TRANSPORTOCHŁONNOŚĆ RUCHU PASAŻERSKIEGO A RUCHLIWOŚĆ KOMUNIKACYJNA LUDNOŚCI

Istota transportochłonności gospodarki narodowej sprowadza się do wielkości nakładów pracy żywej i uprzedmiotowionej ponoszonej w działalności transportowej na zaspokojenie potrzeb przewozowych całego organizmu społeczno-gospodarczego kraju. W tym rozumieniu pod pojęciem transportochłonności należy rozumieć koszty transportu powstające przy obsłudze wszystkich działów gospodarki narodowej, włącznie z obsługą indywidualnych potrzeb ludności w aktualnie istniejącym stanie zaangażowania życia społeczeństwa. Podstawowym zatem celem badań transportochłonności gospodarki narodowej w przewozach osobowych jest dostarczenie podmiotom gospodarczym narzędzi, za pomocą których będą one w stanie podejmować decyzje korygujące nieprawidłowości gospodarowania usługami transportowymi oraz podnoszące efektywność ogólnogospodarczą. Makroekonomiczne ujęcie transportochłonności służy przede wszystkim celom wieloletniego prognozowania. Potrzeba makroekonomicznego ujmowania zjawisk wiąże się z koniecznością podejmowania decyzji strategicznych, dotyczących technicznego, organizacyjnego i ekonomicznego rozwoju transportu jako działu gospodarki narodowej mającego istotne znaczenie dla harmonijnego rozwoju całej gospodarki. Transportochłonność należy traktować przede wszystkim jako zmienną objaśniającą efektywność gospodarwania usługami transportowymi w pozatransportowych działach gospodarki narodowej, które w tym procesie spełniają rolę zmiennych objaśnianych. W dotychczasowych badaniach zajmowano się głównie oceną transportochłonności przemieszczanych dóbr, a nie ruchu osobowego. Poziom rozwoju społeczno-gospodarczego regionów ma bezpośredni wpływ na to, czy zarówno w układzie regionalnym, jak i międzyregionalnym przemieszczana jest siła żywa czy określone dobra. Celem zatem niniejszych rozważań jest wskazanie ważniejszych związków pomiędzy transportochłonnością ruchu osobowego a ruchliwością komunikacyjną ludności. Szereg czasowy badań dotyczy lat 1965 - 1988 i obejmuje obszar całego kraju. W zależności od miejsca zamieszkania, miejsca pracy, warunków klimatycznych, poziomu kultury, zamożności, każdy człowiek reprezentuje określony poziom ruchliwości. Fizycznym przejawem ruchliwości jest pokonywanie przez człowieka przestrzeni. Wielkość i struktura tego przemieszczenia jest ściśle związana z poziomem społecz-

no-gospodarczym kraju. Ruchliwość komunikacyjną ludności dzielimy na dobrowolną lub wynikającą z konieczności. Przyczyny przemieszczania powstające z chęci, a wynikające z indywidualnych cech osobowych człowieka, zalicza się do potrzeb subiektywnych lub fakultatywnych. Przyczyny zaś przemieszczenia powstające z potrzeb lub konieczności są skutkiem obiektywnych potrzeb każdego człowieka i noszą nazwę obligatoryjnych.

Klasyfikacja przewozów osobowych w świetle ich podziału na systematyczne i niesystematyczne z uwzględnieniem zarówno potrzeb obligatoryjnych, jak i fakultatywnych przedstawia się następująco [Madeyski, Lissowska, Morawski 1975, s. 129]:

1) potrzeby komunikacyjne występujące we wszystkich dniach roboczych w ściśle określonym czasie i we względnie stałych relacjach, np. dojazdy do pracy i szkół,

2) potrzeby komunikacyjne występujące okresowo, ale systematycznie, np. w określonych dniach roboczych i określonych porach dnia i roku, dotyczących stałych lub zmiennych relacji np. turystyczne, służbowe,

3) potrzeby komunikacyjne występujące incydentalnie w nieokreślonych porach roku, dniach i godzinach oraz zmiennych relacjach np. administracyjne i bytowe.

