



WZAJEMNE RELACJE MIĘDZY GOSPODARKĄ A TRANSPORTEM

Maciej Mindur

Szkoła Główna Handlowa, Warszawa, Polska

STRESZCZENIE. W artykule omówiono następujące zagadnienia: źródła powstawania potrzeb transportowych, wpływ transportu na efektywność gospodarki, wpływ infrastruktury oraz innych elementów na zależność między gospodarką a transportem. Transport jest tym obszarem, gdzie dochodzi do wzajemnych relacji między gospodarką i jej wymaganiami, a swoim - nie zawsze pozytywnym - oddziaływaniem na otoczenie. Jednocześnie, to właśnie transport wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury, a więc po części całej gospodarki.

Słowa kluczowe: transport, usługa transportowa, potrzeby transportowe, infrastruktura transportu, polityka gospodarcza.

Znaczenie transportu dla gospodarki narodowej wynika z wielostronnych powiązań między wszelkimi formami działalności gospodarczej, wytwórczej, kulturalnej i osadniczej a transportem i jest wynikiem zgłaszania potrzeb, których realizatorem może być właśnie transport. Potrzeby transportowe (utożsamiane często z potrzebami przewozowymi-zawężonymi wyłącznie do procesu przewozowego) powstają w związku z nierównomiernym rozmieszczeniem sił przyrody i niedostosowaniem geograficznym miejsca ich powstawania z miejscem ich użytkowania [Małek, 1977].

ŹRÓDŁA POWSTAWANIA POTRZEB TRANSPORTOWYCH

Czynniki najczęściej generujące powstawanie potrzeb transportowych przedstawiono na rysunku 1.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport, PWN, Warszawa 2002, s. 38.

Rys. 1. Źródła potrzeb transportowych
Fig. 1. Sources of transportation needs

Źródłem powstawania potrzeb mogą być również globalizacja procesów gospodarczych oraz integracja gospodarcza i polityczna, a także, w związku z technicznymi udogodnieniami, wzrastająca chęć do podróżowania itp.

Według definicji klasycznej, potrzeba jest wynikiem braku jedności miejsca i czasu elementów niezbędnych dla działalności lub do osiągnięcia celu. Potrzebę można zdefiniować także jako "zgłoszoną przez gospodarkę narodową i społeczeństwo potencjalną, wyodrębnioną ofertę przemieszczania osób, ładunków i wiadomości w danym okresie na określoną odległość" [Rydzikowski, Wojewódzka-Król, 2002]. Dostępna literatura zawiera propozycje podziału potrzeb według różnorodnych kryteriów, a przykładowe kryteria przedstawiono na rysunku 2.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport. PWN, Warszawa 2002, s. 38.

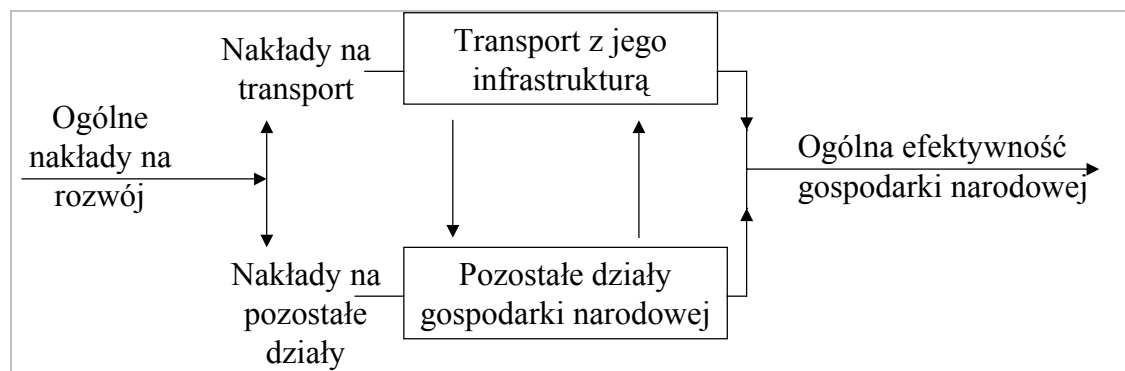
Rys. 2. Kryteria podziału potrzeb przewozowych

Fig. 2. Criteria of classification of transportation needs

Potrzeby sklasyfikowane według podanych kryteriów charakteryzują się tym, że powstają one w obrębie układów osadniczych (przemieszczanie ludności wynikające z realizacji potrzeb bytowych, socjalnych, oświatowych itp.), w obrębie układów produkcji dóbr i usług (przewozy surowców, prefabrykatów itp.) oraz na styku tych układów (dostarczanie wytworzonych dóbr do finalnych odbiorców-konsumentów, ruchliwość komunikacyjna ludności związana z wykonywaniem zawodu). Ponieważ zgłaszane potrzeby są wynikiem organizacji życia społecznego oraz wynikają z procesów gospodarczych, oznacza to, że transport realizując potrzeby zgłaszane przez społeczeństwo i gospodarkę narodową, zapewnia osiągnięcie jedności miejsca i czasu przedmiotów oraz narzędzi pracy, pracowników, a także materiałów pomocniczych wykorzystywanych przez działy gospodarki narodowej przy tworzeniu produkcji globalnej [Madeyski, Lissowska, Marzec, 1975].

