

Komu potrzebne są autostrady?

Najważniejsze obszary inwestycji w infrastrukturę komunikacyjną według Polaków



Warszawa, sierpień 2011

Raport przygotowany przez On Board PR Ecco Network na podstawie badania opinii publicznej przeprowadzonego przez PBS DGA na losowo dobranej, reprezentatywnej próbie dorosłych mieszkańców Polski

Wstęp



Aktualnie na terenie Polski trwa intensywny proces modernizacji i budowy szlaków komunikacyjno-transportowych. Ministerstwo Infrastruktury niemal codziennie informuje o realizowanych inwestycjach w sieć komunikacyjną naszego kraju. Również media regularnie poruszają tematy związane z budową kolejnych inwestycji, zwłaszcza autostrad. Częstotliwość tych informacji zwiększa się wraz ze zbliżającą się datą rozpoczęcia Euro 2012, jak również problemami z budową kolejnych odcinków dróg lub linii kolejowych.

Ponadto, pomimo ogromnego zaangażowania sił i środków w modernizację połączeń komunikacyjnych na terenie kraju, wciąż podnoszą się głosy niezadowolonych ze stanu polskiej infrastruktury transportowej. Wszystkie te doświadczenia wpłynęły na decyzję o przeprowadzeniu badania i sporządzeniu poniższego raportu. Zainteresowanie opinii publicznej związane z przygotowaniami do Euro 2012 i przewidywanymi problemami z transportem nie jest bezpośrednio związane z głównym tematem badania zrealizowanego przez On Board Public Relations przy współpracy z PBS DGA, ale ukazuje oczekiwania i kierunki, które są przez Polaków najbardziej pożądane w ciągu najbliższych 10 lat, jeśli chodzi o rozwój komunikacyjny kraju.

Wyniki badania potwierdzają, że najważniejszym dla Polaków obszarem infrastruktury transportowej, który wymaga modernizacji są drogi – 3/4 respondentów wskazuje ten obszar jako wymagający największych nakładów inwestycyjnych w ciągu najbliższych lat. Co ciekawe, Polacy niezależnie od miejsca zamieszkania wskazywali przede wszystkim na konieczność inwestowania w sieć dróg lokalnych oraz obwodnic, bo to z nich korzystają na co dzień. Mniejszą wagę przykładali do powstawania autostrad i tras szybkiego ruchu, choć nadal były to dla nich ważne kierunki rozwoju infrastruktury drogowej. Jako drugi najważniejszy obszar inwestowania w polską infrastrukturę respondenci wskazali kolej. Mimo że blisko 1/10 torów jest w trakcie modernizacji (w 2009 roku eksploatowanych było 20 300km¹) to ponad 62% respondentów uważa kolej za drugi najważniejszy obszar inwestycji. Badanie wskazuje również, że Polacy za priorytet w tym zakresie uznają raczej poprawę jakości połączeń niż potrzebę modernizacji dworców.

Raport opracowany na podstawie badań wskazuje obszary infrastruktury komunikacyjnej wymagające największych nakładów inwestycyjnych w ciągu najbliższych 10 lat według polskiej opinii publicznej. Zawiera również porównanie do stanu infrastruktury transportowej w Unii Europejskiej.

Zapraszamy do lektury i dyskusji o wynikach.

Katarzyna Szczypek,
On Board Public Relations Ecco Network,
Head of Department Finance, IT, Real Estate
kszczypek@onboard.pl

¹ "Mały Rocznik Statystyczny Polski 2010"

Najważniejsze są drogi

Jak wynika z badań przeprowadzonych przez PBS DGA na zlecenie On Board Public Relations Ecco Network, 3/4 Polaków jako priorytetowe w ciągu najbliższych 10 lat uznaje inwestycje w infrastrukturę drogową. Zdecydowanie mniej, bo zaledwie 17% badanych uważa kolej za najważniejszy element infrastruktury transportu, który wymaga modernizacji. Wynik ten jest dość zaskakujący głównie ze względu na problemy z jakimi minionej zimy borykali się pasażerowie pociągów oraz opóźnienia wynikające ze stanu infrastruktury kolejowej.

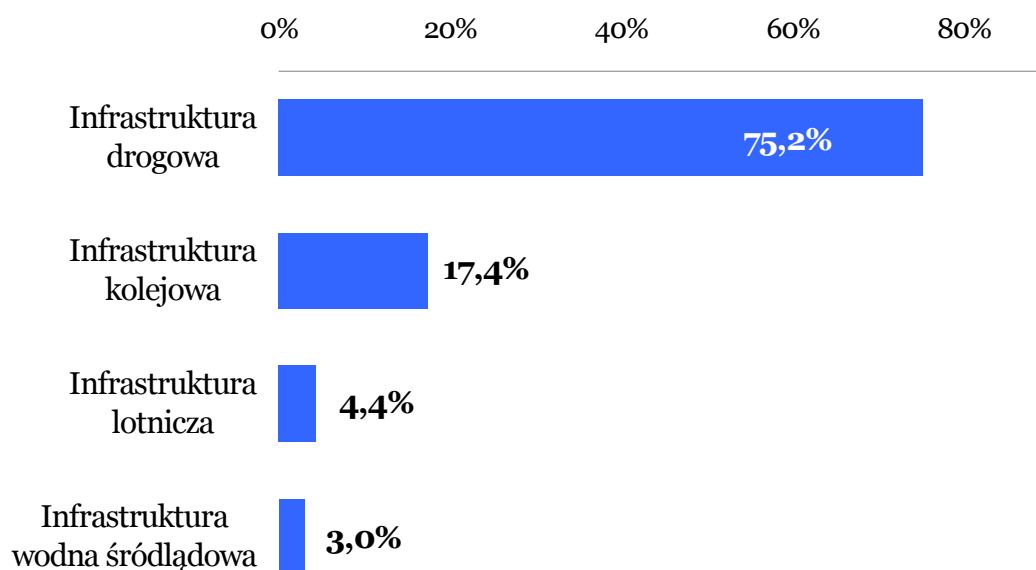
Dodatkowo, jak pokazują wyniki badań, dla respondentów z mniejszych miejscowości znacznie kolei spada na rzecz infrastruktury drogowej. Może to być konsekwencją rezygnacji kolei z utrzymywania nierentownych połączeń lokalnych oraz zwiększającej się liczby samochodów na wsiach i w mniejszych miejscowościach. Jak pokazują wyniki badań, zdecydowana większość społeczności lokalnych woli korzystać z bardziej elastycznego i łatwo dostępnego transportu kołowego.

