

Europejski Kongres Finansowy  
Sopot, 23-25 maja 2012 roku

**STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU POLSKI DO 2020 ROKU  
(z perspektywą do 2030 roku)**

**Prof. dr hab. Jan Burnewicz, Uniwersytet Gdański**

# MIEJSCE SRT W STRATEGII ROZWOJU KRAJU

Zgodnie z ustawą z 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, politykę tę prowadzi się za pomocą strategii rozwoju kraju, strategii sektorowych, strategii rozwoju województw, strategii rozwoju lokalnego oraz planów wykonawczych. Strategia rozwoju kraju przyjmowana jest w trybie ustawy, natomiast strategie sektorowe są przyjmowane przez Radę Ministrów w drodze uchwały.

Rada Ministrów 27 listopada 2009 r. przyjęła „Plan uporządkowania strategii rozwoju”, w którym zaproponowano ograniczenie liczby strategii rozwoju i polityk z obecnie obowiązujących 42 dokumentów tego typu do 9 następujących zintegrowanych strategii rozwoju, realizujących średnio- i długookresową strategię rozwoju kraju:

- 1) Strategia innowacyjności i efektywności gospodarki;
- 2) Strategia rozwoju kapitału ludzkiego;
- 3) **Strategia rozwoju transportu;**
- 4) Bezpieczeństwo energetyczne i środowisko;
- 5) Sprawne państwo;
- 6) Strategia rozwoju kapitału społecznego;
- 7) Krajowa strategia rozwoju regionalnego 2010 2020 - regiony, miasta, obszary wiejskie;
- 8) Strategia bezpieczeństwa narodowego RP;
- 9) Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa.

# STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU POLSKI DO 2020 ROKU (SRT) (projekt z marca 2012 roku)

W dokumencie tym w poszczególnych rozdziałach przedstawiono następujące bloki zagadnień:

- 1) Wprowadzenie – miejsce i rola SRT wśród państwowych dokumentów strategicznych.
- 2) Diagnoza obecnego stanu polskiego transportu
- 3) Prognoza zapotrzebowania na transport
- 4) Misja, wizja i cele SRT
- 5) Zintegrowany system transportu w Polsce
- 6) Organizacja i zarządzanie systemem transportowym
- 7) Bezpieczeństwo w transporcie
- 8) Ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko
- 9) Wskaźniki realizacji SRT
- 10) System wdrażania i monitoringu SRT
- 11) Finansowanie SRT
- 12) Załączniki (słownik terminologii SRT, ocena oddziaływania SRT na środowisko, wnioski z konsultacji społecznych SRT).



MINISTERSTWO TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ

Projekt

## STRATEGIA ROZWOJU TRANSPORTU DO 2020 ROKU

(z perspektywą do 2030 roku)

Warszawa, dnia 15 marca 2012 r.

# PRZEWIDYWANE ZAPOTRZEBOWANIE NA TRANSPORT W POLSCE W PERSPEKTYWIE DO 2030 ROKU

Jednym z podstawowych wyznaczników działań, mających na celu wzmocnienie i modernizację potencjału polskiego systemu transportowego jest wielkość i struktura przyszłego popytu na całokształt usług przewozowych ładunków i osób.

