

Zmiany w sektorze transportu

Zmiany w transporcie dotyczyły: zakresu działalności, struktury organizacyjnej oraz finansowej struktury kapitału i pochodnej od niej struktury własnościowej. Ponadto na zmiany w transporcie wpływa spełniana przez transport funkcja użyteczności publicznej. Zmianom w gospodarce, jakie się ujawniły po 1989 r., towarzyszyły intensywne zmiany w dynamice i w strukturze przewozów ładunków. Dynamika zmian przewozów ładunków wskazuje na wyraźne obniżenie transportochłonności. Spadek transportochłonności świadczy o właściwym kierunku tych zmian, czyli o racjonalizacji procesów gospodarowania. Przewozy ładunków transportem kolejowym w latach 1990-99 spadły: o ok. 34% w tonach i w tono-kilometrach.

Natomiast przewozy ładunków transportem samochodowym, po spadku w pierwszym okresie, ulegały zwiększeniu. Dynamika zmian przewozów ładunków w pozostałych gałęziach transportu była stabilna. Zaznaczyła się wyraźna tendencja spadku udziału transportu kolejowego w przewozach ładunków. Jednocześnie narastał udział w tych przewozach transportu samochodowego. Udział ten mierzony pracą przewozową, zwiększył się z 10% w 1989 r. do ponad 23% w 1999 r. Dla pozostałych gałęzi transportu, udziały nie uległy zasadniczo zmianom.

Dynamikę rocznych zmian w przewozach ładunków ogółem charakteryzuje z jednej strony znaczny spadek tych przewozów w okresie do 1994 r., następnie niewielki ich wzrost. W przewozach maleje udział przewozów wewnątrz-krajowych i przewozów zarobkowych. Odpowiednie udziały dla lat 1989 i 1999 wynoszą 92% i 88% oraz 60% i 49%. Generalnie można stwierdzić, że wielkość przewozów ustabilizowała się.

Nastąpił generalnie spadek wielkości przewozów pasażerskich, przy czym w ostatnim okresie wielkość przewozów stabilizuje się. Spadek wystąpił zarówno w transporcie autobusowym (53%) i kolejowym (51%). Ze zmian w strukturze przewozów pasażerskich

wynika, że następuje stopniowe ograniczanie transportu kolejowego w obsłudze pasażerskiej. Kolej staje się coraz bardziej wyspecjalizowanym przewoźnikiem pasażerskim w przewozach dalekobieżnych z jednej strony i w przewozach lokalnych z drugiej.

W analizowanym okresie zaznaczył się wyraźnie spadek przewozów w transporcie zbiorowym osób (komunikacji publicznej). Natomiast wzrastały dynamicznie przewozy (przejazdy) transportem indywidualnym (o 177%). W następstwie nastąpiły zmiany, polegające na wzroście udziału transportu indywidualnego w obsłudze potrzeb ludności. Udział ten wzrósł między 1989 a 1999 rokiem o 17% licząc przejazdami i o 18% licząc pracą przewozową. Dynamika roczna zmian w przewozach pasażerów ogółem, łącznie z przejazdami samochodami osobowymi, charakteryzuje się ich spadkiem w okresie 1989 do 1993 roku, a następnie stabilizacją. Stabilizacja ta spowodowana jest narastającym udziałem w przewozach przejazdów samochodami osobowymi. Narastał udział w przewozach pasażerskich przejazdów wykonywanych motoryzacją indywidualną, który wzrósł z niecałych 9% w 1989 roku do ponad 22% w 1999 roku.

W wyniku zmian organizacyjno – technicznych nastąpiło znaczne obniżenie gotowości transportu do wykonania zadań obronnych (trakcja zastępcza i jej rozmieszczenie na sieci, punkty dezaktywacji taboru). Większość zakładów związanych z działalnością transportową utraciło zdolność formowania jednostek zmilitaryzowanych. Zmniejszeniu uległy rezerwy komunikacyjne. Zmiana podstawowego taboru spowodowała obniżenie zdolności transportowej (np. w lotnictwie – ewakuacja ciężko rannych na noszach).

Wyłączenie z eksploatacji odcinków linii kolejowych zmniejsza możliwość manewru przewozami, ogranicza dojazd do obiektów znaczenia obronnego i rozśrodkowania zasobów materiałowych.

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.