

ZMIANA W STRUKTURZE PRZEWOZÓW LĄDOWYCH ŁADUNKÓW W ŚWIETLE WYZWAŃ ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

DATA PRZESŁANIA: 14.06.2018, DATA AKCEPTACJI: 17.09.2018, KOD JEL: R 41

Sylwia Kowalska

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
sylwia.kowalska@wzieu.pl

Agnieszka Gozdek

Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński
agnieszka.gozdek@wzieu.pl

STRESZCZENIE

W artykule została przeanalizowana oraz oceniona obecna struktura przewozów lądowych ładunków w Polsce oraz pozostałych krajach Unii Europejskiej. Ocenie został również poddany trend, jaki w ramach przeprowadzonych prognoz będzie miał miejsce w przyszłej perspektywie. Analiza została oparta na badaniach wtórnych, a wyniki ocenione pod kątem realizacji założeń idei zrównoważonego rozwoju.

W artykule została podjęta próba odpowiedzi na pytanie o przyszłe tendencje dotyczące potrzeb przewozowych, które kształtowane są poprzez wspólną politykę Unii Europejskiej stanowiącą z potrzeby realizacji idei zrównoważonego rozwoju.

Wyniki badań wskazały szanse na przesunięcie międzygałęziowe z transportu samochodowego na kolejowy, co jest zgodne z założeniami paradygmatu przesunięć międzygałęziowych. Wskazuje się jednak, że w celu podniesienia prawdopodobieństwa realizacji zakładanego celu związanego z przesunięciami międzygałęziowymi należy się skupić na wykorzystaniu narzędzi oraz koordynacji działań, które pomogą osiągnąć wyznaczone cele.

SŁOWA KLUCZOWE

zrównoważony rozwój, podział gałęziowy, przewozy ładunków

WPROWADZENIE

Zmiany gospodarcze, które zaszły w Europie po zakończeniu II wojny światowej, przyczyniły się do wzrostu znaczenia transportu samochodowego (w szczególności w Europie Zachodniej). Rozwój tej gałęzi nastąpił również w Polsce, w większym stopniu po roku 1990. Przyczyniło się to do zmiany w podziale gałęziowym przewozów lądowych ładunków.

Obecnie niemal we wszystkich krajach członkowskich dominującą rolę pełni transport samochodowy. Następstwem takiego stanu jest przede wszystkim generowanie wyższego poziomu negatywnych efektów zewnętrznych wynikłych z jego zwiększonej aktywności. Są to przede wszystkim: zanieczyszczenie środowiska, hałas, wypadki, zajętość terenu, kongestia, zmiana klimatu (Handbook of External Costs, 2014). Skutki działalności odczuwalne są nie tylko przez użytkowników, ale również przez społeczeństwo i środowisko, co nie wpisuje się w realizację idei zrównoważonego rozwoju. Jednym ze sposobów przeciwdziałania tej tendencji może się okazać zwrócenie ku alternatywnych do samochodowego, mniej uciążliwych środowiskowo gałęzi transportu.

Celem artykułu jest przedstawienie oraz analiza obecnej struktury przewozów lądowych ładunków w krajach Unii Europejskiej na podstawie dostępnych danych statystycznych (GUS, Eurostat). Została też podjęta próba odpowiedzi na pytanie dotyczące udziału poszczególnych gałęzi transportu, biorąc pod uwagę przyszłe potrzeby transportowe oraz cele Komisji Europejskiej ustanawiane w ramach idei zrównoważonego rozwoju.

CELE I WYZWANIA POLITYKI ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU

Analizowany w artykule problem badawczy dotyczy struktury przewozów lądowych ładunków w krajach Unii Europejskiej, która ma być kształtowana poprzez kreowanie wspólnej polityki transportowej. Jednym z jej przejawów jest idea zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*), która ma na celu przeciwdziałanie negatywnym skutkom dominacji transportu samochodowego w przewozach ładunków. Kongestia, wypadki, hałas, zanieczyszczenie powietrza, zmiana klimatu oraz niszczenie infrastruktury to kategorie efektów zewnętrznych ustalone w zaktualizowanym podręczniku kosztów zewnętrznych transportu, których wysokość dla krajów Unii Europejskiej (27 państw) szacowana jest na 4% całkowitego PKB (Raport, 2011).