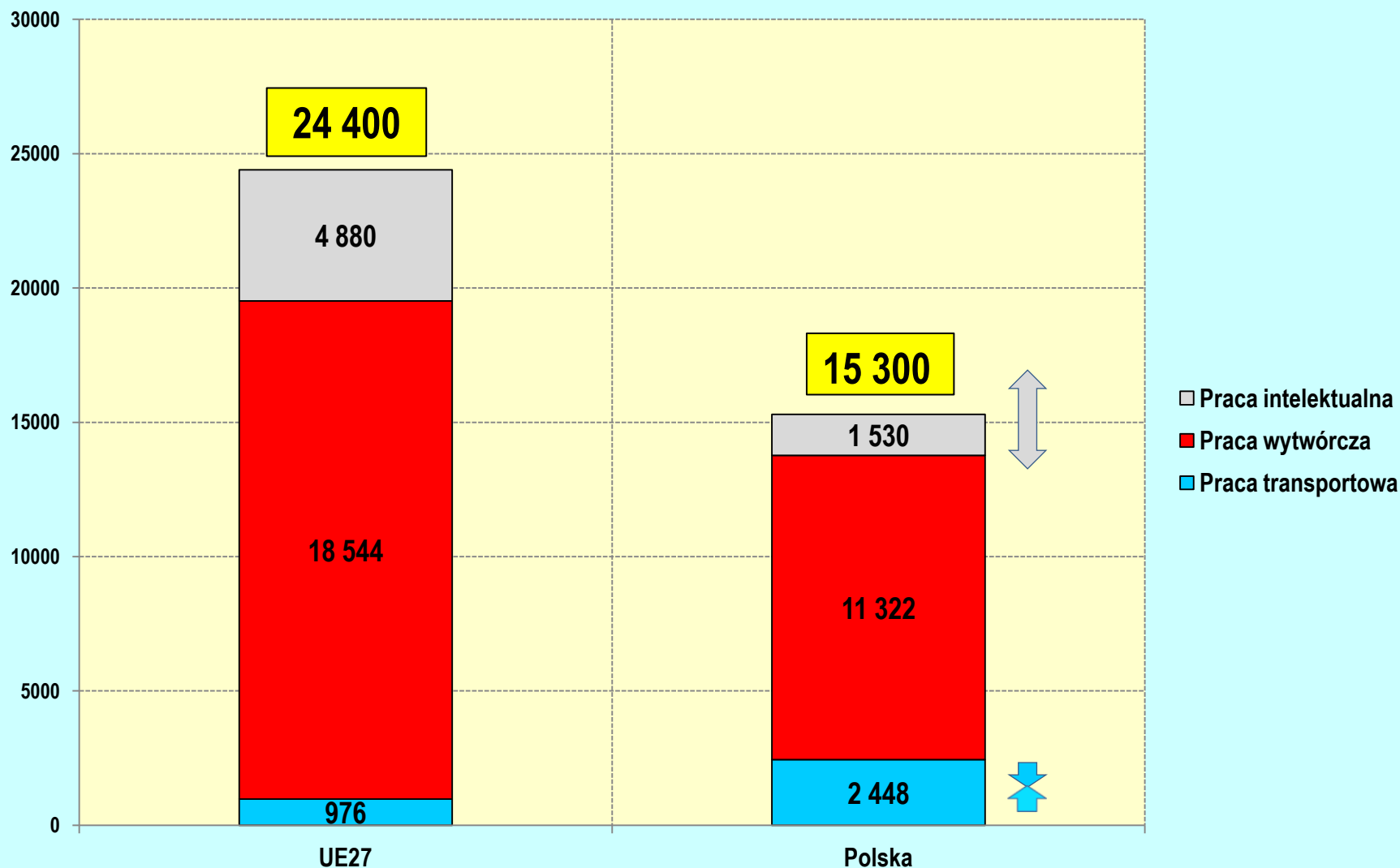
Prognozy tego popytu do 2030 r. zostały opracowane w oparciu o znane pod koniec 2011 r. oceny uwarunkowań makroekonomicznych, technologicznych, społecznych i europejskich.

Polska gospodarka na tle Unii Europejskiej cechuje się bardzo wysoką transportochłonnością, której wskaźnik w 2010 r. wynosił 0,84 tkm/1 € PKB, podczas gdy średnia w UE 27 kształtowała się na poziomie 0,19 tkm/ 1 € PKB. W perspektywie do 2030 r. wskaźnik ten w Polsce obniży się do około 0,29 tkm /1 € PKB, ale wciąż będzie wyższy od średniego w UE-27, gdzie wyniesie prawdopodobnie około 0,18 tkm/ 1 € PKB.

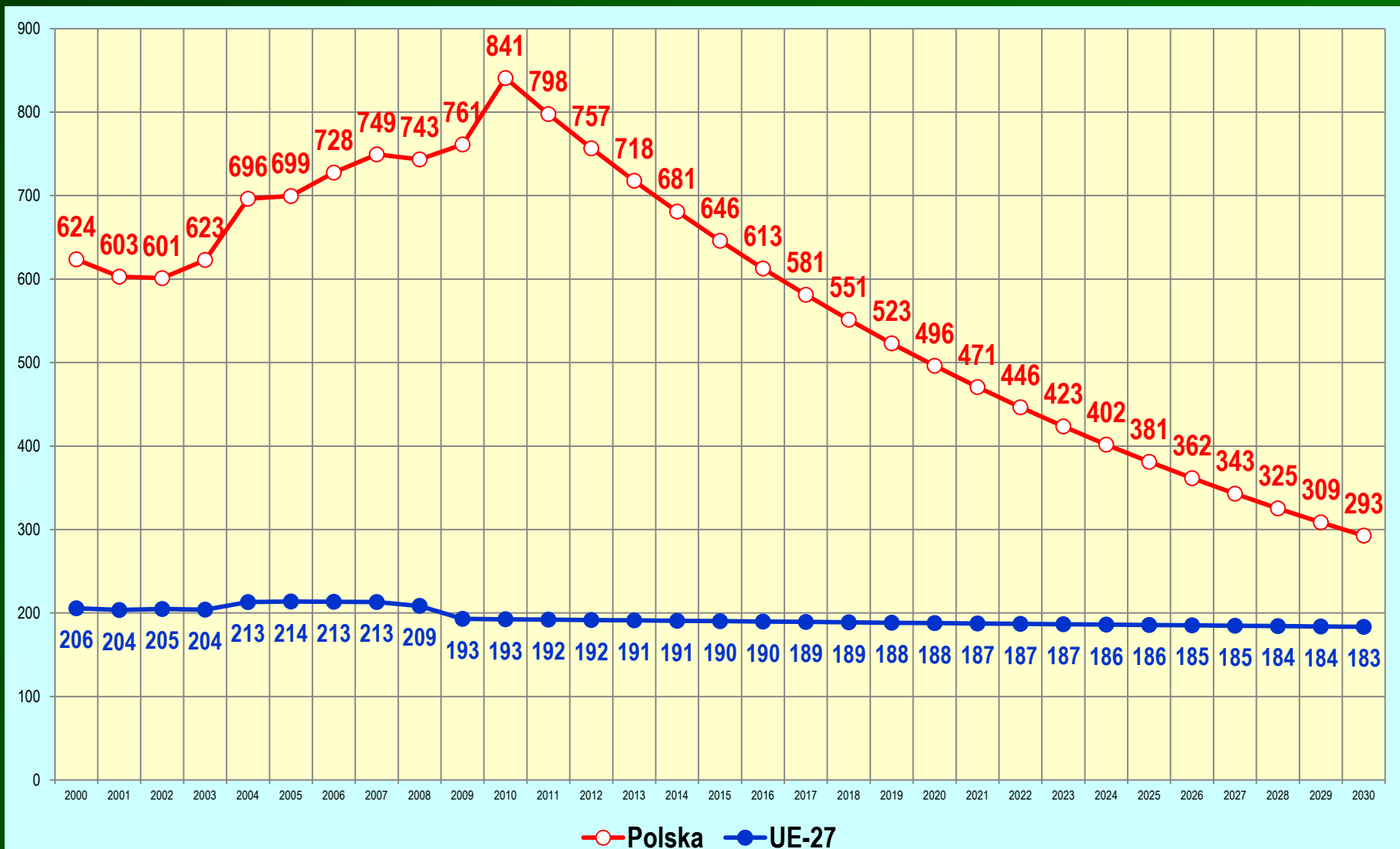
Wciąż niewysoka jest ruchliwość komunikacyjna mieszkańców Polski. W latach 2010-2030 wzrośnie prawdopodobnie z 10 do 15-17 tys. km rocznie (wszystkimi środkami transportu).

