. Należy jednak pamiętać, że jedną z przyczyn dwucyfrowych wzrostów był niski wolumen przewozów intermodalnych na polskim rynku przed przystąpieniem do UE. Jednocześnie porównanie poziomu rozwoju transportu intermodalnego (w Europie nazywanego kombinowanym) w skali międzynarodowej jest jednak zadaniem niezwykle trudnym i obciążonym ryzykiem popełnienia wielu błędów metodologicznych, wynikających głównie z tego, że w takich obliczeniach za każdym razem mamy do czynienia z innym mianownikiem. Ogólna masa przewożonych towarów czy praca przewozowa nie jest tu właściwym punktem odniesienia. Warto jednak przyjrzeć się podstawowym danym i kierunkom rozwoju przewozów kontenerowych w krajach UE. Z raportu dotyczącego rozwoju przewozów kombinowanych w Europie, przygotowywanego przez Międzynarodowy Związek Kolei (UIC), wynika, że w 2011 r. w Europie (kraje UE-27 łącznie z Norwegią, Szwajcarią, Chorwacją i Turcją) przewieziono ok. 19 127,1 tys. TEU, tj. o 15% więcej niż w 2009 r. oraz o 29% więcej niż w 2005 r.⁷

Zwiększenie przewozów kontenerów koleją nie byłoby możliwe bez rozwoju terminali kontenerowych w polskich portach morskich, zwłaszcza głębokowodnych, oraz nawiązania współpracy z największymi armatorami żeglugi oceanicznej.

⁶ Przewoźnik ten wykonuje usługę trakcyjną na zlecenie operatora przewozów intermodalnych PCC Intermodal.

⁷ 2012 Report on Combined Transport in Europe, UIC, December 2012, s. 9.

Tabela 6.3. Udział kolei w obsłudze wybranych portów morskich w UE

Port	Przeładunki kontenerów w porcie w tys. TEU (2012)	Udział kolei w przewozach kontenerów na zapleczu lądowym portu w %
Rotterdam	11 900	11,2
Hamburg	8 864	36,8
Bremerhaven	6 115	45,7
Zeebrugge	1 953	40,0
Gdańsk	929	25,0
w tym DCT	897	35,0
Gdynia	676	23,0
w tym BCT	409	42,0
GCT	267	13,0

Źródło: na podstawie danych 2012 *Report on Combined Transport in Europe*, UIC, December 2012, s. 80 oraz danych portów morskich.

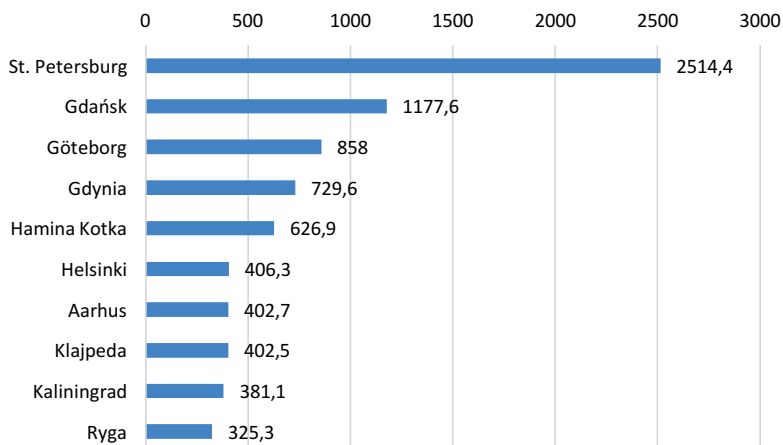
6.2.4. Porty morskie

W 2013 r., który zamykał dziesięciolecie członkostwa Polski w UE, osiągnięto rekordowe wolumeny przeładunków towarów masowych i drobnicowych w polskich portach morskich. W Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu przeładowano łącznie 70,7 mln ton. W latach 2004–2013 obroty polskich portów morskich zwiększyły się o 42,5%. Największym polskim portem pozostaje Gdańsk, którego obroty w 2013 r. przekroczyły 30,1 mln ton. Pozwoliło to gdańskiemu portowi zbliżyć się do trzynastki największych portów unijnych (w 2003 r. Gdańsk zajmował 45. miejsce).

Rekordowy, blisko dwumilionowy wynik (1,97 mln TEU) zanotowano w 2013 r. także w przeładunkach kontenerów. Co ważne, był on uzyskany dzięki wzrostowi obrotów we wszystkich polskich portach⁸. Globalna wielkość przeładunków kontenerów w polskich portach morskich w ubiegłym dziesięcioleciu wzrosła sześciokrotnie, przy czym prawie cały ten wzrost osiągnięto w latach 2010–2013. Co więcej, w 2013 r. terminal DCT Gdańsk jako drugi na Bałtyku przeładował ponad 1 mln TEU. Tym samym, ustępując jedynie portowi w St. Petersburgu, port ten stał się drugim bałtyckim portem kontenerowym na Bałtyku. Wśród pięciu największych portów kontenerowych nad Bałtykiem w 2013 r. były dwa polskie: Gdańsk i Gdynia (rysunek 6.14). W ogólnym rankingu portów unijnych Gdynia przesunęła się z 31.

⁸ M. Matczak, B. Ołdakowski, M. Rozmarynowska, Polskie porty morskie w 2013 r. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość, ACTIA Forum, Gdynia, 2014, s. 2.

miejsca w 2003 r. na 22., a Gdańsk awansował spoza pięćdziesiątki na 17. miejsce, wyprzedzając m.in. porty: Londyn, Göteborg, Zeebrugge.



