

Krystyna Wojewódzka-Król¹
Uniwersytet Gdański



Problemy dostosowania transportu ładunków w Polsce do współczesnych standardów UE²

Jednym z podstawowych celów europejskiej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój transportu, uwzględniający ekonomiczną efektywność, ekologiczną racjonalność i społeczną zasadność. Polska od lat dąży do dostosowania transportu do współczesnych wymagań i standardów UE. Standardy te dotyczą zarówno infrastruktury transportu, taboru oraz technologii przewozu, ale również kierunków zmian struktury gałęziowej systemów transportowych oraz integracji różnych gałęzi – działań zmierzających do zrównoważonego rozwoju transportu. Pomimo dużego dystansu polskiego transportu do osiągnięć wielu krajów Unii Europejskiej stopniowo nadrabiane są niektóre zaległości. Choć tempo zmian często nie jest satysfakcjonujące, to jednak postęp w wielu dziedzinach jest wyraźny. Niestety są też takie, w których zgodność z unijnymi tendencjami jest niewielka. Niektóre wybory kierunków rozwoju transportu są bardzo kontrowersyjne, a niektóre tendencje są ignorowane. Stwarzać to może w przyszłości różne problemy w rozwoju kraju i integracji europejskiej.

Celem artykułu jest identyfikacja sukcesów, problemów oraz kontrowersyjnych wyborów w procesie zrównoważonego rozwoju transportu.

Osiągnięcia w dostosowaniu polskiego transportu do tendencji unijnych

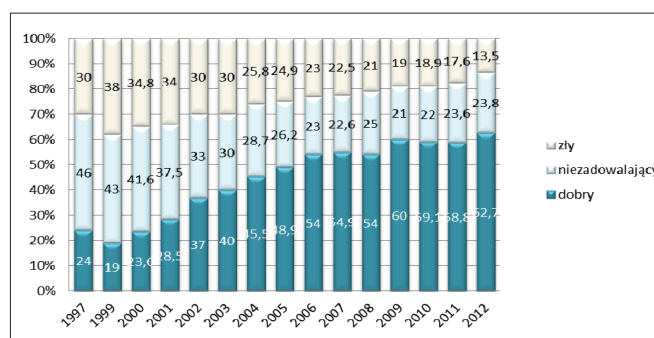
Proces dostosowania polskiego transportu do współczesnych standardów jest bardzo złożony i długotrwały ze względu na:

- dystans, jaki w wielu dziedzinach dzielił polski transport od standardów przyjętych w transporcie wysoko rozwiniętych krajów UE
- cechy infrastruktury transportu, w tym zwłaszcza długi okres realizacji inwestycji tego typu oraz ich wysoką kapitałochłonność
- konieczność dokonywania niełatwych wyborów priorytetów (związaną ze wspomnianą wysoką kapitałochłonnością inwestycji infrastrukturalnych i ograniczonymi środkami, które można na ten cel przeznaczyć).

Można jednak pokusić się już o pewien bilans dokonań. Sukcesy to pewnie określenie trochę „na wyrost” w odniesieniu do efektów rozwoju transportu w Polsce, tym niemniej trzeba zauważyć, że choć rozwój ten przebiegał powoli i z licznymi potknięciami, to jednak znaleźć można pozytywne, z punk-

tu widzenia zrównoważonego rozwoju transportu, efekty dotychczasowego procesu rozwoju w postaci wyraźnej poprawy stanu infrastruktury drogowej.

O rozwoju infrastruktury drogowej w Polsce można powiedzieć wiele złego – że budowana jest za wolno, za drogo, czasami jest niskiej jakości, permanentne są opóźnienia w jej realizacji, jednak nie można nie zauważyć dotychczasowych osiągnięć. Infrastruktura drogowa, która w Polsce nie spełniała standardów europejskich, zarówno pod względem jakościowym jak i ilościowym, po wielu latach problemów i doświadczeń w jej rozwoju wyraźnie poprawiła się (rysunek 1) i stan ten jest odczuwalny przez użytkowników transportu.



Rys. 1. Zmiany stanu nawierzchni dróg krajowych w Polsce.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Raport o stanie technicznym sieci dróg krajowych na koniec 2012 roku, GDDKiA, Warszawa, marzec 2013.