Niewielka liczba respondentów odczuwa również potrzebę inwestycji w ciągu następnych 10 lat w infrastrukturę lotniczą czy wodną śródlądową – odpowiednio 4,4% i 3%. Świadczy to nie tylko o znikomym wykorzystywaniu tych form transportu w życiu codziennym, ale także o niskim poziomie świadomości, jak dużą rolę mogą one odgrywać w rozwiązaniu dzisiejszych problemów komunikacyjnych kraju.

Obecnie w budowie bądź przebudowie jest około 1500 km dróg oraz 2000 km torów, a do 2015 roku planowane jest ukończenie inwestycji rozbudowy ośmiu polskich portów lotniczych na kwotę 4 726 mln zł. Zdaje się to być jedynie kroplą w morzu potrzeb i oczekiwań Polaków, jeśli chodzi o najbliższe lata. W 2008 roku, jak podaje „Mały Rocznik Statystyczny Polski 2010” na terenie Polski było 261 tys. km dróg, z czego jedynie 765 km autostrad.

”

Najważniejszy obszar inwestycji w zakresie infrastruktury komunikacyjnej w najbliższych 10 latach według Polaków



- Raport Instytutu Badania Opinii PBS DGA potwierdza badania i analizy prowadzone cyklicznie przez GDDKiA. To, gdzie i jakie drogi szybkiego ruchu mają powstawać wynika bowiem ze szczegółowych badań i analiz. Co 5 lat na drogach krajowych i wojewódzkich na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad przeprowadzane są pomiary natężeń ruchu. Na podstawie tych pomiarów aktualizowane są prognozy ruchu na dalsze lata. Prognozy te z kolei służą GDDKiA do opracowania siatki rozwoju dróg.

Dlatego też nie jest zaskoczeniem pozytywna opinia społeczna o drogach lokalnych i obwodnicach. Wynika przede wszystkim stąd, że większość Polaków mieszka poza dużymi miastami i na co dzień nie korzysta z autostrad i dróg ekspresowych. Drogi szybkiego ruchu nie spełniają bowiem funkcji przenoszenia ruchu lokalnego, tylko międzyregionalnego czy wręcz (w przypadku autostrad) międzynarodowego. W tej chwili wśród 406 tys. km dróg publicznych w całym kraju (w tym 273 tys. km. tych o nawierzchni twardej) mamy 878 km autostrad i 702 km dróg ekspresowych. W najbliższych latach liczba ta ma wzrosnąć, w przypadku autostrad ponad dwukrotnie do 2 tys. km., a dróg ekspresowych aż siedmiokrotnie - do 5 tys. km. – **komentuje Urszula Nelken, Rzecznik Prasowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.**

Komu potrzebne są autostrady?

Jak pokazują wyniki badań Polacy nie traktują priorytetowo budowy autostrad, którym poświęca się tyle uwagi w mediach. Zdecydowanie bardziej opowiadają się za modernizacją sieci dróg lokalnych, z których korzystają na co dzień.

Jeśli drogi, to raczej lokalne

W badaniu PBS DGA drogi lokalne jako najważniejszą inwestycję wybiera niemalże co trzeci Polak (30,9%). Ponadto 24% badanych opowiedziało się za inwestowaniem w obwodnice miast, które bezpośrednio wpływają na jakość lokalnego ruchu. Za mniej celowe Polacy uznali konieczność budowy autostrad i tras szybkiego ruchu. Mają one kluczowe znaczenie dla systemu komunikacyjnego kraju, inwestowanie w ich rozwój jest jednak uzasadnione w opinii odpowiednio 24,5% i 12,5% respondentów. Najbardziej jeśli chodzi o infrastrukturę drogową Polacy jako priorytet wskazali trasy wylotowe z największych miast – 5,1%, co można uznać za zaskakujące ze względu na suburbanizację polskich miast, polegającą na rozwoju strefy podmiejskiej, którą mieszkańcy dojeżdżają do pracy do centrum. Między innymi z tego względu znaczenie tras wylotowych nabierze na znaczeniu, gdyż coraz więcej Polaków będzie musiała pokonywać większe odległości w trakcie dojazdu do sklepu czy do pracy.

- Wyniki przeprowadzonego badania pokazują, że Polacy są zgodni w ocenie aktualnego stanu naszej infrastruktury drogowej i kolejowej. Wszyscy zgadzają się również z tym, że w tą infrastrukturę trzeba jeszcze sporo zainwestować. Wybudowanie autostrad to jedno, ale równie ważne i potrzebne

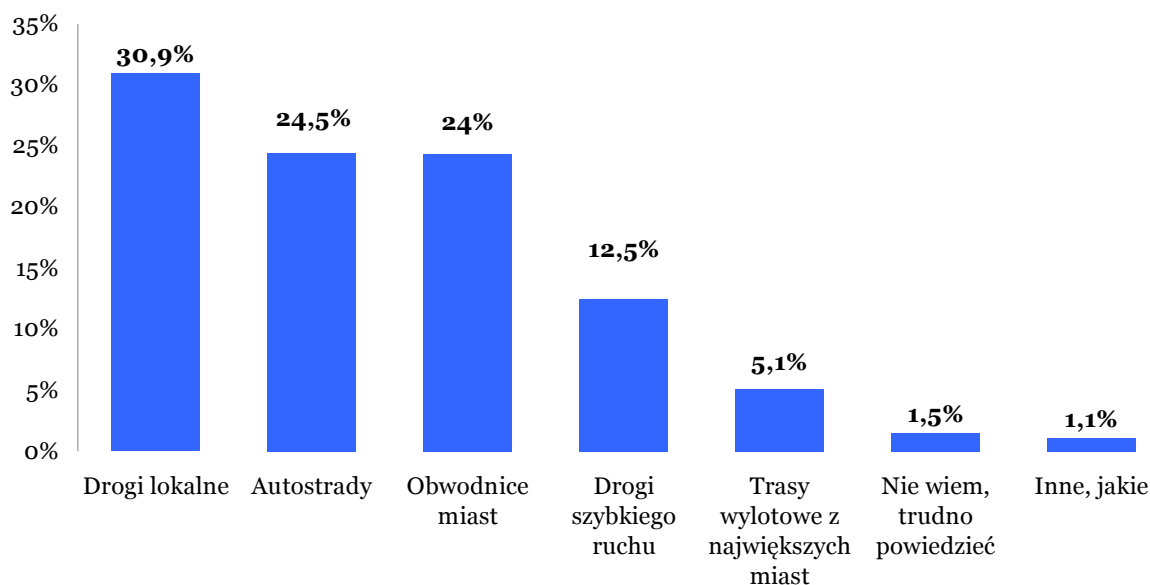
Konieczność inwestycji w infrastrukturę drogową dostrzegają Polacy niezależnie od płci, wieku, wykształcenia czy dostępu do Internetu. Z tego średnio co trzeci Polak dostrzega potrzebę inwestycji w drogi lokalne, a co czwarty w autostrady oraz obwodnice miast. Tylko co dziesiąty z nas zauważa potrzebę inwestycji w drogi szybkiego ruchu.