Rysunek 6.14. Przetładunki kontenerów w największych portach w 2013 r. na Bałtyku (w tys. TEU)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych portów.

Terminale w Gdyni nie obsługują żadnego bezpośredniego serwisu oceanicznego i koncentrują się na feederach, które wożą ładunki z największych portów Europy Zachodniej. Dlatego też towary wyładowywane w Gdyni nierzadko pochodzą z innych regionów świata, takich jak np. obie Ameryki czy Europa. Co ważne, mniejsze jednostki (o ładowności do 2500 TEU) mogą skorzystać z Kanału Kilońskiego, który pozwala skrócić podróż o dwa dni w porównaniu do szlaku przez Cieśniny Duńskie. Z kolei Port w Szczecinie cechuje najmniejsza dostępność nawigacyjna i jest on w stanie przyjąć statki o maksymalnej ładowności do 1400 TEU. Może on jednak być atrakcyjny zarówno dla klientów lokalnych, jak i tych operujących we wschodnich Niemczech. Ten port również skupia się na obsłudze feederów, które są załadowywane w głównych portach Europy Zachodniej.

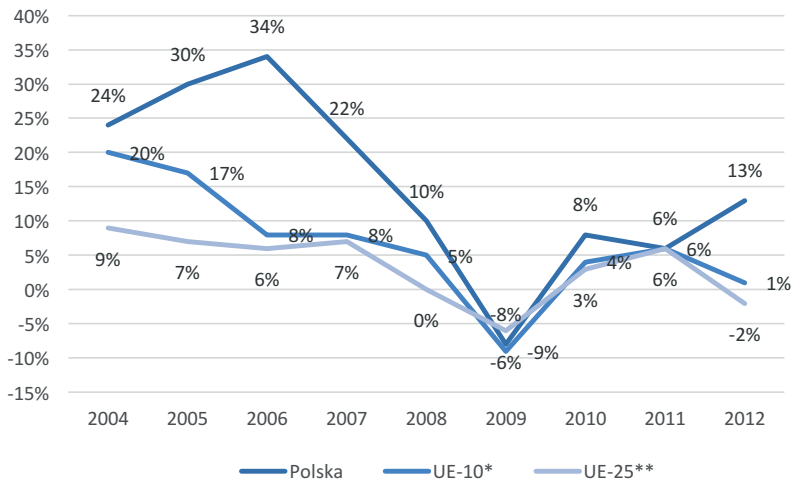
6.2.5. Porty lotnicze

Jak już było wspomniane w rozdziale trzecim, od 2004 r. był obserwowany dynamiczny wzrost (o ok. 20–30% pasażerów rokrocznie) ruchu pasażerów w polskich portach lotniczych. W efekcie otwarcia rynku tylko w latach 2003–2006 ruch się podwoił. Przewoźnicy niskokosztowi zaledwie w cztery lata osiągnęli blisko 50%

udział w przewozach regularnych w Polsce, obsługując w 2007 r. na polskim rynku blisko 8,5 mln pasażerów. Wysokie wzrosty zostały zatrzymane dopiero przez kryzys w latach 2008–2009. W 2013 r. polskie porty lotnicze obsłużyły ponad trzyipółkrotnie więcej pasażerów niż w 2003 r.

Od przystąpienia Polski do UE rynek lotniczy notował wyższe przyrosty ruchu pasażerskiego w porównaniu do średniej dla krajów UE oraz średniej dla dziewięciu pozostałych krajów, które przystąpiły do UE wraz z Polską (rysunek 6.15). Wyjątek stanowił 2009 r., kiedy w Polsce nastąpił głębszy spadek ruchu w porównaniu do średniej dla całej Europy⁹.

Wysoka dynamika wzrostu ruchu pasażerów pozwoliła Polsce przesunąć się z 17. w 2003 r. na 14 miejsce w 2013 r. wśród krajów UE, wyprzedzając Czechy, Finlandię i Cypr, zbliżając się do poziomu Irlandii, Austrii, Belgii i Danii (rysunek 6.16). Ogromny dystans nadal dzieli Polskę od takich krajów, jak Niemcy, Hiszpania czy Francja. Jeśli chodzi o największy polski port, Warszawa Okęcie, przesunął się on z 39. na 32. miejsce.



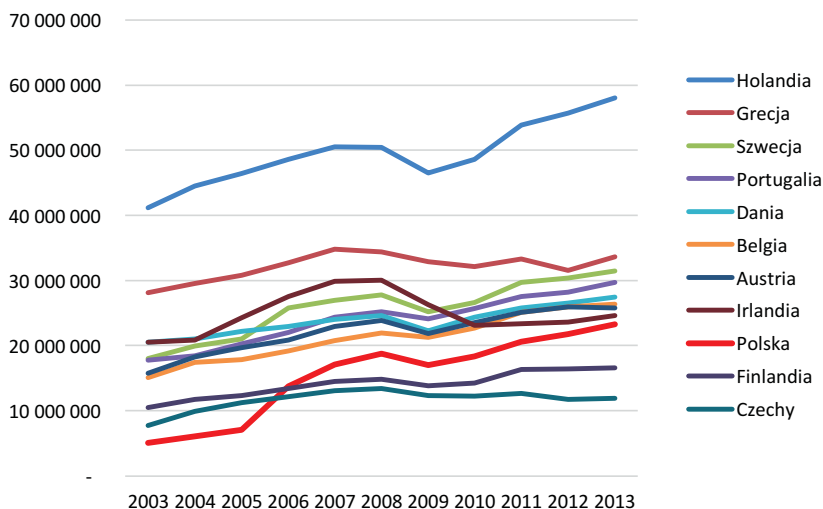
Rysunek 6.15. Dynamika ruchu w portach lotniczych w latach 2004–2012 (wg liczby pasażerów)

* Bez uwzględnienia Polski.