Oczywiście nadal dystans Polski do UE pod tym względem jest duży, jednak efekty są już wyraźnie widoczne, przede wszystkim w postaci:

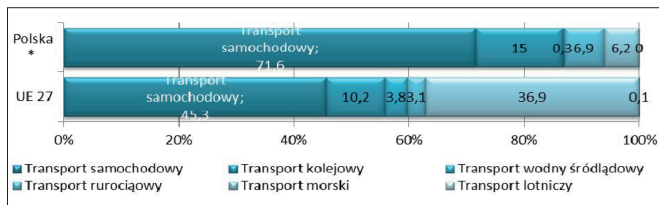
- znacznego wzrostu długości dróg wyższej jakości (23 grudnia 2013 roku oddanych do użytku było 1 494,45 km autostrad oraz 1 335,55 km dróg ekspresowych)
- nowych obwodnic miast pozwalających na zmniejszenie kongestii na drogach i krótszy czas jazdy
- poprawy jakości wielu dróg lokalnych.

Efektom tych zmian jest poprawa bezpieczeństwa na drogach, zmniejszenie czasu i kosztów transportu, ale niestety również stały wzrost udziału tej gałęzi transportu w obsłudze potrzeb przewozowych (co jest sprzeczne z ideą zrównoważonego rozwoju, zakładającą przeniesienie do 2030 roku 30%, a do 2050 roku – 50% ładunków przewożonych samochodami na odległość większą niż 300 km na inne środki transportu).

¹ Prof.dr hab. K. Wojewódzka-Król, prof. zw., Uniwersytet Gdański, Wydział Ekonomiczny, Katedra Polityki Transportowej.

² Artykuł recenzowany.

Transport samochodowy ładunków realizował w Polsce w 2012 roku prawie 72% pracy przewozowej (w 27 krajach UE – 45% w 2011 roku). Co prawda, jak wynika z rysunku 2, udział transportu kolejowego w obsłudze potrzeb przewozowych jest w Polsce wyższy niż w UE, jednak udział transportu morskiego i wodnego śródlądowego, gałęzi najbardziej przyjaznych dla środowiska, jest niewielki (łącznie 6,23% wobec ponad 40% w UE) – rysunek 2³.



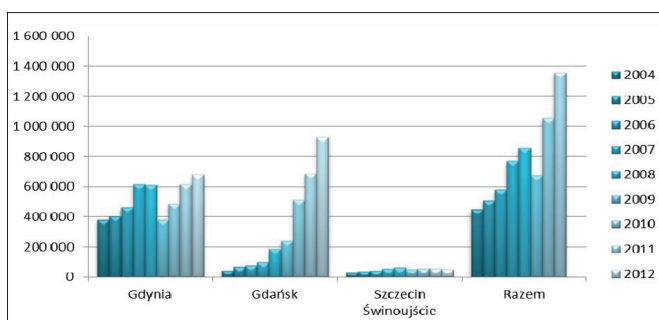
Rys. 2. Struktura gałęziowa przewozów ładunków w 27 krajach UE (2011 r.) i w Polsce (2012 r.).
Źródło: opracowanie własne na podstawie: EU transport in figures 2013, Transport wyniki działalności w 2012 r, GUS, Warszawa 2013.

Problemy zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce

Oceniając transport ładunków w Polsce z punktu widzenia europejskiej polityki transportowej i jej celów perspektywicznych można wśród wielu problemów wyróżnić takie, które stwarzają zagrożenia na przyszłość – utrata pozycji na rynku transportowym, zagrożenie dla realizowanych obecnie inwestycji, dla konkurencyjności, ryzyko obniżenia jakości życia czy utrata szans na zrównoważony rozwój transportu. Należą do nich:

- dysproporcje w rozwoju portów morskich i transportu ich zaplecza
- mała skala przewozów kombinowanych kolejowo-samochodowych
- problemy w logistyce miejskiej.

Porty morskie w Polsce radzą sobie całkiem dobrze nawet w warunkach kryzysu, szczególnie zaś dynamicznie rosną przeładunki kontenerów (rysunek 3). Terminale kontenerowe są rozbudowywane i po zakończeniu realizowanych obecnie w DCT w Gdańsku i planowanych w BCT w Gdyni



Rys. 3. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich.
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Grzybowski M., Przeładunki w polskich portach morskich. keiz.wpit.am.gdynia.pl/images/grafiki/76.doc (dostęp 11.05.2013); Polskie porty przeładują coraz więcej, Rynek Infrastruktury, <http://www.rynekinfrastruktury.pl> (dostęp 11.05.2013).

inwestycji zdolność przeładunkowa terminali kontenerowych w Polsce wzrośnie kilkakrotnie.