Zdaniem R. Kuziemkowskiego [1981, s. 31] badania transportochłonności powinny koncentrować się na źródłach powstawania potrzeb przewozowych, gdyż w nich tylko mogą być ujawnione przyczyny ich aktualnych wielkości i ewentualnych nieprawidłowości. Istotę niniejszych rozważań sprowadza się właśnie do próby uchwycenia związku pomiędzy przyczynami powstawania potrzeb przewozowych osobowych a poziomem transportochłonności przewozów osobowych w szerokim kontekście gospodarki przestrzennej.

Większość czynników powstawania potrzeb przewozowych należy do zjawisk ukształtowanych historycznie, a więc nie podlegających łatwym i szybkim przemianom. Warto jednak dokonać próby ustalenia siły oddziaływania tych czynników na wielkość transportochłonności gospodarki narodowej w przewozach osobowych. Niezależnie od czynników ukształtowanych historycznie istnieją inne czynniki pozahistoryczne wywołujące nadmierne potrzeby przewozowe, do których można zaliczyć np. złą organizację przewozów czy administracyjne ograniczenia przewozowe.

Warunkiem koniecznym przeprowadzenia badań transportochłonności gospodarki narodowej w przewozach osobowych jest zebranie danych i ich analiza dotycząca wielkości przewozów osób oraz pracy przewozowej transportu osobowego. Przeprowadzenie zaś takiej analizy w odniesieniu do przewozów jednorazowych i codziennych stwarza możliwość wstępnej oceny ruchliwości komunikacyjnej ludności.

Jak wynika z przeprowadzonych badań[1], decydujące znaczenie w przewozach osobowych ma transport kolejowy i samochodowy w przeciwieństwie do

[1] Wszystkie obliczenia własne w artykule na podstawie Roczników GUS.

lotniczego i żeglugi śródlądowej. W analizowanym okresie lat 1965 - 1988 występują dwa różne okresy: – pierwszy do roku 1977, w którym nastąpił stały wzrost przewozów osób, i drugi po roku 1977, w którym wielkość przewozów osób zatrzymuje się na poziomie 3.5 mld przewozów w roku 1977 i do roku 1988 oscyluje wokół tej wielkości. Decydujący wpływ na wielkość przewozów wywiera transport samochodowy, który w przeciwieństwie do transportu kolejowego charakteryzuje się znaczącą dynamiką wzrostową do roku 1977. Inaczej przedstawia się sytuacja w przypadku analizy pracy przewozowej transportu osobowego, obliczanej na podstawie odległości przewozu osób, a wyrażanej w osobokilometrach. W badanym okresie nastąpił stały wzrost pracy przewozowej o blisko 100%, zwłaszcza do roku 1978, z dalszą wyraźną tendencją wzrostową do roku 1988. Z punktu widzenia niniejszych rozważań duże znaczenie należy przypisać strukturze przewozów związanej z przewozami codziennymi i jednorazowymi. Nastąpił wzrost przewozów codziennych wykonywanych przez transport samochodowy, szczególnie w latach 1965 - 1976. W okresie tym przewozy codzienne transportu kolejowego charakteryzują się niewielkim wzrostem, a po roku 1977 tendencję zniżkową. W przewozach jednorazowych daje się zauważyć, w badanym okresie, stałe zwiększanie się przewozów transportem kolejowym, a przewozy transportem samochodowym rosną w szybszym tempie do roku 1983, po czym charakteryzują się tendencją spadkową.

Inaczej przedstawia się sytuacja pod względem pracy przewozowej w dwóch podstawowych gałęziach transportu. W przewozach jednorazowych wyróżniamy dwa okresy, z czego w pierwszym, (lata 1965 - 1984) zarówno w transporcie kolejowym, jak i samochodowym wystąpił dynamiczny wzrost pracy przewozowej. W okresie drugim, w latach 1984 - 1988, wielkość pracy przewozowej oscylowała wokół wartości z roku 1984.