** Brak danych dla Rumunii, Bułgarii, Chorwacji.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ULC.

⁹ 10 lat funkcjonowania zliberalizowanego rynku transportu lotniczego po wejściu Polski do UE, ULC, Wydział statystyk i analiz, Warszawa, 30 kwietnia 2014 r.



Rysunek 6.16. Ruch pasażerów w portach lotniczych krajów UE* w latach 2003–2013 (w mln pasażerów)

* Bez uwzględnienia największych krajów, obsługujących w portach lotniczych powyżej 100 mln pasażerów rocznie, tj.: Wielkiej Brytanii, Niemiec, Hiszpanii, Francji i Włoch.

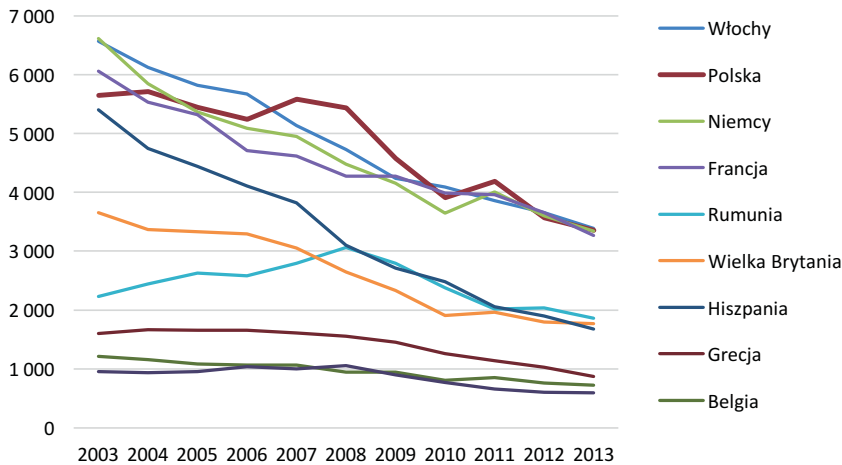
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

6.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego i kolejowego

Bilans dziesięciolecia w UE zakończył się dla Polski znaczącą poprawą bezpieczeństwa ruchu drogowego. Ogólna liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych spadła z 5640 w 2003 r. do 3357 w 2013 r. (o 40%) i była porównywalna do takich krajów, jak Francja, Niemcy i Włochy (rysunek 6.17). Wyraźna poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce *de facto* zarysowała się w 2009 r. W latach 2009–2013 liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach spadała średnio o 9% rocznie, a liczba osób ciężko rannych – o 6%.

Pomimo tych pozytywnych trendów Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw UE. Dynamika poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce w ubiegłym dziesięcioleciu była niższa niż średnia unijna. W 2013 r., ze wskaźnikiem ponad 87 osób zabitych na milion mieszkańców, Polska była drugim krajem o najwyższym poziomie zagrożenia życia w ruchu drogowym (rysunek 6.18). Co ósma śmiertelna ofiara wypadku drogowego w UE była mieszkańcem Polski. Ryzyko śmierci w wypadku drogowym liczone liczbą zabitych na milion

mieszkańców w 2013 r. w Polsce odpowiadało średniemu poziomowi wskaźnika dla krajów członkowskich z 2004 r.¹⁰.



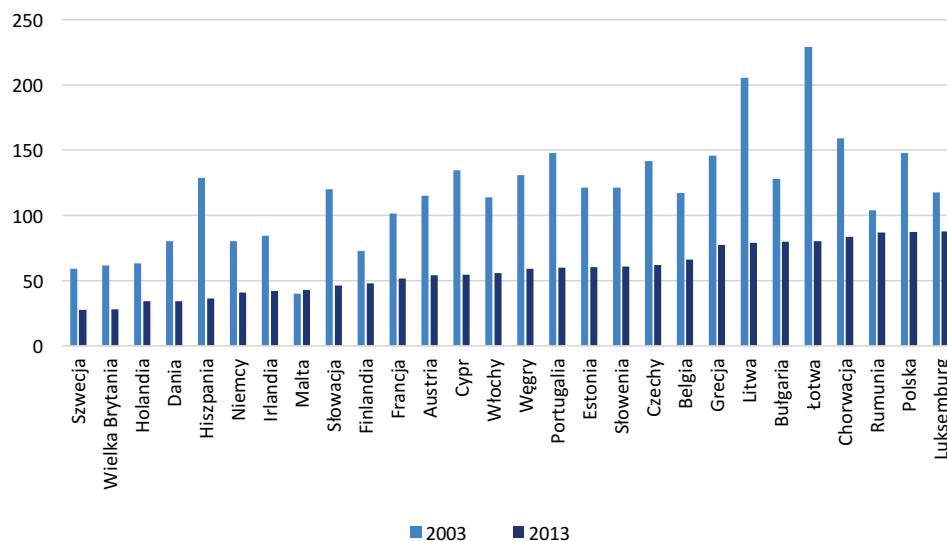
Rysunek 6.17. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych w Polsce na tle innych krajów UE w latach 2003–2013