Współczesne gospodarki światowe zmuszone do stawiania czoła wyzwaniom środowiskowym związanym z rozwojem społeczno-gospodarczym w coraz mniejszym stopniu zorientowane były wyłącznie na wzrost gospodarczy – coraz większą wagę zaczęto przykładac do problemu eksploatacji naturalnych zasobów. Doprowadziło to do stworzenia koncepcji zrównoważonego rozwoju. Mając na uwadze konieczność pogodzenia trzech ładów, termin ten definiuje się jako dążenie do zapewnienia ciągłego rozwoju społeczno-gospodarczego bez szkody dla środowiska i zasobów naturalnych, od których jakości zależy przyszły rozwój społeczny (Załoga, Milewski, 2015, s. 142).

Komisja Europejska w Białej Księdze z 2011 roku ustanowiła szereg międzynarodowych celów w dziedzinie transportu, które nie mogą zostać osiągnięte, jeśli uwaga zostanie skupiona tylko na ich narodowym zasięgu. Musi nastąpić koordynacja zadań na szczeblu unijnym, aby można skutecznie rozwiązać wskazane problemy. Realizacja tych działań na większą skalę przyniesie znacznie lepsze rezultaty. Wskazuje się również główny cel polityczny tych działań jako przekształcenie systemu transportowego w takim kierunku, aby wiązał się z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju (Miłaszewicz, Ostapowicz, 2011).

Biorąc pod uwagę trzy ład, w ramach których zrównoważony rozwój jest realizowany, należy zauważyć trudność, jaka wiąże się z wartościowaniem zjawisk i planowaniem rozwoju w trzech różnych obszarach. Aby osiągnąć równowagę, konieczne jest wykorzystywanie odpowiednich

instrumentów, jednak spośród 56 ujętych w Białej Księdze w ciągu 5 lat udało się przyjąć niewiele ponad połowę. Największymi problemami okazały się: harmonizacja warunków konkurencji, brak pełnej integracji (zarówno międzygałęziowej, jak i wewnątrzgałęziowej), brak opłat za korzystanie z obiektów infrastrukturalnych oraz planów mobilności w miastach (Załoga, 2013, s. 95).

Ponadto cele, które założyła Komisja Europejska, są niezwykle ambitne, a ich realizacja zależy od wielu stron: Unii Europejskiej oraz jej państw członkowskich, regionów, miast, przemysłu, partnerów społecznych oraz obywateli. Zadanie może się okazać trudniejsze, mając na uwadze zróżnicowanie regionalne pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej czy nawet w ramach gospodarek poszczególnych krajów (Przybyłowski, 2014, s. 244).

Należy jednak zauważyć, że w odniesieniu do zrównoważonego transportu cele nie zawsze są możliwe do osiągnięcia. Wiąże się to przede wszystkim z działaniami, które mogą nie uzyskać akceptacji społecznej lub być mało popularnymi (jak np. opłaty drogowe). Dodatkowo odnosi się to do trudności w implementowaniu tych narzędzi, które mają ułatwić dążenie do realizacji celów zrównoważonego rozwoju.

Komisja Europejska podejmuje działania mające na celu promocję alternatywnych gałęzi transportu przy jednoczesnym ograniczeniu aktywności transportu samochodowego. Tworząc wspólną politykę transportową zgodnie z zasadami idei zrównoważonego rozwoju, posługuje się paradygmatami rozwojowymi. Jednym z nich jest paradygmat przesunięć międzygałęziowych (paradygmat *shift*), który został sformułowany w *Sustainable Development Strategy* (CEOC, 2001), a następnie przyjęty w ramach wspólnej polityki transportowej na mocy Białej Księgi 2001 oraz 2011.

Paradygmat przesunięć międzygałęziowych polega na odejściu od tradycyjnych wzorców produkcji i konsumpcji w kierunku akceptowalnym środowiskowo. W odniesieniu do przewozów ładunków polega on na przesunięciu ładunków z transportu samochodowego na bardziej przyjazne środowisku środki transportu (kolejowy oraz wodny śródlądowy). W związku z tym przesunięcia międzygałęziowe wyrażone są w zmianie struktury przewozów ładunków (tzw. podziale gałęziowym lub podziale zadań przewozowych) poprzez przechodzenie na bardziej zrównoważone gałęzie transportu.