W porcie Gdańsk podjęto już działania zmierzające do wybudowania nowego terminalu kontenerowego DCT 2. Celem jest stworzenie w Gdańsku hub'u dla Europy Środkowo-Wschodniej oraz Rosji. Projekt oraz rozwiązania zastosowane w budowie DCT 2 sprawiają, że terminal będzie przystosowany do obsługi największych statków kontenerowych świata. Docelowa roczna pojemność terminalu DCT 2 jest szacowana na 2,5 mln TEU, co wraz z istniejącym DCT pozwoli uzyskać łączną zdolność przeładunkową do 4 mln TEU rocznie, po oddaniu terminalu do użytku w 2016 roku⁴. Nawet gdyby tylko 3 mln TEU przeładowywanych w porcie Gdańsk i Gdynia kontenerów przewożona była z i na zaplecze, to oznaczałoby przy 250 dniach roboczych średnio dziennie około 12 000 TEU, do przewiezienia których potrzebnych byłoby około 150 pociągów kontenerowych lub kilka tysięcy samochodów.

Jeżeli inwestycjom w portach morskich nie będzie towarzyszyła modernizacja transportu zaplecza, mogą powstać poważne problemy. Co prawda budowana jest autostrada A1 i drogi prowadzące do portów przez miasto, jednak transport samochodowy nie będzie w stanie obsłużyć zwiększonych potrzeb przewozowych. Nie jest to zresztą wskazane ze względów bezpieczeństwa na drogach i nie jest zgodne z europejską polityką transportową.

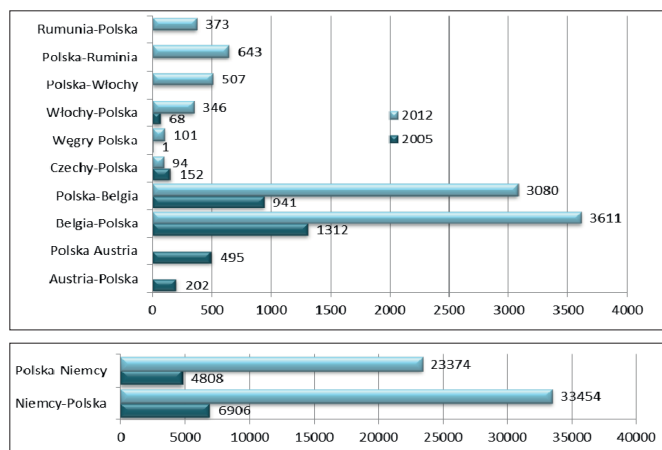
DCT zakłada, że 40% potrzeb przewozowych na zaplecze będzie obsługiwana, zgodnie ze współczesnymi tendencjami, przez bardziej przyjazny dla środowiska transport kolejowy (aktualnie prawie 36% kontenerów przewożonych na zaplecze obsługiwanych jest przez tę gałąź transportu)⁵.

Niestety jakość linii kolejowych północ-południe jest niska. Średnia prędkość handlowa pociągów towarowych uruchamianych w I półroczu 2012 roku przez licencjonowanych przewoźników kolejowych wyniosła 25,75 km/h. Dla porównania, średnia prędkość handlowa w przewozach kolejowych w krajach Unii Europejskiej przekraczała 50 km/h. Na sieci francuskiego zarządcy infrastruktury RFF (Réseau Ferré de France), drugiego w Europie pod względem długości zarządzanej infrastruktury liniowej, średnia prędkość pociągów towarowych oscylowała na poziomie 60 km/h, a dla pociągów długodystansowych (przekraczających 700-800 km długości trasy) wyniosła 65 km/h⁶. Możliwość wykorzystania drogi wodnej Wisły do przewozów kontenerów na zaplecze, jak do tej porty w ogóle nie została uwzględniona w polskiej polityce transportowej, choć nawet niewielkie barki kontenerowe, przewożące około 50 kontenerów, znacznie mogłyby usprawnić transport kontenerów na zapleczu portów morskich (20 takich barek jest w stanie przewieźć 1 000 kontenerów). Jeżeli nie zostanie rozwiązany na czas problem transportu zapleczewego, powstanie poważne zagrożenie przejścia największych armatorów do portów oferujących lepsze połączenia z zapleczem.

