

Uwarunkowania rozwoju przewozów ładunków

Prognozę przewozów ładunków wyznaczono w oparciu o transportochłonność produktu krajowego brutto (PKB), wyrażoną wielkością pracy przewozowej w tkm na jednostkę jego wartości, w złotych w cenach stałych. Transportochłonność PKB w gospodarce polskiej maleje. Przyczynami zmniejszenia się transportochłonności są zmiany strukturalne w gospodarce, polegające na zastępowaniu produkcji wysokotonażowej przez produkcję niskotonażową. W przeszłości do 1980 r. transportochłonność w Polsce narastała, a następnie spadała około 5 % rocznie. W przyszłości należy oczekiwać, że tendencja spadku transportochłonności będzie się utrzymywać. Tempo spadku transportochłonności jest głównym zjawiskiem, od którego zależy wielkość prognozowanych przewozów ładunków. Prognoza przewozów ładunków zostanie sporządzona dla dwu wariantów prognozy wzrostu PKB. Są to warianty: aktywny, większego wzrostu i wariant pasywny, mniejszego wzrostu. Prognozowane dynamiki roczne zmian PKB do 2020 r. mogą się wahać od 4,5% do 6,5% rocznie. Roczne dynamiki oznaczają uzyskanie w 2020 r. w porównaniu z 1998 r., 4-krotnego, przy wariancie aktywnym i 3-krotnego przy wariancie pasywnym, wzrostu PKB.

Przyjęto dwa warianty zmian dynamiki transportochłonności w zależności od PKB: pierwszy wg obecnej tendencji wynoszącej rocznie około 4%, oraz – drugi – wyższej dynamice spadku transportochłonności, wynoszącej około 5,5% (prawdopodobieństwo tego scenariusza jest związana ze wzrostem innowacyjności w gospodarce).. Transportochłonność w 2020 r. może spaść do poziomu 40-45% poziomu transportochłonności w 1998 r. Wykorzystując prognozowane wielkości zmian PKB oraz zmiany transportochłonności, obliczono wariantową prognozę łącznej wielkości pracy przewozowej w tkm do 2020 roku. W

okresie najbliższych lat, do 2005 r., należy liczyć się ze stabilizacją pracy przewozowej, a następnie z jej wzrostem. Możliwy więc będzie stopniowy wzrost pracy przewozowej do poziomu 365-420 mld tkm w 2020 roku. Oznaczałoby to, że w porównaniu z 1998 r. w 2020 r. praca przewozowa mogłaby wzrosnąć o 15-32%. Zwiększenie pracy przewozowej będzie wywołane w części czynnikami wewnętrznego wzrostu gospodarki, a w części wywołane czynnikami zewnętrznymi (tranzytu). Uwzględniając zmiany średniej odległości przewozu, określono prognozę przewozów do 2020 roku. Przyjęto, że średnia odległość przewozu zwiększy się z 221 km w latach 1996-2000, do 224 km w latach 2015-2020. Przewozy mogą wynieść w 2020 r. od 1630 do 1875 mln ton, przy 1360 mln ton w 1998 roku.

Określono prognozę zmiany struktury pracy przewozowej z udziałem czterech rodzajów transportu: kolejowego, samochodowego, morskiego oraz transportu wodnego śródlądowego i rurociągowego (razem). Cechą charakterystyczną tych zmian było powolne tempo zmian do 1989 r. i gwałtowne przyspieszenie zmian tej struktury po 1990 r. Duża obecna dynamika zmiany struktury pracy przewozowej, utrudnia uzyskanie trafnej prognozy zmiany. Stąd przy określeniu prognozy zmiany struktury pracy przewozowej zastosowano metody:

- eksploatacyjną zmian strukturalnych, jakie miały miejsce od 1990r. do chwili obecnej,
- założonej dynamiki zmiany rocznej, jako podstawy prognostycznej,
- wzorca, który chce się zrealizować; wzorcem tym są struktury pracy przewozowej w krajach Unii Europejskiej.

Wyznaczono dwa warianty zmian struktury, sterowalny i zmienny. Wariant sterowalny zmiany struktury przewozów ładunków oznacza zwiększone oddziaływanie władzy publicznej, w celu utrzymania udziałów transportu kolejowego, wodnego śródlądowego i rurociągowego. Natomiast wariant drugi, przy mniejszym oddziaływaniu władzy publicznej, oznacza większy udział transportu samochodowego. Warianty te posłużyły do obliczenia

prognozy pracy przewozowej dla poszczególnych rodzajów transportu. Podano je w tablicy 1. Dotyczą one wartości skrajnych: min-max. Dla 2020 r. wielkości średnie wynoszą: transport kolejowy – 45 mld tkm, transport samochodowy – 157,5 mld tkm, transport morski – 162 mld tkm i transport wodny śródlądowy i rurociągowy – 27,5 mld tkm, czyli razem około 392 mld tkm. Porównując otrzymane wyniki i prognozy struktury pracy przewozowej w Polsce, z prognozą struktury przewozowej w krajach Unii Europejskiej, stwierdzić należy, że struktura ta w naszym kraju upodabnia się do struktury europejskiej.

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.