Przesłaniek, które wskazują na potrzebę przyjęcia paradygmatu, jest kilka (Załoga, 2017, s. 79):

- a) potrzeba zahamowania dominacji transportu samochodowego w obsłudze potrzeb transportowych społeczeństwa i gospodarki z uwagi na jego relatywnie wysoką szkodliwość środowiskową oraz pojawiające się bariery rozwoju podaży usług tej gałęzi transportu (kongestia, zajętość terenu);
- b) przekonanie o występowaniu wysokiej substytucyjności usług gałęzi transportu lądowego i wodnego;
- c) założenie występowania wysokiej komplementarności gałęzi i środków transportu.

Problemem rozkładu aktywności transportowej pomiędzy gałęziami, Unia Europejska, zajmuje się w ramach programów, które mają na celu urzeczywistnienie idei przesunięć międzygałęziowych. Jednym z najbardziej znanych oraz przeprowadzonym w największej skali jest program Marco Polo I (2003–2006) oraz Marco Polo II (2007–2013). Ich celem było ograniczenie negatywnych skutków transportu samochodowego dla środowiska, co miało zostać osiągnięte poprzez przeniesienie międzynarodowych przewozów ładunków transportu samochodowego, uwzględniając jego globalny wzrost, na alternatywne, mniej uciążliwe środowiskowo gałęzie transportu.

Ponadto istnieje szereg badań prowadzonych w ramach funduszy Unii Europejskiej, które mają na celu przewidzenie przyszłej struktury przewozów towarowych, oraz możliwości, jakimi dysponują obecne systemy transportowe do przesunięć międzygałęziowych.

TRENDY W STRUKTURZE PRZEWOZÓW LĄDOWYCH ŁADUNKÓW W UNII EUROPEJSKIEJ

Po II wojnie światowej w Europie nastąpił intensywny rozwój transportu samochodowego, co spowodowane było rozwojem technologicznym oraz wzrostem potrzeb transportowych, a uniwersalność tej gałęzi w stosunku do innych pozwalała na szybsze i efektywniejsze zaspokajanie potrzeb transportowych.

W Polsce zjawisko to również miało miejsce, jednak szczególny wzrost aktywności transportu samochodowego rozpoczął się po roku 1990. W efekcie doprowadziło to do szybkiego zwiększenia jego udziałów w przewozach ładunków oraz ostatecznej dominacji. Spowodowało to deformację systemu transportowego, który obecnie cechuje się wysokim udziałem przewozów ładunków transportem samochodowym (Drewnowski, Małachowski, 2015). Przewaga ta jest aktualnie zauważalna w niemal wszystkich krajach Unii Europejskiej (rys. 1).