# NA TLE UE-27 POLACY SĄ WCIĄŻ ŚREDNIO O 37% UBOŻSI I TWORZĄ SWÓJ PKB W PRYMITYWNIJSZY SPOSÓB (2010 ROK)

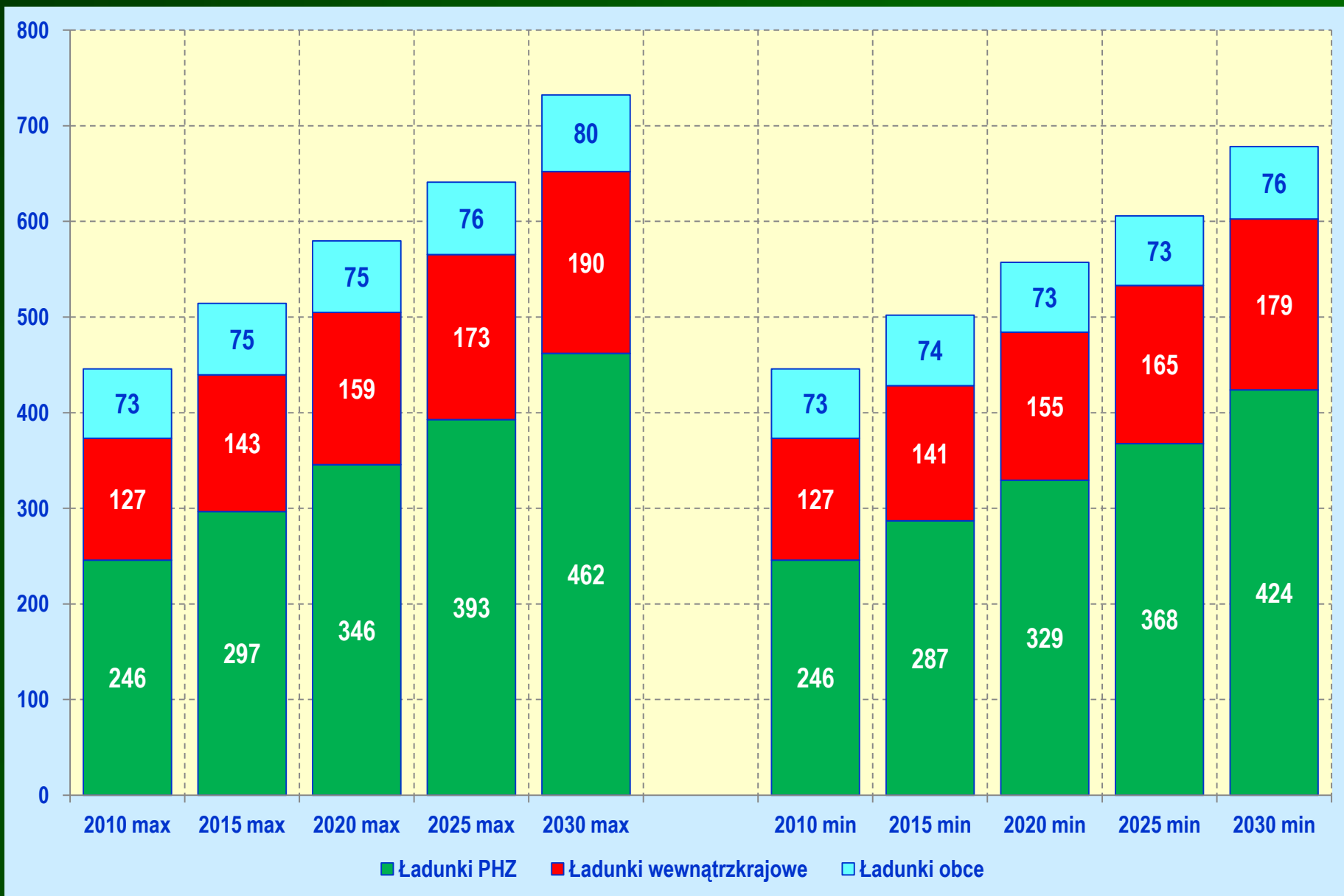
## Struktura wartości PKB na 1 mieszkańca w 2010 r. (PPS)



