



Maciej Mindur<sup>1</sup>  
Politechnika Warszawska

## Ocena osiągniętych efektów w zakresie zrównoważenia rozwoju transportu ładunków w USA i UE w latach 1980-2010<sup>2</sup> (cz. 1)

### Transport ładunków w Stanach Zjednoczonych

Rozważania na temat transportu ładunków w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej należy poprzedzić stwierdzeniem, że ogromna większość ładunków przewożona jest tam w kontenerach, co znacznie upraszcza proces załadunku

– w pierwszym przypadku prawie trzykrotnie (tabela 1 i tabela 2). Przewozy drogowe zwiększały się szybciej niż kolejowe, jednak pod względem wielkości przewozów kolej nadal – i to znacznie – wyprzedza transport samochodowy. Charakterystyczny jest także wzrost udziału transportu lotniczego, jednego z bardziej dynamicznych wśród największych państw świata.<sup>3</sup>

przypadkach – o jedną trzecią zmniejszyła się wielkość przewozów.

Jest jednak szansa na zmianę tej sytuacji, bowiem do 2015 roku mają być wybudowane nowe śluzy na *Kanale Panamskim*, co znacznie ułatwi żeglugę. Przewiduje się, że więcej statków z Azji – dotychczas dopływających do portów na Zachodnim Wybrzeżu – będzie zawiązać do Baltimore, Hampton Road i Wilmington. Dynamikę pracy przewozowej wykonanej środkami poszczególnych gałęzi transportu w Stanach Zjednoczonych przedstawiono na rysunku 1.

Nowa administracja amerykańska, z Prezydentem Barackiem Obamą na czele, deklaruje zainteresowanie problemami transportu i ekologią. Wyrazem tego jest utworzenie specjalnej koalicji powołanej w celu promowania proekologicznej polityki transportowej. W jej skład wchodzi: The American Public Transportation Association, The American Short Line and Regional Railroad Association, Amtrak, Association of American Railroads, Building America's Future, National Association of Railroad Passengers, The Natural Resources Defense Council, The Railway Supply Institute, The States for Passenger Rail Coalition oraz The Surface Transportation Policy Partnership. Zdaniem jej twórców, kolej jest w stanie rozwiązać wiele problemów transportowych, zarówno ekologicznych jak i ekonomicznych<sup>4</sup>. Ogólną wielkość przewiezionych w ostatniej dekadzie w USA ładunków (w tkm) zaprezentowano w postaci wykresu krzywej wielomianu na rysunku 2.

Krzywa wielomianu stanowi dość dokładne odzwierciedlenie kształtowania się procesów gospodarczych<sup>5</sup>. W pierwszym etapie analizowanego okresu (1990

Tab. 1. Praca przewozowa wykonana środkami poszczególnych gałęzi transportu w USA (mld tkm).

	TRANSPORT						
	OGÓLEM	kolejowy	drogowy	wodny- śródlądowy	morski	lotniczy	rurociągowy
1980	-	1 352	790	600	-	10	-
1985	-	1 440	981	615	-	12	-
1990	5 301	1 558	1 242	430	790	15	1 226
1995	6 007	1 928	1 514	450	732	19	1 365
2000	6 336	2 263	1 746	445	500	23	1 358
2005	6 642	2 538	1 893	404	461	23	1 323
2010	6 636	2 601	1 964	384	333	20	1 333

Źródło: opracowanie na podstawie: North America Transportation Statistics Database 2010/statistics-database9927u.

Tab. 2. Struktura pracy przewozowej w Stanach Zjednoczonych.

	TRANSPORT						
	OGÓLEM	kolejowy	drogowy	wodny- śródlądowy	morski	rurociągowy	
1985	100	47,00	32,00	21,00	-	-	
1990	100	30,00	24,00	8,00	15,00	23,00	
1995	100	32,00	25,00	8,00	12,00	23,00	
2000	100	36,00	28,00	7,00	8,00	21,00	
2005	100	38,00	29,00	6,00	7,00	20,00	
2010	100	39,00	30,00	6,00	5,00	20,00	

Źródło: opracowanie na podstawie: North America Transportation Statistics Database 2010/databa-sestatistics9972freight.

i przeładunku oraz pozwala stosować nowoczesne technologie transportowe.