Kolejny problem (ściśle związany z transportem zapleczewym) to zagrożenia dla zrównoważonego rozwoju transportu ładunków wskutek powolnego rozwoju transportu kolejowego. W przewozach ładunków możliwość pogodzenia sprzecznych tendencji między popytem na przewozy, ciężącym do

³ White Paper. Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system Brussels, 28.3.2011, COM(2011) 144 final.
⁴ Materiały DCT, Gdańsk, 2013.
⁵ Ibidem.
⁶ Materiały Urzędu Transportu Kolejowego. <http://www.utk.gov.pl/> (dostęp: 11.05.2013).

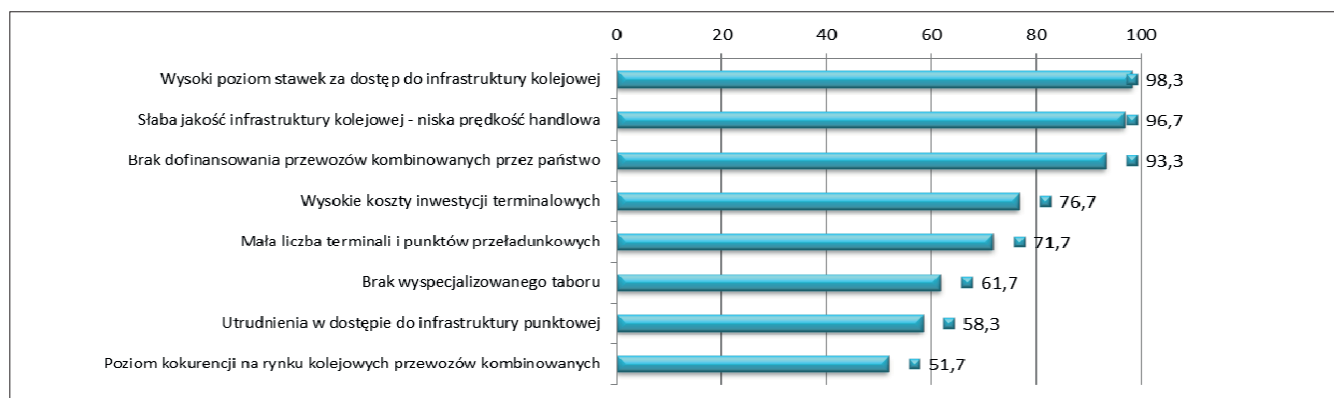
transportu samochodowego, a dążeniem do zrównoważonego rozwoju transportu dają przewozy kombinowane kolejowo-samochodowe. Są one szansą na zapewnienie wysokiej jakości usług transportowych, w tym dostaw dom – dom i bardziej przyjaznej dla środowiska struktury gałęziowej systemów transportowych. Niestety przewozy kombinowane są w Polsce kilkukrotnie mniejsze, niż w tranzytowych krajach UE. Podczas, gdy średnio w 27 krajach UE udział przewozów kombinowanych w pracy przewozowej transportu kolejowego w 2010 roku wynosił prawie 18%, w krajach przodujących w rozwoju tej technologii (Belgii, Hiszpanii, Holandii czy Wielkiej Brytanii) – ponad 30%, to w Polsce udział ten był niespełna 4% (w I półroczu 2013 r. – 6%⁷).



Rys. 4. Liczba przesyłek realizowanych transportem kombinowanym kolejowo-samochodowym w relacji z Polską w 2012 r.
Źródło: UIRR Report 2012-13, International Union of Combined Road-Rail Transport Companies, Brussels 2013.

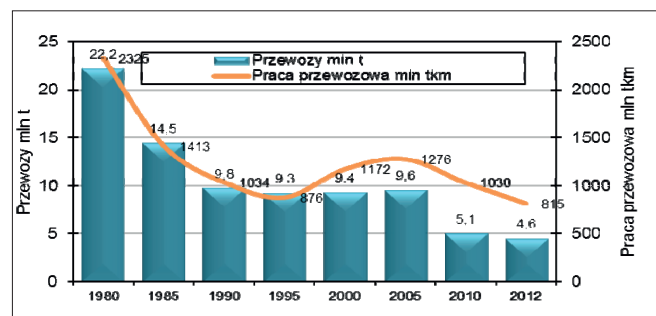
Pomimo znacznego wzrostu liczby przesyłek realizowanych transportem kombinowanym kolejowo-samochodowym (rysunek 4), są one w Polsce marginalne. Ich rozwój napotyka bariery w postaci:

- zbyt skromnej sieci terminali
- niedostosowanej do ich potrzeb infrastruktury drogowej
- braku taboru
- braku wystarczających bodźców do korzystania z tej technologii.