W przewozach codziennych natomiast zaobserwowano wyraźną różnicę w kształtowaniu się przewozów kolejowych i samochodowych. W transporcie kolejowym występowały dwie tendencje: wzrostowa do roku 1978 i malejąca po roku 1978. W transporcie samochodowym wystąpił gwałtowny wzrost pracy przewozowej w latach 1965 - 1976, a w latch 1976 - 1980 zatrzymanie tej tendencji i kolejny wzrost przewozów w latach osiemdziesiątych. Rozpatrując pracę przewozową łączną transportu kolejowego i samochodowego, należy podkreślić dominującą rolę przewozów jednorazowych zarówno w transporcie samochodowym, jak i kolejowym, charakteryzujących się gwałtownym wzrostem w latach 1965 - 1984. W przewozach codzinnych natomiast, po okresie wzrostu do 1978 r., nastąpił spadek wielkości tych przewozów do roku 1984. Na podstawie znaczącej przewagi przewozów jednorazowych nad codziennymi można wstępnie wnioskować o wzroście ruchliwości komunikacyjnej ludności spowodowanej dobrowolnymi, pozagospodarczymi przyczynami powstawania potrzeb przewozowych.

Poszukując jednak odpowiedzi na pytanie, czy wzrost dobrowolnych przyczyn ruchliwości komunikacyjnej ludności ma wpływ na poziom transportochłonności ruch pasażerskiego, sięgnijmy do wyników pomiaru transportochłonności. Najważniejszym miernikiem efektów działalności społeczno-gospodar-

czej, przyjętym do analizy transportochłonności gospodarki narodowej Polski w przewozach osobowych, jest dochód narodowy wytworzony[2].

W analizowanym okresie występują trzy charakterystyczne etapy kształtowania poziomu dochodu narodowego. Pierwszy okres to lata 1965 - 1978, w którym średni przyrost sięga 73,3. mld złotych. Drugi – to lata 1979 - 1982, w którym daje się zauważyć gwałtowne załamianie gospodarki narodowej Polski, spowodowane kryzysem społeczno-ekonomicznym, kiedy to dochód narodowy spada do poziomu z roku 1974. Lata 1983 - 1988 to okres trzeci próby reformy, a szczególnie przejście na inny system zarządzania powoduje w tym okresie powolny przyrost DN. W badanych 24 latach widać wyraźnie tendencję spadkową transportu w nakładach inwestycyjnych przy jednoczesnym wzroście jego udziału w dochodzie narodowym i produkcie globalnym. Fakt ten oznacza niedoinwestowanie transportu, a w konsekwencji zmiany nie tylko liczby, ale i jakości świadczonych usług transportowych.

Analiza wskaźnika transportochłonności[3] wyrażnego wartością usług transportowych na 1000 zł/dochodu narodowego w przewozach osób pozwala na stwierdzenie stabilizacji wskaźnika w latach 1965 - 1979, gwałtowny jego wzrost z 19,23zł/1000zł dochodu narodowego w 1979 r. do 32,33zł/1000zł dochodu narodowego w 1983 r. i podobnych wielkości do końca badanego okresu. Kształtowanie się naturalnych wskaźników transportochłonności przestawia się nieco inaczej, gdyż wystąpiło zmniejszenie transportochłonności pracy przewozowej transportu osobowego do 1979 r., wzrost do 1982 r. i spadek dp 1988 r. Wskaźniki transportochłonności przewozów osób i pracy przewozowej zarówno w transporcie kolejowym, jak i samochodowym w przewozach jednorazowych wykazują podobną dynamikę zmian, większą niż w przewozach codziennych. Transportochłonność pracy przewozowej jednorazowych jest w przeciwieństwie do przewozów codziennych zdecydowanie większa.

W badaniach transportochłonności gospodarki narodowej z przewozami osobowymi, dochodem narodowym, wielkością przewozów oraz pracą przewozową celowe jest zastosowanie zależności korelacyjnej (szczególny wariant współzależności stochastycznej).