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Do oceny i monitorowania bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest stosowanych kilkanaście wskaźników. Dane statystyczne w obszarze bezpieczeństwa systemu kolejowego są gromadzone na poziomie krajowym i europejskim przez różne instytucje, w oparciu o nieco odmienne zasady wynikające bezpośrednio z przepisów prawnych. Skutkuje to operowaniem różnymi danymi przez poszczególne instytucje funkcjonujące w obszarze bezpieczeństwa systemu kolejowego. Od 2008 r. Europejska Agencja Kolejowa (ERA) publikuje raporty zawierające wskaźniki bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w UE, mimo to porównania między poszczególnymi krajami są nadal utrudnione ze względu na rozbieżności w kategoryzacji zdarzeń kolejowych. Z punktu widzenia prawa europejskiego klasyfikacja obejmuje dwa poziomy: znaczące wypadki (*significant accident*) i poważne wypadki (*serious accident*)¹¹.

¹⁰ Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz działania realizowane w tym zakresie 2013, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa 2014, s. 6–8.

¹¹ Ewidencja poważnych wypadków została zharmonizowana w krajach członkowskich dopiero w 2010 r., dlatego część krajów musiała skorygować dane historyczne o wypadkach. Z punktu widzenia polskiego prawa wyróżniane są trzy podstawowe kategorie zdarzeń kolejowych: wypadek, poważny wypadek i incydent. Dodatkowo, istotne miejsce w statystyce europejskiej zajmują zdarzenia poprzedzające



Rysunek 6.18. Liczba ofiar śmiertelnych w wypadkach drogowych na milion mieszkańców w krajach UE w 2003 i 2013 r.

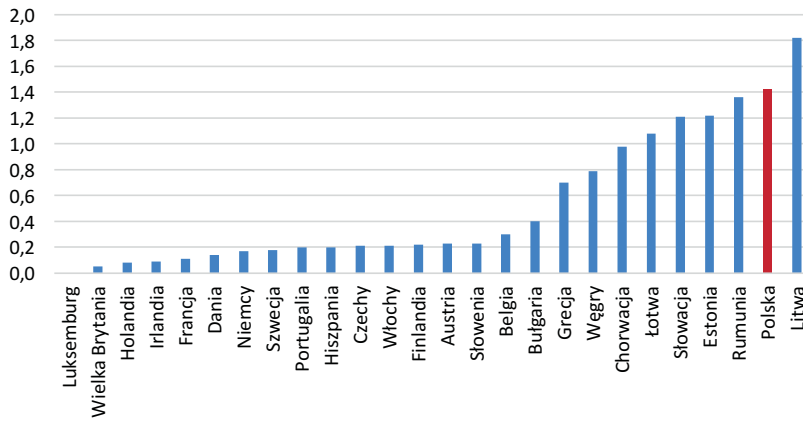
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Eurostat.

Według danych UTK w 2013 r. liczba wypadków i poważnych wypadków zaistniałych na krajowej ogólnodostępnej sieci kolejowej i sieci wydzielonej (łącznie infrastruktura zarządzana przez 10 podmiotów) wyniosła 704 i była o 2% mniejsza niż w 2012 r. oraz o 17% niż w 2011 r. Pamiętajmy jednak, że w 2012 r. w Polsce miał miejsce wypadek pod Szczekocinami, zaliczany do grupy poważnych (śmierć poniosło 16 osób, a 61 zostało ciężko rannych).

Do potrzeb analizy porównawczej z innymi krajami członkowskimi został zastosowany wskaźnik ryzyka wypadków, który jest szacowany na podstawie danych dotyczących liczby ofiar znaczących wypadków – FWSI (*fatalities and weighted serious injuries*)¹² – w stosunku do pracy eksploatacyjnej. Według wyliczeń ERA, dokonanych dla okresu 2007–2012, ryzyko występowania wypadku kolejowego w Polsce jest prawie trzykrotnie większe niż średnio dla krajów UE (rysunek 6.19). Gorszy wskaźnik wypadków miała tylko Litwa.

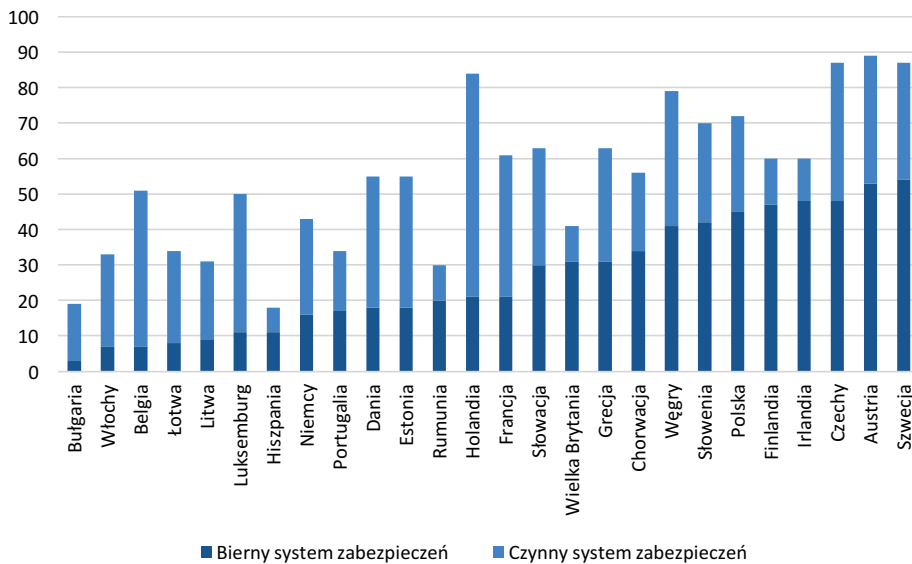
wypadki lub skutkujące wypadkami (tzw. *precursors*), które nie zostały w wystarczającym zakresie przeniesione na poziom prawa krajowego. Należy również brać pod uwagę, że istnieje grupa zdarzeń, których przyczyny są niezależne w istotnej części lub w całości od systemu kolejowego. Zob. *Ocena funkcjonowania rynku kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce w 2013 r.*, UTK, Warszawa 2014, s. 71–74.