”

naszemu społeczeństwu są przecież drogi lokalne i drogi szybkiego ruchu. A te inwestycje są realizowane w mniejszym stopniu niż inwestycje związane z budową autostrad.

Sektor budownictwa drogowego wciąż jest perspektywiczny. W projekcie budżetu na rok 2012 planowane jest blisko 3 mld zł na budowę dróg w Polsce, a 2,1 mld zł na utrzymanie i inwestycje w infrastrukturę kolejową. Projekt zawiera listę priorytetowych zadań inwestycyjnych. Planuje się, że na koniec 2013 roku do ruchu może zostać oddanych blisko 810 km autostrad, 690 km dróg ekspresowych, także 26 obwodnic, mających w sumie około 200 kilometrów. Zaplanowano również przebudowę fragmentów dróg krajowych pod kątem poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz poprawę stanu nawierzchni, jednakże priorytetami inwestycyjnymi do roku 2015 będzie budowa autostrad i dróg ekspresowych – komentuje Przemysław Szkudlarczyk, Wiceprezes PBG

Najważniejsze inwestycje w ramach infrastruktury drogowej w ciągu najbliższych 10 lat

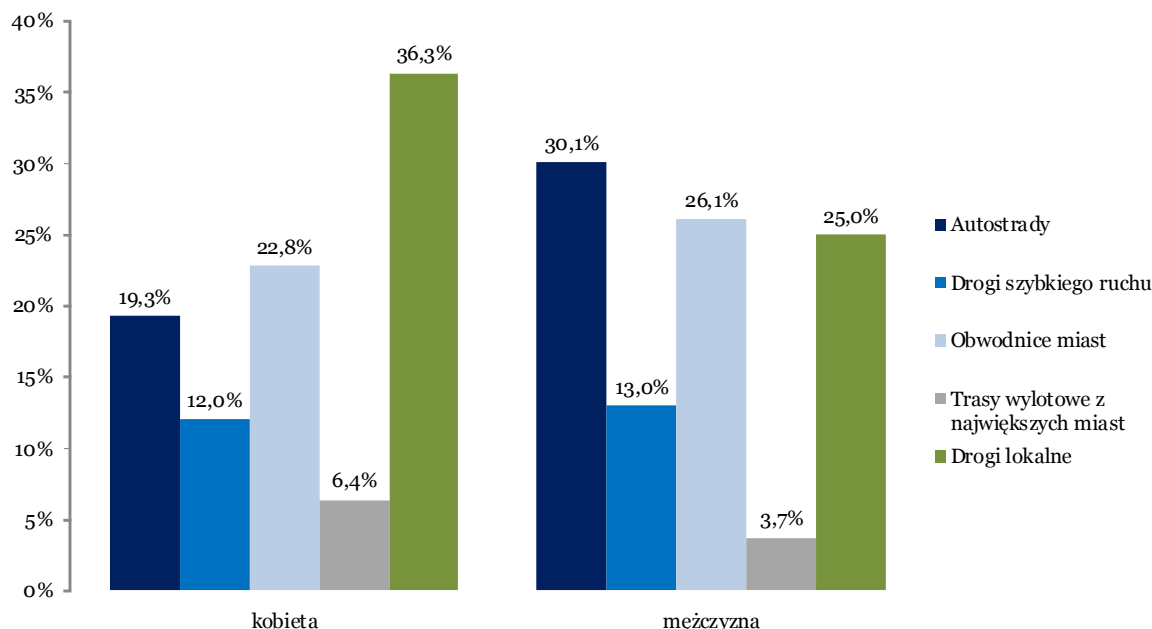


Autostrady dla mężczyzn z dużych miast

Kobiety częściej niż mężczyźni wskazały na konieczność inwestowania w najbliższych 10 latach w drogi lokalne. Wskazała tak więcej niż co trzecia kobieta (36,3%) uczestnicząca w badaniu, i co czwarty mężczyzna (25%). Podobna dysproporcja ujawnia się między płciami w kontekście autostrad, gdzie jako priorytet uzyskują one 30,1% wskazań wśród mężczyzn i jedynie 19,3% wśród kobiet. Większe zainteresowanie kobiet drogami lokalnymi jest związane z pełnieniem przez nie tradycyjnych ról społecznych oraz znikomym zatrudnieniem w transporcie.

Na podobnie niskim poziomie kobiety i mężczyźni dostrzegają potrzebę inwestycji w drogi szybkiego ruchu - odpowiednio 12% i 13%. Rozbudowa i modernizacja obwodnic (31,1%) oraz autostrad (29,3%) jest najbardziej popularna wśród respondentów z miast powyżej 200 tys. mieszkańców. Wraz ze zmniejszaniem się liczby mieszkańców w danej miejscowości, wzrasta liczba zwolenników inwestowania w drogi lokalne: od 21,1% w dużych miastach do 38,1% wśród mieszkańców wsi.

Najważniejsze inwestycje w ramach infrastruktury drogowej wg kobiet i mężczyzn



Kolej na kolej, czyli ważność połączeń kolejowych.