Rys. 5. Znaczenie poszczególnych barier rozwoju przewozów kombinowanych w opinii przewoźników kolejowych (w skali 0-100).
Źródło: analiza rynku kolejowych przewozów intermodalnych, UTK, Warszawa 2012, s. 33.

Zdaniem operatorów, istotnym czynnikiem determinującym opłacalność tego typu przewozów są zbyt wysokie stawki za dostęp do infrastruktury, które powodują, że przewozy kombinowane są konkurencyjne dopiero na dystansach powyżej 800 km (rysunek 5). Zwiększenie udziału tej technologii wymaga zastosowania instrumentów skłaniających zwłaszcza przewoźników tranzytowych do zainteresowania się tą technologią, w tym obniżki wspomnianych stawek. Być może obniżka stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej, wprowadzona od 2014 roku, wpłynie na poprawę obecnej sytuacji. Trudno jednak oczekiwać radykalnych zmian bez inwestycji infrastrukturalnych, których realizacja wymaga czasu i znacznych środków.



Rys. 6. Przewozy ładunków żegluga śródlądową w Polsce.
Źródło: opracowanie własne na podst.: Roczniki Statystyczne GUS.

Kolejną sferą kumulacji problemów związanych z transportem ładunków są miasta. Wdrażanie w logistyce miejskiej zasad zrównoważonego rozwoju transportu jest niezwykle istotne dla poprawy jakości życia mieszkańców. Tu można szerzej wykorzystać transport wodny śródlądowy i to często bez wielkich inwestycji. Miasta zlokalizowane nad drogami wodnymi mogą, podobnie jak miasta w wielu krajach UE, zamierzać wdrażać zaopatrzenie sklepów czy wywóz śmieci drogami wodnymi, odciażając tym samym drogi kołowe. Niestety na razie rozwiązania te w Polsce nie są stosowane. Z myślą o takiej możliwości warto jednak już dziś planować centra dystrybucji towarów czy recyklingu odpadów w pobliżu drogi wodnej, aby w przyszłości ułatwić wdrażanie takich rozwiązań.

⁷ Zielaskiewicz H., Zrównoważony rozwój- modne hasło czy realne działania, „Infrastruktura Transportu”, nr 6/2013.

Kontrowersyjne wybory kierunków rozwoju transportu

W procesie rozwoju transportu, przy ograniczonych możliwościach finansowych i dużych potrzebach, konieczny jest wybór priorytetów. Preferowanie jednak wybranej gałęzi (a nie inwestycji w określonych relacjach) jest ryzykowne, gdyż może prowadzić do degradacji pozostałych i do dużych dysproporcji w rozwoju transportu. Szczególnie niekorzystne jest, gdy przy ustalaniu priorytetów pominięta zostanie gałąź najbardziej przyjazna dla środowiska, dysponująca rezerwami, której rozwój może złagodzić wiele problemów społeczno – gospodarczych, jak się stało w Polsce z transportem wodnym śródlądowym.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego jest w krajach Unii Europejskiej jednym ze sposobów na rozwiązanie takich problemów współczesnej polityki transportowej, jak:

- zrównoważony rozwój transportu
- zaspokojenie rosnącego popytu na transport przy ograniczeniach terytorialnych, będących barierą rozwoju infrastruktury transportu
- zwiększenie dostępności, w warunkach kongestii, wąskich gardeł na transeuropejskiej sieci transportowej oraz braku połączeń, których likwidacja napotyka ograniczenia finansowe i bariery istniejącego zagospodarowania przestrzennego.

Internalizacja kosztów zewnętrznych transportu spowodowałaby znaczną przewagę transportu wodnego śródlądowego nad pozostałymi gałęziami. Dopóki jednak system internalizacji nie funkcjonuje, gałąź ta, jako przyjazna dla środowiska, musi liczyć na różne formy wspierania.

Wspieranie rozwoju transportu wodnego śródlądowego w krajach UE związane jest przede wszystkim z jego małym degradacyjnym wpływem na środowisko, choć nie bez znaczenia są też inne zalety tej gałęzi transportu, w tym przede wszystkim:

- kompleksowy charakter zagospodarowania dróg wodnych, przynoszący korzyści wielu dziedzinom gospodarki
- istotne znaczenie w obsłudze portów morskich, dzięki stworzeniu korzystnych połączeń z zapleczem oraz cechom umożliwiającym wzrost przepustowości portów morskich.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego jako integralnego elementu zrównoważonego rozwoju wymaga pokonania wielu trudności związanych zarówno z problemami przedsiębiorstw żeglugowych, jak i oporami potencjalnych klientów, którzy postrzegają żeglugę dość tradycyjnie, nie dostrzegając jej nowych możliwości i związanych z nimi korzyści.

W Polsce problemy rozwoju tej gałęzi są analogiczne jak w innych krajach UE, tylko występują w znacznie większej skali. Niestety gałąź ta nie znalazła należytego miejsca w dotychczasowej polityce rozwoju transportu, co doprowadziło do bardzo trudnej sytuacji. Transport wodny śródlądowy jest gałęzią mało znaną potencjalnym użytkownikom; działania informacyjne, edukacyjne czy promocyjne są niewystarczające, mało skoordynowane i nie tworzą spójnej strategii przywrócenia właściwego obrazu możliwości tej gałęzi transportu. Środowisko armatorów rzecznych jest bardzo prężne i walczy od lat o lepsze warunki na drogach wodnych, jednak w opinii znacznej części społeczeństwa i – niestety – również wśród ministerstwa środowiska, odpowiedzialnego za drogi wodne, czy ministerstwa odpowiedzialnego za transport, gałąź ta postrzegana jest jako przestarzała.

W efekcie rola żeglugi śródlądowej w Polsce wskutek poważnych nieprawidłowości w procesie jej rozwoju nie odpowiada współczesnym tendencjom. Przewozy żeglugi śródlądowej w stosunku do najkorzystniejszego okresu spadły o ponad 10 mln ton, w tym przewozy krajowe ponad trzykrotnie (rysunek 6). Udział tej gałęzi w obsłudze portów morskich zmniejszył się czterokrotnie pomimo zapotrzebo-

wania na tego typu przewozy w relacji na przykład Szczecin – Berlin oraz faktu, iż korzystne położenie Berlina w stosunku do tego portu daje mu przewagę nad Hamburgiem, do którego odległość jest prawie dwa razy większa. Obecnie ta gałąź transportu obsługuje mniej niż 1% ogólnokrajowych potrzeb przewozowych mierzonych zarówno w tonach, jak i tkm (w 2012 roku 0,3% przewozów liczonych zarówno w tkm jak i w tonach⁸).

W Polsce transport wodny śródlądowy postrzegany jest często jako gałąź, której rozwój nie ma znaczenia dla polskiego systemu transportowego, bowiem niski udział tej gałęzi w obsłudze potrzeb przewozowych jest niesłusznie utożsamiany z marginesowym jej znaczeniem w systemie transportowym Polski. Jest to niezgodne z europejską polityką zrównoważonego rozwoju transportu. Współczesna idea kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu zakłada bowiem kompleksowe działania w wszystkich dziedzinach i gałęziach transportu, a nie tylko w tych dominujących. Polityka zrównoważonego rozwoju transportu w krajach UE zakłada rozwój żeglugi jako gałęzi przyjaznej dla środowiska wszędzie tam, gdzie osiągnąć można dzięki temu zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu.

Tylko bowiem taka polityka jest w stanie zahamować wzrost degradacyjnego wpływu transportu na środowisko. Eliminowanie z tego procesu gałęzi o małej skali przewozów jest błędem, zważywszy na fakt, że gałąź ta jest najbardziej przyjazna dla środowiska i może skutecznie ograniczać koszty zewnętrzne oraz dysponując dużymi rezerwami przepustowości, rozwiązywać problemy transportowe i przynosić znaczne korzyści w takich niewrażliwych obszarach jak:

- obsługa portów morskich
- logistyka miejska (zaopatrzenie centrów miast).

Kształtowanie zrównoważonego rozwoju transportu w Polsce z uwzględnieniem transportu wodnego śródlądowego jest szansą na pozyskanie funduszy europejskich na inwestycje w tej gałęzi transportu i – tym samym – szansą na rozwiązanie również przy okazji istotnych problemów kompleksowej gospodarki wodnej.

