

## ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

---

DATA PRZESŁANIA: 6.11.2019, DATA AKCEPTACJI: 14.01.2019, KODY JEL: Q010

### **Marcin Rabe**

Centrum Zarządzania w Energetyce, Uniwersytet Szczeciński  
marcin.rabe@wzieu.pl

#### STRESZCZENIE

Celem opracowania jest ukazanie znaczenia kolejowej infrastruktury transportowej jako elementu zrównoważonego rozwoju kraju. W opracowaniu przedstawiono stan transportu kolejowego w Polsce oraz analizę założeń projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku, skierowanego do konsultacji przez Ministerstwo Infrastruktury 9 listopada 2018 roku. Badania, których wyniki przedstawiono w opracowaniu, prowadzone były metodą reprezentacyjną zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 roku w sprawie sprawozdań statystycznych. W 2017 roku transportem kolejowym przewieziono ogółem 239,5 mln ton ładunków, o 7,6% więcej niż w 2016 roku. Pomimo że wyniki badań z roku na rok są coraz lepsze dla transportu kolejowego, nie mogą być w pełni satysfakcjonujące. Udział przewozów ładunków w rynku kolejowym powinien być zdecydowanie większy. Projekt Strategii zrównoważonego rozwoju transportu zakłada w latach 2015–2030 wzrost transportu drogowego minimum o 196 mln ton, a transportu kolejowego o minimum 30 mln ton, czyli 6,5-krotnie mniej niż transportu samochodowego. Zrównoważenie kosztów infrastruktury kolejowej z infrastrukturą samochodową jedynie w niewielkim stopniu może poprawić konkurencyjność kolei. Nieodzowne jest więc podjęcie takich działań niezwiązanych z opłatami w transporcie kolejowym, które poprawią konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu samochodowego.

#### SŁOWA KLUCZOWE

transport kolejowy, zrównoważony rozwój

---

### WPROWADZENIE

Współczesny rynek usług transportowych jest bardzo wymagający, gdyż konieczne jest sprostanie wysokim oczekiwaniom klientów w zakresie jakości świadczonych usług. Firmy transportowe, oferujące usługi przewozowe, muszą zwiększyć zakres świadczonych usług oraz poprawić ich jakość. Działalność kolejowych firm przewozowych powinna być skoncentrowana przede wszystkim na uzyskiwaniu przewagi konkurencyjnej (Nowak, Zielaskiewicz, 2009).

Współczesny system transportowy stoi dziś przed wyzwaniem, jak odpowiedzieć na wzrastające potrzeby klientów i jednocześnie sprostać zmianom, jakie zachodzą na rynku usług transportowych. Zrównoważony rozwój pozwala na harmonijne zarządzanie sektorem usług kolejowych z uwzględnieniem rozwoju całego systemu transportowego oraz na zmiany struktury taboru kolejowego.

Dostęp do funduszy unijnych, programów regionalnych oraz strategia rozwoju kolei w Europie przyczyniają się do wzrostu zamówień na prace związane z całą infrastrukturą kolejową. Stan infrastruktury kolejowej decyduje o jakości życia ludności, wpływając jednocześnie na tworzenie miejsc pracy, rozwój regionów i wzrost w innych sektorach.

W projekcie Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku skierowanego do konsultacji przez Ministerstwo Infrastruktury w dniu 9 listopada 2018 roku występuje zapis mówiący o optymalizacji działania multimodalnych łańcuchów logistycznych, m.in. dzięki większemu wykorzystaniu bardziej energooszczędnych środków transportu.

Jednocześnie najbardziej efektywnym rozwiązaniem w działaniach na rzecz zrównoważonego rozwoju jest wzrost oparty na wykorzystaniu bardziej energooszczędnych środków transportu, takich jak kolej.

Celem opracowania jest ukazanie znaczenia kolejowej infrastruktury transportowej jako elementu zrównoważonego rozwoju kraju. W niniejszej publikacji przedstawiono stan transportu kolejowego w Polsce oraz analizę założeń projektu Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku, skierowanego do konsultacji przez Ministerstwo Infrastruktury w dniu 9 listopada 2018 roku. W artykule wskazane są także bariery, jakie winny zostać pokonane, żeby transport kolejowy był konkurencyjny wobec transportu samochodowego.

