

Maciej Mindur¹
Szkoła Główna Handlowa

Ocena tendencji przewozów w Unii Europejskiej i w Polsce (cz. 2)

W części drugiej artykułu dokonano analizy kształtowania się przewozów w gospodarce polskiej. Badania przeprowadzono w UE-15 i UE-25 oraz w Polsce w różnych przedziałach czasowych w okresie 1990 – 2004. Natomiast w części pierwszej (patrz „Logistyka” nr 5/2006) została oceniona tendencja przewozów ładunków i osób w Unii Europejskiej poszczególnymi gałęziami transportu.

Tendencje przewozów w Polsce

W Polsce w latach 1990 – 2004 przewozy ogółem w tonach zmniejszyły się o około 20%, a w tkm o 16%. Największe zmniejszenie przewozów zarówno w tonach, jak i tkm w wymienionym okresie miało miejsce w transporcie kolejowym. Odpowiednio 42% i 43%. W transporcie drogowym nastąpił spadek przewozów ładunków o 20% oraz wzrost pracy przewozowej w tkm o 174%. Tendencje spadkowe wystąpiły również w obu relacjach w transporcie morskim i wodnym śródlądowym. Wzrost przewozów miał miejsce jedynie w transporcie rurociągowym. Zmiany w przewozach ładunków według gałęzi transportu w mln tkm przedstawiono w tab. 1.

Tab. 1. Przewozy ładunków w mln tkm w Polsce w latach 1995 – 2004. Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2004 r.* GUS, Warszawa 2005, *Roczniki Statystyczne 1999, 2000*

Lata	Transport						razem
	drogowy	kolejowy	wodny- śródlądowy	rurocią- gowy	morski	lotniczy	
1995	52,1	69,1	0,9	13,5	166,0	0,1	300,8
1997	63,7	68,7	0,9	14,9	181,4	0,1	329,7
1998	69,5	61,8	1,1	18,4	166,1	0,1	317,6
1999	70,5	55,5	1,0	19,4	164,2	0,1	310,7
2000	75,0	54,4	1,2	20,3	133,7	0,1	284,7
2001	77,2	47,9	1,3	21,1	108,5	0,1	256,1
2002	80,3	47,8	1,1	20,8	104,2	0,1	254,3
2003	86,0	49,6	0,9	23,9	100,4	0,1	260,9
2004	110,5	52,3	1,1	24,8	102,1	0,1	290,9
1995-2004	+115,8%	-24,3%	+22,2%	+83,7%	-38,5%	-	-3,3%
Rocznie	+11,6%	-2,4%	+2,2%	+8,4%	-3,9%	-	-0,3%
2003-2004	+28,5%	+5,4%	+22,2%	+3,8%	+1,7%	-	+11,5%

Spadek przewozów ładunków kolejną wiąże się z restrukturyzacją przemysłu, zmniejszeniem się popytu na przewozy ładunków niskoprzetworzonych oraz wzrost zapotrzebowania na przewozy ładunków wysoko przetworzonych, takich jak np. elektronika, maszyny i urządzenia, do przemieszczania których bardziej odpowiedni jest transport samochodowy. Przewozy transportem drogowym w ogólnej wielkości przewozów w 2004 r. stanowiły 72,2% i miały największy udział w ogólnych przewozach krajowych. Na drugim miejscu, z udziałem 21,4%, znajdowały się przewozy kolejowe. Przewozy wykonane środkami pozostałych gałęzi transportu w sumie nie

osiągnęły udziału 7% (patrz tab. 2).

Przewozy pasażerskie w Polsce, zarówno kolejowe jak i drogowe realizowane autobusami w 2004 r., w porównaniu z 1995 r. uległy znacznemu zmniejszeniu. Kolejowe przewozy pasażerskie (465,9 mln pasażerów w 1995 r.) w 2004 r. osiągnęły poziom zaledwie 272,2 mln pasażerów. Drogowe przewozy pasażerskie realizowane autobusami w analogicznym okresie spadły z 1131,6 do 807,3 mln pasażerów. Powyższe tendencje przedstawiono na rys. 1 i 2.