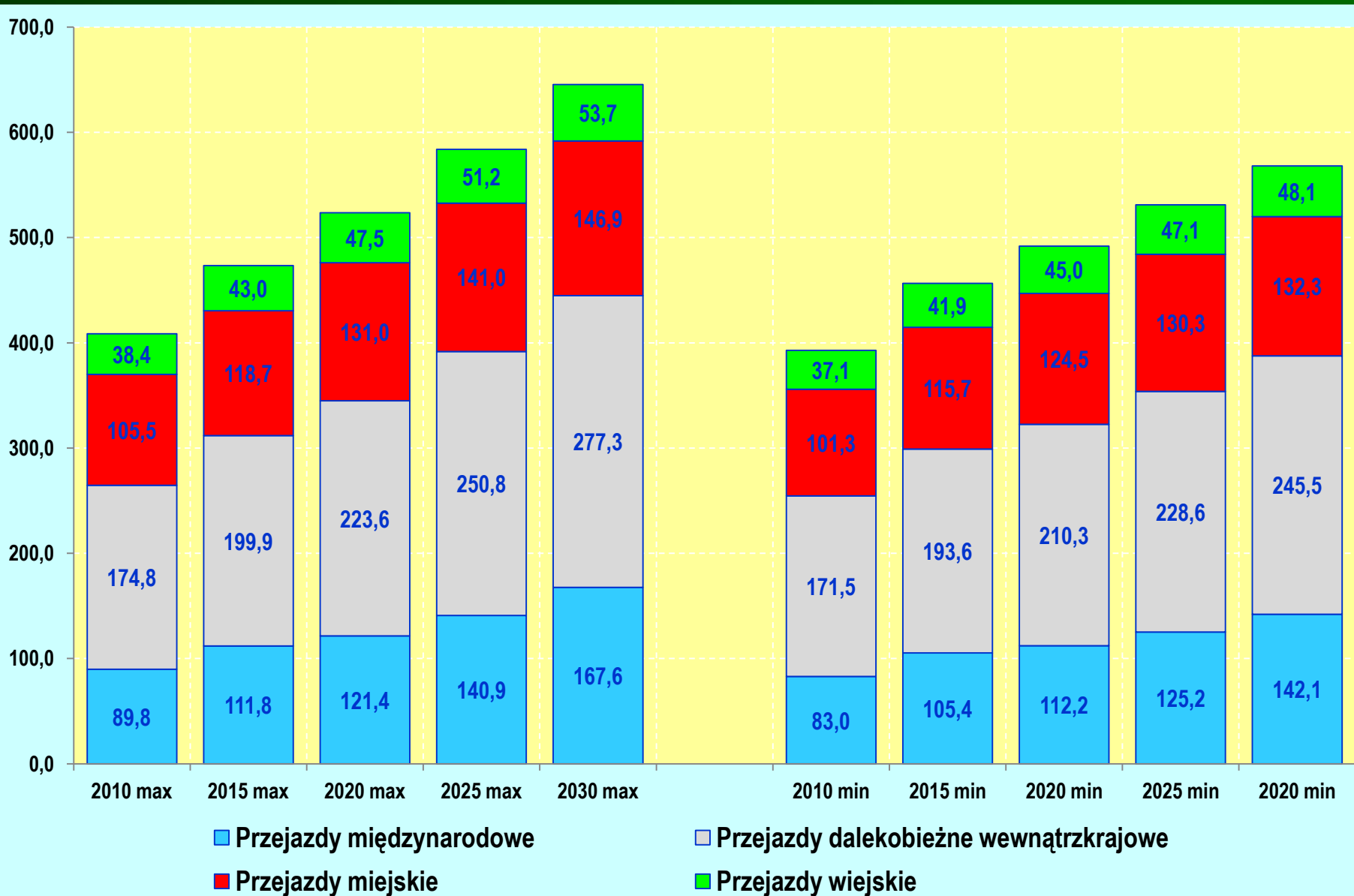
# Pożądane obniżanie się ogólnego wskaźnika transportochłonności PKB Polski i UE 27 w perspektywie do 2030 roku (w tkm/1000 € PKB w cenach stałych 2010 r.)