Przyjęto, że korelacja między cechami jest wyrażona, jeśli współczynnik korelacji jest większy lub równy 0,5, a niewyrażona, jeżeli jest mniejszy lub równy 0,3[4]. Istnieje wyraźna korelacja pomiędzy transportochłonnością wartości

---

[2] Dane liczbowe charakteryzujące efekty gospodarki narodowej Polski uwzględniono w cenach bieżących, a dochód narodowy i nakłady inwestycyjne przeliczono na ceny stałe z 1975 r.

[3] W obliczeniach zastosowano 34 wskaźniki transportochłonności, przy czym uwzględniono w nich zarówno wskaźniki wartościowe, takie jak np. koszt transportu, nakłady inwestycyjne, wartość usług transportowych, jak i naturalne, tzn. liczby osób i osobokilometrów pracy przewozowej w stosunku do dochodu narodowego z uwzględnieniem podziału na przewozy codzienne i jednorazowe.

[4] W badaniach uwzględniono wielkości, jak : transport ogółem, transport kolejoowy, samochodowy, przewóz osób i pracę przewozową. Przeprowadzono także analizę trendów zmian, to znaczy oddzielnie zbadano zależności w przedziałach czasowych 1970 - 1979 i 1980 - 1988 w przewozach codziennych i jednorazowych (tab. 3 i 4).

Tabela 1

Zależności pomiędzy transportochłonością i dochodem narodowym

Współczynnik	(X) – transportochłonność wartości przewozowej ogółem (Y) – dochód narodowy	(X) – transportochłonność wartości przewozowej osób (Y) – dochód narodowy	(X) – transportochłonność przewozów osób ogółem (Y) – dochód narodowy	(X) – transportochłonność pracy przewozowej ogółem (Y) – dochód narodoy
X_s	110,16	21,71	2,615	74,98
Y_s	1184,0	1184,0	1184,0	184,0
S_x	11,383	3,721	0,235	7,025
S_y	303,19	303,19	303,19	303,19
r	0,845	0,345	−0,890	−0,763
b_x	0,037	0,0042	−0,0007	−0,0177
b_y	22,504	28,129	−1147,03	−32,952
a_x	65,702	16,697	3,429	95,925
a_y	−1294,37	573,32	4179,29	3654,59
Równania regresji	$Y=-1294{,}37+22{,}504x$ $X=65{,}702+0{,}037y$	$Y=573{,}32+28{,}129x$ $X=16{,}697+0{,}0042y$	$Y=4179{,}29-1147{,}03x$ $X=3{,}429-0{,}0007y$	$Y=3654{,}59-32{,}952x$ $X=95{,}925-0{,}0177y$

Źródło: Obliczenia własne.

ogółem a dochodem narodowym $r=0{,}845$ (tab. 1) i średnia korelacja pomiędzy transportochłonnością przewozów osób a dochodem narodowym $r=0{,}345$ (tab. 1). Stwierdzono także występowanie wyrażonej korelacji pomiędzy transportochłonnością przewozów osób ogółem i transportu kolejowego a dochodem narodowym ($r=0{,}89$, $r=0{,}984$) oraz istnienie średniej korelacji pomiędzy transportochłonnością w przewozach osobowych transportu samochodowego a dochodem narodowym $r=0{,}40$ (tab. 2).

Tabela 2

Zależność pomiędzy transportochłonnością i dochodem narodowym

Współczynnik	(X) – transportochłonność przewozów osób transportem kolejowym (Y) – dochód narodowy	(X) – transportochłonność przewóz osób transportem samochodowym (Y) – dochód narodowy	(X) – transportochłonność pracy przewozowej osób transportu kolejowego (Y) – dochód narodowy	(X) – transportochłonność pracy przewozowej osób transportu samochodowego (Y) – dochód narodowy
X_s	0,964	1,641	38,34	34,79
Y_s	1184,0	1184,0	1184,0	1184,0
S_x	0,276	0,159	7,158	3,038
S_y	303,19	303,19	303,19	303,19
r	−0,984	0,401	−0,924	0,369
b_x	−0,0009	0,0002	−0,0218	0,0037
b_y	−1079,42	790,98	−39,139	36,902
a_x	2,017	1,403	64,183	30,902
a_y	2224,24	−122,54	2684,58	−99,753
Równanie regresji	$Y=2224{,}24-1079{,}42x$ $X=2{,}017-0{,}0009y$	$Y=-122{,}54+790{,}98x$ $X=1{,}403+0{,}0002y$	$Y=2684{,}58-39{,}139x$ $X=64{,}183-0{,}0218y$	$Y=-99{,}753+36{,}902x$ $X=30{,}902+0{,}0037y$

Źródło: Obliczenia własne.