## ZRÓWNOWAŻONY ROZWÓJ A SEKTOR KOLEJOWY

Współczesne koncepcje wzrostu i rozwoju gospodarczego w coraz większym stopniu akceptują tzw. pierwiastek środowiskowy, czyli rozwój transportu kolejowego powodującego zmniejszenie emisji dwutlenku węgla do atmosfery. Przegląd literatury pozwala określić różne znaczenie i zastosowanie pojęcia zrównoważonego rozwoju. Po raz pierwszy terminu „zrównoważony rozwój” użyto w 1987 roku w raporcie ONZ. pt. „Nasza wspólna przyszłość”, gdzie oznaczał taki kierunek rozwoju, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych generacji na ich zaspokojenie (Pichola, 2012).

Według OECD (2011) zrównoważony rozwój oznacza wspieranie wzrostu i rozwoju gospodarczego przy jednoczesnym zapewnieniu, że aktywa naturalne nadal będą dostarczać zasobów i usług środowiskowych, na których opiera się nasz dobrobyt.

Jedna z najtrafniejszych definicji zrównoważonego rozwoju mówi, że jest to rozwój, który zaspokaja potrzeby teraźniejszości bez umniejszania możliwości zaspokajania swoich potrzeb przez przyszłe pokolenia (Kościk, 2007).

Dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju konieczna jest spójność trzech kluczowych elementów: wzrostu gospodarczego, inkluzji społecznej i ochrony środowiska. Są one wzajemnie połączone i wszystkie są niezwykle istotne dla osiągnięcia dobrobytu poszczególnych osób i całych społeczeństw (ONZ, 2015).

Powoduje to konieczność podejmowania zabiegów służących ochronie środowiska, w tym inwestycji proekologicznych. To z kolei wymaga przekonania niektórych uczestników systemu gospodarczego do inwestycji w transport kolejowy, powodujących wzrost aktywności firm kolejowo-przewozowych w uzyskiwaniu przewagi konkurencyjnej dzięki:

- szerszemu udziałowi w łańcuchu dostaw,
- tworzeniu centrów logistycznych i organizacji punktów koncentracji prac przeładunkowych i usług logistycznych oraz nowoczesnych terminali kontenerowych,
- przedsięwzięciom modernizacyjno-inwestycyjnym w zakresie taboru wagonowego i trakcyjnego oraz nowoczesnych technologii,
- wzbogaceniu oferty firmy o nowe produkty logistyczne,
- zapewnieniu wysokiego poziomu logistycznej obsługi klienta (Barcik, Czech, 2010).

Celem zrównoważonego rozwoju na rynku usług transportowych jest zapewnienie społeczeństwu długofalowej wizji rozwoju. Działania prowadzące do zaspokajania bieżących potrzeb mogą mieć krótkoterminowy horyzont czasowy, jednak muszą zawsze uwzględniać przy tym perspektywę długoterminową.

Zrównoważony rozwój jest ideą złożoną, obejmującą całościowe obszary działania człowieka aż po szczebel lokalny i dążącą do podniesienia jakości życia zarówno obecnych, jak i przyszłych pokoleń.

Zasadniczym celem zrównoważonego rozwoju jest wyrównanie elementów systemu kształtującego perspektywę społeczności tak, żeby rozkwit jednego z elementów nie stwarzał niebezpieczeństwa dla pozostałych (Bujak-Szwaczka, Kolas, 2010).

W białej księdze wydanej w 2011 roku przez Komisję Europejską stwierdzono, że do 2030 roku 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 roku należy osiągnąć poziom ponad 50%. W białej księdze dodano, że aby ten cel został spełniony, musi nastąpić rozbudowa stosownej infrastruktury oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich, a także stworzenie do 2030 roku w pełni funkcjonalnej ogólnie unijnej multimodalnej sieci bazowej TEN-T, zaś do 2050 roku osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych (Guszczak, 2014).

Wprowadzenie rozwiązań systemowych może doprowadzić do wyrównania warunków konkurencyjności kolei z innymi gałęziami transportu, w tym przede wszystkim z transportem samochodowym. Aby wymagania te zostały spełnione, niezbędne jest pokonanie rozmaitych barier, które obecnie występują na rynku kolejowym (Antonowicz, 2017).

