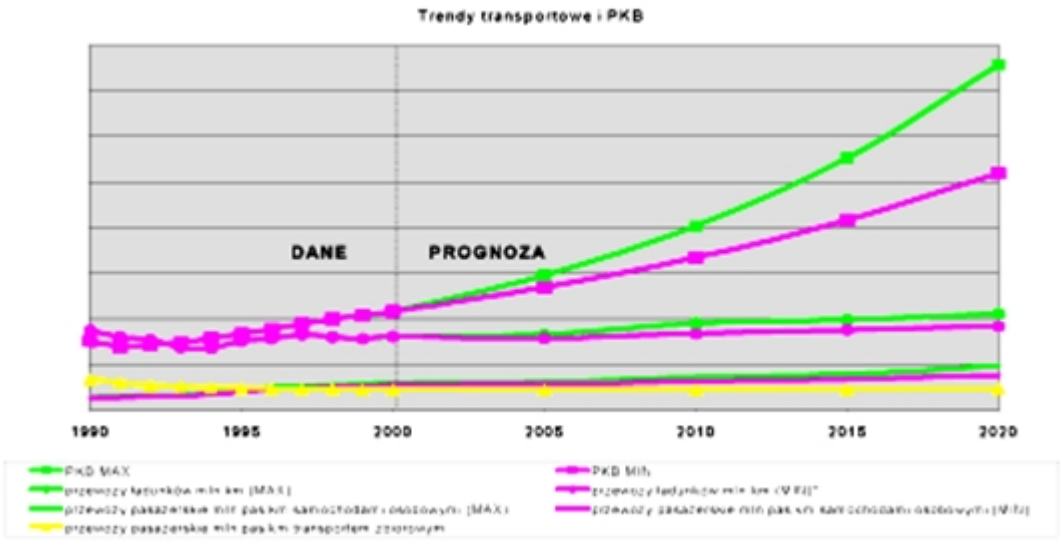
Zmiany w gospodarce a transport

Zmiany w transporcie w latach 90-tych wywołane były przez trzy główne czynniki: po pierwsze – przekształcenie centralnie planowanej gospodarki narodowej w gospodarkę rynkową, po drugie – otwarcie procesów prywatyzacji, po trzecie – uruchomienie procesów dostosowawczych związanych z przystępowaniem Polski do Unii Europejskiej. Charakterystykę i ocenę zmian w transporcie odnieść trzeba w pierwszej kolejności do całej gospodarki narodowej. Jako mierniki zmian przyjęto wskaźnik transportochłonności ładunkowej i ruchliwości pasażerskiej. Na tym tle widoczne są przeobrażenia struktur w układzie międzygałęziowym oraz zmiany w poszczególnych gałęziach transportu.



Główna cecha zmian strukturalnych gospodarce polegała na wzroście znaczenia sektora usług. Sektor usług w porównaniu z sektorami wytwórczymi jest mniej transportochłonny pod względem ładunkowym, zwiększa natomiast ogólną ruchliwość komunikacyjną osób (przejazdy). W okresie lat 1990-1999 sektor III gospodarki (transport, handel i usługi) zwiększył swój udział w liczbie pracujących o 9%, zaś w produkcie krajowym brutto (PKB) o 11%, co wpłynęło na spadek transportochłonności

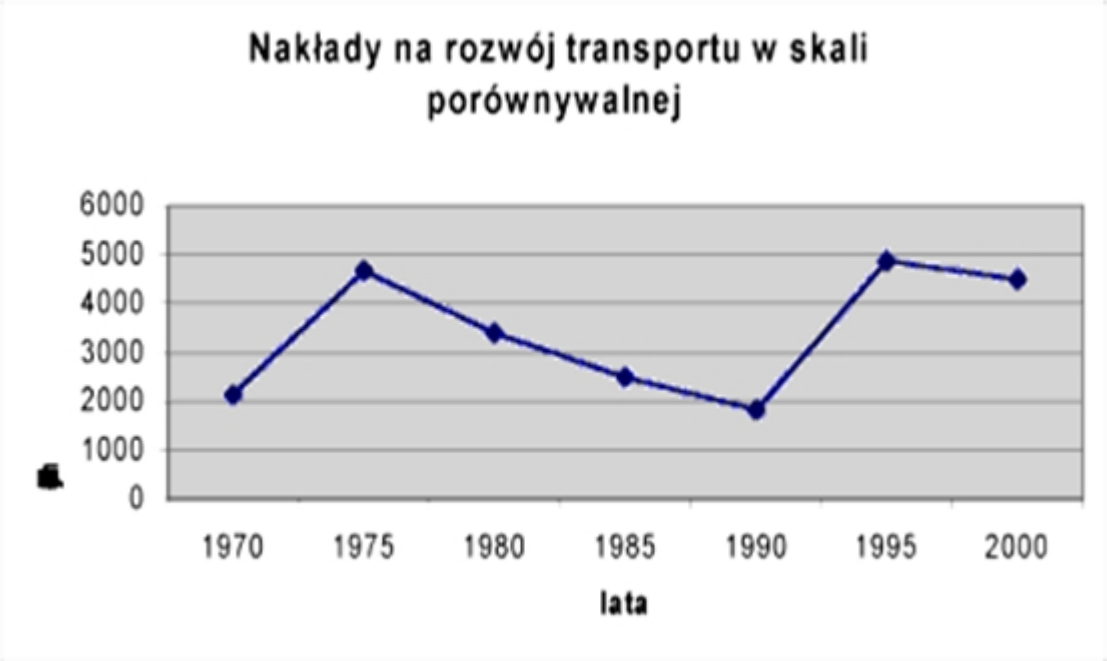
(ładunków) i na zmiany w ruchliwości komunikacyjnej. Nastąpiło też rozszerzenie rodzajowe działalności gospodarczej, polegające na łączeniu przewozu z innymi rodzajami działalności. Transport staje się częścią szerszego działania – logistyki, konfekcjonowania, przetwórstwa i innych pokrewnych działań gospodarczych.