Istnieje ponadto korelacja wyrażona pomiędzy transportochłonnością a pracą przewozową transportu ogółem i transportu kolejowego $r=-0,763$ i $r=-0,924$ (tab. 1) oraz korelacja średnia dla transportu samochodowego $r=0,369$ (tab. 2). W odniesieniu do poszukiwania związków pomiędzy transportochłonnością przewozu osób a ruchliwością komunikacyjną ludności ważnym uzupełnieniem dotychczasowych wyników badań jest liczba przewiezionych osób i wielkość pracy przewozowej przypadająca na jednego mieszkańca Polski. Zaobserwowano w badanych 24 latach dwa zasadnicze okresy: wzrostu do roku 1977 i spadku osób, jak i wielkości pracy przewozowej po roku 1978. Pierwszy wniosek jaki się nasuwa, to występowanie silnej zależności pomiędzy dynamiką zmian dochodu narodowego a wielkością przewozów i pracą przewozową osób, co znajduje wyraz przede wszystkim w zmianach poziomu transportochłonności przewozów osobowych. Wystąpiły bowiem dwie różniące się między sobą tendencje kształtowania się wskaźników transportochłonności związane z ruchliwością komunikacyjną ludności. Pierwsza z nich dotyczy transportochłonności codziennych przewozów osób, wynika ze ścisłego związku pomiędzy wzrostem lub spadkiem dochodu narodowego a transportochłonnością codzinnych przewozów osób. Odmiennie przedstawia się tendencja kształtowania poziomu transportochłonności przewozów osobowych jednorazowych.

Tabela 3

Zależności pomiędzy dochodem narodowym i transportem osób w przedziałach czasowych 1970-1979-1988

Współczynnik	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość przewozów codziennych 1970-1979 r.	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość przewozów codziennych 1980-1988 r.	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość przewozów jednorazowych 1970-1979	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość przewozów jednorazowych 1980-1988
X_x	1250,25	1368,77	1250,25	1368,77
Y_s	1839,42	1368,77	1264,45	1556,47
S_x	254,06	109,69	254,06	109,69
S_y	317,11	82,58	69,10	83,97
r	0,970	0,0737	0,914	0,219
b_x	0,7772	0,0978	3,364	0,2857
b_y	1,2105	0,0555	0,248	0,1676
a_x	−179,27	1182,98	−3003,4	924,15
a_y	325,87	1823,80	954,45	1327,06
Równania regresji	$Y=325,87+1,2105x$ $X=-179,27+0,7772y$	$Y=1823,98+0,0555x$ $X=1182,80+0,0978y$	$Y=954,45+0,248x$ $X=-3003,4+3,364y$	$Y=1327,06+0,1676x$ $X=924,15+0,2857y$

Źródło: Obliczenia własne.

W tym przypadku transportochłonność tych przewozów była w badanych 24 latach znacznie większa i charakteryzowała się znacznie mniejszą współzależnością ze zmianami poziomu dochodu narodowego. Warto podkreślić, iż szczególnie w latach 1980-1988 zaobserwowano systematyczne rozluźnienie

powiązań pomiędzy dochodem narodowym a przewozami jednorazowymi. Fakt ten wynikał najprawdopodobniej z systematycznego wzrostu przewozów jednorazowych, w latach 1965 - 1984. Jeżeli zatem przyjąć, iż na ruchliwość komunikacyjną ludności [T. Lijewski, 1986, s. 167] składa się 60% przewozów codzinnych i 40% przewozów jednorazowych, to waga problemu transportochłonności przewozów pasażerskich powinna stymulować do szerokiego podejmowania badań w tym zakresie. Należy podkreślić w tym miejscu, iż badania transportochłlonności powinny być prowadzone oddzielnie dla przewozów fakultatywnych i obligatoryjnych, gdyż trudno odnieść tę transportochłonność do ruchliwości komunikacyjnej jako całości.

Transportochłonność przewozu osób powinna być utożsamiana zarówno z dynamiką zmian wskaźników wartościowych, jak i naturalnych i dlatego w tych badanich niezbędna jest analiza przekrojowa.

Tabela 4

Zależność między dochodem narodowym i transportem osób w przedziałach czasowych 1970 - 1979 - 1988

Współczynnik	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość pracy przewozowej przewozów codziennych 1970 - 1979 r.	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość pracy przewozowej przewozów codziennych 1980 - 1988 r.	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość pracy przewozowej przewozów jednorazowych 1970 - 1979	(X) – dochód narodowy (Y) – wielkość pracy przewozowej przewozów jednorazowych 1980 - 1988
X_a	1250,25	1368,77	1250,25	1368,77
Y_a	34553,33	35379,85	49135,57	65802,62
S_x	254,06	109,69	254,06	109,69
S_y	5671,46	1534,63	4445,18	4629,17
r	0,975	0,5605	0,992	0,382
b_x	0,0437	0,0400	0,0567	0,0090
b_y	21,78	7,834	17,354	16,121
a_x	−156,27	−47,16	1247,36	1368,17
a_y	7328,3	24656,72	21652,2	22000,14
Równania regresji	$Y = 7328,3 + 21,78x$ $X = -156,27 + 0,0437y$	$Y = 24656,72 + 7,834x$ $X = -47,16 + 0,0400y$	$Y = 21652,2 + 17,359x$ $X = 1247,36 + 0,0567y$	$Y = 22000,14 + 16,121y$ $X = 1368,17 + 0,0090x$

Źródło: Obliczenia własne.

Systematyczny wzrost przewozu osób w przeliczaniu na 1 mieszkańca Polski wraz ze wzrostem poziomu transportochłonności przewozu osób świadczy zatem o istnieniu zależności pomiędzy transportochłonnością a ruchliwością komunikacyjną ludności. Ze względu na to jednak, iż przewozy obligatoryjne są znacznie bardziej skorelowane z dynamiką dochodu narodowego niż przewozy fakultatywne, można sformułować następujące założenie: transportochłonność codziennych przewozów osób jest proporcjonalna do poziomu życia ludności wymierzonego wielkością dochodu narodowego w przeliczeniu na jednego mieszkańca. Przedmiotem zainteresowań badawczych natomiast po-

winna być przede wszystkim transportochłonność jednorazowych przewozów osób mało skorelowana z wielkością dochodu narodowego i charakteryzująca się stałą tendencją wzrostową, zwłaszcza że dotyczy ona 40% przewozów osób ogółem.

W świetle dotychczasowych rozważań powstaje zatem pytanie, jakie gospodarcze i pozagospodarcze przyczyny wywołują powstawanie transportochłonnych potrzeb fakultatywnych jednorazowego przemieszczania się ludności. Odpowiedź powinna posłużyć w restrukturyzacji transportu, zgodnej z szerokim zakresem aktualnych zmian społeczo-gospodarczych.