## PERSPEKTYWY ROZWOJU TRANSPORTU DO 2030 ROKU

W projekcie Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku skierowanego do konsultacji przez Ministerstwo Infrastruktury w dniu 9 listopada 2018 roku zakłada się większy wzrost przewozów samochodowych niż kolejowych.

Tabela 1. Rozwój transportu do 2030 roku

Transport	Rok 2015	Rok 2030 min./max.	Różnica 2030–2015 min./max.
Ogółem	1911	2168/2432	257/521
Kolejowy	224	254/280	30/56
Samochodowy	1550	1746/1958	196/408

Źródło: projekt Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku (2018).

Projekt Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku zakłada wzrost transportu drogowego minimum o 196 mln ton w latach 2015–2030, zaś transport kolejowy wzrośnie minimum o 30 mln ton w latach 2015–2030, czyli 6,5-krotnie mniej niż transport samochodowy. Projekt zakłada także wzrost transportu drogowego maksymalnie o 408 mln ton w latach 2015–2030, zaś transport kolejowy może wzrosnąć maksymalnie o 56 mln ton w latach 2015–2030, czyli 7,5-krotnie mniej niż transport samochodowy (SRT, 2018).

Obecnie jedynym programem dotyczącym przewozów ładunków koleją wspieranym przez państwo jest Program rozwoju transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń intermodalnych POIiŚ (tab. 2). Kwota dofinansowania tego programu wynosi 1 mld 133 mln złotych.

Tabela 2. Kwota dofinansowania POIiŚ

Planowane inwestycje	Kwota dofinansowania POIiŚ
Terminale intermodalne	100 mln zł
Organizacja przewozów z portów morskich	50 mln zł

Źródło: Program rozwoju transportu morskiego, śródlądowych dróg wodnych i połączeń intermodalnych POIiŚ.

W obecnie obowiązującej Strategii rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) przewidziano rozbudowę i oddanie do eksploatacji co najmniej 21 platform multimodalnych, w tym:

- 10 platform multimodalnych przy dużych aglomeracjach miejskich (Szczecin, Świnoujście, Gdańsk, Gdynia, Poznań, Warszawa, Łódź, Wrocław, Sławków, Kraków),
- 11 platform multimodalnych w sieci kompleksowej (Braniewo, Bydgoszcz, Ełk, Białystok, Rzepin, Stryków, Małaszewicze/Terespol, Dorohusk, Pyrzowice, Gliwice, Medyka/Żurawica).

Na konferencji konsultacyjnej w dniu 21 listopada 2018 roku Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło następujące kolejowe projekty strategiczne, m.in. Krajowy program kolejowy do 2030 roku, Program inwestycji dworcowych oraz Rozwój transportu intermodalnego.

## STAN TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Zgodnie z The World Economic Forum całościowo rozumiana infrastruktura jest jednym z 12 filarów konkurencyjności gospodarek, a także jednym z czterech fundamentalnych warunków zrównoważonego rozwoju (*The Global Competitiveness Report*, 2010). Infrastruktura jako jedna z zasadniczych podstaw konkurencyjności jest swoistego rodzaju kręgosłupem gospodarki, dlatego

wartość poszczególnych elementów infrastruktury jest tak ważna dla zapewnienia efektywnego funkcjonowania i rozwoju gospodarki zrównoważonej (Żak, 2009).

Stopień rozwoju infrastruktury transportowej jest istotnym czynnikiem lokalizacji rodzajów działalności lub sektorów, które mogą rozwijać się w poszczególnych regionach. Rozwój infrastruktury zmniejsza poniekąd odległości między regionami i korzystnie oddziałuje na jedność rynku krajowego oraz włącza go w system gospodarki światowej. Przy tym jakość infrastruktury ma znaczący wpływ na wzrost gospodarczy i likwidację ubóstwa, a jej ułomność może stać się „wąskim gardłem” w rozwoju państwa (Kozłak, 2010).

Długość sieci kolejowej ogółem w 2017 roku wyniosła 19,2 tys. km i była o 77 km dłuższa niż przed rokiem. Sieć PKP wydłużyła się o 84 km, natomiast sieć kolejowa zarządzana przez inne podmioty skróciła się o 4 km do 271 km. W ogólnej długości linii kolejowych eksploatowanych normalnotorowych i szerokotorowych linie zelektryfikowane stanowiły 61,7%.

W 2017 roku zostało zmodernizowanych 902 km torów, w tym 457 km torów na liniach dostosowanych do prędkości 120–160 km (GUS, 2018).

W 2017 roku transportem kolejowym przewieziono ogółem 239,5 mln ton ładunków, tj. o 7,6% więcej niż w 2016 roku, a praca przewozowa osiągnęła poziom 54,8 mld tonokilometrów i była większa o 8,2%. Przewozy manewrowe wyniosły 15,4 mln ton (o 28,9% mniej) oraz 0,10 mld tonokilometrów (o 34,0% mniej).

Poziom przewozów ładunków mierzony tonokilometrami lokuje polski transport kolejowy na drugim miejscu wśród 28 krajów UE, za Niemcami, a przed Francją (GUS, 2018).

Tabela 1. Dynamika przewozy ładunków 2017 roku

Wyszczególnienie	2016	2017	2017	
			2015 = 100	2016 = 100
Przewozy ładunków (w tysiącach ton)	1 836 652	2 053 244	113,8	111,8
transport kolejowy	222 523	239 501	106,8	107,6
transport samochodowy	1 546 572	1 747 266	116,0	113,0
w tym zarobkowy	954 459	1 104 209	123,8	115,7
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	761 160	867 816	123,1	114,0
transport rurociągowy	54 058	52 393	95,5	96,9
transport morski	7 248	8 254	118,5	113,9
śródlądowy transport wodny	6 210	5 777	48,4	93,0
transport lotniczy	41	53	140,0	127,2
Przewozy ładunków (w milionach tonokilometrów)	385 678	434 932	120,6	112,8
transport kolejowy	50 650	54 797	108,3	108,2
transport samochodowy	303 560	348 559	127,6	114,8
w tym zarobkowy	261 560	302 259	130,1	115,6
w tym przedsiębiorstwa transportu samochodowego	228 631	258 677	128,5	113,1
transport rurociągowy	22 204	21 080	96,5	94,9
transport morski	8 242	9 362	73,5	113,6
śródlądowy transport wodny	832	877	40,1	105,4
transport lotniczy	190	257	164,6	134,7

Źródło: dane GUS 2017.

W ramach transportu intermodalnego transportem kolejowym przewieziono o 14,6% kontenerów więcej niż w 2016 roku, przy czym w większym stopniu wzrosła liczba kontenerów w komunikacji międzynarodowej (o 22,2%) niż w komunikacji krajowej (o 0,3%). Udział komunikacji międzynarodowej w liczbie przewiezionych kontenerów wzrósł z 64,9% w 2016 roku do 69,3% w 2017 roku.

Masa przewiezionych ładunków w kontenerach była większa o 17,0% niż w 2016 roku. Liczba przewiezionych nadwozi samochodowych „swap body” zwiększyła się o 27,0%, natomiast liczba naczip ciężarowych była mniejsza o 40,9%. Udział masy ładunków transportu intermodalnego w ogólnej masie ładunków przewiezionych transportem kolejowym wyniósł 6,1%, a w 2016 roku 5,7% (GUS, 2018).

## ANALIZA TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE

Przedstawione powyżej wyniki badań prowadzone były metodą reprezentacyjną zgodnie z postanowieniami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 70/2012 z dnia 18 stycznia 2012 roku w sprawie sprawozdań statystycznych.

Pomimo że wyniki badań z roku na rok są coraz lepsze, nie mogą być w pełni satysfakcjonujące. Udział przewozów ładunków rynku kolejowym powinien być zdecydowanie większy.

Projekt Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku zakłada wzrost transportu drogowego minimum o 196 mln ton w latach 2015–2030, zaś transportu kolejowego minimum o 30 mln ton, czyli o 6,5-krotnie mniej niż transportu samochodowego. W wersji maksymalnej projekt zakłada 7,5-krotnie większy wzrost transportu samochodowego niż kolejowego.

Ograniczeniami rozwoju transportu kolejowego są rozmaite bariery, takie jak:

1. Zła jakość usług kolejowych, do których zaliczyć należy:
  - a) długi czas przejazdu;
  - b) częste opóźnienia w przewozach;
  - c) długi czas postoju pociągów na stacjach granicznych.
2. Brak konkurencyjności cenowej transportu kolejowego w odniesieniu do transportu drogowego, co charakteryzuje się przede wszystkim wysokimi:
  - a) frachtami kolejowymi;
  - b) cenami za usługi przeładunkowe;
  - c) cenami za dowozy, odwozy kontenerów.
3. Brak centrów logistycznych powodujący rozproszenie potoku ładunków.
4. Brak kompleksowych i efektywnych instrumentów promujących przewozy kolejowe w ramach polityki transportowej państwa.
5. Mała skuteczność dotychczasowych instrumentów promujących przewozy ładunków transportem kolejowym.
6. Niedostatecznie dobry stan techniczny linii kolejowych.

Dlatego właściwe jest wdrożenie rozwiązań systemowych, które wyrównałyby warunki konkurencyjności kolei z innymi gałęziami transportu, w tym przede wszystkim z transportem samochodowym. Powinno to nastąpić poprzez:

- relewantne zwiększenie wsparcia publicznego dla zarządzania i utrzymania infrastruktury kolejowej, co spowoduje obniżkę stawek dostępu do infrastruktury kolejowej,
- eskalację systemu opłat za dostęp do infrastruktury transportu drogowego na całą sieć dróg krajowych,
- wzrost wsparcia publicznego dla przedsiębiorstw świadczących usługi kombinowanego transportu drogowo-kolejowego za pomocą ulgi intermodalnej do opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej,
- wdrożenie trwałych w dłuższym okresie, możliwie niskich stawek za dostęp do infrastruktury dla przewozów intermodalnych i zróżnicowanie marż zarządcy infrastruktury.

Niebagatelnym problemem przewozów ruchu mieszanego droga-kolej i kolej-droga jest przepustowość linii kolejowych, która ogranicza prędkość handlową pociągów towarowych.

Do możliwych posunięć ulepszających konkurencyjność transportu kolejowego względem transportu drogowego, niezwiązanych z opłatami, zalicza się:

1. Poprawianie dostępności terminali intermodalnych dzięki budowie nowych terminali i wprowadzaniu innowacyjnych technologii skracających do minimum czas przeładunku.
2. Wzrost skuteczności zarządzania infrastrukturą kolejową za pomocą automatyzacji sterowania ruchu kolejowego.
3. Wzrost szybkości handlowej przewozów towarowych w wyniku przebudowy kierowania ruchem kolejowym oraz inwestycje zwiększające przejezdność infrastruktury kolejowej.
4. Udoskonalenie praktyk związanych z przydzielaniem tras i alokacją możliwości przepustowej w transporcie kolejowym.
5. Zaopatrzenie taboru kolejowego w elektroniczne identyfikatory pozwalające na śledzenie.
6. Poprawę i automatyzację procesów związanych z rozrządem wagonów w świetle oczekiwanego podwyższenia przewozów rozproszonych.
7. Usunięcie barier administracyjnych w transporcie kolejowym.
8. Dofinansowanie środkami publicznymi utrzymania regularnych towarowych połączeń kolejowych na niektórych trasach.
9. Wdrożenie systemu rekompensat za niepokryte koszty środowiskowe, związane z wypadkami i infrastrukturą.

## WNIOSKI

Zrównoważenie kosztów infrastruktury kolejowej z infrastrukturą samochodową jedynie w niewielkim stopniu poprawi konkurencyjność kolei. Zakładając, że dostęp do infrastruktury kolejowej będzie darmowy, prawdopodobnie cena frachtu kolejowego spadłaby nie więcej niż o 20%. Niestety, jest to zbyt mało, żeby transport kolejowy mógł skutecznie konkurować z transportem drogowym na większości tras.

Wdrożenie niskich stawek w dłuższym czasie za dostęp do infrastruktury dla przewozów intermodalnych jest prawdopodobne pod warunkiem uwypuklenia przez zarządcę infrastruktury segmentów rynku przewozowego i zróżnicowania marż zarządcy infrastruktury.

W 2017 roku transportem kolejowym przewieziono ogółem 239,5 mln ton ładunków, o 7,6% więcej niż w 2016 roku, a praca przewozowa osiągnęła poziom 54,8 mld tonokilometrów i była większa o 8,2% – wyniki te nie mogą być jednak w pełni satysfakcjonujące.

Projekt Strategii zrównoważonego rozwoju transportu do 2030 roku zakłada minimum 6,5-krotny wzrost transportu samochodowego w stosunku do transportu kolejowego. W wersji maksymalnej projekt zakłada 7,5-krotnie większy wzrost transportu samochodowego niż transportu kolejowego.

Nieodzowne jest podjęcie szerszej zakrojonych działań na rzecz polepszenia efektywności i jakości usług w transporcie kolejowym. Transport kolejowy i kombinowany boryka się z wieloma problemami obniżającymi konkurencyjność, które nie występują w transporcie drogowym.

Usunięcie barier pozwoliłoby przedsiębiorstwom zdecydowanie chętniej i częściej korzystać z transportu kolejowego.

## LITERATURA

- Antonowicz, M. (2017). Kolej musi wpisywać się w założenia polityki zrównoważonego rozwoju. *Kurier Kolejowy*, 26 października.
- Barcik, J., Czech, P. (2010). Sytuacja transportu kolejowego w Polsce na przełomie ostatnich lat – Część 2. *Zeszyty Naukowe Politechniki Śląskiej*, 68, 13–18.
- Bujak-Szwaczka, B., Kolas, P. (2010). *Rozwój zrównoważony*. Warszawa: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.
- GUS (2018). *Transport – wyniki działalności w 2017 r.* Warszawa – Szczecin: GUS.
- Guszczał, B. (2014). Rozwój transportu kolejowego w Polsce na przestrzeni ostatnich lat. *Logistyka*, 3, 2293–2303.
- Kościk, B. (2007). *Bioenergetyka podkarpacka*. Jarosławiec: Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa.
- Koźlak, A. (2010). *Ekonomika transportu, teoria i praktyka gospodarcza*. Gdańsk: Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego.
- Nowak, I., Zielaskiewicz, H. (2009). Makrologistyka, *Logistyka*, 5.
- OECD (2011). *Towards Green Growth*. Paris: OECD.
- ONZ (2015). *Przekształcanie naszego świata. Agenda na Rzecz Zrównoważonego Rozwoju – 2030*, ONZ
- Pichola, I. (2012). *Wizja zrównoważonego rozwoju dla polskiego biznesu 2050*. Ministerstwa Gospodarki i Forum Odpowiedzialnego Biznesu.
- SRT (2018). *Projekt Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030*. Ministerstwo Infrastruktury, 9 listopada 2018.
- The Global Competitiveness Report 2009–2010 (2010). Geneva: World Economic Forum.
- Żak, J. (2009). Podstawowe obszary działań logistycznych. Transport. W: D. Kisperska-Moroń, S. Krzyżaniak (red.), *Logistyka*. Poznań: Instytut Logistyki i Magazynowania.

## SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF RAIL TRANSPORT IN POLAND

### SUMMARY

The aim of the study is to show the importance of railway transport infrastructure as an element of sustainable development of the country. The study presents the state of railway transport in Poland and the analysis of the assumptions of the Sustainable Transport Development Strategy Project until 2030, addressed in consultations by the Ministry of Infrastructure on 9 November 2018. The research results presented in the study were conducted using the representative method in accordance with the provisions of Regulation (EU) No 70/2012 of the European Parliament and of the Council of 18 January 2012 on statistical reports. In 2017, a total of 239.5 million tons of cargo was transported by rail, ie by 7.6% more than in 2016. Although research results from year to year are increasingly improved by rail transport, however, they can not be fully satisfying. The share of rail freight transport should be much larger. The draft of the Strategy for Sustainable Transport Development until 2030 assumes an increase in road transport by a minimum of 196 million tons in 2015–2030, while railway transport increases by at least 30 million tons in 2015–2030, which is 6.5 times less than in road transport. Balancing the costs of railway infrastructure with the car infrastructure can only slightly to improve the competitiveness of the railways. Therefore, it is indispensable to undertake such activities unrelated to rail transport charges, which will improve the competitiveness of rail transport in relation to road transport.

### KEYWORDS

railway transport, sustainable development