# Prognoza popytu na pracę przewozową ładunków w układzie funkcjonalno-przestrzennym w mld tkm

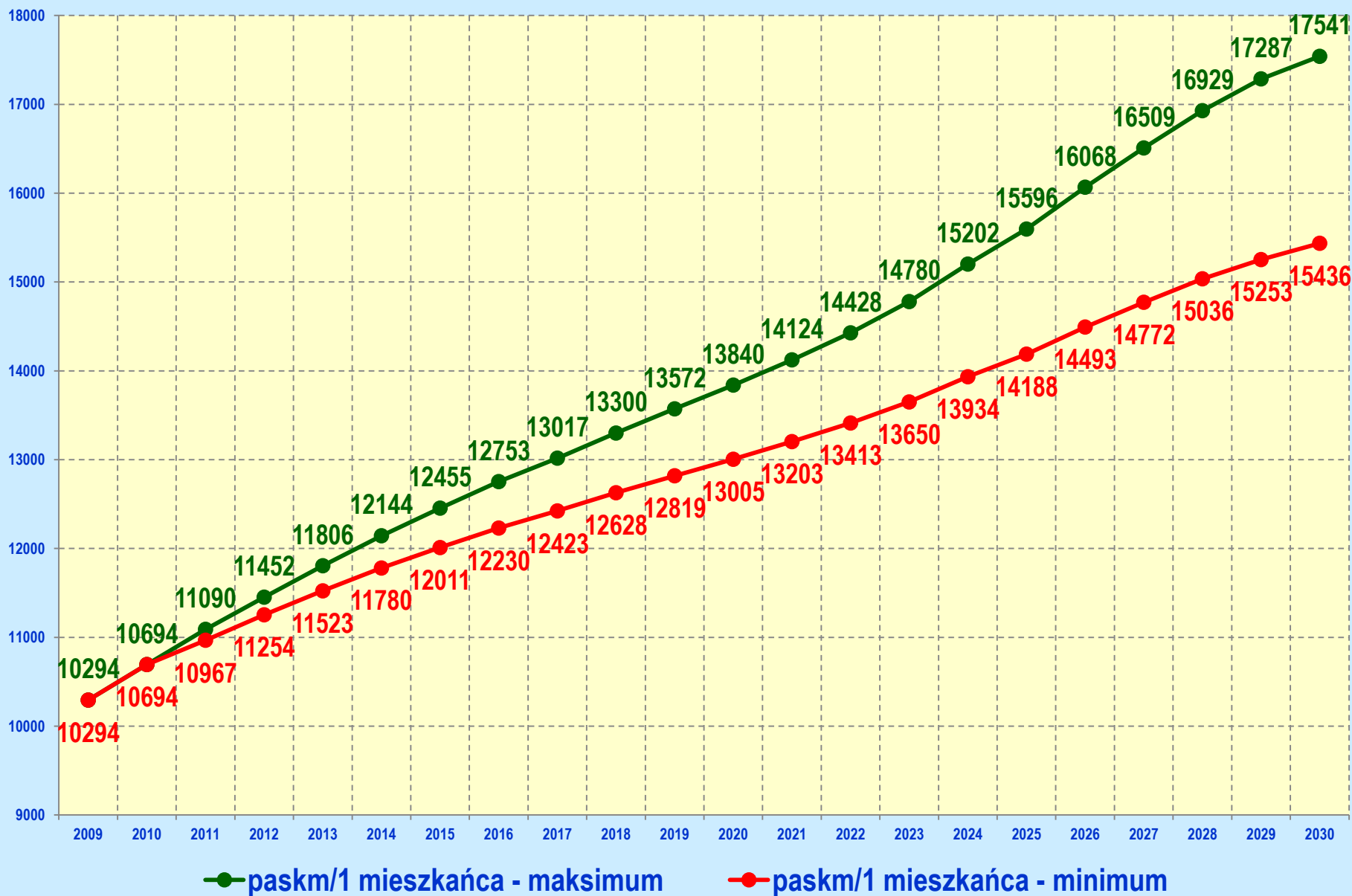


# Prognoza wielkości i struktury przestrzennej popytu na transport i ruch osób w Polsce w latach 2010-2030 (wielkości minimalne i maksymalne w mld paskm)