Według respondentów kolej jest drugim najważniejszym obszarem infrastruktury komunikacyjnej, w którą należy inwestować w ciągu 10 najbliższych lat (17,4%). Wyniki badań wskazują na niskie zainteresowanie transportem kolejowym mieszkańców mniejszych miejscowości, co może być związane z sukcesywnym od 1989 roku zmniejszaniem się liczby połączeń regionalnych. W tym przypadku mamy do czynienia ze sprzężeniem zwrotnym – spada liczba pasażerów, bo zmniejsza się ilość połączeń, co dodatkowo jeszcze zniechęca pasażerów do korzystania z usług kolei. Dobrze zaplanowana kampania edukacyjna w tym zakresie mogłaby przyczynić się do zwiększenia zainteresowania społeczności lokalnych tą formą transportu. Dużo większą popularnością kolej cieszy się wśród mieszkańców średnich (25%) i dużych miast (22%).

W trakcie badania respondenci wskazali cztery główne obszary inwestycji w zakresie infrastruktury kolejowej, którymi są: połączenia między głównymi miastami (31,8%), połączenia lokalne (29,9%), szybka kolej miejska (18,3%) oraz rozbudowa i modernizacja dworców (16,7%). Zaskoczeniem może być tutaj wysoka pozycja w rankingu szybkiej kolei miejskiej – wskazuje ją blisko co piąty Polak. Nie dziwi natomiast wyraźne zapotrzebowanie wśród Polaków na usprawnienie połączeń między głównymi

W tym przypadku możemy mieć do czynienia ze sprzężeniem zwrotnym – spada liczba pasażerów, bo zmniejsza się ilość połączeń, co dodatkowo jeszcze zniechęca pasażerów do korzystania z usług kolei.

”

miastami skoro czas podróży nie zmienił się od 70 lat. Przed II wojną światową przejazd pociągiem z Warszawy do Łodzi trwał o 10 minut dłużej niż obecnie, a z Warszawy do Katowic o 27 minut. Natomiast dłużej niż przed wojną pojedziemy np. z Katowic do Krakowa – o 25 minut oraz z Torunia do Gdańska – o ponad godzinę.

- Infrastruktura transportowa stanowi krwioobieg gospodarki każdego kraju. Od jej rozwoju zależy m.in. tempo rozwoju regionu, firm oraz codzienny komfort każdego z nas.

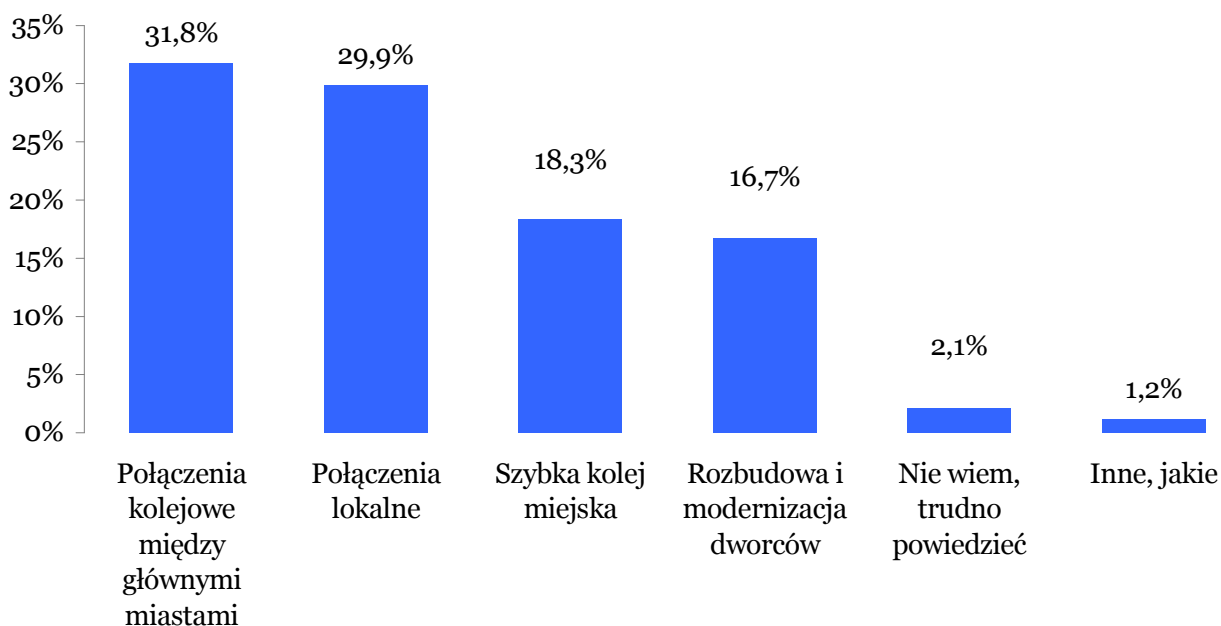
Infrastruktura musi rozwijać się równomiernie, z uwzględnieniem wszystkich dziedzin transportu. Co więcej, należy wziąć pod uwagę wieloletnią perspektywę, a nie tylko bieżące potrzeby. Przykładem, niestety negatywnym, z ostatnich 20. lat jest praktycznie całkowita likwidacja transportu śródlądowego, w wyniku czego transport znacznej części ładunków zaczął odbywać się nie koleją, ale właśnie drogami. Doświadczenia z innych państw pokazują, że koncentrowanie się na jednej dziedzinie transportu nie jest dobrym rozwiązaniem. Zaczynamy od budowy dwupasmowych autostrad, natomiast po kilku latach okazuje się, że 3-4 pasy w jednym kierunku nie są już wystarczające. Polska cały czas jest na początku tej drogi i dlatego tak ważna jest wizja przyszłości, koordynacja polityki w tym obszarze i konsekwentna realizacja. Dzisiaj nie mamy dziedziny transportu, której infrastruktura byłaby zadawalająca. Wiele decyzji biznesowych jest uzależnionych od planu oraz finalizacji inwestycji, dlatego zakończenie każdej z nich jest tak długo oczekiwane. Na zakończenie, śmiało można powiedzieć, że autostrady też są bardzo potrzebne –

powiedział Maciej Gruca, Dyrektor Operacyjny w spółce Fresh Logistics, Grupa Raben

Osoby młode, rzadziej już pamiętające dobrze zorganizowaną kolej i szybkie połączenia pomiędzy miastami, wydają się tracić wiarę w zasadność inwestowania w polską kolej. W grupie tej infrastrukturę kolejową, jako główny obszar inwestycji na najbliższe 10 lat, wskazywano 2-3 krotnie rzadziej niż w przypadku starszych osób. Ponadto, nie zaskakuje mniejszy odsetek osób doceniających konieczność inwestycji w kolej wśród mieszkańców wschodniej Polski. Na obszarach tych sieć kolejowa jest znacznie mniej rozbudowana, przez co ten rodzaj transportu odgrywa mniejszą rolę w codziennym transporcie niż na innych obszarach.

