Edyta RZYMYSZKIEWICZ

ZMIANY TRANSPORTOCHŁONNOŚCI GOSPODARKI NARODOWEJ

Transportochłonność jako kategoria ekonomiczna

Najogólniej transportochłonnością nazywamy „stan zaangażowania działalności transportowej, wynikający z podejmowania innej działalności gospodarczej lub społecznej", przy czym przez „stan zaangażowania działalności transportowej" należy rozumieć stan zaangażowania pracy żywej i uprzedmiotowionej przy transportowej obsłudze wszystkich działów gospodarki narodowej, włącznie z obsługą indywidualnych potrzeb ludności. Transportochłonność gospodarki narodowej można określić jako stosunek nakładów ponoszonych na działalność transportową do efektów osiąganych w sferze działalności społeczno–gospodarczej, obsługiwanej przez transport[1].

Spojrzenie na transport przez pryzmat transportochłonności pozwala z jednej strony akcentować związek transportu z efektami działalności społeczno–gospodarczej, z drugiej zaś podkreśla konieczność efektywnego gospodarowania usługami transportowymi. Z dostrzeganej w rozważaniach teoretycznych współzależności między poziomem nakładów na transport a poziomem nakładów w produkcji i obrocie wyprowadza się postulat optymalizacji nakładów transportowych. Przedmiotem optymalizacji musi być więc suma nakładów transportowych i pozostałych nakładów ponoszonych na tworzenie efektu działalności społeczno–gospodarczej. Jest to spojrzenie odmienne od tego, które koncentruje uwagę jedynie na samych nakładach transportowych. Problem optymalizacji nakładów transportowych nie jest jednak w pełni rozwiązany metodycznie. Nie jest więc np. ustalona funkcja celu optymalizacji. Może nią być minimalizacja łącznych nakładów na jednostkę

---

[1] Transportochłonność gospodarki narodowej. Red. **R. Kuziemkowskiego**, Warszawa: WKiŁ 1981, s. 48–49.

efektu, maksymalizacja efektu działalności społeczno–gospodarczej, a także maksymalizacja różnicy między efektami a nakładami. Przytoczone funkcje celu nie są tożsame i mogą przybierać zadane wartości ekstremalne przy różnych optymalnych poziomach transportochłonności. Ustalenie optymalnego poziomu nakładów w gospodarce narodowej wymagałoby nadto praktycznej znajomości związków między poziomem nakładów transportowych i poziomem pozostałych nakładów[2].

Transportochłonność jako kategoria ekonomiczna charakteryzuje się możliwością wzajemnego zastępowania działalności transportowej działalnością produkcyjną i obrotu towarowego. Oszczędności możemy poczynić w transporcie lub w działalności produkcyjnej. W obu przypadkach działanie będzie optymalne wówczas, gdy suma nakładów czynników wytwórczych w całej gospodarce narodowej osiągnie poziom najniższy. Osiągnięcie takiego poziomu wymaga wyboru odpowiednich kierunków alokacji tych czynników. Przed dokonaniem takiego wyboru należy doprowadzić do porównywalności związków i zależności występujących między działalnością transportu i innymi działami gospodarki narodowej. Konieczne jest również określenie obszaru i zakresu wzajemnej substytucji.

Transportochłonność powinniśmy mierzyć szeroko rozumianymi kosztami transportu, odpowiadającymi rzeczywiście ponoszonym nakładom pracy żywej i uprzedmiotowionej w całej gospodarce narodowej. Muszą to być jednak koszty wzajemnie porównywalne, zarówno w czasie, jak i między poszczególnymi ogniwami systemu transportowego.

W praktyce badawczej i gospodarczej istnieją jednak sytuacje, w których pomiary poziomu transportochłonności muszą być wykonywane przy zastosowaniu mierników pośrednich, tzw. mierników naturalnych, za pomocą których są mierzone efekty działalności produkcyjnej transportu. Przy ich stosowaniu należy jednak pamiętać, że informują one o transportochłonności wyłącznie w sposób pośredni i najczęściej niedokładny, a czasem także nieprawidłowy. Przyrost pracy przewozowej lub przewozów nie musi świadczyć o przyroście kosztów transportu, a tym samym o przyroście nakładów mierzonych zużyciem energii, materiałów, pracy żywej i innych czynników wytwórczych.

Tak więc pomiary wielkości transportochłonności mogą być wykonywane za pomocą jednostek pieniężnych wydatkowanych na działalność transportową – wówczas mówimy o zastosowaniu miernika wartościowego, lub za pomocą jednostek przewozów czy pracy przewozowej – wówczas mówimy o zastosowaniu mierników naturalnych. W obu przypadkach mamy do czynienia z nakładami ponoszonymi na działalność transportową, przy czym w pierwszym przypadku

---

[2] **M. Ciesielski, W. Kaczmarek**: Transportochłonność handlu zagranicznego. W: Transport i spedycja w handlu międzynarodowym. Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Poznaniu 1987, nr 154, s. 21.

nakłady te są wyrażane pieniężnie, w drugim zaś z zastosowaniem miernika, który powszechnie określa wielkość efektu użytkowego działalności transportowej. Stosując mierniki naturalne umownie przyjmuje się założenie, że wielkość efektów pracy transportu, wyrażona liczbą przewiezionych osób i ładunków lub liczbą wykonanych pasażerokilometrów i tonokilometrów, jest równoznaczna z nakładami pieniężnymi, wydatkowanymi na tę działalność[3].

Czynniki kształtujące poziom transportochłonności można podzielić na dwie podstawowe grupy: wywodzące się ze struktury gospodarowania i z metod gospodarowania.

Wpływ struktury gospodarki narodowej na transportochłonność powinien być rozpatrywany przynajmniej w następujących płaszczyznach:

- proporcji między wytwarzaniem środków produkcji i środków konsumpcji,
- proporcji między wydobyciem surowców i ich przetwórstwem przemysłowym,
- proporcji między przemysłami reprezentującymi niski i wysoki stopień przetwórstwa,
- odległości przestrzennej dzielącej ośrodki podażowe od ośrodków popytowych,
- udziału handlu zagranicznego w łącznej działalności gospodarczej.

Nie można ocenić, czy oddziaływanie któregoś z tych czynników jest silne czy słabe, czy ma decydujące czy też marginalne znaczenie, gdyż brak jest orientacji, jakie ono powinno być. Natomiast próby porównywania wyników obliczonych dla polskich warunków z wynikami dla warunków innych krajów zawodzą ze względu na nieporównywalność bazy cen, ogólnych warunków naturalnych i stosunków społeczno–gospodarczych poszczególnych krajów.

Metody gospodarowania składają się m.in. z trwałych i stabilnych elementów, które mają decydujący wpływ na poziom transportochłonności. Należą do nich przede wszystkim:

- stopień specjalizacji i kooperacji produkcji materialnej i usług,
- stopień koncentracji produkcji i usług,
- lokalizacja produkcji i usług,
- technologia procesów wytwarzania,
- organizacja kontraktacji płodów rolnych,
- organizacja dystrybucji,
- ogólne warunki umów sprzedaży,
- organizacja i lokalizacja sieci magazynów i składowisk,
- niektóre inne przejawy organizacji życia społeczno–gospodarczego[4].

Podsumowując można zatem przyjąć, że popyt na przewozy, łącznie z jego jakościowymi, przestrzennymi i czasowymi cechami, jest wynikiem nie tylko

[3] Transportochłonność, s. 51.
[4] Ibidem, s. 53.

wielkości produkcji, lecz także istniejącej i ukształtowanej historycznie organizacji życia społeczno–gospodarczego oraz stopnia społecznego podziału pracy. Jest on zatem wynikiem istniejącej struktury produkcji, stosowanej techniki i technologii produkcji, lokalizacji zakładów, stopnia specjalizacji, kooperacji i koncentracji produkcji, a także organizacji obrotu towarowego i wielu innych czynników. Tak więc transportochłonność jest zależna od historycznie ukształtowanych warunków, cechujących się znaczną immobilnością. Zmiany poziomu transportochłonności, ukształtowanego pod wpływem tych czynników, są możliwe tylko w wyniku długotrwałego i świadomie ukierunkowanego działania.

Należy zaznaczyć, iż badanie poziomu transportochłonności jest istotne z dwóch powodów. Ma ono znaczenie zarówno dla polityki transportowej i szerokich decyzji strukturalnych, jak i przy badaniu popytu na produkty działalności dużych firm w gospodarce rynkowej. Stąd też można mówić o przydatności transportochłonności jako kategorii ekonomicznej w ocenie efektywności gospodarki narodowej, a także jej podmiotów.

Przewozy i transportochłonność polskiej gospodarki narodowej

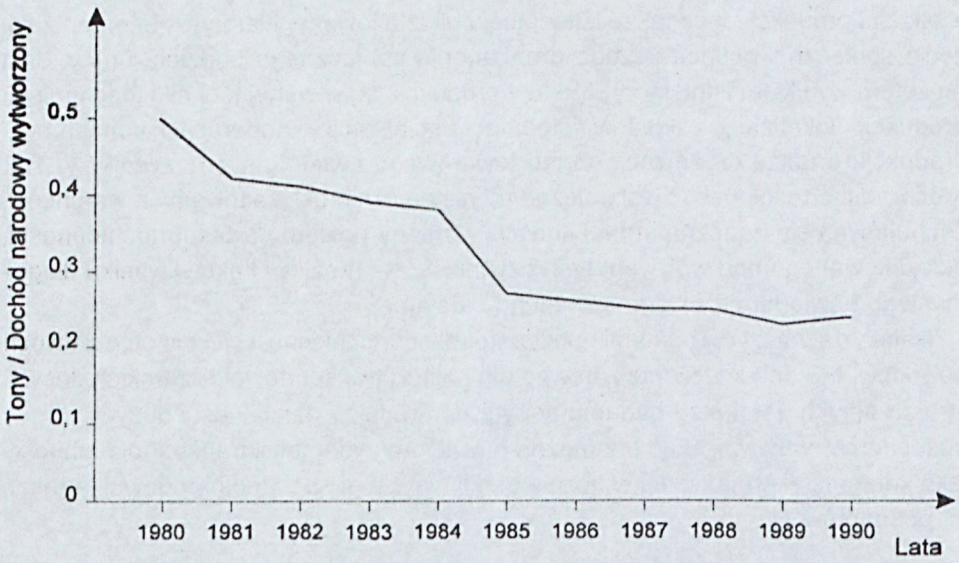
W punkcie tym przedstawiono dane statystyczne i obliczenia ukazujące kierunki zmian w poziomie transportochłonności polskiej gospodarki narodowej w latach 1980–1993. Ilustrują je tabele 1–5 oraz załączony rysunek.

W tabeli 1 przedstawiono przewozy ładunków w badanym okresie z podziałem na rodzaje transportu. Z wyjątkiem transportu lotniczego widoczny jest wyraźny spadek wielkości przewozów. Jak już wcześniej wspomniano, związane jest to ze spadkiem zapotrzebowania na usługi transportu jako działu, a to pociąga za sobą pogorszenie się rentowności działalności transportowej.

W tabelach 2 i 3 zostały ujęte przewozy ładunków transportem samochodowym w badanym okresie, z podziałem na transport samochodowy zarobkowy i gospodarczy. Pominięto przy tym zjawisko przewozów zarobkowych wykonywanych przez transport gospodarczy. Zastanawiająca jest dosyć wyraźna zmiana udziału transportu zarobkowego i gospodarczego w transporcie samochodowym ogółem. W 1993 r. udział transportu zarobkowego w transporcie samochodowym spadł prawie o połowę w stosunku do roku 1980.

Średnia odległość przewozu przy rozpatrywaniu poszczególnych rodzajów transportu (tab. 4) nieznacznie wzrasta lub utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie. Odległość przewozu nie jest więc tu decydującym czynnikiem, mającym wpływ na zmianę transportochłonności.

Wybrane wskaźniki transportochłonności zostały ujęte w tabeli 5. Widoczny jest wyraźny spadek wielkości tych wskaźników. Zjawisko to jest następstwem



Zmiany transportochłonności polskiej gospodarki narodowej
Źródło: Opracowanie własne na podstawie tabeli 5

zwrotu gospodarczego, jaki miał miejsce po roku 1980. Gospodarka centralnie planowana charakteryzowała się nadmierną transportochłonnością. Rozpoczęcie transformacji w transporcie stało się oczywistą koniecznością. Wraz ze zmianami zasad działania rynku następowały powolne zmiany w transporcie. Pozytywnym tego przejawem jest stopniowy spadek transportochłonności polskiej gospodarki narodowej od roku 1980. Przyczyny zmian poziomu transportochłonności gospodarki polskiej zostaną bliżej omówione w dalszej części artykułu.

Przyczyny zmian poziomu transportochłonności polskiej gospodarki narodowej

Określenie przyczyn zmian poziomu transportochłonności polskiej gospodarki narodowej jest zadaniem trudnym. Wynika to zarówno z braku bazy odniesienia dla istniejącego stanu i dostatecznej liczby danych statystycznych opisujących efekty gospodarki narodowej i transportu, jak i niepełnej porównywalności stojących do dyspozycji mierników.

Mimo tych zastrzeżeń wydaje się, że można sformułować następujące wnioski:

1) Do 1980 r. transportochłonność polskiej gospodarki systematycznie wzrastała. W latach 1969–1980 o 37,2% wzrosły koszty transportu przypadające na 1000 zł dochodu narodowego i o 42,4% wartość usług transportowych w przewozie ładunków.

Tabela 1

Przewozy ładunków w latach 1980–1993

Rodzaje transportu	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
W mln ton														
Ogółem	2753	2062	1865	1899	1937	1899	1921	1901	1939	1821	1645	1478	1388	1350
Transport kolejowy	482	402	402	415	426	419	431	429	428	389	282	228	202	214
Transport samochodowy	2168	1573	1379	1397	1421	1394	1407	1386	1421	1348	1292	1189	1122	1071
Transport lotniczy	0,017	0,012	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,009	0,011	0,012	0,014	0,011	0,013	0,017
Transport rurociągowy	41	36	37	39	40	39	40	42	43	41	33	26	30	31
Żegluga śródlądowa	22	17	14	14	15	15	15	15	16	14	8	8	8	9
Żegluga morska	40	32	33	33	35	32	29	30	31	28	28	28	27	24
W mln tonokilometrów (tkm)														
Ogółem	456 183	3 824 577	356 609	369 532	372 746	351 770	351 186	375 581	408 623	380 741	346 232	318 238	305 620	273 114
Transport kolejowy	134 737	109 835	112 689	118 034	123 503	120 642	121 775	121 381	122 204	111 140	83 530	65 146	57 763	64 359
Transport samochodowy	44 546	36 847	34 024	35 472	36 577	36 592	37 340	37 183	39 240	38 447	40 293	39 641	42 037	40 744
Transport lotniczy	30	24	15	14	15	16	19	19	23	40	57	45	52	55
Transport rurociągowy	17 115	16 295	16 647	17 472	17 835	16 996	17 766	18 473	18 590	17 661	13 887	10 388	11 932	12 203
Żegluga śródlądowa	2 325	1 914	1 566	1 452	1 444	1 413	1 620	1 519	1 394	1 193	1 034	737	750	661
Żegluga morska	257 428	217 541	191 667	197 086	193 370	176 110	172 665	197 005	227 171	212 259	207 430	202 281	193 086	155 092

Źródło: Roczniki statystyczne GUS 1980–1993.

Tabela 2

Transport samochodowy – przewozy ładunków w latach 1980–1993 (w mln ton) i ich struktura

Transport samochodowy	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Przewozy (w mln ton)														
Ogółem transport samochodowy	2168	1576	1379	1397	1421	1394	1407	1386	1421	1348	1292	1189	1122	1071
– zarobkowy	1080	727	582	584	607	583	633	614	615	518	597	291	283	292
– gospodarczy	1088	849	797	813	814	811	774	772	806	830	695	898	839	779
Struktura przewozów (w %)														
Ogółem transport samochodowy	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
– zarobkowy	49,8	46,1	42,2	41,8	42,7	41,8	45	44,3	43,3	38,4	46,2	24,5	25,2	27,3
– gospodarczy	50,2	53,9	57,8	58,2	57,3	58,2	55	55,7	56,7	61,6	53,8	75,5	74,8	72,7

Źródło: Roczniki statystyczne GUS i obliczenia własne na podstawie danych zawartych w tych rocznikach.

Tabela 3

Transport samochodowy – przewozy ładunków w latach 1980–1993 (w mln tkm) i ich struktura

Transport samochodowy	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Przewozy (w mln tkm)														
Ogółem transport samochodowy	44 546	36 847	34 024	35 472	36 577	36 592	37 340	37 183	39 240	38 447	40 293	39 641	42 037	40 744
– zarobkowy	26 222	20 599	18 003	18 730	19 797	19 847	21 104	20 955	22 174	20 128	23 637	18 695	21 345	20 567
– gospodarczy	18 324	16 248	16 021	16 742	16 780	16 745	16 236	16 228	17 066	18 319	16 656	20 946	20 692	20 177
Struktura przewozów (w %)														
Ogółem transport samochodowy	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
– zarobkowy	58,9	55,9	52,9	52,8	54,1	54,2	56,5	56,3	56,5	52,3	58,7	47,2	50,8	50,5
– gospodarczy	41,1	44,1	47,1	47,2	45,9	45,8	43,5	43,7	43,5	47,7	41,3	52,8	49,2	49,5

Źródło: Roczniki statystyczne GUS i obliczenia własne na podstawie danych zawartych w tych rocznikach.

Tabela 4

Średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w km według rodzajów transportu w latach 1980–1993

Rodzaje transportu	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Ogółem	166	185	191	195	192	185	183	198	211	209	210	215	220	202
Transport kolejowy	279	273	280	284	290	288	282	283	285	286	296	286	286	301
Transport samochodowy	20	23	25	25	26	26	26	27	28	28	31	33	37	38
Transport lotniczy	1765	2000	1667	1555	1667	1778	2111	2111	2091	3333	4071	4091	4000	3235
Transport rurociągowy	417	453	450	448	446	436	444	440	432	431	421	399	398	394
Żegluga śródlądowa	106	113	112	104	96	94	108	101	87	85	129	92	94	73
Żegluga morska	6436	6798	5808	5972	5525	5503	5954	6567	7328	7581	7408	7224	7151	6462

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych z tabeli 1.

Tabela 5

Wybrane wskaźniki transportochłonności obliczone dla lat 1980–1993

Wskaźniki	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Tony (w mln) / dochód narodowy wytworzony (w mld zł)	0,5	0,42	0,41	0,39	0,38	0,27	0,26	0,25	0,25	0,23	0,24	×	×	×
Tony (w mln) / produkt krajowy brutto (w mld zł)	×	×	×	×	×	0,21	0,20	0,20	0,19	0,18	0,19	0,18	0,18	0,17
Tkm (w mln) / dochód narodowy wytworzony (w mld zł)	82,8	78,9	77,8	76,1	72,7	50,0	47,6	49,9	51,8	48,4	51,7	×	×	×
Tkm (w mln) / produkt krajowy brutto (w mld zł)	×	×	×	×	×	39,0	37,4	39,2	40,9	38,1	39,8	39,8	37,8	32,5

× – brak danych

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych zawartych w rocznikach statystycznych GUS.

2) Wzrost poziomu transportochłonności polskiej gospodarki narodowej w latach 1965–1980 spowodowany był kilkoma podstawowymi przyczynami:

a) wzrostem kosztu technologii wytwarzania dochodu narodowego;

b) zmianą gałęziowej struktury przewozów, wyrażającą się dynamicznym wzrostem udziału transportu samochodowego, znacznie droższego niż inne gałęzie; w latach 1965–1980 udział tej gałęzi transportu w przewozach ładunków wzrósł z 60,6 do 78,7% i w pracy przewozowej z 5,6 do 9,8%; jeszcze większy przyrost udziału transportu samochodowego można było zaobserwować w odniesieniu tylko do transportu lądowego (bez żeglugi morskiej) – wartości te przedstawiały się odpowiednio: z 61,4 do 79,9% dla przewozów ładunków i z 9 do ponad 22,4% dla pracy przewozowej (prawie 150% wzrostu); jednocześnie malały przewozy znacznie tańszym transportem kolejowym;

c) wzrostem wskaźnika przewozowości (stosunek liczby przewiezionych ton do liczby ton wyprodukowanych): 1965 r.– 2,30, 1970 r. – 2,31, 1975 r. – 2,90, 1980 r. – 3,29.

Nie sposób przy omawianiu transportochłonności rozstrzygać o przyczynach stałego wzrostu kosztów technologii wytwarzania dochodu narodowego, wydaje się jednak właściwe zwrócenie uwagi na te czynniki, które mogły mieć na te zjawiska decydujący wpływ i które powinny być poddane szerszym badaniom. Na podstawie obserwacji przemian zachodzących w organizacji produkcji przemysłowej i obrotu towarowego można było dostrzec zjawiska niekontrolowanego wzrostu stopnia specjalizacji, kooperacji i koncentracji produkcji, nieprawidłowości w technologii produkcji, obrotu towarowego, lokalizacji składów i magazynów oraz inne zjawiska, jak wzrost materiałochłonności spowodowany stosowaniem niektórych surowców i materiałów zastępczych, itp.

Zmiana gałęziowej struktury przewozów w naszym systemie transportowym była zjawiskiem niekorzystnym, gdyż wywołała szybszy wzrost kosztów transportu niż wzrost dochodu narodowego, ale w zaistniałej sytuacji transportowej była koniecznością. Dynamiczny rozwój gospodarczy Polski w latach 1970–1979 i związany z tym wzrost popytu na usługi transportowe zastał polski system transportowy w wysokim stopniu nie przystosowany ilościowo, jakościowo i strukturalnie do wymaganych potrzeb. Znaczne ilości ładunków, naturalnie i ekonomicznie ciążących do transportu kolejowego, wodnego i rurociągowego, były przewożone transportem samochodowym, co powodowało wzrost przeciętnego kosztu jednostkowego pracy przewozowej (tkm), a w konsekwencji wzrost transportochłonności.

Należy również zwrócić uwagę na oddziaływanie, jakie wywierało zmniejszanie się średniej odległości przewozu ładunków transportem lądowym. Wraz z wystąpieniem tego zjawiska wzrastał przeciętny jednostkowy koszt przewozów ładunków, co miało wpływ na transportochłonność. Co prawda zmniejszenie się średniej odległości przewozów jest korzystne dla gospodarki narodowej, ponieważ zmniejszeniu ulega tym samym bezwzględna wielkość pracy przewozowej i kosztów

transportu, ale korzyści z tego płynące są osłabione wzrostem przeciętnego kosztu tkm.

3) Lata 1981–1982 charakteryzowały się gwałtownym spadkiem transportochłonności gospodarki narodowej. W tym okresie spadły o 23,5% koszty transportu przypadające na 1000 zł dochodu narodowego i 14,3% w stosunku do produktu globalnego. Dalsze lata to oscylowanie poziomu transportochłonności gospodarki narodowej wokół wielkości z 1982 r.

4) Przyjmując metodologię rozumowania z analizy okresu 1965–1980, a więc wzrostu poziomu transportochłonności gospodarki narodowej, to jej spadek w latach osiemdziesiątych można tłumaczyć:

a) spadkiem kosztów technologii wytwarzania dochodu narodowego – niewątpliwie jest to jeden z głównych czynników powodujących spadek transportochłonności;

b) zmianą w strukturze kosztów transportu, tzn. znacznym zmniejszeniem poziomu wynagrodzeń w stosunku do kosztów materialnych, co przy założeniu, że realne koszty materialne były w miarę stałe, prowadzi do obniżenia kosztów transportu ogółem;

c) zahamowaniem wzrostu udziału transportu samochodowego w przewozach ogółem (tab. 6); jak widać, zauważany był nawet niewielki spadek udziału transportu samochodowego w przewozach, jak również w pracy przewozowej transportu lądowego i transportu ogółem, jednocześnie wzrosły przewozy i ustabilizowała się praca przewozowa transportu kolejowego;

Tabela 6

Udział transportu samochodowego w przewozach transportem lądowym i transportem ogółem (%)

Badany udział	1980	1988
Przewóz ładunków transportem samochodowym w przewozach transportu ogółem	78,7	73,2
Przewóz ładunków transportem samochodowym w przewozach transportu lądowego	79,9	74,5
Praca przewozowa transportu samochodowego w pracy przewozowej transportu ogółem	9,8	9,6
Praca przewozowa transportu samochodowego w pracy przewozowej transportu lądowego	22,4	21,6

Źródło: Obliczenia własne na podstawie danych z roczników statystycznych GUS.

d) kryzysem społeczno–gospodarczym, którego pierwszym etapem było bezwzględne zmniejszenie rozmiarów produkcji (do 1982 r.), a drugim etapem, trwającym do końca analizowanego okresu, był powolny „ruch w górę"; o ile w pierwszym etapie następował z roku na rok bezwzględny spadek nakładów inwestycyjnych, o tyle w następnych latach nakłady te stopniowo się zwiększały; znaczne ograniczenie inwestycji spowodowało zanik potrzeb przewozowych związanych z obsługą transportową realizowanych zadań inwestycyjnych, a deficyt dóbr zaopatrzeniowych wymusił bardziej oszczędną gospodarkę materiałowo–surowcową – – była to także okoliczność sprzyjająca spadkowej tendencji transportochłonności;

e) zmianami w strukturze popytu na przewozy – na skutek zróżnicowanego tempa spadku, a następnie odradzania się poszczególnych asortymentów produkcji wytworzyły się zaczątki nowej, mniej transportochłonnej struktury produkcji; położenie szczególnego nacisku na rozwój i obsługę rolnictwa oraz na rozwój przemysłu przetwórstwa rolno–spożywczego, opartego na bazie lokalnej, pozwoliło tej gałęzi na przekroczenie wskaźników z 1978 r. oraz zwiększenie jego udziału w strukturze produkcji kreującej popyt na przewozy;

f) uruchamianiem działań efektywnościowych, nie udało się przy tym zmniejszyć zużycia paliw; rozszerzanie działań racjonalizujących gospodarkę prowadzi bezpośrednio do obniżki zużycia materiałowych czynników produkcji, w tym do zmniejszenia czynnika transportowego;

g) realizacją reformy gospodarczej, która w głównej mierze prowadziła do usamodzielnienia finansowego przedsiębiorstw, a więc i do bardziej racjonalnego gospodarowania – w tym również usługami transportowymi.

Wszystkie wymienione czynniki, powodujące zmiany w poziomie transportochłonności gospodarki narodowej, należą do drugiej grupy źródeł transportochłonności, obejmującej całokształt metod gospodarowania. Nie uwzględniono natomiast pierwszej grupy źródeł transportochłonności – naturalnie i historycznie ukształtowanej struktury gospodarki narodowej, gdyż w analizowanym okresie nie miała ona zasadniczego znaczenia w zmianach poziomu transportochłonności. Wydaje się jednak wskazane w tym miejscu wspomnieć o tym, że czynniki te kreują dość wysoki poziom transportochłonności. Zaliczyć do nich możemy przede wszystkim:

– strukturę produkcji, bazującą na górnictwie, metalurgii i przemyśle chemicznym oraz rolnictwie, produkującym duże ilości ziemniaków i buraków cukrowych, a więc produkcji angażującej duży potencjał przewozowy,

– strukturę geograficzną Polski – zasoby mineralne zlokalizowane są na południu kraju i muszą być przewożone na odległość 500–600 km do innych regionów i portów.

Lata dziewięćdziesiąte nacechowane są nieporównywalnością do jakiegokolwiek poprzedniego okresu w historii transportu Polski lub innego kraju. Nieporównywalność ta wynika z transformacji gospodarki z centralnie planowanej na rynkową, o przewadze podaży nad popytem. Transport nie może już ograniczać

się do funkcji przewozowej, ale musi przejmować inne funkcje z zakresu organizacji fizycznej dystrybucji dóbr.

Podstawowymi cechami nowej sytuacji geopolitycznej są:

– załamanie się tradycyjnych powiązań gospodarczych z Europą Środkową i Wschodnią, przy niewykształceniu się jeszcze nowych powiązań,

– rozpoczęcie procesu stowarzyszania się z Unią Europejską, co oznacza wypracowanie i wprowadzenie w życie programu dostosowawczego do norm i standardów wspólnotowych,

– rozszerzenie się na cały kontynent norm i standardów wypracowanych w krajach najwyżej rozwiniętych, co oznacza ich ujednolicanie,

– powstawanie nowych powiązań handlowych i gospodarczych z Europą Zachodnią, przy wzroście udziału w obrotach dóbr przetworzonych,

– regionalizacja polityki transportowej, w tym region EWG, jako wiodący w przemianach i wymuszający przyjęcie jego uregulowań.

Przemiany sytuacji geopolitycznej powodują, iż trzeba nietradycyjnie podejść do rynku, zwłaszcza uwzględniać takie zagadnienia, jak: protekcjonizm, restrykcje, deregulacja, liberalizacja i ochrona własnych interesów. Transport występuje tutaj jako działalność usługowa związana z gospodarką, wymianą towarową, ruchem osobowym oraz jako osobny przedmiot regulacji, czyli przemysł transportowy[5].

Początek lat dziewięćdziesiątych odznacza się pełną liberalizacją rynku krajowego transportu samochodowego ciężarowego oraz pewną regulacją rynku przewozów międzynarodowych. Wskutek takich rozwiązań następuje systematyczny i szybki wzrost udziału transportu samochodowego w przewozach (tab.7).

Na taką zmianę proporcji złożyły się różne przyczyny, a mianowicie:

1) przemiany w strukturze gospodarczej, zahamowanie wzrostu sektora przewozów masowych, zmiana międzynarodowych powiązań handlowych, załamanie się wielkich programów inwestycyjnych,
2) dynamizm rynkowy prywatyzowanego transportu ciężarowego,
3) ociężałość rynkowa PKP,
4) preferowanie transportu samochodowego przez sektor prywatny gospodarki,
5) niewykształcenie się technologii przewozów kombinowanych.

Prognozy na lata 1995–2000 przewidują pogłębienie się procesów przechodzenia z transportu kolejowego na samochodowy (tab. 8).

Dane tabeli 8, sytuacja w drogownictwie, jak również europejski trend rozwoju przewozów kombinowanych wskazują na bardzo ograniczone już możliwości wzrostu udziału transportu samochodowego na rynku transportowym kraju. Potrzeba świadomego ograniczenia tempa wzrostu udziału przewozów samochodowych

---

[5] **B. Liberadzki**: Kierunki polityki transportowej państwa w odniesieniu do transportu samochodowego w nowej sytuacji geopolitycznej. W: Forum naukowe pt. Polska w Europie – czy potrzeba nowej polityki transportowej? Warszawa, wrzesień 1993, s. 1–5.

Tabela 7

Struktura przewozów ładunków w Polsce według rodzajów transportu (tony)

Badany udział	1985	1990	1991	1992
Ogółem w tym:	100,0	100,0	100,0	100,0
– transport kolejowy	22,0	17,2	15,4	14,4
– transport samochodowy	73,4	78,5	80,4	80,8
– żegluga śródlądowa	0,8	0,6	0,5	0,6
– transport rurociągowy	2,1	2,0	1,8	2,2
– żegluga morska	1,7	1,7	1,9	1,9

Źródło: Transport – wyniki działalności 1981–1992. GUS.

Tabela 8

Struktura gałęziowa przewidywanych przewozów ładunków w Polsce (tkm)

Środki transportu	1990	1995	2000
Transport samochodowy	29,0	51,6	63,0
Transport kolejowy	60,1	37,8	29,3
Żegluga śródlądowa	0,7	0,6	0,6
Transport rurociągowy	10,0	9,9	7,6

Źródło: Transport – wyniki działalności 1981–1992. GUS.

w przewozach ogółem wynika również ze względów ekologicznych, a także dążenia do lepszego wykorzystania posiadanego majątku produkcyjnego w transporcie kolejowym[6].

Podsumowując, głównymi przyczynami wysokiej transportochłonności polskiej gospodarki narodowej są przede wszystkim:

1) duży udział produkcji surowców i nieoczyszczonych materiałów niskoprzetworzonych, takich jak np. węgiel, siarka, produkty rolne;

2) oddalenie miejsc wydobycia (stacji granicznych w eksporcie i imporcie) takich masowych ładunków, jak np. rudy węgla, kamienia, piasku i żużlu, przy jedno-

[6] Kierunki polityki transportowej, s. 7–8.

cześnie największym obszarze kraju w porównaniu do innych krajów postkomunistycznych;

3) organizacja produkcji, tzn. lokalizacja miejsc przetwarzania z daleka od miejsc otrzymywania surowców (np. buraki cukrowe, elektrownie), specjalizacja produkcji obniżająca jej koszty, ale stymulująca wzrost przewozów, kooperacja produkcji oraz koncentracja produkcji posunięta nawet do monopolizacji (np. produkcja samochodów, pralek itp.);

4) materiało-, energo- i transportochłonne technologie wytwarzania.

Przyczyny te powodują, że w gospodarce narodowej Polski, aby uzyskać jednostki produktu finalnego, wykonuje się więcej przewozów niż w innych porównywalnych krajach europejskich.

Changes in transport–intensity of the national economy

Summary

The article discusses the problems of changes of transport–intensity of the Polish economy in the years 1980–1993, i.e. during the period of the breakdown of the centrally planned economy and the initial period of market transformation. The author presents methodology of research and statistical data. An attempt is made to identify the reasons for certain changes in the transport–intensity of the Polish economy.

s. 97 516
s. 98
s. 99

NOTATKI

BIBLIOTEKA AE w Poznaniu