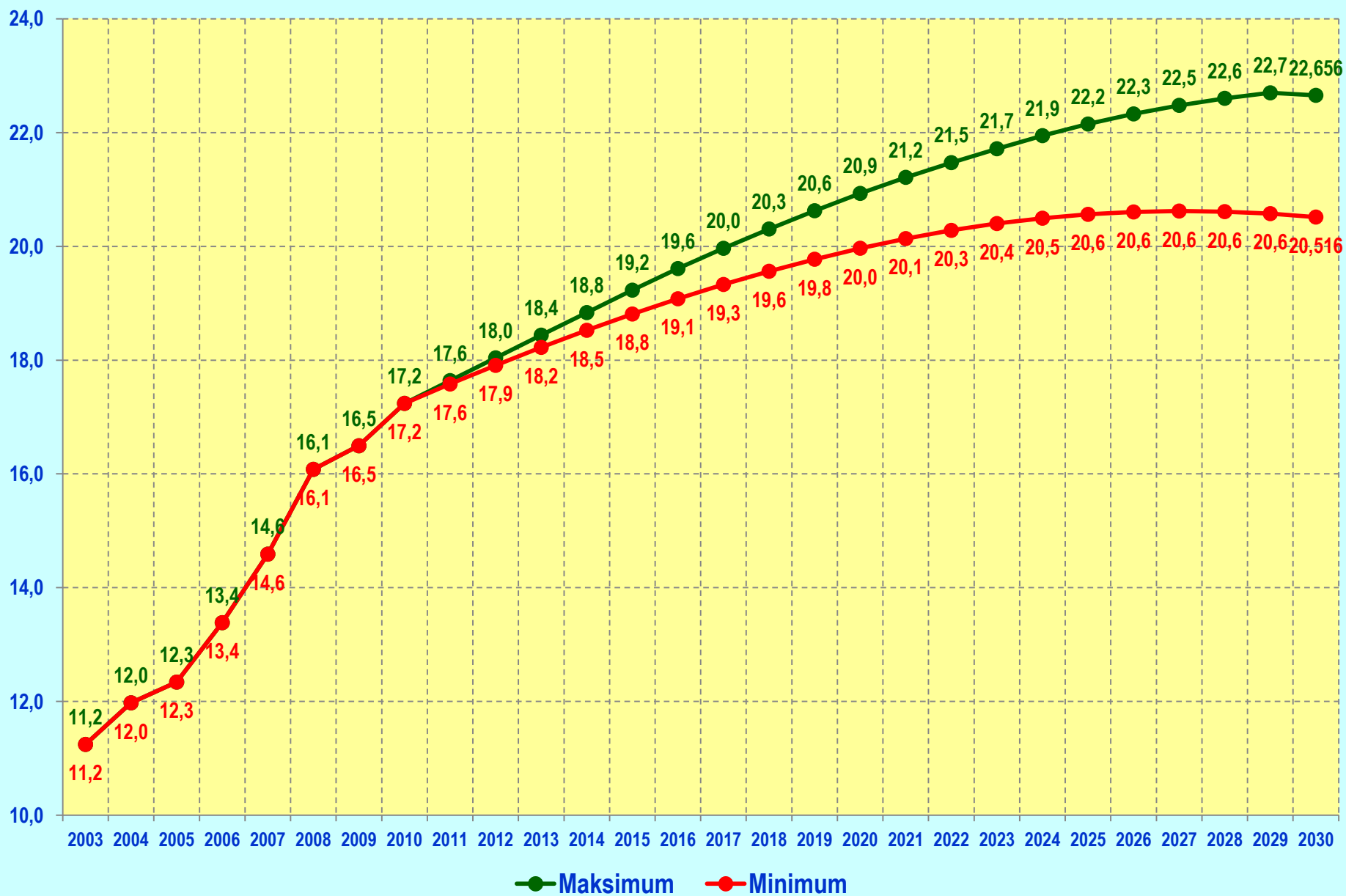




# PROGNOZA RUCHLIWOŚCI MIESZKAŃCÓW POLSKI W PASKM



# PROGNOZA LICZBY SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W MLN SZTUK



# WIZJA PRZYSZŁEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO POLSKI

Przyszły polski transport będzie systemem spełniającym wymogi zrównoważonego rozwoju , a więc gwarantującym:

- racjonalne korzystanie z zasobów naturalnych (tak by nie ograniczać zdolności przyrody do regeneracji),
- zwiększanie sprawności technologicznej wytwarzania dóbr i usług,
- poprawę efektywności ekonomicznej produkcji i dystrybucji (eliminacja marnotrawstwa, obniżka kosztów),
- realizację zasady sprawiedliwości społecznej poprzez dążenie do wyrównania poziomu dostępności komunikacyjnej do dóbr i usług dla wszystkich regionów,
- tworzenie ładu przestrzennego (ukształtowanie przestrzeni, która tworzy harmonijną całość).

Polski transport będzie sektorem nowoczesnym, na co składać się będą takie jego cechy i elementy, jak: • alternatywne środki napędu i korzystanie w znacznym stopniu z odnawialnych źródeł energii, • infrastruktura nowej generacji wyposażona w węzły integrujące procesy, eksploatacja środków transportu szeroko oparta na nowych materiałach i technologiach, • powszechne zastosowanie inteligentnych systemów sterowania i zarządzania, • wysoka elastyczność i zdolność adaptacyjna operatorów transportu i logistyki, • zminimalizowana uciążliwość sektora dla środowiska.

# CEL GŁÓWNY STRATEGII ROZWOJU POLSKIEGO TRANSPORTU

Głównym celem SRT jest zwiększenie dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Urzeczywistnienie tego celu pozwoli na stworzenie dogodnych warunków, sprzyjających stabilnemu rozwojowi gospodarczemu kraju.

Poprawa dostępności terytorialnej w Polsce wymaga bezwzględnie integracji głównych gałęzi transportu (kolejowego, drogowego, morskiego, lotniczego i wodnego śródlądowego), rozumianych jako zintegrowany system transportowy. Głównym zadaniem takiego systemu będzie przezwyciężenie barier geograficznych tak, aby możliwa była interakcja między obywatelami, przedsiębiorcami z jednej strony oraz między całymi gospodarkami z drugiej. Jest to również naturalny krok w kierunku lepszego wykorzystania potencjału gospodarczego regionów .