**Joanna Dosz-Szczepańska,
PBS DGA**

Najważniejsze obszary inwestycji w ramach infrastruktury kolejowej w najbliższych 10 latach



Szybka kolej miejska może rozwiązać część problemów?

Priorytetem dla mieszkańców prowincji są połączenia lokalne (36,9%), a dla mieszkańców dużych miast połączenia z głównymi metropoliami (42,6%). Dla Polaków mieszkających w miastach pomiędzy 50 tys. a 200 tys. ludności połączenia lokalne (29,3%), jak i te między głównymi miastami (32,2%) są niemalże tak samo ważne. Mieszkańcy mniejszych miast, czyli tych poniżej 50 tys. już wyraźniej stawiają na połączenia lokalne (31,5%) niż te z głównymi miastami (25,3%), ale jednocześnie są grupą, która najwyraźniej na tle innych dostrzega potrzebę rozbudowy i modernizacji dworców – 21,4%. Podobnie - im mniejsza miejscowość zamieszkania, tym rzadziej jako priorytet inwestycyjny jest wskazywana potrzeba rozbudowy i modernizacji szybkiej kolei miejskiej. Mimo że w dużych miastach jest to niemalże co czwarta osoba, to na wsi jest to nadal co dziesiąta. Można oczywiście ten wynik wiązać z suburbanizacją bądź powoli zaczynającą się dezurbanizacją polskich miast. Warto więc podkreślać konieczność rozbudowy lokalnych połączeń kolejowych, gdyż coraz więcej osób żyjących w obrębie dużych miast przenosi się na jej obrzeża. Pomimo tych procesów migracyjnych, centrum edukacyjno-biznesowe nadal pozostaje na terenie dużych metropolii.

W regionach połączenia kolejowe między głównymi miastami jako priorytet inwestycyjny na najbliższe 10 lat były wskazywane najczęściej przez mieszkańców regionu Wschodniego² (37,1%). Ten aspekt modernizacji infrastruktury kolejowej także akcentował średnio co trzeci mieszkaniec regionu Centralnego (33,4%) oraz Północnego (31,9%). Najrzadziej inwestycja w połączenia kolejowe między głównymi miastami była wskazywana przez mieszkańców regionu Zachodniego (27,5%), ale więcej respondentów wskazało jedynie połączenia lokalne (34,5%). Podobnie badani z regionu Południowego wyżej niż połączenia między głównymi miastami (29,5%) ocenili potrzebę inwestycji w połączenia lokalne (37,0%). Co ciekawe najmniej wskazań dotyczących tego aspektu infrastruktury pojawiło się wśród mieszkańców regionu Centralnego - jedynie co piąty respondent. Było to nieznacznie mniej niż w kategorii szybkiej kolei miejskiej. Największe oczekiwania w zakresie rozwoju sieci szybkiej kolei miejskiej wskazywali mieszkańcy regionu Północnego (23,1%). Najrzadziej ten rodzaj kolei wskazywali respondenci z regionu Południowego (13,7%). Podobnie rozbudowę i modernizację dworców wskazuje prawie co piąty mieszkaniec regionu Centralnego (19,5%) oraz Północnego (18,5%). Najrzadziej ten obszar restrukturyzacji zaznaczali respondenci z regionu Wschodniego (12,3%).

Z wyników badań można wnioskować, że na opinii w zakresie przyszłych inwestycji największy wpływ ma aktualny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz jej stan. Dla mieszkańców regionu Wschodniego, o niskim zagęszczeniu połączeń kolejowych, najważniejsza jest inwestycja w połączenia kolejowe między głównymi miastami, gdyż pozwolą one na sprawniejszy dojazd do miejsc, gdzie znajdują się ośrodki gwarantujące lepszą możliwość kształcenia czy zarobku. Mieszkańcy regionów Zachodniego i

Postępująca suburbanizacja miast wywołuje potrzebę nacisku na rozbudowę infrastruktury połączeń kolei lokalnej, a także tzw. szybkiej kolei miejskiej, która często pokonuje znaczne odległości od samego centrum miasta. Największą potrzebę rozwoju infrastruktury czy sieci szybkiej kolei miejskiej wskazywali mieszkańcy regionów, w których taka kolej już istnieje.

”

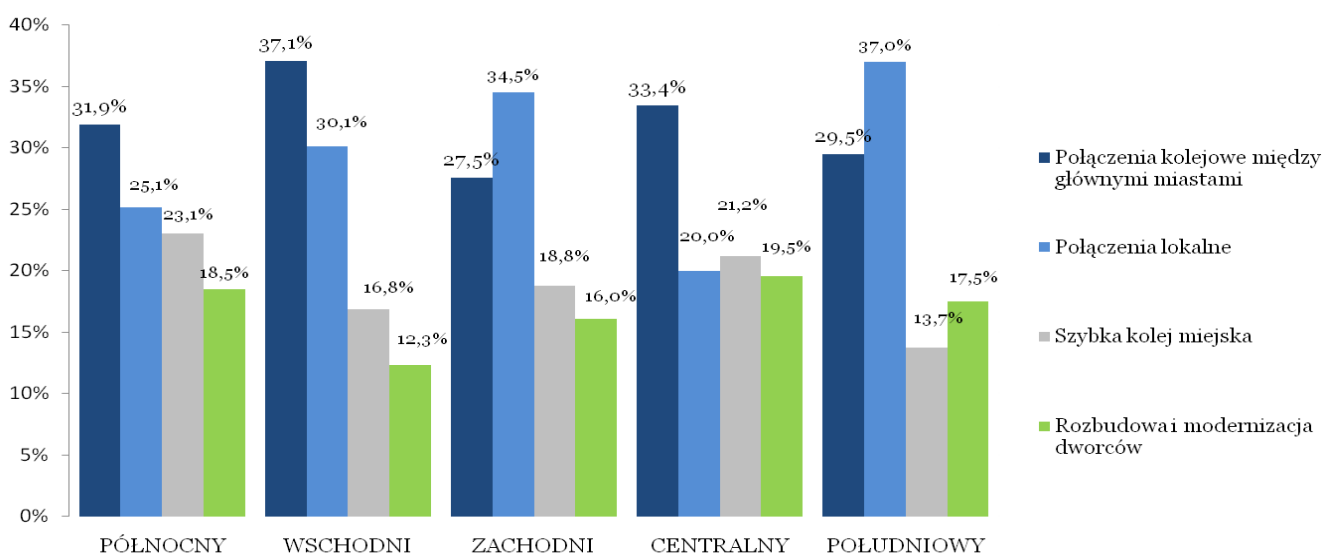
² Według legendy:

- region PÓLNOČNY odpowiada województwom: Kujawsko-pomorskie, Pomorskie, Zachodniopomorskie,
- region WSCHODNI odpowiada województwom: Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie, Warmińsko-mazurskie,
- region ZACHODNI odpowiada województwom: Dolnośląskie, Lubuskie, Opolskie, Wielkopolskie,
- region CENTRALNY odpowiada województwom: Łódzkie, Mazowieckie,
- region POŁUDNIOWY odpowiada województwom: Małopolskie, Śląskie.

Południowego, gdzie sieć linii kolejowych jest dużo gęstsza i lepiej zagospodarowana, stawiają na modernizację i rozbudowę połączeń lokalnych.

- Od początku swojej działalności PBG skupiało się na realizowaniu projektów infrastrukturalnych służących społeczeństwu. Poprzez współpracę z wieloma międzynarodowymi firmami udało się nam wprowadzić na rynek polski i zastosować nowe technologie, które, jak sądzimy, podnoszą poziom jego funkcjonowania. PBG realizuje inwestycje strategiczne dla Polski, w tym również związane z budową dróg i autostrad. Przekonanie Polaków mówiące o konieczności inwestowania w infrastrukturę transportową potwierdza tylko założoną przez Grupę PBG strategię, która zakłada udział w szeroko pojętym rynku budownictwa infrastrukturalnego. Odpowiednia infrastruktura transportowa ma znaczenie dla zapewnienia wzrostu gospodarczego, a także minimalizowania dysproporcji w rozwoju pomiędzy poszczególnymi regionami kraju – komentuje Przemysław Szkudlarczyk, Wiceprezes PBG

Najważniejsze inwestycje w ramach infrastruktury kolejowej w ciągu najbliższych 10 lat z podziałem na regiony



Mimo wieloletnich zaniedbań i spadku znaczenia kolei w systemie transportowym kraju, zdaniem 62% Polaków jest to wciąż drugi najważniejszy obszar wymagający rozbudowy i modernizacji. Z badań wynika, że niezależnie od miejsca zamieszkania, wykształcenia czy wieku najważniejsze dla respondentów są połączenia lokalne lub między głównymi miastami. Brak poprawy jakości transportu kolejowego może jednak w przyszłości zniechęcić pasażerów do podróżowania pociągami i skłonić ich do korzystania z poszerzającej się oferty połączeń lotniczych.

Częściej respondenci także wskazują jako priorytet na szybką kolej miejską niż rozbudowę i modernizację dworców. Co ciekawe, szybka kolej miejska praktycznie w Polsce nie istnieje poza Warszawą i Trójmiastem oraz częściowo na terenie aglomeracji górnośląskiej. Wyraźnie widać więc ogromny potencjał jaki niesie ze sobą ta forma transportu w obrębie metropolii.

Czy tylko lądem?

Zaskakująco nisko Polacy oceniają potrzebę inwestycji w infrastrukturę lotniczą i wodną śródlądową, co może wskazywać na brak świadomości, jak ważne są one dla polskiego transportu i gospodarki. Stawia to przed podmiotami inwestującymi w te obszary nowe wyzwania komunikacyjne i wizerunkowe. Jest to ważne, tym bardziej że znaczna część środków budżetowych oraz finansów Programu Operacyjnego Infrastruktury i Środowiska (POIS) przeznaczana jest na rozbudowę i modernizację polskich portów lotniczych wchodzących w skład Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T). Mimo że zajmują one istotne miejsce w rządowych planach rozwoju infrastrukturalnego kraju, to wciąż zdecydowana większość Polaków nie stawia jej rozbudowy lub modernizacji wśród priorytetów.

Infrastruktura lotnicza ma największy potencjał rozwojowy i prognozowany jest znaczny oraz systematyczny wzrost jej użytkowników. Biorąc po uwagę dane demograficzne, w infrastrukturę lotniczą jako pierwszą zainwestowałby prawie co dziesiąty mieszkaniec regionu Centralnego³ (7,8%), ale dopiero co setny regionu Wschodniego (0,8%). Tymczasem coraz bardziej zauważalne jest zjawisko zwiększania przewagi portów regionalnych nad warszawskim Okęciem. W ubiegłym roku stołeczny port lotniczy przyjął 8,6 mln pasażerów, a regionalne lotniska prawie 12 mln. W najbliższych latach rozwojowi lokalnych połączeń lotniczych będzie sprzyjała niewystarczająca ilość autostrad i dróg ekspresowych oraz brak szybkich połączeń kolejowych między głównymi miastami, które dzielą duże odległości.

Istotne będzie w najbliższej przyszłości komunikowanie w sposób klarowny zalet i możliwości rozwoju tego typu infrastruktury, zarówno na poziomie ogólnopolskim, jak i lokalnym. Warto pamiętać, że sukces portu lotniczego jest zawsze powiązany z włączeniem go w lokalną sieć połączeń kolejowych i drogowych, co często wpływa na poprawę jakości poruszania się mieszkańców zamieszkujących dany region kraju.

- Dla firmy logistycznej nowoczesna i rozbudowana sieć komunikacyjna, gwarantująca szybki transport, jest podstawowym elementem codziennej działalności. Dotyczy to wewnętrznego rynku krajowego i transportu międzynarodowego, w którym Polska często pełni funkcję kraju tranzytowego pomiędzy Wschodem a Zachodem Europy. Z logistycznego punktu widzenia, efektywna sieć komunikacyjna to efektywne wsparcie biznesu. Jako DHL Express specjalizujemy się w świadczeniu krajowych i międzynarodowych usług ekspresowych drogowych i lotniczych. To oznacza, że każdego dnia po polskich drogach porusza się ponad 3 tys. samochodów dostawczych i ciężarowych z naszym logo, a z lotnisk w Warszawie, Gdańsku i Katowicach do największego centrum przeładunkowego DHL w Niemczech w Lipsku startują trzy samoloty cargo. Klientom gwarantujemy szybki termin realizacji usługi. Przesyłka nadana w poniedziałek w Zakopanem, następnego dnia jest doręczana odbiorcy na przykład w Szczecinie czy, w przypadku usługi międzynarodowej, w Rzymie. Priorytetem dla nas jest stworzenie w krótkim czasie warunków umożliwiających powstanie nowoczesnej infrastruktury cargo, szczególnie na lotnisku w Warszawie. Dopiero połączenie jej z wybudowaną w najbliższych latach siecią dróg szybkiego ruchu stworzy warunki do wzrostu wymiany towarowej wysokoprzetworzonych produktów przemieszczanych lotniczo pomiędzy Polską a resztą świata, zwłaszcza szybko rozwijającymi się państwami Azji jak Indie i Chiny, czy największą gospodarką

³ Według legendy:

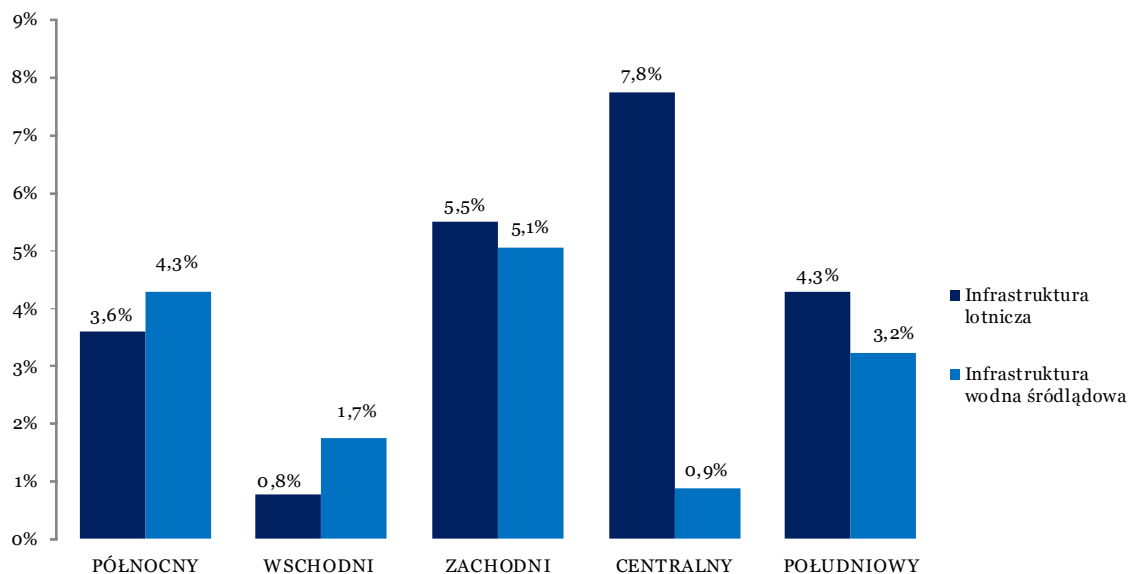
- region PÓLNOCNY odpowiada województwom: Kujawsko-pomorskie, Pomorskie, Zachodniopomorskie,
- region WSCHODNI odpowiada województwom: Lubelskie, Podkarpackie, Podlaskie, Świętokrzyskie, Warmińsko-mazurskie,
- region ZACHODNI odpowiada województwom: Dolnośląskie, Lubuskie, Opolskie, Wielkopolskie,
- region CENTRALNY odpowiada województwom: Łódzkie, Mazowieckie,
- region POŁUDNIOWY odpowiada województwom: Małopolskie, Śląskie.

świata - USA. Polska według statystyk UE wśród 27 państw jest na 17-y miejscu pod względem wymiany towarów drogą lotniczą. Jednym z elementów, który może zmienić tę sytuację jest lepsza infrastruktura lotnicza cargo.

Dla nas korzystanie z infrastruktury komunikacyjnej jest koniecznością. Szybki i sprawny transport jest jednym z elementów wpływających na jakość usług. Dlatego na przykład nasze terminale i sortownie są budowane tak, aby zapewnić odpowiednie zaplecze transportowe, czyli dogodny dojazd, bliskie położenie obwodnic czy tras wylotowych, dróg krajowych i autostrad. Od dawna wiadomo, że stan dróg i autostrad w Polsce nie jest zadowalający i mamy jeszcze wiele do nadrobienia. Pozytywnym sygnałem są z pewnością widoczne inwestycje w rozbudowę infrastruktury drogowej zwłaszcza dróg szybkiego ruchu. Nasze partnerstwo w UE stawia przed nami wiele wyzwań, między innymi wymaga przeprowadzenia reform. Jedną z których jest budowa infrastruktury transportu. Strategia UE w najbliższych latach zmierza do wprowadzenia daleko idących zmian strukturalnych, oznaczających transformację sektora transportu, m.in. rozbudowę infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym autostrad.

Branża transportowa, swoisty „krewiobieg gospodarki”, dzięki nowoczesnej sieci dróg, infrastrukturze lotniczej, kolejowej i wodnej może zwiększyć swoją wydajność i ograniczyć koszty. To powinno sprzyjać konkurencyjności zarówno przedsiębiorstw transportowych jak i firm korzystających z usług transportowych. Efektywna sieć dróg i autostrad pozwalająca na poruszanie się ze stałymi prędkościami, bez zatrzymywania w korkach pozwala na ograniczenie zużycia paliwa i sprzyja zmniejszeniu zanieczyszczenia środowiska. Stwarza to także warunki do większego bezpieczeństwa ruchu drogowego – **dodaje Tomasz Buraś, Prezes Zarządu DHL Express.**

Podział ważności inwestycji w zakresie infrastruktury lotniczej i wodnej śródlądowej według regionów



Czwarte miejsce w hierarchii ważności zajmuje infrastruktura wodna śródlądowa. Najwięcej, bo jako priorytetowe inwestycje w infrastrukturę wodną śródlądową wskazuje co dwudziesty mieszkaniec regionu Zachodniego i w najmniejszym stopniu mieszkaniec Centralnego - co setny. Polska nie posiada dużej liczby takich szlaków, a ich długość od kilku lat nieznacznie, ale jednak spada – w 2009 roku wynosiła jedynie 3 660 km⁴. Dodatkowo bardzo wiele polskich rzek jest nieuregulowanych, przez co zainteresowanie wykorzystaniem ich jako potencjalnych form transportu jest znikome. Z tego powodu wydaje się to być pionierski i dziewiczy teren jeśli chodzi o inwestycje infrastrukturalne, ale także akcje edukacyjno-informacyjne.