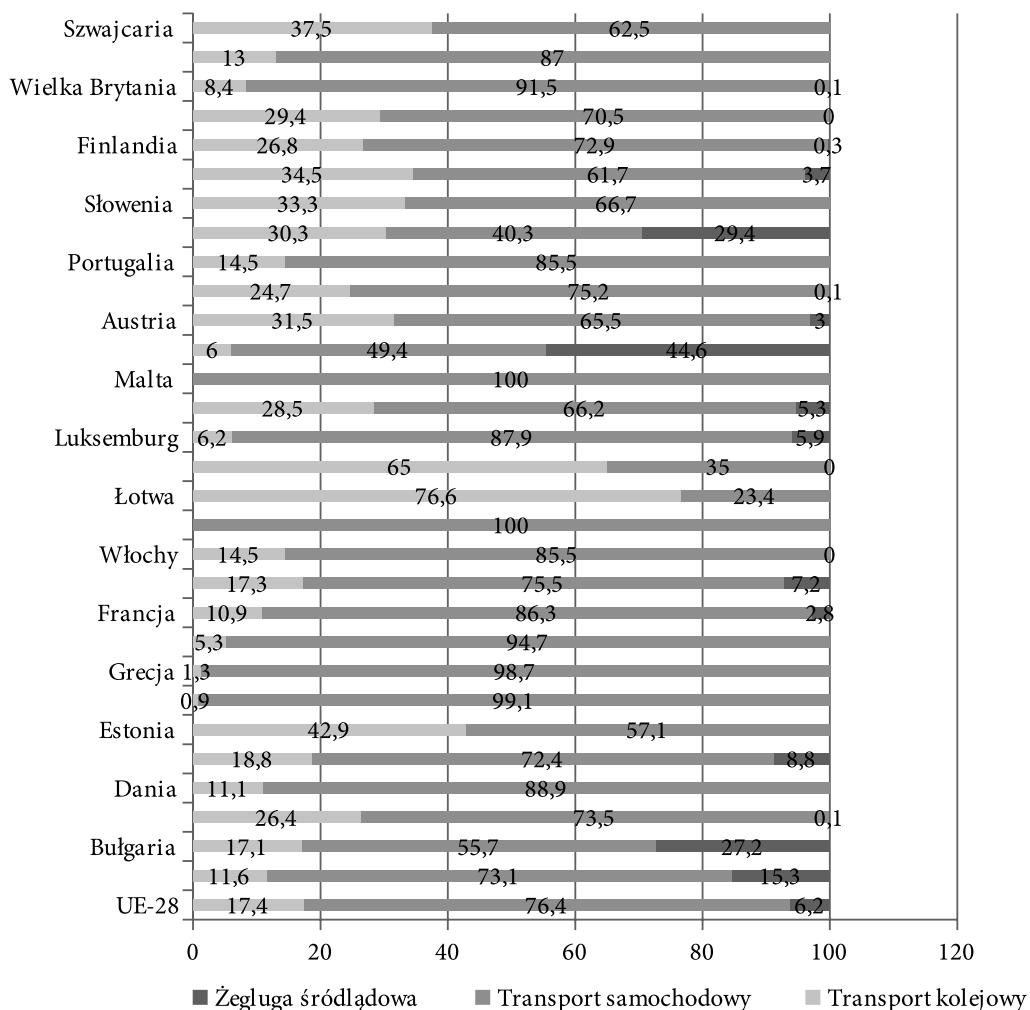
Jak zostało przedstawione na rysunku 1, podział gałęziowy w poszczególnych krajach różni się znacząco w ramach poszczególnych systemów transportowych (Eurostat, 2018).

Bezsprzecznie ważną rolę odgrywa transport samochodowy, który jest dostępny w każdym z krajów. Jest to wiodąca gałąź w przewozach ładunków w niemal wszystkich krajach poza Łotwą oraz Litwą, gdzie dominującą rolę pełni kolej. W Estonii udział przewozów samochodowych oraz kolejowych jest niemal równy. Należy zauważyć, że w kraju tym do roku 2015 dominował transport kolejowy, a podział gałęziowy (charakteryzujący się dominacją transportu samochodowego) zmienił się dopiero w roku 2016 (Eurostat, 2018).

Transport wodny śródlądowy największy udział posiada w Holandii (44,6%), Rumunii (29,4%) oraz Bułgarii (27,2%). Jest to wciąż najmniej popularna wśród państw Unii Europejskich gałąź transportu, co przejawia się w niewielkim jej udziale w przewozach (6,2%).

Ponad 3/4 przewozów ładunków w UE-28 realizowanych jest transportem samochodowym, co przyczynia się do generowania negatywnych skutków dla środowiska naturalnego. Klóci się to z założeniami zrównoważonego rozwoju, które wskazują na konieczność znalezienia równowagi między trzema ładami. Komisja Europejska, chcąc przeciwdziałać tej tendencji, ustanawia cele strategiczne, z których jeden zawarty jest w Białej Księdze z 2011 roku. Wskazuje on, że co najmniej 30% przewożonych ładunków na odcinkach powyżej 300 km powinno zostać do 2030 roku przeniesionych na alternatywne dla samochodowego gałęzi transportu. Do roku 2050 poziom ten ma przekraczać 50%.

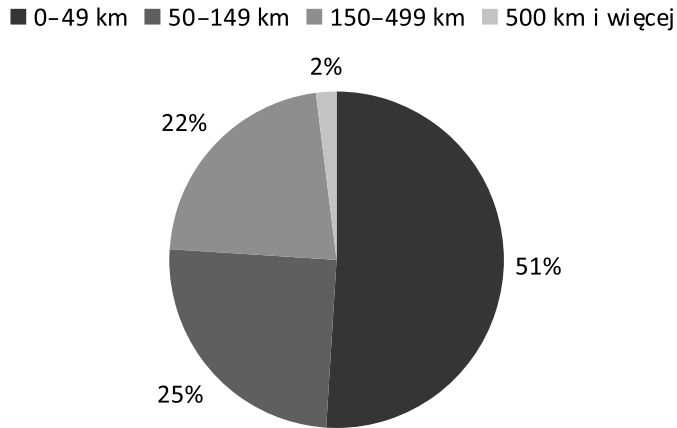
Polska znajduje się na piątym miejscu wśród krajów Unii Europejskiej w klasyfikacji pod względem wielkości przewozów ładunków na terenie kraju (106 634 mln t/km w 2016 r., GUS) i plasuje się zaraz za Niemcami, Wielką Brytanią, Francją oraz Hiszpanią.



Rysunek 1. Podział gałęziowy w przewozach ładunków w 2016 roku (wyrażony w pracy przewozowej)

Źródło: <http://ec.europa.eu/eurostat/> (tłum. Sylwia Kowalska).

W roku 2016 średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w Polsce w przewozach krajowych wynosiła 100 km (GUS). Na rysunku 2 przedstawiono strukturę przewozów ładunków w Polsce w podziale na strefy odległości. Mając na uwadze obecną strukturę przewozów samochodowych, można zauważyć, że mimo wszystko ponad połowa przewozów realizowanych na terenie Polski transportem samochodowym odbywa się na odcinkach do 49 km. Jak już zostało wspomniane, celem Komisji Europejskiej jest przeniesienie 50% przewozów wykonywanych na odcinkach powyżej 300 km na alternatywne gałęzie transportu. Na drugim miejscu znajdują się przewozy na odcinkach 50–149 km. Przewozy na odcinku 150–499 km stanowią 22%, natomiast przewozy powyżej 500 km to zaledwie 2%. Wielkość obu ostatnich kategorii wynosi łącznie 260 587 ton (74 062 tkm), a przewozy te stanowią przedmiot zainteresowania w odniesieniu do przewozów krajowych.



Rysunek 2. Przewozy ładunków transportem samochodowym według stref odległości w transporcie krajowym w 2016 roku

Źródło: GUS.

Wzrost odległości przewożonych ładunków transportem kolejowym jest zjawiskiem pozytywnym oraz wpływającym na realizację celów założonych w Białej Księdze, jak również pożądane z punktu widzenia realizacji idei zrównoważonego rozwoju. W przypadku transportu samochodowego dąży się do przeniesienia przewozów wykonywanych na odcinkach powyżej 300 km na transport kolejowy.

W tabeli 1 przedstawiono tendencję w zmianach odległości przewożonych ładunków transportem samochodowym w poszczególnych krajach Unii Europejskiej wyrażoną w pracy przewozowej. We wszystkich krajach UE-28 można zauważyć spadek w przewozach na odcinkach poniżej 50 km oraz powyżej 2000 km (w stosunku do 2012 r.). Należy zauważyć jednak, że liczba przewozów ładunków w UE-28 na dystansie powyżej 300 km jest rosnąca (poza dystansem powyżej 2000 km, gdzie odnotowano niewielki spadek w stosunku do 2012 r.). Podobną sytuację można zauważyć w takich krajach, jak: Bułgaria Hiszpania, Litwa, Polska, Rumunia, Słowenia. Jest to zjawisko negatywne z punktu widzenia realizacji celu dokonania przesunięć międzygałęziowych określonych w Białej Księdze z 2011 roku. Kraje, w których odnotowano spadek przewozów towarowych transportem samochodowym na odcinkach powyżej 300 km, to: Czechy, Francja, Włochy, Luksemburg, Holandia. Świadczy to o dążeniu do realizacji celu przesunięć międzygałęziowych. Jak widać, największa praca przewozowa została wykonana na odcinku 500–999 km, a wzrost udziału transportu samochodowego w stosunku do roku 2012 wynosił 12,4%.

Jak już wspomniano, w Polsce we wszystkich klasach odległości notuje się wzrost, co negatywnie rokuje, mając na względzie cel, jakim jest 30-procentowe przesunięcie aktywności transportowej do roku 2030 z przewozów samochodowych na alternatywne gałęzie. Ponadto należy zauważyć, że udział transportu samochodowego w przewozach ładunków w Polsce od wielu lat stale wzrasta na niekorzyść kolei oraz żeglugi śródlądowej (Eurostat, 2018).

Tabela 1. Transport samochodowy według odległości w krajach Unii Europejskiej w latach 2012–2016 (mln tkm)

	Poniżej 50 km		od 50 do 149 km		od 150 do 299 km		od 300 do 499 km		od 500 do 999 km		od 1000 do 1999 km		Ponad 2000 km	
	2016	Zmiana 2012–2016 (%)	2016	Zmiana 2012–2016 (%)	2016	Zmiana 2012–2016 (%)	2016	Zmiana 2012–2016 (%)	2016	Zmiana 2012–2016 (%)	2016	Zmiana 2012–2016 (%)	2016	Zmiana 2012–2016 (%)
UE-28	125 671	-1,1	297 731	10,9	389 897	12,5	335 827	13,1	392 419	12,4	245 189	9,6	77 665	-0,5
Belgia	1534	-40,0	8211	0,5	10 976	23,9	10 001	9,5	4167	-33,6	1358	5,4	165	-22,2
Bułgaria	1 013	-5,7	1970	14,7	3 722	53,7	4681	66,9	7 836	80,8	10 207	68,2	5994	0,2
Czechy	4 295	43,5	9 276	82,2	8 858	31,7	6 591	-7,1	11 446	-21,3	8 035	-30,4	1941	-40,1
Dania	1 407	5,8	3 678	-3,3	4532	1,4	3 986	12,3	1588	-26,4	628	47,4	276	59,5
Niemcy	31 021	13,0	62 468	13,2	76 315	10,4	68 232	1,9	58 118	-11,0	8695	-24,3	1021	-51,1
Estonia	336	17,1	747	9,5	862	24,7	607	21,4	1528	73,2	1 408	4,8	1217	-12,9
Hiszpania	11 874	2,7	23 422	15,5	27 390	9,8	37 209	9,6	58 477	7,1	43 956	9,8	14 665	6,3
Francja	16 818	-18,2	28 835	-11,1	35 917	-7,0	34 854	-2,6	36 284	-8,3	3063	-43,1	76	-39,2
Włochy	7 503	-21,4	21 044	-11,9	31 465	-6,0	20 718	-11,0	24 327	-6,4	7317	-2,1	260	-26,8
Litwa	330 1	22,2	1090	30,1	990	63,7	2032	67,7	6 467	109,6	11 862	21,8	7 184	1,6
Luksemburg	562	-7,1	985	-2,1	1 688	7,7	1691	-15,5	1897	-13,6	286	-48,9	-	-
Holandia	6 506	26,0	19 235	29,9	19 452	14,2	8 460	-15,0	10 177	-24,5	4005	-31,9	443	-46,6
Polska	9 842	-1,3	424 165	13,7	38 144	27,3	48 432	50,5	75 211	46,1	77 257	28,3	17 694	2,5
Rumunia	1 816	-1,9	3 325	28,3	4 694	60,0	6 333	81,0	10 861	101,8	14 853	62,2	6 290	48,2
Słowenia	567	21,2	1 182	21,1	1 735	27,3	2 210	30,7	5 900	26,3	5 969	5,5	1 111	7,1

Źródło: Eurostat.

Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w transporcie międzynarodowym w Polsce w 2016 roku wynosiła 758 km (GUS), w związku z czym przesunięcie ładunków przewożonych transportem samochodowym byłoby bardziej pożądane. Wielkość wykonanej w 2016 roku pracy przewozowej w transporcie międzynarodowym ładunków w Polsce wyniosła 184 115 mln tkm, co stanowi 63,3% całkowitej pracy przewozowej. Potwierdza to tezę, iż w celu skutecznego dążenia do przesunięć międzygałęziowych działania powinny być koordynowane na szczeblu ponadnarodowym.

Podejmując jednak próbę określenia przyszłych trendów w przewozach ładunków, należy wziąć pod uwagę, że zapotrzebowanie na usługi transportowe jest zmienne i zależne od wielu czynników. Istnieją badania mające na celu oszacowanie przyszłego zapotrzebowania w przewozach ładunków (Primes, REMOVE, iTREN, TRANS-vision, TOSCA). Większość z nich uwzględnia transport samochodowy, kolejowy oraz wodny śródlądowy. Ich czynnikiem wspólnym jest przewidywany wskaźnik wzrostu potrzeb transportowych szacowany na poziomie 1,5–1,7% na rok bądź też 50,0–60,0% od 2010 do 2050 roku.

W wyniku badań obliczono, iż wielkość przewozów w ramach EU-27 (wyrażona w tonach) zwiększy się o 50%. Jednocześnie udział transportu samochodowego wzrośnie z 1940 mld do 2910 mld tkm, natomiast transport kolejowy z 460 do 680 mld tkm. Udział kolei w przewozach ładunków ma wzrosnąć z 19 do 46%, a udział transportu samochodowego ma spaść do 54%. Wynika z tego, że przesunięcie modalne jest realnym do osiągnięcia celem, a jego poziom będzie

spełniał wymagania założeń Komisji Europejskiej. Podaje się, że średnia odległość dla przewozów kolejowych ma wzrosnąć z 304 do 499 km, co wydaje się dość realistyczne przez wzgląd na postawione przez Komisję cele, jak również ogólną tendencję rosnącą względem średnich odległości przewozów, na których przesunięcia mają nastąpić (Technology Opportunities and Strategies Toward Climate-friendly Transport, 2015).

Inne badania również mówią o wzroście ogólnego zapotrzebowania na usługi transportowe. W odniesieniu do wewnątrz krajowego rynku szacuje się wzrost między 1,56 a 2,02% rocznie do 2033 roku (wyrażony w pracy przewozowej). W przewozach międzynarodowych oczekiwany wzrost jest wyższy i mieści się pomiędzy 2,93 a 3,19% rocznie. Badania te wskazują, iż zwiększenie krajowego udziału transportu kolejowego będzie szybsze od samochodowego (samochodowy – między 1,48 a 1,92%; kolejowy – między 1,86 a 2,26%). Odwrotna sytuacja ukazana jest odnośnie do przewozów międzynarodowych. Tutaj tempo wzrostu udziału transportu samochodowego szacuje się między 3,09 a 3,44%, co znaczenie przewyższa transport kolejowy (między 1,78 a 1,97%) (Burnewicz, 2007).

Próbując na podstawie powyższych danych oszacować wielkości dla transportu samochodowego oraz kolejowego, można się spodziewać, że w roku 2030 wielkość przewozów krajowych transportem samochodowym wyniesie między 130 985,2 a 139 164,2 mln tkm. Przyjmując wartość początkową jako 184 115 mln tkm (dla 2016 r.) wykonanych w przewozach międzynarodowych transportem samochodowym, wysokość zapotrzebowania na przewozy ładunków polskiego handlu zagranicznego może wynieść w roku 2030 między 203 604,2 a 321 412,4 mln tkm. W sumie przewozy gałęzią transportu samochodowego wzrosną z 303 560 mln tkm w 2016 roku do wartości między 334 589,4 a 460 576,6 mln tkm w 2030 roku.

W przypadku transportu kolejowego dla przewozów krajowych szacuje się, że do 2030 roku przewozy te zwiększą się do 37 088,0–39 179,9 mln tkm oraz dla przewozów międzynarodowych do 27 965,7–28 705,8 mln tkm. W sumie przewozy transportem kolejowym wzrosłyby do 65 053,7–67 885,7 mln tkm.

Przyjmując scenariusz minimum oraz maksimum, można założyć, że w roku 2030 stosunek transportu samochodowego do kolejowego (wykluczając transport wodny śródlądowy) wyniesie w scenariuszu minimum 83,7–16,3%, natomiast w scenariuszu maksimum 87,2–12,8%. W związku z większą dynamiką wzrostu udziału transportu samochodowego można przypuszczać, że przy obecnych tendencjach będzie on pełnił dominującą rolę w przewozach ładunków.

Z wyższym zapotrzebowaniem na usługi transportowe wiąże się większy stopień wykorzystania poszczególnych gałęzi transportu, co w efekcie prowadzi do silniejszej niż do tej pory konieczności kreowania polityki transportowej ukierunkowanej na wykorzystywanie alternatywnych gałęzi transportu.

PODSUMOWANIE

Transport zrównoważony okazuje się istotnym elementem kreowania współczesnej polityki transportowej. Wiąże się to z uwzględnianiem aspektów środowiskowych w tworzeniu planów oraz ustalaniu przyszłych celów. Zanieczyszczenie środowiska wynikłe z eksploatacji nieefektywnych środowiskowo środków transportu nie wpisuje się w ideę zrównoważonego rozwoju oraz

prowadzi do nierównoważenia.

Przedstawione w artykule rozważania wskazują, że obecny udział poszczególnych gałęzi transportu w przewozach ładunków nie spełnia wymagań idei zrównoważonego rozwoju, a spowodowane jest to dominującą rolą transportu samochodowego. Tylko kilka państw europejskich osiągnęło założenia Białej Księgi dotyczące przeniesienia aktywności transportowej. Pomimo iż przeprowadzone badania wskazują na to, że przesunięcia międzygałęziowe są realnym do osiągnięcia celem, to bez podjęcia właściwych kroków poziom określony w Białej Księdze może nie zostać osiągnięty.

W związku z relatywnie niskim udziałem przewozów kolejowych nie należy oczekiwać drastycznego ich wzrostu. Pomimo że oczekuje się wzrostu udziału tej gałęzi transportu, należy mieć na uwadze zwiększenie się roli transportu samochodowego.

Ponadto należy się skupić na międzynarodowych przewozach przez wzgląd na odległości, na jakich odbywają się przewozy ładunków. W efekcie, aby osiągnąć cel założony przez Komisję Europejską związany z przesunięciami międzygałęziowymi, należy dążyć do koordynacji działań na poziomie ponadnarodowym.

W związku z powyższym Komisja Europejska powinna podjąć działania zarówno w kierunku integracji systemów transportowych, jak i unowocześnień technologicznych oraz inwestycji infrastrukturalnych, które zwiększą jakość oraz przepustowość infrastruktury transportowej i obniżą koszt wykorzystania alternatywnych gałęzi transportu.

LITERATURA

- A Sustainable Europe for a Better World: A European Union Strategy for Sustainable Development.
- Burnewicz, J. (2007). Wizja struktury transportu oraz rozwoju sieci transportowych do roku 2033 ze szczególnym uwzględnieniem docelowej struktury modelowej transportu. Ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Sopot.
- CEOC (2001). Biała Księga (2011). Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Bruksela: Komisja Europejska.
- Drewnowski, A., Małachowski, K. (2015). Wpływ rewitalizacji przewozów na linii kolejowej Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz (Piła Gł.) na wzrost konkurencyjności regionu i mobilności jego mieszkańców. *Problemy Transportu i Logistyki*, 871 (30), 25–36.
- Eurostat (2018). Pobrane z: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Modal_Split_of_inland_freight_transport,_2016_\(%25_of_total_tonne-kilometres\).png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Modal_Split_of_inland_freight_transport,_2016_(%25_of_total_tonne-kilometres).png) (5.07.2018).
- Miłaszewicz, D., Ostapowicz, B. (2011). Warunki zrównoważonego rozwoju transportu w świetle dokumentów UE. *Gospodarka. Zarządzanie. Środowisko. Studia i Prace WNEiZ*, 24, 103–118.
- Przybyłowski, A. (2012). Rozwój transportu w polskich regionach w kontekście koncepcji zrównoważonego transportu UE. *Logistyka*, 2, 241–251.
- Raport (2011). *External Costs of Transport in Europe*.
- Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future (1987).
- Requirements Toward the freight system of 2030–2050 (2015). Capacity for Rail.
- Rydzkowski, W. (red.) (2017). *Współczesna polityka transportowa*. Warszawa: PWE.
- Załoga, E. (2013). *Trendy w transporcie Unii Europejskiej*. Szczecin: Wyd. Naukowe US.
- Załoga, E., Milewski, D. (2015). Zrównoważony rozwój transportu jako wyzwanie ekonomiczne. *Problemy Transportu i Logistyki*, 30, 141–151.

The change of the freight transport structure in the light of the challenges presented by sustainable development

SUMMARY

The article analyzes and assesses the current structure of freight transport in Poland and other EU countries. Forecasts that will take place in the future perspective was also evaluated. The analysis was based on the secondary researches and the results were evaluated in terms of realizing the assumptions of the idea of sustainable development.

In the paper will be attempted to answer questions about future trends within the European Commission's objectives established because of the need to implement the idea of sustainable development.

The results of the research indicated the chances of an modal shift from road to rail transport, which is in line with the paradigm of the modal shift. It is pointed out that in order to raise the probability of achieving the assumed goals related to modal shift, the focus should be on the use of tools and coordination of activities that will help achieve the set goals.

KEYWORDS

sustainable development, modal split, freight transport

Translated by Sylvia Kowalska