Zrealizowanie celu głównego w ciągu najbliższych 10 i dalszych lat wymaga osiągnięcia następujących celów operacyjnych:

- stworzenie nowoczesnej, spójnej sieci infrastruktury transportowej;
- zmiana sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- poprawa bezpieczeństwa i niezawodności;
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- racjonalne finansowanie inwestycji infrastrukturalnych.

# DWA CELE SZCZEGÓŁOWE CELU GŁÓWNEGO SRT

## Cel strategiczny 1:

**stworzenie zintegrowanego systemu infrastruktury transportowej**, szczegółowo rozpisany nie tylko na poszczególne gałęzie i rodzaje infrastruktury (koncentrując się na jej rozmieszczeniu na obszarze Polski), ale także na określone cele operacyjne (integracja, innowacyjność, ład przestrzenny, minimalizacja skutków środowiskowych, itd.). Stworzenie zintegrowanego systemu transportowego wymaga ustalenia charakteru prac inwestycyjnych i modernizacyjnych w dwóch podokresach: a) w latach 2011-2020, b) w latach 2021-2030. W pierwszym okresie należy przede wszystkim skoncentrować się na dokończeniu nadrobienia zaległości infrastrukturalnych w zakresie zwiększenia dostępności transportowej w Polsce (drogi, koleje, lotniska, porty) i do tego czasu zorganizować podstawową infrastrukturę zintegrowanego systemu transportowego, a w drugim okresie skupić się na zwiększaniu poziomu nasycenia infrastrukturą i stworzyć zintegrowany, samofinansujący się (tam gdzie jest to możliwe) system transportowy.

## Cel strategiczny 2:

Stworzenie warunków dla **sprawnego funkcjonowania rynków transportowych** i rozwoju efektywnych systemów przewozowych - w praktyce jest zestawem celów sektorowych i gałęziowych, z uwzględnieniem ich specyfiki. Klamrą spinającą te gałęziowe i sektorowe podsystemy będą w przyszłości rozwiązania integracyjne i intermodalne.

# WSKAŹNIKI REALIZACJI SRT

Wskaźnik	rok bazowy	Poziom dla roku bazowego	rok 2020
Długość autostrad (km)	2010	857	2 000
Długość dróg ekspresowych (km)	2010	675	2 800
Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 90 min. względem miast wojewódzkich (%)	2008	85,2	92
Ludność objęta zasięgiem izochrony drogowej 60 min. względem miast wojewódzkich (%)	2008	57,9	68
Połączenie miast wojewódzkich drogami ekspresowymi lub autostradami	2008	6 / 18	18 / 18
Długość linii kolejowych pozwalających na ruch pociągów pasażerskich z prędkością techniczną powyżej 160 km/h (km)	2010	0	350
Liczba ośrodków wojewódzkich połączonych liniami kolejowymi zmodernizowanymi co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h	2008	4 / 18	18 / 18
Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewożonej transportem kolejowym (w %)	2010	2,03	5-6
Liczba miast powyżej 100 tys. mieszkańców skomunikowanych z portami lotniczymi w zasięgu 90-minutowego czasu dojazdu.	2010	34	36
Liczba obsłużonych pasażerów w portach lotniczych (mln pasażerów)	2008	20,77	41
Potencjał przeładunkowy portów morskich (mln ton)	2010	55	60
Poziom wdrożenia systemu usług informacji rzecznej (River Information Services - RIS) na śródlądowych drogach wodnych spełniających warunki Dyrektywy 2005/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (w %)	2010	0%	100%
Wielkość emisji gazów cieplarnianych z transportu (tys. ton)			
a) emisja dwutlenku węgla	2009	43 771	45 455
b) emisja metanu	2009	5,52	5,91
c) emisja podtlenku azotu	2009	1,78	4,05
Roczne zużycie energii finalnej przez sektor transportu (Mtoe - mln ton równoważnika energetycznego ropy naftowej)	2010	15,5	18,7 (wzrost maksymalnie o 21%)
Dynamika spadku liczby ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (%)	2009	4 572 (100%)	2 286 (50%)
Liczba przewozów pasażerskich w przeliczeniu na 1 mieszkańca obszarów miejskich w Polsce	2008	174,5	226,8

# FINANSOWANIE SRT

Realizacja niniejszej Strategii będzie oparta na finansowaniu z następujących źródeł:

1. krajowe środki publiczne, tj. budżet państwa, Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), Fundusz Kolejowy (FK), państwowe fundusze celowe, Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej (NFOŚiGW), budżety jednostek samorządu terytorialnego, inne dostępne instrumenty finansowe wsparcia publicznego;
2. środki unijne - w ramach dostępnych funduszy pomocowych i programów rozwojowych oraz inne źródła zagraniczne;
3. środki prywatne inwestorów m.in. w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego;
4. środki uzyskiwane dzięki stopniowemu wdrażaniu zasad: "zanieczyszczający płaci" oraz „użytkownik płaci”;
5. kredyty komercyjne i pożyczki;
6. Kontrakt Terytorialny - przewidziany w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego (KSRR).