Dynamicznie w okresie ostatnich 25 lat zwiększał się w USA udział transportu drogowego, kolejowego i lotniczego

Przeciwna tendencja charakteryzuje natomiast transport morski i wodny śródlądowy. Obie gałęzie zmniejszyły udział w przewozach, i to nie tylko wobec innych środków transportu, ale – w obu

<sup>1</sup> Dr hab. M. Mindur, prof. nzw., pracuje w Zakładzie Polityki Społeczno-Gospodarczej na Wydziale Administracji i Nauk Społecznych Politechniki Warszawskiej. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

<sup>2</sup> Artykuł przygotowany w oparciu o książkę Macieja Mindura *Transport w erze globalizacji gospodarki*, ITE-PIB, Warszawa-Radom 2010.

<sup>3</sup> M. Mindur, *Transport w erze globalizacji gospodarki*, ITE-PIB Warszawa-Radom 2010. rozdział 4.1.

<sup>4</sup> „Internationales Verkehrswesen”, nr 1-2/2008.

<sup>5</sup> M. Mindur (red.), *Logistyka. Infrastruktura techniczna na świecie. Zarys teorii i praktyki*, Instytut Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa-Radom 2008, s. 397 i dalsze.



– 1997) wzrost produkcji spowodował zwiększenie przewozów, a spowolnienie w latach 1998 – 2001 rozwoju gospodarczego miało wpływ na zmniejszenie się ich wielkości. Malejąca tendencja w transporcie trwała do roku 2001. W latach 2002 – 2006 wraz ze wzrostem gospodarczym ponownie nastąpił wzrost przewozów mierzonych wielkością wykonanej pracy przewozowej. W latach 2006 – 2010 krzywa wielomianu (obrazująca przewozy w mld tkm) – przy niewielkich odchyleniach in minus i in plus – przebiegała na wyrównanym poziomie. Wyniki analizy porównawczej PKB i pracy przewozowej w Stanach Zjednoczonych stanowią klasyczny przykład związków transportu z gospodarką<sup>6</sup>.

## Przewozy ładunków w Unii Europejskiej

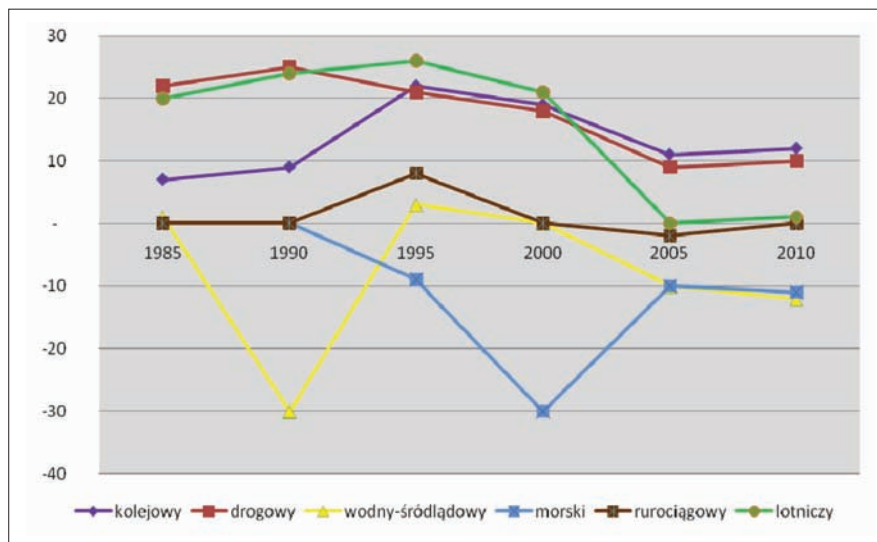
W przewozach towarowych w Unii Europejskiej widoczne są następujące tendencje: wzrost przewozów transportem drogowym, wzrost przewozów transportem morskim, stosunkowo niewielki spadek przewozów transportem wodnym śródlądowym, spadek przewozów kolejną (tabela 3).

Spostrzeżenia dotyczące tendencji w unijnych przewozach towarowych wynikają wyłącznie z porównania pracy przewozowej wykonywanej za pomocą poszczególnych środków transportu – bez porównania udziałów poszczególnych gałęzi transportu w ogólnej liczbie przewozów. W ujęciu procentowym sytuacja przedstawia się jeszcze mniej korzystnie (tabela 4<sup>\*)</sup>. Już w opublikowanej w 2001 roku *Białej Księdze* Komisja Europejska wręcz alarmowała, jak wielki jest udział transportu drogowego w przewozach ładunków. Od tego czasu minęło 10 lat i obecne wyniki w tej dziedzinie trudno uznać za satysfakcjonujące – udział transportu drogowego w przewozach ogółem wciąż rośnie.

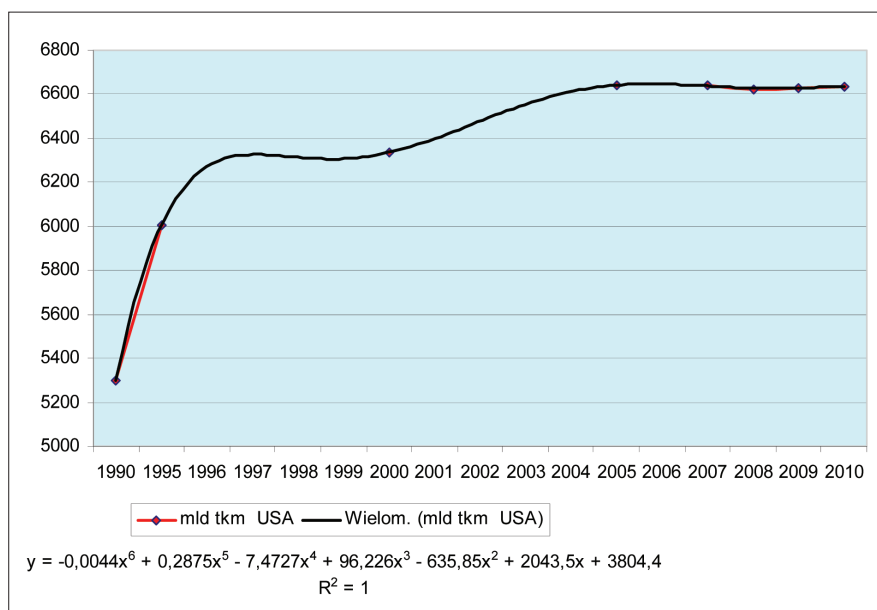
W przypadku przewozów ładunków na kontynencie konkurentem dla przewozów drogowych może być jedynie kolej lub żegluga śródlądowa, przy czym możliwości tej ostatniej z przyczyn naturalnych są dość ograniczone. Tą gałęzią, która odciąży transport drogowy, powinna być więc kolej.

<sup>6</sup> Tamże, rozdział 18.

\* Tabelę 4 publikujemy w części drugiej artykułu w nr 1/2012 „Logistyki” (przyj. red.)



Rys. 1. Dynamika pracy przewozowej wykonanej środkami poszczególnych gałęzi transportu w USA. Źródło: opracowanie na podstawie: North America Transportation Statistics Database 2010/statisticsdatabase8871.



Rys. 2. Praca przewozowa ładunków ogółem w USA w latach 1990-2010. Źródło: opracowanie własne na podstawie North American Transportation Statistics Database 2010.

Tab. 3. Praca przewozowa wykonana środkami poszczególnych gałęzi transportu w UE (mld tkm).

	TRANSPORT					
	OGÓLEM	kolejowy	drogowy	wodny-śródlądowy	morski	rurociągowy
1980	1 982	290	720	106	781	85
1990	2 332	255	976	107	923	70
1995	2 632	221	1 144	114	1 070	82
2000	3 108	250	1 378	125	1 270	85
2005	3 410	263	1 489	126	1 442	90
2010	3 988	292	1 878	130	1 600	88

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Energy & Transport In Figures, Statistics Pocket book 2010, European Commission Directorate- General for Energy and Transport.