Zmiany w gospodarce polskiej, jakie miały miejsce po 1989 roku, wywołały znaczny spadek transportochłonności produktu krajowego brutto (PKB). Spadek ten w okresie ostatnich 10 lat, liczony pracą przewozową wyniósł około 38%, a liczony tonażem wykonanych przewozów – około 45%. Oznacza to, że średnio rocznie transportochłonność zmniejsza się o 4-5%. Tempo spadku transportochłonności w Polsce jest większe niż w innych krajach o gospodarce rynkowej.

Zaznaczyła się również tendencja spadku ruchliwości komunikacyjnej. Spadek ruchliwości nie był proporcjonalny do zmian spożycia. W okresie ostatnich 10 lat jednostkowe spożycie wzrastało rocznie o ponad 5%, natomiast ruchliwość spadła o niecałe 2%. Spadek ruchliwości byłby znacznie większy gdyby nie wzrastały przejazdy samochodami osobowymi. Udział samochodów osobowych w ruchliwości zwiększył się o 16% w 1990 roku i o 33% w 1998 roku.

W wyniku wprowadzenia reform rynkowych realizowana jest generalna zasada, iż użytkownicy systemu transportowego ponoszą koszty otrzymanej usługi transportowej, i to także wtedy, jeśli jest to usługa organizowana i opłacana z budżetu publicznego. Zasada ta leży u podstaw nie tylko systemów taryfowych, ale także podatkowych (np. podatek akcyzowy od paliw silnikowych jest wyrazem internalizacji kosztów zewnętrznych, generowanych przez użytkowników dróg, takich jak wypadki, skażenie powietrza, hałas itp.). interwencja budżetu publicznego, czy to centralnego czy samorządowego, jest wyrazem polityki, która powoduje, że ogół podatników łoży rodzaj subsydium na daną usługę w imię realizacji celów polityki ogólnej, np. ochrony środowiska. Nie ma więc

możliwości inaczej interpretować dążenia do wsparcia takiej czy innej usługi transportowej z budżetu publicznego jak żądanie wsparcia w imię konkretnego celu polityki. W Unii Europejskiej takie wsparcie jest dopuszczalne wyłącznie (i to pod dodatkowymi warunkami) dla przewozów pasażerskich.



Innym czynnikiem określającym wielkość środków publicznych, przeznaczanych na wsparcie sytemu transportowego jest wielkość dostępnych środków na sektor transportowy w stosunku do możliwości państwa i jego gospodarki. Rozstrzygnięcia wymaga pytanie: czy państwo jako całość (ludzie i gospodarka, a także przestrzeń i środowisko) przyjmie takie czy inne wydatki za właściwe w konkretnym momencie historycznym. Co ciekawe – można zarejestrować pewną stabilność w wielkości środków, przeznaczanych na rozwój transportu, nawet w okresie ostatnich trzydziestu lat (por. *Wykres 1*). Pozwala to sądzić, że istnieje pewna stabilna, „polityczna” wielkość środków na te cele. Trzeba więc postawić jasną tezę – nie jest prawdopodobny radykalny wzrost nakładów na rozwój transport ze środków publicznych.

Jeśli szukają Państwo pomocy w napisaniu własnej pracy - potrzebują Państwo fachowych konsultacji to polecamy stronę pisanie prac - profesjonalna pomoc w pisaniu prac w granicach

prawa.