¹² Zgodnie z przyjętą w UE metodologią FWSI jest umowna miara liczby ofiar wypadków, w której zabici uwzględniani są z wagą 1, a ciężko ranni – z wagą 0,1.



Rysunek 6.19. Liczba ofiar wypadków kolejowych w stosunku do pracy eksploatacyjnej (FWSI/mln pociągokm) w latach 2007–2012 w krajach UE

Źródło: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, European Railway Agency, 2014, s. 9.



Rysunek 6.20. Przejazdy kolejowe z czynnym i biernym systemem zabezpieczeń w krajach UE w 2012 r. (liczba przejazdów na 100 km linii)

Źródło: *Railway Safety Performance in the European Union 2014*, European Railway Agency, 2014, s. 26.

Najliczniejszą grupą wypadków, do której dochodzi na sieci kolejowej w krajach członkowskich, są wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych. Według danych ERA w 2012 r. stanowią one ok. 26% wszystkich wypadków kolejowych w krajach

UE. W Polsce na koniec grudnia 2013 r., na sieci kolejowej, na której funkcjonowało 13,6 tys. czynnych przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych, wskaźnik ten wynosił 36%. Jedną z przyczyn należy upatrywać w dużej liczbie przejazdów z tzw. biernymi systemami zabezpieczeń (63%) w stosunku do łącznej liczby przejazdów. Miejsce Polski na tle pozostałych krajów UE pod względem liczby przejazdów z biernymi systemami zabezpieczeń przypadających na 100 kilometrów linii kolejowych ilustruje rysunek 6.20.

6.4. System transportowy Polski w ocenie Komisji Europejskiej

W kwietniu 2014 r. Komisja Europejska po raz pierwszy opublikowała zestawienie wyników dotyczących stanu transportu w krajach UE (*EU Transport Scoreboard*). W zestawieniu wzięto pod uwagę cztery gałęzie transportu: kolejowy, drogowy, lotniczy i morski. Systemy transportowe krajów członkowskich były oceniane według ośmiu kryteriów:

- jednolity rynek (dostęp do rynku, regulacja),
- jakość infrastruktury,
- wpływ transportu na środowisko,
- bezpieczeństwo ruchu,
- transpozycja prawa unijnego,
- naruszenia prawa unijnego,
- innowacje i badania naukowe w transporcie i logistyce,
- logistyka.

Zestawienie wyników uzupełniają statystyki (bez rankingów) dotyczące poszczególnych krajów, zawierające dane na temat nakładów na transport *per capita*, udziału poszczególnych gałęzi transportu w rynku, a także finansowania inwestycji transportowych ze środków unijnych. Głównym celem stworzonego narzędzia jest pokazanie zróżnicowania wyników osiągniętych przez państwa członkowskie w obszarze transportu. Tabela wyników ma również pomóc państwom członkowskim w zidentyfikowaniu obszarów, w których konieczna jest poprawa, i określeniu priorytetów w zakresie inwestycji i przedmiotowej polityki. Zestawienie stworzono, wykorzystując dane z różnych źródeł (Eurostat, Europejska Agencja Środowiska, Bank Światowy, Organizacja Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) oraz międzynarodowych rankingów (np. Światowego Forum Ekonomicznego).

Wyniki państw członkowskich zestawiono i porównano na podstawie 22 wskaźników, wyróżniając dla każdego wskaźnika pięć krajów, które osiągnęły najlepsze

wyniki, i pięć z wynikami najgorszymi (załącznik 1). Polska (obok Bułgarii) znalazła się w tym rankingu na ostatnim miejscu, otrzymując aż w dziewięciu kategoriach najgorsze wyniki. Jedynie według trzech kryteriów Polska była wśród pięciu państw z najwyższymi wynikami: konkurencja na rynku kolejowych przewozów towarowych, konkurencja na rynku przewozów pasażerskich¹³, brak naruszeń prawa unijnego w transporcie morskim. Najlepsze wyniki osiągnęły Holandia i Niemcy, które w jedenastu kategoriach zajęły czołowe miejsca. Za nimi plasują się Szwecja, Wielka Brytania i Dania.