WPLYW TRANSPORTU NA EFEKTYWNOŚĆ GOSPODARKI

Jakość oferty transportu ma zasadniczy wpływ na funkcjonowanie gospodarki. Zależności te przedstawił Grzywacz [1982] (rys. 3).



Źródło: W. Grzywacz: Infrastruktura transportu. WKŁ, Warszawa 1982, s. 52.

Rys. 3. Efektywność gospodarki narodowej i jej zależności

Fig. 3. Effectiveness of national economy and its relationships

Schemat przedstawiony na rysunku 3 wskazuje na dwa podstawowe elementy charakteryzujące wzajemne relacje między transportem a gospodarką. Po pierwsze, rozwój transportu, mający wpływ na ogólną efektywność gospodarki narodowej, jest jednym ze wskaźników wzrostu gospodarczego. Oznacza to także, że niewłaściwy rozwój transportu wpływa negatywnie na efektywność gospodarki narodowej. Niedostosowanie infrastruktury, niedostosowanie oferty rynkowej przez operatorów oraz niewłaściwy tabor mają bezpośredni wpływ na obniżanie się ogólnej efektywności gospodarki narodowej. Jednocześnie rozwój transportu jest wprost uzależniony od rozwoju pozostałych działów gospodarki narodowej, które określają zapotrzebowanie na usługi transportowe, a tym samym kreują rozwój transportu.

Transport jest to technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób. W kontekście tej definicji wydaje się uzasadnione stwierdzenie o komplementarności transportu dla pozostałych gałęzi i elementów składowych gospodarki narodowej. Żadnej innej działalności nie zdefiniowano w taki sam sposób, a to oznacza, że transportu nie można zastąpić innymi działaniami lub procesami, bowiem nie ma dla działalności transportowej substytutu. Skoro tak, uzasadnione jest stwierdzenie, że zależności między transportem a gospodarką mają charakter sprzężenia zwrotnego i pełnej, wzajemnej współzależności. Rozwój transportu jest *condicio sine qua non* rozwoju gospodarki, a z kolei rozwój gospodarki kreuje rozwój transportu.

Według klasyfikacji przedstawionej przez Tarskiego [1973], transport obsługuje bezpośrednio następujące sfery: konsumpcji, działalności nieprodukcyjnej i produkcji.

Sfera konsumpcji obsługiwana jest przez przewozy pasażerskie, zaspokajając potrzeby komunikacyjne ludności. Są to przewozy wykonywane w celach osobistych. Do tej sfery zaliczają się także przewozy rzeczy (towarów) wysyłane przez osoby indywidualne, również w celach osobistych.

Do sfery działalności nieprodukcyjnej zaliczane są usługi transportowe świadczone na rzecz służby zdrowia, szkolnictwa, administracji, a więc działów zaliczanych do sfery nieprodukcyjnej.

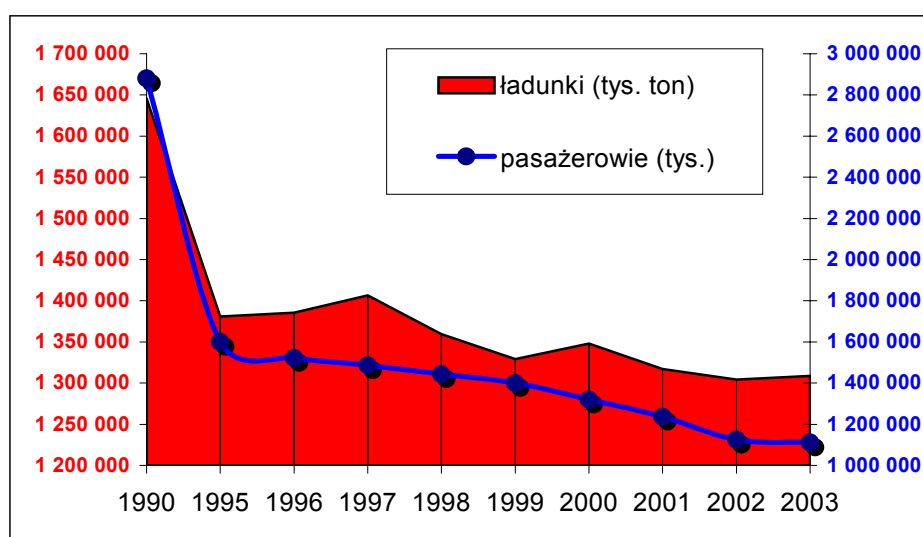
Obsługa sfery produkcji polega na zapewnieniu wymiany towarowej po pierwsze w przewozie surowców, fabrykatów, materiałów, itp. przeznaczonych do dalszego przetwarzania, a po drugie, na przewozie gotowych wytworów działalności produkcyjnej do konsumpcji osobistej. Można więc uznać, że transport otwiera i zamyka cykl produkcji. Transport stanowi tu kontynuację produkcji w sferze obrotu towarowego. W ramach obsługi tej sfery realizowane są także przewozy pasażerskie.

