

7. ANALIZA SWOT DOTYCZĄCA ZEWNĘTRZNEGO SYSTEMU TRANSPORTOWEGO

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> • Stały trend wzrostowy PKB (w okresie 2003–2012 wzrost o blisko 150%) umożliwiający rozwój społeczno-gospodarczy Polski, w tym infrastruktury transportowej. • Niewielki wzrost ludności Polski w latach 1990–2013 wynoszący zaledwie 1,05%. Może to w niedalekiej przyszłości (szczególnie w miastach) spowodować zahamowanie tempa, rosnącego dotąd gwałtownie, zapotrzebowania na transport indywidualny i tym samym znacznego przyrostu natężeń ruchu na przeciążonych ruchem sieci dużych miast. • Prowadzenie w ostatnich latach przez wojewódzki samorząd terytorialny zrównoważonej polityki budżetowej (po roku 2011 wydatki budżetowe zaczęły zrównywać się z dochodami, natomiast w roku 2013 wystąpiła nadwyżka dochodów nad wydatkami). Gwarantuje to posiadanie wkładu własnego na realizację planowanych inwestycji infrastruktury transportowej w województwie ze środków UE. • Dysponowanie: <ul style="list-style-type: none"> – krajowymi strategicznymi dokumentami zawierającymi diagnozę oraz ogólne kierunki prowadzenia polityki rozwojowej kraju (np.: Polska 2030 – Wyzwania rozwojowe, Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju – Polska 2030, Strategia Rozwoju Kraju do roku 2020, Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym). – wojewódzkimi strategicznymi dokumentami zawierającymi diagnozę i ogólne kierunki prowadzenia polityki rozwojowej województwa (np. Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz projekt nowej wersji tego dokumentu, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa kujawsko-pomorskiego, czy Regionalny Program 	<ul style="list-style-type: none"> • Duży udział na terenie kraju i województwa obszarów wiejskich (~60%) o małej gęstości zaludnienia; sytuacja ta nie sprzyja rozwojowi publicznego transportu zbiorowego na obszarach województw. • Ujemne saldo budżetu państwa i generowanie coraz większego długu publicznego, co może ograniczać wielkość środków finansowych na rozwój transportu. • Ujemny przyrost naturalny w Polsce (np. w roku 2013 - 17,7 tys. osób), spadkowy trend liczby urodzeń żywych, starzenie się społeczeństwa (np. w okresie 1995-2013 spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym wyniósł 33,5%, a wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym o 33,12%) i wysoka stopa bezrobocia w Polsce (od 12,1% w 2009r. do 13,4% w 2013r.). Ma to ogromne znaczenie dla rozwoju gospodarki kraju, w tym także rozwoju jednej z jego najważniejszych gałęzi jaką jest transport. • Występowanie (podobnie jak w przypadku kraju) niekorzystnych zmian w demografii województwa kujawsko-pomorskiego: ujemny przyrost naturalny w województwie w roku 2013, brak tendencji wzrostowej w liczbie mieszkańców województwa w ostatnich latach (2009 – 2013), spadek liczby osób w wieku przedprodukcyjnym oraz wzrost liczby osób w wieku poprodukcyjnym (zmiany te w latach 1995-2013 wynoszą odpowiednio -34,10% i +37,02%. • Efektem niekorzystnych zmian w demografii jest spadkowa tendencja w kraju liczby osób pobierających naukę na przestrzeni ostatnich 10 lat (liczby uczniów gimnazjów ~30%, szkół zawodowych ~45%, liceów ogólnokształcących ~26%, czy studentów ~18%). Podobna, niekorzystna tendencja występuje w województwie kujawsko-pomorskim. Skutkować to będzie w dużym stopniu zmniejszeniem popytu na pasażerskie przewozy transportem publicznym w województwie. • Utrzymująca się wysoka stopa bezrobocia w województwie kujawsko-pomorskim w ostatnich latach (w roku 2013 ponad 18%) oraz niższe w województwie od średniej krajowej przeciętne miesięczne wynagrodzenie o 13,6%, a przeciętnej emerytury i renty brutto o 11% z pozarolniczego systemu ubezpieczeń czynnikami zniechęcającymi do osiedlania się na terenie