Bardzo niska pozycja Polski wynika z następujących powodów:

- Polska osiągnęła postępy w takich obszarach, jak jakość infrastruktury i bezpieczeństwo ruchu, jednak w rankingach międzynarodowych na tle innych krajów te wskaźniki wciąż są zbyt niskie;
- dane statystyczne wykorzystywane w międzynarodowych rankingach oparte są na danych kilka lat wstecz. Na przykład niskie oceny dotyczące jakości infrastruktury częściowo wynikają z faktu, że są oparte na wartości wskaźników, które zostały zawarte w rankingu globalnej konkurencyjności (GCI 2013–2014), zawierającym dane za 2011 r. Ponadto proces modernizacji i budowy infrastruktury niesie ze sobą różnego rodzaju niedogodności dla użytkowników, co negatywnie wpływa na ocenę jakościową;
- syntetyczne wyniki uzyskane przez poszczególne kraje wyraźnie korespondują z poziomem nakładów na transport w przeliczeniu na jednego mieszkańca kraju. W krajach, które znalazły się w grupie najlepszych, są to kwoty na poziomie 2000–3000 euro, tymczasem w Polsce zaledwie 600 euro.

Bibliografia

3rd Annual Market Monitoring Report 2014, IRG-Rail (15) 2, <http://www.irg-rail.eu/app/download/5808813498/IRG-Rail+%2815%29+2+-+3rd+IRG-Rail+Market+Monitoring+Report.pdf> (dostęp: 5.04.2015).

10 lat funkcjonowania zliberalizowanego rynku transportu lotniczego po wejściu Polski do UE, ULC, Wydział statystyk i analiz, Warszawa, 30 kwietnia 2014 r.

2012 Report on Combined Transport in Europe, UIC, December 2012.

Budowa dróg ekspresowych w Polsce. Fakty i mity, doświadczenia i perspektywy, PwC, 2013.

EU Transport Scoreboard, http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/index_en.htm.

Eurostat, http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/main_tables.

¹³ W danym przypadku ocena jest wręcz zawyżona. Zob. uwagę w przypisie 5 w tym rozdziale.

GUS, www.stat.gov.pl.

Komornicki T., Rosik P. i in., *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.

Maczak M., Ołdakowski B., Rozmarynowska M., *Polskie porty morskie w 2013 r. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, ACTIA Forum, Gdynia, 2014.

Ocena funkcjonowania rynku kolejowego i stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce w 2013 r., UTK, Warszawa 2014.

Polska w UE. Bilans dziesięciolecia Polski, MIR, 2014.

Polskie 10 lat w Unii, MSZ, Warszawa 2014.

Railway Safety Performance in the European Union 2014, European Railway Agency, 2014.

The Global Competitiveness Report 2014–2015, WEF, 2014, <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> (dostęp: 20.11.2014).

World Bank, The LPI 2014 Report, <http://lpi.worldbank.org> (dostęp: 20.11.2014).

Trzepacz P., Jemioło J., *Pasażerski transport lotniczy Polski w dobie liberalizacji (2004–2012)*, „Prace Geograficzne” 2012, z. 131.

SUMMARY

The chapter undertakes a comparative analysis to address the question whether the changes that took place in Poland's transport system in 2004–2013 have brought it any closer to the level of development achieved by other EU member states. Looking at an array of indicators, the author assesses progress in the development of transport infrastructure, trends in the volume of passengers and goods carried, the volume of goods handled by seaports, passenger traffic in airports, and the effects of measures targeted at increasing rail and road traffic safety. Although the first decade of Poland's EU membership saw a lot of positive changes in the country's transport system, many areas still fall short of the standards found in most developed member countries. In respect of e.g. road or rail network density, population mobility, traffic safety, or spending on transport infrastructure, Poland still lags behind a vast majority of EU member states.

PODSUMOWANIE I ZAKOŃCZENIE

Przez wielu ekspertów i menedżerów dziesięć lat obecności Polski w UE jest uważane za bezprecedensowy okres w rozwoju polskiej branży TSL. W ocenie Ministerstwa Rozwoju i Infrastruktury, zawartej w raporcie *Polska w UE. Bilans dziesięciolecia*: „10 lat w Unii Europejskiej przyniosło dynamiczny rozwój naszego systemu transportowego”. Osiągnięte efekty w sposób syntetyczny prezentuje rysunek w załączniku 2. Do głównych osiągnięć, które znalazły się w raporcie pt. *Polskie 10 lat w Unii*, przygotowanym przez MSZ, zaliczono budowę autostrad i dróg ekspresowych oraz umiędzynarodowienie transportu samochodowego.

Badania przeprowadzone w Katedrze Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie w 2014 r. potwierdziły, że w ciągu dziecięciu lat członkostwa w UE w polskim systemie transportowym zaszło wiele pozytywnych zmian ilościowych, jakościowych i strukturalnych. Spośród największych mierzalnych osiągnięć na rynku usług przewozowych w latach 2004–2013 należy wymienić:

- trzykrotny wzrost pracy przewozowej w transporcie samochodowym,
- trzyipółkrotny wzrost ruchu pasażerów w polskich portach lotniczych,
- prawie pięciokrotny wzrost liczby kontenerów w przewozach intermodalnych koleją,
- sześciokrotny wzrost przeładunków kontenerów w portach morskich.