Przedstawiona klasyfikacja, wskazując na zadania realizowane przez transport, określa jednostronne zależności, z których wynika, że transport jest usługodawcą działającym na rzecz gospodarki. Jak słusznie zauważa W. Rydzkowski [2002], transport występuje w podwójnej roli. Nie tylko świadczy usługi dla pozostałych gałęzi, uczestnicząc w ich procesie wytwarzania i dystrybucji

(jest dawcą), lecz także korzysta z wytworów produkcji pozostałych gałęzi gospodarki narodowej (jest biorcą).

Wielkość przewozów wykonanych przez transport na rzecz innych gałęzi gospodarki jest łatwa do wskazania, bowiem niezbędne dane dostępne są w rocznikach statystycznych.

Ponieważ usługa transportowa polega na przewozie, naturalną wielkością obrazującą ten proces są przewieziona tony lub liczba przewiezionych pasażerów. Na przykład na rysunku 4 pokazano zmiany wielkości przewozów ładunków i pasażerów. Zmniejszanie się wielkości przewozów ładunków nie powinno być interpretowane jako zmniejszanie się roli transportu w obsłudze potrzeb gospodarki narodowej, ponieważ nie może być ono analizowane rozłącznie, bez analizy zmian zachodzących w gospodarce, takich jak np. postęp techniczny, zmiany w strukturze produkcji, odchodzenie od gospodarki surowcowej, zmiany w technologiach transportowych itp.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport. Wyniki działalności 2003. GUS, Warszawa 2004.

Rys. 4. Wielkość przewiezionych ton ładunków i pasażerów w latach 1990-2003

Fig. 4. Quantities of goods and passengers transported in 1990-2003

Należy zwrócić także uwagę na dynamikę kształtowania się przychodów ogółem sektora transportu. Dane te wskazują na trend wzrostu wartości sprzedaży, co świadczy o wzrastającym wartościowo udziale transportu w produkcji innych sektorów oraz w obsłudze potrzeb komunikacyjnych ludności. Systematyczny wzrost przychodów ma miejsce przy zmniejszaniu się w tym samym okresie wielkości przewozów w tonach oraz w liczbie pasażerów (tab. 1).

Tabela 1. Przychody sektora transportu z całokształtu działalności
Table 1. Total incomes of transport sector

Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Przychody w mln zł.	37 466	41 322	51 443	54 299	59 775	67 352	75 367	78 810	80 492

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Transport. Wyniki działalności 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003. GUS, Warszawa

Również zagadnienia zatrudnienia, kształtowania się bezrobocia i wpływu polityki gospodarczej na te zjawiska stanowią istotny element rozważań. Mogą one także posłużyć do zobrazowania transportu jako pracodawcy, który dając zatrudnienie jest aktywnym elementem polityki państwa. Wielkość zatrudnienia w transporcie podano w tabeli 2.

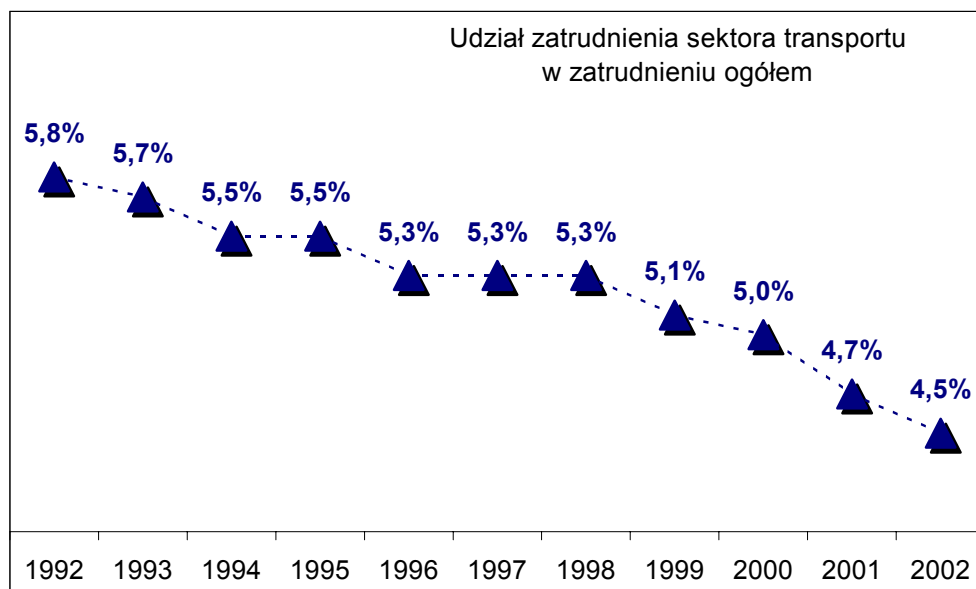
Tabela 2. Wielkość zatrudnienia w transporcie w latach 1995 - 2003
Table 2. Employers' number in transport sector in 1995-2003