Tab. 2. Struktura przewozów ładunków w Polsce w latach 1995 – 2004 według gałęzi transportu. Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Transport – wyniki działalności w 2004 r.* GUS, Warszawa 2005, *Roczniki Statystyczne 1999, 2000*

Lata	Transport					
	drogowy	kolejowy	wodny śródlądowy	rurocią- gowy	morski	lotniczy
1995	78,7	16,3	0,7	2,4	1,9	0,0
1996	-	-	-	-	-	-
1997	79,0	16,1	0,7	2,4	1,8	0,0
1998	79,2	15,2	0,7	3,0	1,9	0,0
1999	80,4	14,1	0,6	3,2	1,7	0,0
2000	79,2	14,7	0,8	3,5	1,8	0,0
2001	80,3	13,4	0,8	3,7	1,8	0,0
2002	75,5	18,1	0,6	3,7	2,1	0,0
2003	73,6	19,5	0,6	4,2	2,1	0,0
2004	72,2	21,4	0,7	4,0	1,7	0,0

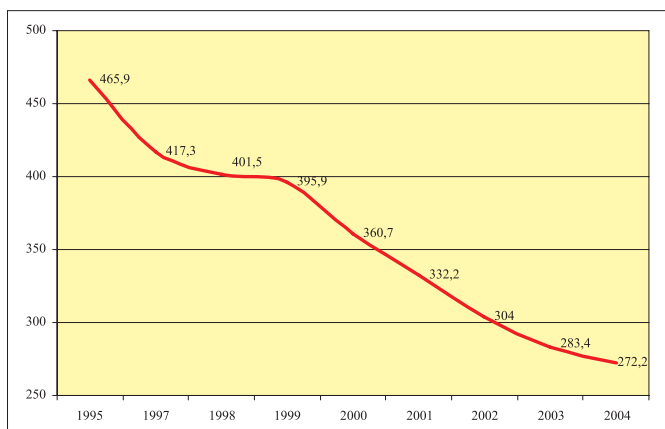
Konwergencja wskaźników makroekonomicznych sektora transportu obejmuje także zatrudnienie. Wielkość zatrudnienia w transporcie w Polsce w latach 1995 – 2004 podano w tab. 3.

Dane zawarte w tab. 3 wskazują, że w latach 1995 – 2004 zatrudnienie w transporcie polskim uległo zmniejszeniu, a udział zatrudnienia sektora transportu w zatrudnieniu ogółem zmalał z 5,8 w 1995 r. do poziomu 4,7 w 2004 r. Zmniejszenie się zatrudnienia w transporcie jest rezultatem m.in. dostosowywania się przedsiębiorstw do potrzeb rynkowych zgłaszanych w stosunku do transportu. Potrzeba mniejszego zatrudnienia wynika także z faktu unowocześniania transportu, a przez to zmniejszającej się konieczności utrzymywania tak dużego potencjału pracy żywej. Potwierdzają to także przedstawione dane statystyczne wskazujące na zmniejszenie się wielkości przewozów, a co za tym idzie, mniejsze nakłady na wykonanie zmniejszających się zadań.

Tab. 3. Wielkość zatrudnienia w transporcie w latach 1995 – 2004. Źródło: M. Orłowski *Koszty i korzyści z członkostwa w Unii Europejskiej, Metody, modele, szacunki.* CASE, Warszawa 2000, s. 138, tab. 13 oraz *Rocznik Statystyczny 2003 i Transport wyniki działalności w 2004 r.* GUS *Informacje i opracowania statystyczne*, Warszawa 2005.

Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Zatrudnienie w tys.	538,3	530,9	542,3	530,3	493,5	469,3	414,9	402,5	408,7	402,9

¹ Dr hab. M.Mindur. Szkoła Główna Handlowa, KZiF, Katedra Polityki Gospodarczej. Artykuł recenzowany.



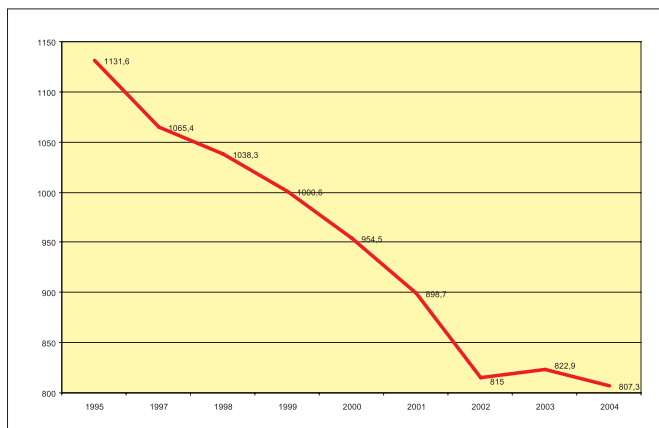
Rys. 1. Kolejowe przewozy pasażerskie w Polsce w mln pasażerów w latach 1995 – 2004. Źródło: Opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2004 r. GUS Warszawa 2005, Rocznik Statystyczny 1998-2000

Transport uczestnicząc w procesie produkcji, zaspokajając i kreując popyt na usługi transportowe, jest gałęzią gospodarki nadzorowaną przez państwo. To właśnie polityka gospodarcza określa, jakie powinno być zaangażowanie transportu w funkcjonowaniu całej gospodarki.