W zakresie rozwoju infrastruktury transportu:

- w sieci dróg krajowych przybyło prawie 2,4 tys. km nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych; zbudowano i przebudowano ok. 13,8 tys. dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych,
- zmodernizowano ok. 2,3 tys. km linii kolejowych,
- zbudowano dwa nowe porty lotnicze, a w większości portów przeprowadzono prace modernizacyjne i rozbudowano infrastrukturę tych portów, co doprowadziło do niemal podwojenia przepustowości polskich portów lotniczych,
- zbudowano nowy terminal kontenerowy DCT Gdańsk, a także rozbudowano kilka istniejących nabrzeży przeładunkowych, jak również infrastrukturę dostępową, zwłaszcza po stronie lądowej.

Przeprowadzone pierwsze badania ewaluacyjne dotyczące wpływu budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-ekonomiczny i terytorialny Polski potwierdziły pozytywne efekty sieciowe uzyskane w skali kraju, poprawę

dostępności transportowej izwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wpływ w skali lokalnej miał jednak inny wymiar¹. Prawdziwe efekty modernizacji sieci kolejowej będziemy mogli odczuć dopiero w kolejnych latach.

Przewoźnicy wszystkich gałęzi transportu w większym lub mniejszym zakresie odnowili swój tabor (m.in. zakupiono 2,1 tys. nowych pojazdów do systemu komunikacji miejskiej), co stopniowo przekłada się na poprawę jakości świadczonych przez nich usług.

Wśród zmian strukturalnych na rynkach przewozowych warto odnotować:

- umiędzynarodowienie działalności polskich przewoźników drogowych i osiągnięcie pozycji lidera, z ponad 20% udziałem w rynku wewnętrznym UE;
- otwarcie krajowego rynku kolejowego wraz z reformą przewoźnika narodowego. Liczba przewoźników, którzy wykonywali przewozy, zwiększyła się w analizowanym okresie z 24 do 72. Udział nowych operatorów w rynku przewozów towarowych wzrósł z 4% do 35%. Część z nich rozszerzyła swoją działalność o rynki zagraniczne;
- liberalizację transportu lotniczego. Od 2004 r. liczba podmiotów posiadających koncesję wzrosła dwukrotnie (z 11 do 22). „Otwarcie nieba” nad Polską pozwoliło na ekspansję działalności przewoźników niskokosztowych. Nastąpił dynamiczny rozwój lotnisk regionalnych, w dużej mierze poprzez rozwój siatki bezpośrednich połączeń międzynarodowych. Liczba tras międzynarodowych obsługiwanych przez polskie porty regionalne wzrosła z 20 w 2003 r. do 200 w 2013 r. W rezultacie udział regionalnych portów lotniczych w ruchu pasażerskim zwiększył się z 27% do 56%.

Mimo że w pierwszym dziesięcioleciu członkostwa w UE w polskim systemie transportowym zaszły pozytywne przemiany, dystans Polski do pozostałych krajów członkowskich i do średniej unijnej w wielu obszarach nadal jest bardzo duży. Pod względem wskaźników, takich jak gęstość sieci drogowej i kolejowej, mobilność mieszkańców, bezpieczeństwo ruchu, poziom nakładów na infrastrukturę transportu, Polska pozostaje na końcu wśród krajów UE. Dynamiczny rozwój transportu samochodowego nie sprzyjał zmianie międzygałęziowej struktury przewozów w kierunku zgodnym ze strategią zrównoważonego rozwoju systemu transportowego.

¹ Zob. T. Komornicki, P. Rosik i in., *Wpływ budowy autostrad i dróg ekspresowych na rozwój społeczno-gospodarczy i terytorialny Polski*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2013.

CONCLUSIONS

Many experts and managers agree that, over the past 10 years of Poland's presence in the EU, the Polish transport sector experienced unprecedented growth. In its report *Poland in the EU. A Decade in Summary*, the Ministry of Development and Infrastructure acknowledges that "... the first decade of Poland's membership in the European Union was characterized by robust growth in our transport system." The Ministry of Foreign Affairs report *Poland's Decade in the EU* ranks the construction of motorways and expressways, and the internationalization of road transport operators, among the country's greatest achievements.

Research conducted in 2014 by the Department of Transport of the Warsaw School of Economics (Szkola Główna Handlowa w Warszawie) confirmed that the premier decade of EU membership was marked by a number of positive – quantitative, qualitative as well as structural – changes in Poland's transport sector.

The major "measurable" developments in the transport services market in 2004–2013 are as follows:

- road transport performance tripled;
 - passenger traffic in airports grew 3,5 times;
 - the number of intermodal containers carried by rail transport increased nearly 5 times;
 - the total containerized transshipment cargo handled by seaports rose 6 times.
- The major developments in transport infrastructure include:
- the national road network was enlarged through the addition of 2,400 kilometers of new motorways and expressways; some 13,800 kilometers of national, regional and local roads were built, re-built or upgraded;
 - around 2,300 kilometers of railways were modernized;
 - two new airports were built, while most existing airports underwent modernization or an infrastructure upgrade that nearly doubled the total capacity of Polish airports;
 - a new deepwater container terminal was built in Gdańsk (DCT Gdańsk) while several existing loading bays, along with their access infrastructure such as hinterland connections, were redeveloped and expanded.

The first studies assessing the impact of motorway and expressway construction on the socio-economic and territorial development of Poland indicate a positive effect

on the national network as well as on the availability of transport services and road traffic safety. The local impacts are, however, less unequivocal, and the effects of rail network modernization will only be felt in the years to come.

Operators in all transport sectors have, to a greater or lesser extent, renewed their fleets (e.g. 2,100 new vehicles have been purchased for use in municipal transport systems) – a move that alone has helped steadily improve the quality of their services.