Każdy swoim samochodem

Według dostępnych statystyk, w 2009 roku w 38 milionowej Polsce było zarejestrowanych ponad 16 495 mln⁵ samochodów osobowych, co stawia nas w europejskiej czołówce. Ogólne statystyki podają, że średnia odległość przewozu pasażera wynosiła w 2009 roku dla transportu kolejowego 66 km, samochodowego 40 km, śródlądowego wodnego 18 km, a lotniczego 1708 km⁶. W przypadku transportu kolejowego średnia ta spada, ale wzrasta w przypadku komunikacji drogowej. Tylko w przypadku infrastruktury lotniczej sukcesywny spadek średniej odległości przewozu pasażera może cieszyć, gdyż może to oznaczać, że Polacy coraz powszechniej i na krótsze odległości korzystają z możliwości podróżowania samolotem. Sektor lotniczy jest jednak ściśle powiązany z trendami w światowej gospodarce. Wobec prognoz wzrostu polskiego PKB rynek ten wydaje się szczególnie obiecujący. Badanie jasno pokazało, że większość Polaków nie uznaje za wymagające finansowania inwestycji w infrastrukturę wodną śródlądową, mimo że zamieszkuje czasem tereny o gęstej sieci rzecznej. Co ciekawe, nawet udział żeglugi śródlądowej w przewozach towarów w Polsce jest znikomy. Wynosi zaledwie 0,6 % - 0,7%, podczas gdy w krajach Europy Zachodniej jest to średnio dziesięć razy więcej (7,1 %).

⁴ „Mały Rocznik Statystyczny Polski 2010”

⁵ „Mały Rocznik Statystyczny Polski 2010”

⁶ „Mały Rocznik Statystyczny Polski 2010”

On Board Public Relations (www.onboard.pl)

wspólnie z firmami PR z kilkudziesięciu krajów tworzy międzynarodową sieć ECCO Network – jedną z największych sieci firm PR na świecie. Oddziały ECCO Network znajdują się obecnie m.in. w Amsterdamie, Antwerpii, Barcelonie, Pekinie, Berlinie, Brnie, Brukseli, Budapeszcie, Buenos Aires, Kairze, Chicago, Kopenhadze, Dubaju, Dublinie, Düsseldorfie, Edynburgu, Eindhoven, Helsinkach, Londynie, Meksyku, Mediolanie, Bombaju, Monachium, Nowym Jorku, Oslo, Paryżu, Pradze, Sztokholmie, Wiedniu i w Warszawie.

On Board PR świadczy usługi w dziedzinie doradztwa public relations. Jest laureatem nagrody Impactor 2009 dla najbardziej podziwianej agencji PR w Polsce. Zajmuje czwarte miejsce na świecie pod względem dynamiki wzrostu przychodów spośród 200 największych firm PR świata (wg rankingu The Holmes Report 2006). Od 2007 roku posiada własne biuro w Kijowie na Ukrainie. On Board PR jest członkiem Związku Firm Public Relations, partnerem Instytutu Dziennikarstwa Uniwersytetu Warszawskiego, laureatem wielu nagród w międzynarodowych i polskich konkursach (IPRA GWA, Magellan, Złote Spinacze). Firma zapewnia kompleksową obsługę w zakresie komunikacji oferując strategiczne doradztwo m.in. w obszarach: Brand Public Relations, Corporate & Financial Communications, Investor Relations, Crisis Management.

PBS DGA (www.pbsdga.pl)

PBS DGA Sp. z o.o. (dawniej: Pracownia Badań Społecznych) została założona w 1990 roku i jest według rankingu PTBRiO za rok 2009 największą polską firmą badawczą. Świadczy kompleksowe usługi w zakresie badań ilościowych i jakościowych, pracując m.in. dla klientów z sektora przedsiębiorstw i usług publicznych.

Od 2008 roku w PBS DGA funkcjonuje Zespół ds. badań rynku pracy, który swą działalność opiera o wieloletnie doświadczenie zarówno badaczy, jak i liczne grono najwyższej klasy ekspertów. Zajmując się szeroko rozumianą tematyką rynku pracy, nie tylko specjalizuje się w realizacji badań z tego obszaru, ale bazując na ich wynikach oraz dogłębnych analizach danych wtórnych, idzie krok dalej – uzupełnia uzyskiwane dane o eksperckie analizy i rekomendacje.

Portfolio ON Board PR Ecco Network

w sektorze transportowym:

- Ministerstwo Infrastruktury,
- Inspekcja Transportu Drogowego,
- Continental
- Fiat Ubezpieczenia
- Polska Organizacja Turystyczna

Raport opracował zespół On Board PR Ecco Network

Katarzyna Szczypek

IT & Finance Department On Board Public Relations Ecco Network Sp. z o.o

On Board Public Relations Ecco Network Sp. z o.o.

Ul. Wolska 88, 01-141 Warszawa

tel.(+48 22) 321-51-00

e- mail: kszczypek@onboard.pl

Norbert Ofmański

Managing Director - On Board Public Relations Ecco Network Sp. z o.o.

On Board Public Relations Sp. z o.o.,

Ul. Wolska 88, 01-141 Warszawa

tel.(+48 22) 321-51-00

Kontakt dla prasy

Dariusz Chrzanowski

On Board Public Relations Ecco Network Sp. z o.o.

Ul. Wolska 88, 01-141 Warszawa

tel.(+48 22) 321-51-00

e- mail: dchrzanowski@onboard-sanmarkos.pl

on board
PUBLIC RELATIONS
E C C O N E T W O R K

On Board Public Relations Sp. z o.o.
Ecco International Communications Network
ul. Wolska 88, 01-141 Warszawa
tel. +48 22 321 51 00, fax +48 22 321 51 01
e-mail: onboard@onboard.pl, www.onboard.pl