Podsumowanie

Analiza porównawcza przewozów w Unii Europejskiej i Polsce w latach 1995 (1996) – 2004 pozwala sformułować następujące wnioski:

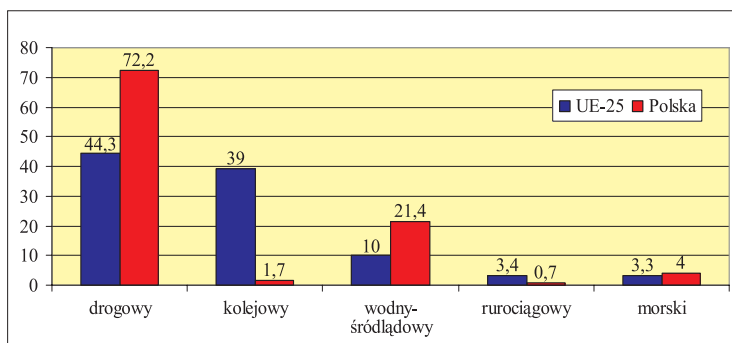
- Ogólna wielkość przewozu ładunków w tkm w UE w badanym okresie wzrasta o 28%. Tendencja wzrostowa miała miejsce we wszystkich gałęziach transportu. Najwyższy procent wzrostu wystąpił w transporcie lotniczym (39%), na drugiej pozycji był transport drogowy (35%), na trzecim miejscu znalazły się przewozy wykonywane transportem morskim (31%), na czwartym miejscu transport rurociągowy (18%), wodny śródlądowy osiągnął 9% wzrost, a kolejowy uzyskał poziom zaledwie 8%
- W Polsce w latach 1995 – 2004 przewozy ładunków ogółem, mierzone wielkością wykonanej pracy przewozowej w tkm, zmniejszyły się o – 3,3%. Największy spadek przewozów miał miejsce w transporcie morskim



Rys. 2. Drogowe przewozy pasażerskie (autobusy) w Polsce w mln pasażerów w latach 1995 – 2004. Źródło: Opracowanie własne na podstawie Transport – wyniki działalności w 2004 r. GUS Warszawa 2005, Rocznik Statystyczny 1998-2000

– 38,5% oraz kolejowym – 24,3%. Najwyższy przyrost w badanym okresie wystąpił w transporcie drogowym + 415,8%. W następnej kolejności znalazły się: transport rurociągowy + 83,7% i wodno śródlądowy + 22,2%

- Przewozy pasażerskie w latach 1995 – 2003 w UE samochodami osobowymi i autobusami charakteryzuje dynamiczny wzrost. Kolejowe przewozy pasażerskie do 2001 r. miały tendencję wzrostową. Od 2001 do 2003 r. znacznie się zmniejszyły osiągając nieco wyższy poziom, niż w roku wyjściowym (1995)
- W Polsce miał miejsce w latach 1995 – 2004 stały znaczny spadek przewozów pasażerskich wykonywanych transportem drogowym – autobusami (o 28,7%) oraz koleją (o 41,6%)
- Strukturę przewozu ładunków w UE i Polsce charakteryzują istotne różnice. Przedstawiono je na rys. 3 za 2004 r. Dane tam ujęte odzwierciedlają występujące tendencje w tym zakresie w latach 1995 – 2004
- Integracja europejska wpłynęła na wzrost średnich odległości przewozów zarówno wewnątrz państw członkowskich UE, jak i między nimi. W Polsce w minionej dekadzie odległość ta wzrosła z 86 do 112 km, a w UE-15 zwiększyła się ze 119 do 136 km. Wzrost tych odległości nie oznacza jednak poprawy pozycji kolei na rynku, bowiem równolegle rosły opłacalne odległości przewozów samochodowych.
- Konwergencja wskaźników makroekonomicznych sektora transportu obejmuje także zatrudnienie. Generalnie, w tym zakresie następuje wzrost zatrudnienia w sektorze usług przy jednoczesnym jego spadku w sektorze przemysłowo – budowlanym oraz w rolnictwie. W sektorze transportu zatrudnienie w UE-15 w latach 1993 – 2001 miało tendencję wzrostową, natomiast w Polsce odwrotnie – w tym dziale gospodarki występowała tendencja do znacznego zmniejszania liczby miejsc pracy
- Zarówno w UE-15, jak i w Polsce, w latach 1992 – 2003 miała miejsce tendencja wzrostowa udziału sektora transportu, łączności i składowania w tworzeniu PKB.



Rys. 3. Struktura przewozów ładunków według gałęzi transportu w UE-25 oraz w Polsce w roku 2004.

Podsumowując należy stwierdzić, że w polskiej gospodarce rysuje się pozytywna tendencja zmniejszania się udziału przewiezionych ton ładunków przy jednoczesnym wzroście produktu globalnego i produktu narodowego. Świadczy to o zachodzących zmianach restrukturyzacyjnych gospodarki.