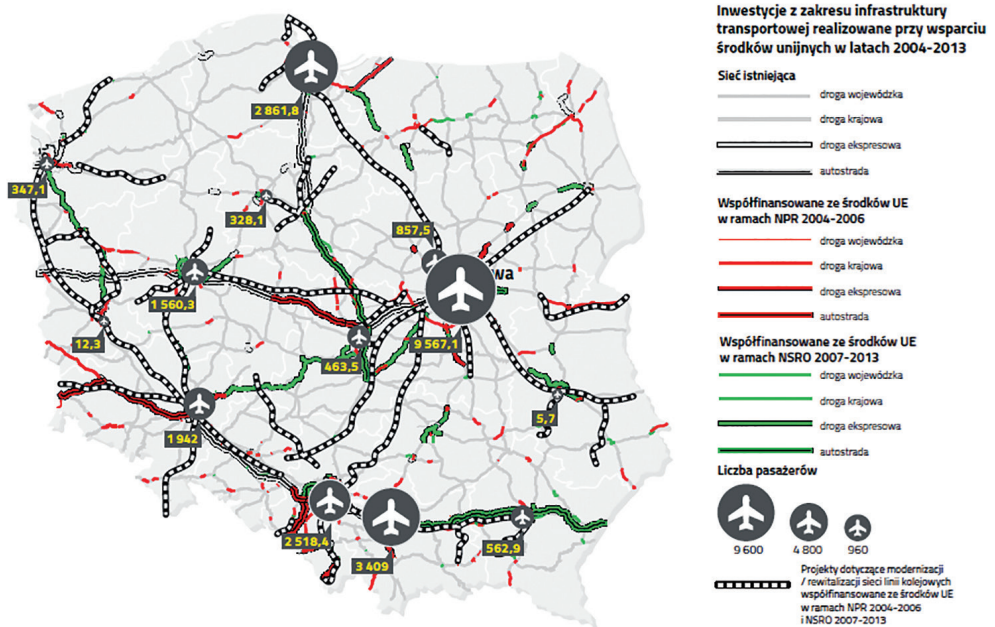
The following structural changes in the transport markets should be highlighted:

- the internationalization of Polish road transport operators and their emergence as a leader with a 20% share of the EU internal market;
- the deregulation of the country's rail services market, coupled with a major restructuring of the incumbent railway undertaking. The number of companies operating in the domestic market increased from 24 to 72 over the period, with the “new” operators gaining a 35% share (compared with 4% at the beginning of the period). Some of these new players have expanded to foreign markets;
- the liberalization of air transport. The number of licensed carriers has doubled (from 11 to 22) since 2004. The “open sky” over Poland triggered rapid expansion of low cost airlines. The explosive growth of regional airports that ensued was linked to the development of a network of direct international connections. The number of international routes served by Polish regional airports rose from 20 in 2003 to 200 in 2013. In effect, regional airports increased their share of passenger traffic from 27% to 56%.

Although the first decade of Poland's EU membership saw a lot of positive changes in the country's transport system, many areas still fall short of the standards found in most developed countries or, for that matter, short of the European average. In respect of such indicators as road or rail network density, population mobility, traffic safety, or expenditure on transport infrastructure, Poland still lags behind a vast majority of EU member states.

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 2. Bilans dziesięciolecia Polski w obszarze transportu i komunikacji



Bardziej efektywna komunikacja miejska:

- ▶ Kupiono 2095 nowych autobusów, trolejbusów i tramwajów, a 278 jednostek taboru komunikacji miejskiej zmodernizowano.
- ▶ Wybudowano łącznie 36 km nowych torów tramwajowych i 36,6 km tras trolejbusowych. Zmodernizowano 55 km tras tramwajowych.
- ▶ Wyremontowano tabor Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście.
- ▶ W Warszawie powstał 4-kilometrowy odcinek metra na Bielanach wraz z węzłem komunikacyjnym Młociny.
- ▶ Rozpoczęto budowę II linii metra w Warszawie.

Rozwój transportu drogowego:

- ▶ Zbudowano lub zmodernizowano ponad 2100 km dróg ekspresowych i autostrad.
- ▶ Zbudowano lub przebudowano w sumie 13831 km dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych.
- ▶ Skrócił się czas przejazdów do miast wojewódzkich.

Sprawniejszy transport kolejowy:

- ▶ Zbudowano lub zmodernizowano 2 300 km linii kolejowych.
- ▶ Nastąpiła poprawa obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego poprzez zwiększenie przepustowości linii kolejowych.
- ▶ Dzięki budowie wind i pochylni obiekty kolejowe zostały dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami.
- ▶ Prawie pięciokrotnie zwiększył się odsetek torów, na których pociągi mogą rozwijać prędkości powyżej 120 km/h.
- ▶ Ograniczono ryzyko wypadków na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych.

Szybko rozwijający się transport lotniczy:

- ▶ Powstały nowe lotniska, a wiele istniejących zostało zmodernizowanych.
- ▶ Nastąpił dynamiczny rozwój lotnisk regionalnych, w tym poprzez rozwój siatki bezpośrednich połączeń międzynarodowych.
- ▶ Liczba odprawionych pasażerów wzrosła prawie 3,5 krotnie.
- ▶ Poprawiła się dostępność transportowa miast.

Dofinansowanie: ok. 117,4 mld zł

10 lat Polski w UE to...