Stosownie do przedstawionego podziału potrzeb fakultatywnych można je podzielić na dwie grupy; gospodarczą, do której należy zaliczyć przejazdy administracyjne i służbowe, oraz pozagospodarczą, w której wielkość przejazdów jest ściśle związana z poziomem życia jako miernikiem – reprezentantem jakości życia. Jakość życia w regionach podlega stałym badaniom, a według R. Domańskiego [1982, s. 115] klasyczne zestawienie różnorodnych potrzeb uwzględnionych w statystyce poziomu życia powinno być uzupełnione o dwa rodzaje potrzeb. Do pierwszej z nich autor zaliczył potrzeby kulturalne wyższego rzędu, których znaczenie rośnie współcześnie bardzo szybko. Ze względu na to, iż ludzie przywiązują coraz większą wagę do zaspokojenia takich potrzeb, jak samorealizacja, a także uczestnictwo w życiu publicznym, do pomiaru poziomu jakości życia należy także zaliczyć potrzeby przestrzenne. Powstawanie tych potrzeb wiąże się głównie z chęcią kontaktów z innymi miejscowościami, regionami, stolicą czy obszarami rekreacyjnymi. Jeżeli fakt coraz większego występowania potrzeb przestrzennych połączymy np. z systematycznym wzrostem pracy przewozowej przewozów jednorazowych od 33,4 mln osób/km w 1965 r. do 71,7 mln osób/km w 1988 r. to występowanie takich właśnie potrzeb może być jednym z powodów wzrostu transportochłonności przewozu osób. Jednym z istotniejszych elementów jakości życia jest turystyka i rekreacja, które można zaliczyć także do szeroko rozumianych potrzeb przestrzennych. Z punktu widzenia możliwości prowadzenia badań transportochłonności przewozu osób mało ostry wydaje się podział na gospodarcze i pozagospodarcze przyczyny powstawania potrzeb przewozowych. Jednorazowe przejazdy służbowe można bez wątpienia zaliczyć do gospodarczych, ale np. przejazdy administracyjne mieszczą się zarówno w gospodarczych (np. przejazdy do urzędów), jak i pozagospodarczych zaliczanych do mierników poziomu życia, np. zdrowie. W niniejszych rozważaniach, prowadzonych na podstawie jednych z pierwszych w Polsce badań poziomu transportochłonności przewozu osób, pragniemy jedynie położyć akcent na najważniejszych problemach związanych z pomiarem ruchliwości komunikacyjnej ludności. Koncentrujemy się zatem głównie na poszukiwaniu zarówno związków pomiędzy transportochłonnością a przyczynami jej kształtowania się, jak i dróg dalszych prac z tego zakresu. Celowość podjęcia badań tego problemu wynika także z dokonującej się obecnie restrukturyzacji transportu zgodnej z kierunkiem reformowania gospodarki. Należy się wobec tego spodziewać, iż efektem funkcjonującego obecnie rynku usług

transportowych może być znacząca zmiana struktury przewozu osób. Zaprzestanie subwencjonowania przewozów codziennych drogą zniesienia dotacji przedmiotowych wpłynie najprawdopodobniej na obniżenie się poziomu przewozów obligatoryjnych na rzecz przewozów fakultatywnych. Oznacza to potrzebę kapitałochłonnych zmian infrastruktury transportu w ramach rozwoju poszczególnych regionów, zwłaszcza turystycznych i rekreacyjnych. Kierunek tych zmian musi jednak być przede wszystkim uzależniony od ilościowych zmian jakości życia w regionach, w makroregionach i w skali całego kraju. Inaczej mówiąc, w odróżnieniu od dotychczasowych partykularnych interesów poszczególnych gałęzi gospodarki narodowej przekształcenie rzeczywistości przestrzennej, w tym zagospodarowanie transportowe, powinno leżeć u podstaw reform społeczno-gospodarczych.

LITERATURA

Domański R., 1982, Teoretyczne podstawy geografii ekonomicznej, PWE, Warszawa,
Kuziemkowski R., 1981, Transportochłonność gospodarki narodowej, WKŁ, Warszawa,
Lijewski T., 1986, Geografia transportu Polski, PWE, Warszawa,
Madeyski M., Lissowska E., Morawski W., 1975, Transport, rozwój i integracja, WKŁ, Warszawa.

TRANSPORT-INTENSITY OF PASSENGER TRAFFIC AND MOBILITY OF THE POPULATION

Summary

The aim of the paper is to define some major relationships between transport-intensity of passenger traffic and mobility of the population. Studies of the level of transport-intensity covered the period 1965-1988 and embraced the whole area of the country. The interdependence between the level of GNP and the volume of transports both obligatory as well as optional, is characterised in the paper. The results make it possible to state that the quality of life in regions has a significant influence upon the population's mobility.