Racjonalne finansowanie działań nakreślonych w SRT będzie możliwe na podstawie wieloletnich planów inwestycyjnych dla poszczególnych gałęzi transportu i poprzez udoskonalony system kierowania publicznymi środkami pieniężnymi (zasilonych dodatkowo przez efektywne instrumenty poboru opłat za dostęp do infrastruktury i jej użytkowanie) do poszczególnych gałęzi i form transportu.

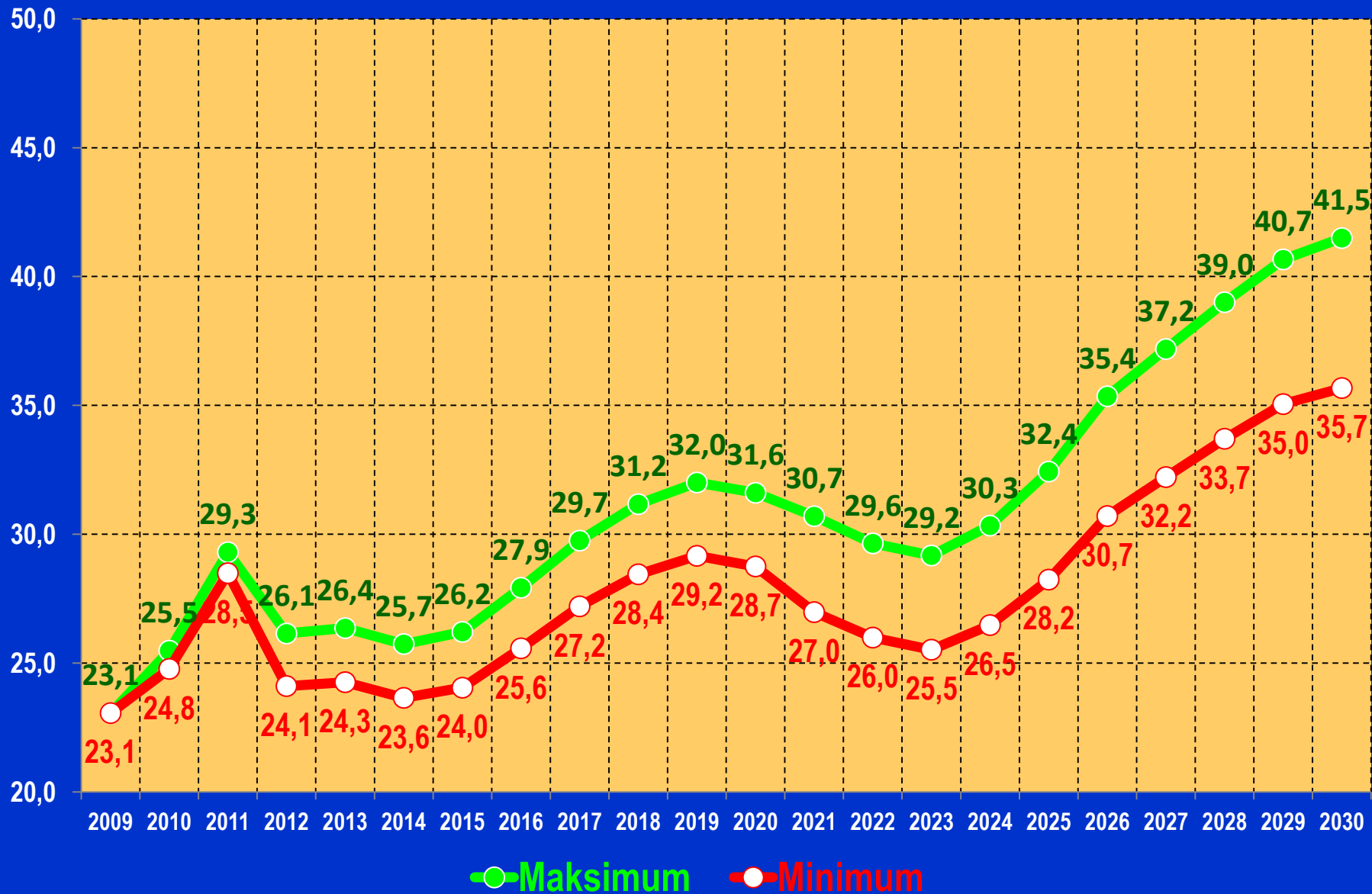
## FINANSOWANIE SRT (c.d.)

W perspektywie do 2030 r., na podstawie prognozy wzrostu gospodarczego roczna wielkość tych źródeł (w cenach stałych 2010 r.) będzie oscylowała na poziomie około 26-28 mld zł w okresie 2010-2020 i na poziomie 30-35 mld zł w okresie 2021-2030.

Nawet w przypadku sytuacji kryzysowych i konieczności przejściowego obniżenia wielkości transportowych nakładów inwestycyjnych nawet o 1/4 lub 1/3 w całym okresie objętym horyzontem czasowym SRT będzie do wykorzystania kwota około 400-450 mld zł (w tym w okresie 2011-2020 – 187-203 mld zł), pozwalająca zrealizować szeroko zakrojony program inwestycji w infrastrukturze transportowej.



# Prognoza wielkości dostępnych środków finansowych na inwestycje w polskiej infrastrukturze transportowej w mld zł rocznie



**DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ**