



PROCESY TRANSFORMACJI SYSTEMOWEJ W POLSKIM TRANSPORCIE

Maciej Mindur

Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, Polska

STRESZCZENIE. W artykule przedstawiono przebieg transformacji systemowej w polskim transporcie oraz wskazano, że jego rozwój nie może opierać się wyłącznie na regułach wolnej gry rynkowej a powinien być także wspierany finansowo i monitorowany przez państwo. Tego rodzaju praktyki mają miejsce również w państwach Europy Zachodniej. Z artykułu wynika, że rozwój gospodarki wymusza wyprzedzający rozwój transportu.

Słowa kluczowe: transport, transformacja systemowa.

WPROWADZENIE

Transport odgrywał, odgrywa i będzie odgrywał bardzo istotną rolę w gospodarce narodowej. Można stwierdzić, że towarzyszy on każdej działalności o charakterze ekonomicznym i społecznym, stanowi niezbędny warunek determinujący rozwój gospodarczy, pełni funkcję "krwiobiegu" gospodarki narodowej.

Kwestią o zasadniczym znaczeniu jest określenie specyfiki transportu, charakteru jego działalności oraz roli w tworzeniu dochodu narodowego. Rozważania dotyczące istniejącego systemu transportowego winny uwzględniać wpływ uwarunkowań historycznych na kształtowanie jego rozwoju w poszczególnych etapach. Problematyka ta ma szczególnie duże znaczenie, ponieważ analizy w tym zakresie ułatwiają zrozumienie aktualnego stanu polskiego transportu (jego infrastruktury) oraz stanowią podstawę programowania rozwoju w perspektywie.

Niewątpliwie to, jak transport w Polsce będzie się rozwijał, zależy jest między innymi od wielkości nakładów przeznaczonych na ten dział gospodarki. Zbyt niski poziom nakładów może doprowadzić do sytuacji, w której zahamowaniu ulegnie rozwój gospodarczy. Istnieje bowiem ścisły związek między rozwojem gospodarki a transportem.

TRANSPORT W OKRESIE TRANSFORMACJI SYSTEMOWEJ

Zmiany ustrojowe i przeobrażenia gospodarcze doprowadziły również do zmian w polityce transportowej. W Polsce, odejściu od gospodarki nakazowo-rozdziałowej towarzyszyła tendencja do ograniczania regulacji prawnych i ogólna liberalizacja wszelkiej działalności. Proces ten dotknął także

transport, co przełożyło się również na politykę transportową. Było oczywiste, że wprowadzenie gospodarki rynkowej ograniczy możliwość kreowania przez państwo polityki transportowej.

Wydaje się, że przyjęto zasadę analogiczną, jak w przypadku polityki przemysłowej, że najlepszą polityką przemysłową (transportową) jest brak polityki przemysłowej (transportowej). Konsekwencją tego był brak wizji polityki transportowej [Bauer 2000]. Zakładano, jak w przypadku innych dziedzin, że wszystko załatwi tzw. "niewidzialna ręka wolnego rynku".

Zakładając, że w dziedzinie transportu będą zmienione ogólne zasady, takie jak kryteria efektywności oraz zakres pola optymalizacji, miałyby to oznaczać, że każde przedsiębiorstwo transportowe musi respektować prawa wolnego rynku i funkcjonować tak długo, jak długo przynosi zysk. Tak jednak nie było. Przyjęcie bowiem założenia, że podstawowym i nadrzędnym celem przedsiębiorstwa jest wytwarzanie dochodu, oznaczałoby, że państwo rezygnuje z wykonywania deficytowych przewozów, zwłaszcza pasażerskich. Ze względów społecznych wiele deficytowych przewozów utrzymano, zwłaszcza dotyczyło to Polskich Kolei Państwowych. Nierzadko jednak nie była to świadoma polityka państwa, lecz działanie pod presją różnych lobby.

Kolejnym elementem, który wpłynął na transformację polskiego transportu [Engelhardt 1998], była zmiana struktury produkcji, bowiem zarówno infrastruktura, jak i system przewozów ładunków dostosowany był do starej struktury gospodarki.

Następnym czynnikiem była również zmiana geografii polskiego handlu zagranicznego, która pociągała za sobą nie tylko zmiany kierunków przewozów, lecz także zmiany struktury ładunków.

Również zmiana kolejnego elementu z zakresu polityki gospodarczej - liberalizacja cen i dostosowanie opłat za ropę naftową (czyli paliw do cen światowych) spowodowały zmianę struktury kosztów. Skutki te odczuli boleśnie wszyscy przewoźnicy, zwłaszcza LOT. Dawniej płacąc za paliwo w cenach z I obszaru płatniczego mógł prowadzić politykę tanich przelotów w ruchu międzynarodowym, jednak gdy w Polsce poziom cen zbliżył się do poziomu cen światowych, jego sytuacja i możliwość prowadzenia przez firmę tej polityki zmieniła się diametralnie. Firma, która w latach 70. dzięki przewozom międzynarodowym mogła poprawiać bilans płatniczy, stawała się jednym z największych dłużników.

Zmiana systemu gospodarczego, prywatyzacja spowodowały, że zmieniła się również struktura przedsiębiorstw. Duże zakłady były dzielone, a także powstawały małe i średnie przedsiębiorstwa. Zaczął pojawiać się popyt na inną formę świadczenia usług. Zmniejszyły się przewozy masowe, natomiast bardziej zaczął liczyć się czas przewozu i elastyczność, a od końca lat 90. coraz częstsze stawało się zapotrzebowanie nie tylko na przewóz ładunku, lecz także na usługi logistyczne. Zdaniem ekspertów w tym kierunku będzie rozwijał się przewóz ładunków, nie tylko przetransportowania od-do, lecz także towarzyszyć będą temu czynności związane z opakowaniem, posortowaniem w czasie realizacji procesu transportowego od nadawcy do odbiorcy.

Należy stwierdzić, że pomimo różnych deklaracji i apeli środowisk naukowych i transportowych, szczególnie w pierwszych latach, nie zrobiono nic lub niewiele na rzecz kreowania rozwoju zrównoważonego transportu. Brak interwencji ze strony państwa doprowadził do tego, że przewozy ładunków i pasażerów w pełni zdominował transport samochodowy.

Skromne zasoby kapitałowe powodowały, że przewoźnicy, podobnie jak przedsiębiorcy w innych działach gospodarki, zainteresowani byli szybkim zyskiem, nie zaś rozwojem dającym możliwość nawet zwielokrotnienia zysku w perspektywie kilkuletniej. W polskich warunkach na inwestycje rozwojowe, przynoszące zysk dopiero po kilku latach, mógł sobie pozwolić jedynie zagraniczny przewoźnik "Polski Express".

Problem braku środków bardzo dobrze ilustruje projekt budowy autostrad. W początkach lat 90. Ministerstwo Transportu przygotowało program budowy autostrad, zdając sobie sprawę, że nie można sfinansować inwestycji korzystając jedynie ze środków budżetu państwa, ogłoszono projekt partnerstwa publiczno-prywatnego. Był to projekt wieloletni. Głównym założeniem było, że pierwszy rok budowy będzie sponsorowało państwo, a kapitał prywatny będzie partycypował w niewielkim stopniu. Z każdym jednak rokiem miały zmniejszać się udziały państwa w ogólnych kosztach przeznaczonych na inwestycje, a zwiększać udział kapitału prywatnego, aż do odwrócenia proporcji

początkowych. Kapitał prywatny miał partycypować w zyskach, bowiem założenie było takie, że "Iwia" część zysków pochodzących z opłat za przejazd prywatną autostradą będzie zyskiem prywatnego inwestora. Po ogłoszeniu projekt ten spotkał się z żywym zainteresowaniem i wiele różnych firm zaczęło walczyć o koncesje. Koszty poniesione przy budowie infrastruktury miały zwrócić się dopiero po kilkudziesięciu latach. Okazało się to szczególnie trudne do zrealizowania. W Polsce przewoźnicy zaczęli omijać płatny kawałek autostrady drogami równoległymi, zmniejszając komfort, ale zwiększając opłacalność przejazdów. Po pewnym okresie, gdy projekt zaczął funkcjonować, zainteresowanie nim wygasło lub przynajmniej zmalało, a właściciele koncesji w większości zaczęli się ich pozbywać. Przykład ten pokazuje, jak trudne są inwestycje w infrastrukturze i potwierdza, że w kraju o skromnych zasobach kapitału państwo musi się zajmować rozbudową dróg. Z reguły jest tak na całym świecie, tyle, że w krajach biednych uwidocznia się to najbardziej jaskrawo.

Ogólna sytuacja budżetu i stan finansów publicznych znalazła szersze omówienie w rozdziałach autora pt. Transport w gospodarce [Liberadzki B., Mindur L, 2006]. Pomimo ciągłej prywatyzacji stale utrzymywała się tendencja większych wydatków z budżetu państwa niż przychodów, aż w 1999 r. deficyt budżetu państwa (dziura budżetowa) osiągnął zatrważające rozmiary. Przy takim stanie finansów publicznych państwo musiało sprostać podstawowym i tzw. "sztywnym wydatkom", niewiele środków przeznaczając na modernizację, nie wspominając już o budowie infrastruktury, chociaż jak wspomniano wcześniej, Polska i tak znacznie odbiegała już pod względem nasycenia infrastruktury drogowej od państw Europy Zachodniej, gdzie od dłuższego czasu dominowały przewozy samochodowe. Znacznie korzystniej wyglądała natomiast pod względem infrastruktury kolejowej.

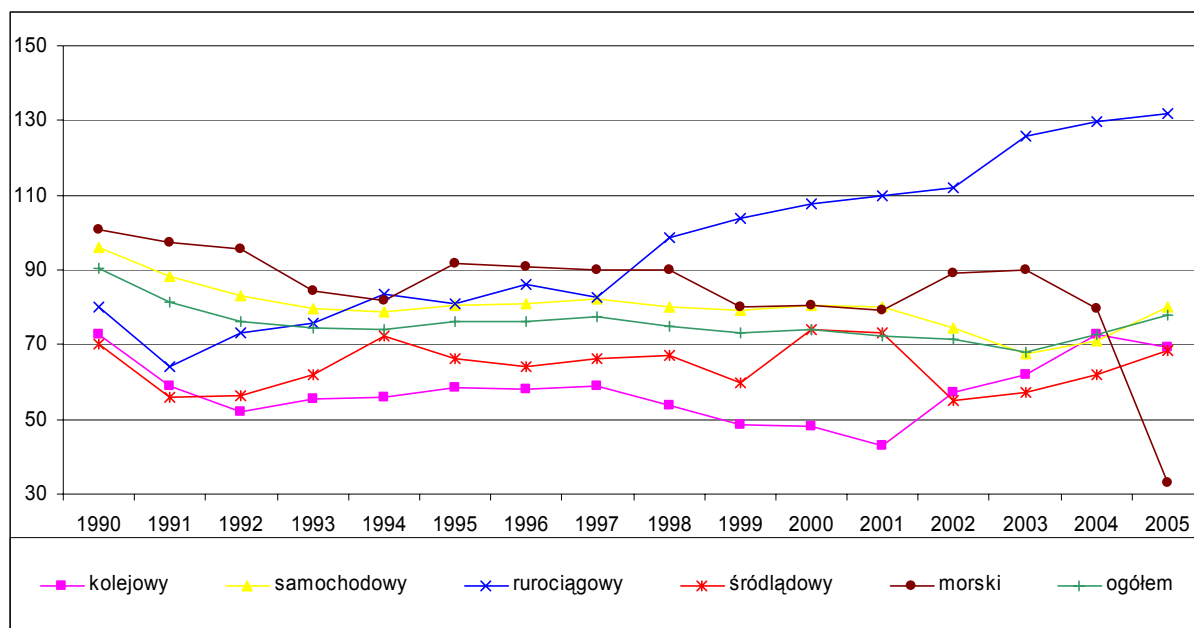
Przy tak niskich nakładach na budowę dróg i tranzytowym znaczeniu Polski, polityka transportowa państwa zmierzająca do zrównoważenia przewozów wydawała się koniecznością. Tym bardziej że Polska w przeciwieństwie do np. Białorusi nie potrafiła wykorzystać swego tranzytowego położenia i nałożyć na obcych przewoźników odpowiednio wysokich opłat pokrywających zniszczenia dróg, jakie następują po tak wielkich przejazdach. Należy przy tym zaznaczyć, że przed 1989 r. większość przewozów ładunków na dalsze odległości przewożono koleją, przez co również znacznie odciążano drogi. Brak zainteresowania ze strony państwa rozczłonkowaniem przewozów ładunków, przy niedostosowanym natężeniu ruchu, bardzo szybko prowadził do dewastacji dróg.

Przedstawiona sytuacja znajduje swoje odzwierciedlenie w liczbach. W 1989 r. w Polsce eksploatowano 216 tys. km dróg, w tym 181 tys. km o ulepszonej nawierzchni, oraz eksploatowano 26 644 km linii kolejowych, w tym normalnotorowych 24 287 km. W 1989 r. przewieziono ogółem 1 820 626 tys. t ładunków, w tym transportem samochodowym 1 347 864 tys. t, kolejowym 388 920 tys. t i żegluga śródlądową 14 040 tys. t.

W 1995 r. przewieziono ogółem 1 380 810 tys. t ładunków, transportem samochodowym 1 086 762 tys. t, co stanowiło 78,7%, transportem kolejowym 225 348 tys. t, co stanowiło 16,3%, transportem wodnym śródlądowym 9306 tys. t, co stanowiło 0,7%.

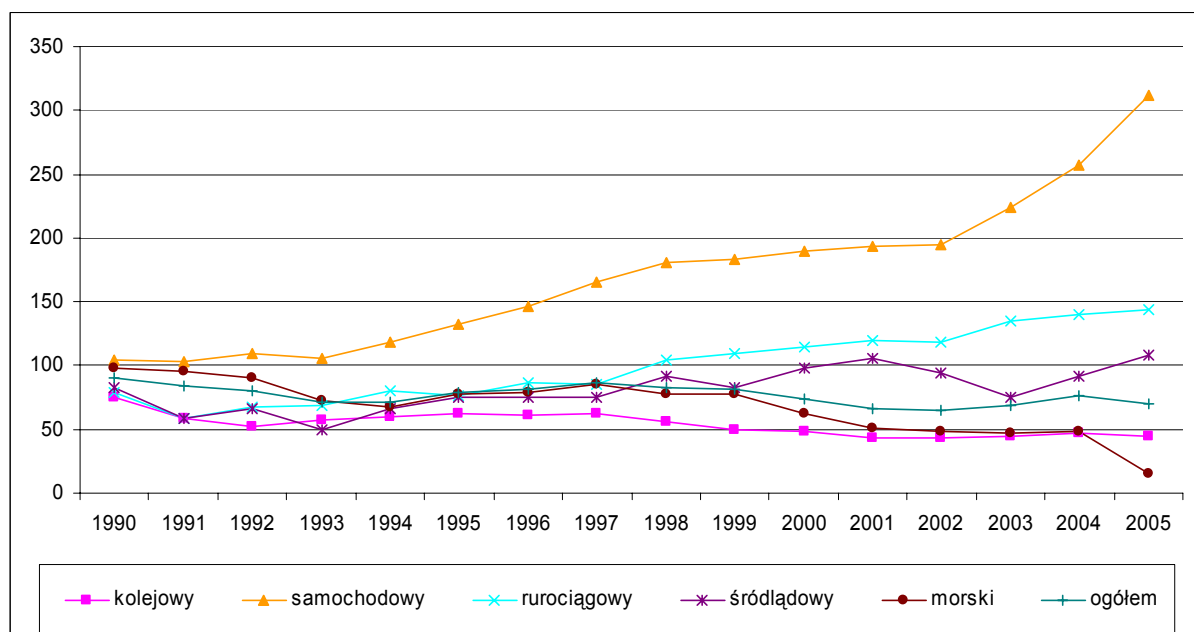
W 2000 r. przewieziono ogółem 1 347 895 tys. t ładunków, transportem samochodowym 1 083 071 tys. t, transportem kolejowym 187 247 tys. t ładunków, transportem wodnym śródlądowym 10 433 tys. t.

W 2004 r. zahamowana została wieloletnia tendencja spadkowa ilości przewożonych ładunków. Również w 2005 r. nastąpił wzrost przewozów. Przewieziono ogółem 1 422 576 tys. t ładunków, w tym transportem samochodowym 1 079 761 tys. t co stanowiło 75,9% ogółu przewozów, transportem kolejowym 269 533 tys. t, co stanowiło 18,9%, transportem wodnym śródlądowym 9 607 tys. t, co stanowiło 0,7%. Kształtowanie się przewozów ładunków w latach 1990-2005 przedstawiono na rys. 1 i 2.



Źródło: Opracowanie własne [Roczniki Statystyczne GUS 1991-2005; Transport - wyniki działalności w 2005 r. GUS 2006]

Rys. 1. Przewozy ładunków (1989=100) w tonach
 Fig. 1. Cargo transport in tons (1989=100)



Źródło: Opracowanie własne [Roczniki Statystyczne GUS 1991-2005; Transport - wyniki działalności w 2005 r. GUS 2006]

Rys. 2 Przewozy ładunków (1989=100) w tonkm
 Fig. 2. Cargo transport in tonkm (1989=100)

Pomimo niewielkich wahań uwidoczniła się hegemoniczna rola transportu samochodowego, ponad 4-krotnie przewyższająca przewozy transportem kolejowym [Rocznik Statystyczny 2005].

Zmniejszenie przewozów koleją na rzecz wzrostu przewozów transportem samochodowym potwierdza również zmniejszenie pracy przewozowej, i tak: w 1989 r. udział przewozów kolei wynosił 29%, a w 2005 r. już tylko 22% (bez uwzględnienia transportu morskiego w 1989 r. 66%, w 2005 r.

25%), natomiast nastąpił wzrost udziału przewozów transportem samochodowym z 10% w 1989 r. do 53% w 2005 r. (bez transportu morskiego z 23% do 61%) [Rocznik Statystyczny, 2001-2005].

Należy założyć, że przytoczone dane nie uwzględniają jednak wszystkich przewozów samochodowych (w tym przyczepami, naczepami). Dynamika wzrostu transportu samochodowego była wyższa, niż przedstawia to statystyka. Dodać też należy, że nadmierna liberalizacja i brak kontroli ze strony państwa stworzyły warunki do rozwoju tzw. przewozów zarobkowych (nieprowadzących zarejestrowanej działalności gospodarczej), które również nie są uwzględniane w statystyce lub w innych opracowaniach, a są tylko określane szacunkowo. Często tzw. przewoźnicy zarobkowi wykonują usługi, ale nie prowadzą rejestru działalności gospodarczej. Przewozów tych dokonują również przedsiębiorstwa małe, dysponując zamortyzowanym już taborom, relatywnie zaniżają ceny przewozów i powodują swoiste "psucie" rynku [Rocznik Statystyczny, 2001-2005].

Z przedstawionych danych statystycznych wynika, że walka o podział przewozów na rynku toczyła się między transportem kolejowym a transportem drogowym i zakończyła się zdominowaniem rynku przewozów przez ten ostatni. Nie można mówić o większej aktywności transportu wodnego śródlądowego, jeśli jego udział kształtuje się na poziomie 0,6-0,7% i raczej ma tendencję malejącą. Tendencję rosnącą wykazują przewozy ładunków transportem lotniczym od 22 000 t w 1995 r. do 34 000 t w 2002 r. Transport ten praktycznie jako konkurent nie odgrywa żadnej roli, podobnie żegluga śródlądowa przewozi raczej śladowe ilości ładunków.

Trudno więc w warunkach polskich mówić o tendencji do zrównoważenia transportu. Natomiast struktura gałęziowa przewozów upodobniła Polskę do krajów Europy Zachodniej. Nie jest to jednak kierunek zmian mogący napawać optymizmem, gdyż Unia Europejska - przynajmniej teoretycznie - dąży do zrównoważonego transportu, a co najważniejsze, na Zachodzie proces ten był wydłużony w czasie i następował stopniowo. Rozwojowi przewozów towarzyszył także proces rozwoju dróg. Podkreślenia wymaga fakt, że w Polsce w ciągu krótkiego okresu nastąpiły bardzo głębokie przeobrażenia w strukturze przewozów polskiego transportu. Nagły rozwój transportu musiał doprowadzić do dewastacji dróg.

Kolejną kwestią wpływającą na rozwój polskiego transportu było przejście od gospodarki tzw. zamkniętej do gospodarki otwartej. O ile przed 1989 rokiem przewozami międzynarodowymi zajmowały się trzy przedsiębiorstwa państwowe: PKS, PEKAES, C. Hartwig, o tyle po 1989 r. państwo utraciło monopol na międzynarodowe przewozy ładunków. Nowi, bardziej elastyczni, tańsi przewoźnicy zaczęli wypierać także kolej z niektórych przewozów międzynarodowych.

Czynnikami wpływającymi niewątpliwie na zmianę struktury gałęziowej polskiego transportu były zmiany struktury polskiego handlu zagranicznego oraz zmiana struktury polskiej gospodarki. Problematyka ta jednak wykracza poza zakres niniejszego artykułu i wymaga oddzielnych badań.

PODSUMOWANIE

Konkludując rozważania na temat procesów transformacji systemowej oraz zależności między transportem a gospodarką, należy stwierdzić, że rola transportu w stosunku do innych działów i sektorów gospodarki jest wtórna ze względu na usługowy charakter. Ze względu jednak na specyfikę transportu i jego zadania oznacza to także, że rozwój transportu powinien wyprzedzać rozwój innych gałęzi gospodarki, aby nie ograniczać rozwoju gospodarczego kraju [Ciesielski, Szudrowicz 2001]. Taka teza implikuje stwierdzenie, że nakłady na rozwój transportu dodatkowo tworzą podstawy dla rozwoju w pozostałych sektorach i działach gospodarki narodowej. Wspominając o tym, że transport powinien wyprzedzać rozwój gospodarki, należy zauważyć, że będzie tak jedynie wówczas, gdy określone będą plany rozwojowe poszczególnych gałęzi gospodarki, a z tych planów będą wynikać potrzeby przewozowe, których realizatorem będzie transport.

W literaturze przedmiotu znaczenie transportu dla gospodarki omawiane było wielokrotnie przez wszystkich teoretyków tej dyscypliny. Transport jest jednakże tym obszarem, gdzie dochodzi do wzajemnych relacji między gospodarką i jej wymaganiami a swoim - nie zawsze pozytywnym - oddziaływaniem na otoczenie. Jednocześnie, to właśnie transport wyznacza kierunki rozwoju

infrastruktury, a więc po części całej gospodarki. Jak wspomniano wcześniej, transport jest podstawowym narzędziem do wszelkiego działania. Takie stanowisko znajduje odzwierciedlenie w zaangażowaniu zagadnień transportowych we wszystkich obszarach funkcjonowania gospodarki. Zagadnienia transportu są na przykład elementem polityki gospodarczej, polityki zagospodarowania przestrzennego, polityki społecznej, polityki samorządowej i lokalnej, a na polityce budżetowej i fiskalnej kończą. Potwierdza to tezę o nierozzerwalnych związkach oraz zależnościach transportu i gospodarki.

Ostatnia część rozdziału przedstawia istotny problem dla funkcjonowania gospodarki i transportu - transportochłonność gospodarki narodowej. Przedstawiono w niej definicję, omówiono pojęcie transportochłonności, a także podjęto próbę doboru najbardziej miarodajnych zmiennych odzwierciedlających rzeczywisty poziom transportochłonności gospodarki narodowej. Rozważania zawarte w tej części pracy, jak się wydaje, stanowią dobrą podstawę do określenia działań ograniczających transportochłonność gospodarki narodowej.

LITERATURA

- Bauer: R., 2000, Dylematy polityki transportowej, w: *Transport u progu XXI w.* SGH, Warszawa.
- Burnewicz J., Szczerba E., 2004, Nowa jakość polskiego transportu po integracji z UE. *Przegląd Komunik.* nr 10/2004.
- Ciesielski M, Szudrowicz A., 2001, *Ekonomika transportu*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań.
- Engelhardt J., 1998, *Transport kolejowy w Polsce w warunkach transformacji gospodarczej*. KOW, Warszawa.
- Liberadzki B., Mindur L, 2006, *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, pod red. ITE, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny 2003.
- Rydzkowski W, Wojewódzka-Król K., 2002, *Transport*, PWN, Warszawa.
- Transformacja społeczno-gospodarcza w Polsce*. Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa 2002.

THE SYSTEM TRANSFORMATION PROCESSES IN THE POLISH TRANSPORT

ABSTRACT. The course of the system transformation in the Polish transport was presented in the article and it was indicated also in the article that the transport may not be based only on free market rules, but it should also be financially supported and monitored by the State. The practices of this kind take also place in the Western Europe countries. It is resulting from this article that the development of economy constrains the advanced transport growth.

Key words: transport, transformation process.

PROZESSE DER SYSTEMTRANSFORMATION IN DER POLNISCHEN TRANSPORTWIRTSCHAFT

ZUSAMMENFASSUNG. In dem Beitrag wurde der Verlauf der Systemtransformation in der polnischen Transportwirtschaft dargestellt. Der Autor weist darauf hin, daß deren Entwicklung nicht ausschliesslich gemäß den Regeln der freien Marktwirtschaft erfolgen kann. Der Staat muß sie finanziell unterstützen und verfolgen. Solche Regelungen gelten auch in westeuropäischen Staaten.

Codewörter: Transport, Systemtransformation.

dr hab. Maciej Mindur
Katedra Polityki Gospodarczej
Szkoła Główna Handlowa
Al. Niepodległości 162
02-554 Warszawa
e-mail: Maciej.Mindur@sgh.waw.pl