Rezygnacja z rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce uzasadniana jest brakiem możliwości podejmowania inwestycji na obszarach Natura 2000 lub zbyt wysokimi nakładami niezbędnymi na ich zagospodarowanie. Oba argumenty nie są w pełni wiarygodne – na obszarach Natura 2000 dopuszcza się rozwój po spełnieniu określonych warunków, czego przykładem są inwestycje realizowane na drogach wodnych innych krajów. Nakłady na kompleksowe zagospodarowanie dróg wodnych (w tym dla potrzeb żeglugi) są istotnie duże, zazwyczaj jednak mniejsze niż straty powodziowe, a efekty osiągane są długofalowo w wielu dziedzinach gospodarki. Na przykład w 2010 roku MSWiA oszacowało straty powodziowe na 12 mld zł. Gdyby środki te przeznaczyć na kompleksowe zagospodarowanie śródlądowych dróg wodnych byłyby szansę na uniknięcie takich strat w przyszłości. Brak inwestycji na drogach wodnych takich szans nie daje. Przeciwnie – może nasilić zagrożenie powodziowe. Straty, jakie ponosi cała gospodarka w wyniku rezygnacji z rozwoju śródlądowych dróg wodnych pozwalają stwierdzić, że decyzja ta była wyborem bardzo kontrowersyjnym.

Wnioski

Osiągnięcie w Polsce założonych w europejskiej polityce transportowej efektów wymaga podjęcia dziś wielu strategicznych decyzji. Odłożenie tych decyzji w czasie może wskutek degradacji

lub zmiany warunków i możliwości inwestycyjnych doprowadzić do utraty szans osiągnięcia współczesnych standardów w transporcie.

W transporcie ładunków największe wyzwania dotyczą obecnie modernizacji infrastruktury transportu kolejowego i wodnego śródlądowego. Niski standard usług kolejowych i niewykorzystanie transportu wodnego mogą być zwłaszcza bardzo kosztowne dla portów morskich.

Współczesne standardy to przede wszystkim zrównoważony rozwój transportu. Konieczność aktywnego włączenia się w proces kształtowania zrównoważonego rozwoju transportu jest wyzwaniem, którego nie należy w naszym dobrze pojętym interesie lekceważyć; jest wyzwaniem ważnym między innymi z punktu widzenia powiązań transportowych z krajami UE jak i z punktu widzenia pozycji Polski w UE. Świadomość ekologiczna rośnie wraz z rozwojem społeczno – gospodarczym; kraje słabo rozwinięte nie przywiązują wielkiego znaczenia do ochrony środowiska. W interesie Polski leży pokazanie, że problemy zrównoważonego rozwoju transportu traktowane są u nas tak, jak w krajach wysoko rozwiniętych – nie tylko deklaracją, nie tylko tytuł dokumentu, ale również treść i działania powinny odpowiadać tym założeniom.

Streszczenie

Celem artykułu jest identyfikacja sukcesów, problemów oraz kontrowersyjnych wyborów w procesie zrównoważonego rozwoju transportu. Polska od lat dąży do dostosowania transportu do współczesnych wymagań i standardów UE. Standardy te dotyczą zarówno infrastruktury transportu, taboru oraz technologii przewozu, ale również kierunków zmian struktury gałęziowej systemów transportowych oraz integracji różnych gałęzi – działań zmierzających do zrównoważonego rozwoju transportu. Pomimo dużego dystansu polskiego transportu do osiągnięć wielu krajów Unii Europejskiej stopniowo nadrabiane są niektóre zaległości. Choć tempo zmian często nie jest satysfakcjonujące, to jednak postępek w wielu dziedzinach jest wyraźny. Niestety są też takie, w których zgodność z unijnymi tendencjami jest niewielka. Niektóre wybory kierunków rozwoju transportu są bardzo kontrowersyjne, a niektóre tendencje są ignorowane. Stwarzać to może w przyszłości różne problemy w rozwoju kraju i integracji europejskiej.

Problems of the adjustment the freight transport in Poland to contemporary EU standards

Abstract

The purpose of this article is to identify the successes, problems and controversial choices in the process of sustainable transport development. Despite the long distance of Polish transport to the achievements of many European Union countries, gradually were made up some of the backlog. Although rate of changes is often not satisfactory, however, progress in many areas is significant. Unfortunately, there are also such areas in which compliance with EU trends is small. Some of the choices directions of development of transport are very controversial, and some trends are ignored. This can cause various problems in the future development of the country and European integration.

⁸ Transport wyniki działalności w 2012 r. GUS, Warszawa 2013.