Rok	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Zatrudnienie w tys.	538,3	530,9	542,3	530,3	493,5	469,5	414,9	402,5	400,9

Źródło: W. M. Orłowski: Koszty i korzyści z członkostwa w Unii Europejskiej, metody, modele, szacunki. CASE, Warszawa 2000. Rocznik Statystyczny 2003, s. 138, tab. 13.

Zmniejszanie się zatrudnienia w transporcie jest wynikiem dostosowywania się przedsiębiorstw do potrzeb rynkowych zgłaszanych w stosunku do transportu. Mniejsza potrzeba zatrudniania wynika także z tego, że następuje unowocześnianie transportu, a przez to zmniejsza się konieczność utrzymywania tak dużego potencjału pracy żywej. Potwierdzają to także wcześniej przedstawione dane statystyczne wskazujące na zmniejszanie się wielkości przewozów, a co za tym idzie, mniejsze nakłady na wykonanie zmniejszających się zadań. Mniejsze przewozy i mniejsze zatrudnienie nie muszą oznaczać jednak zmniejszania się produkcji globalnej.

Dane na temat udziału zatrudnienia działu transport w zatrudnieniu ogółem przedstawiono także na rysunku 5. Dane te wskazują, że w latach 1992-2002, udział zatrudnienia sektora transportu w Polsce zmniejszył się odpowiednio z 5,8% do 4,5%.



Źródło: W. M. Orłowski: Koszty i korzyści z członkostwa w Unii Europejskiej, metody, modele szacunki. CASE, Warszawa 2000. Rocznik Statystyczny 2003, s. 138, tab. 13.

Rys. 5. Udział zatrudnienia sektora transportu w zatrudnieniu ogółem w latach 1992-2002

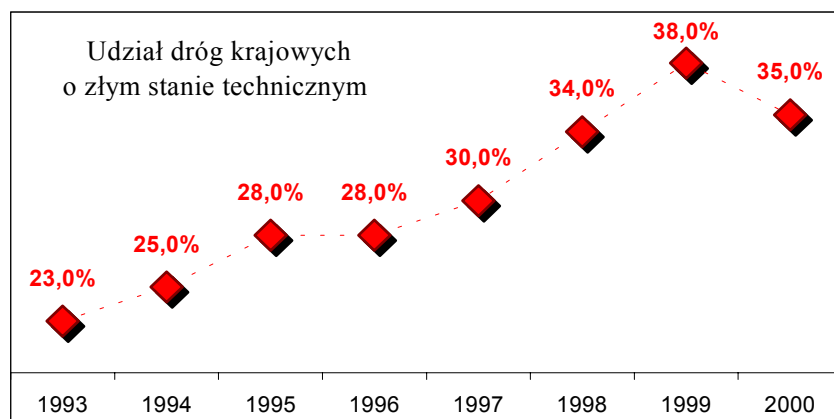
Fig. 5. Percentage of employers in transport sector in comparison with total employers' number in 1992-2002

WPLYW INFRASTRUKTURY ORAZ INNYCH ELEMENTÓW NA ZALEŻNOŚĆ MIĘDZY GOSPODARKĄ A TRANSPORTEM

Wydaje się, że jednym z elementów wskazujących na działania na rzecz transportu jest infrastruktura. Jest to stwierdzenie uzasadnione, bowiem znaczna jej część jest tworzona poza transportem i przekazywana transportowi w użytkowanie, stanowi więc udział innych gałęzi gospodarki w funkcjonowaniu transportu. Oczywiście, że korzyści z tego stanu są obopólne - dla transportu i pozostałych działów. Grzywacz [1982], w kwestii tej stwierdził między innymi, że infrastrukturę społeczno-ekonomiczną stanowią podstawowe urządzenia wraz z niezbędnym wyposażeniem rzeczowym i osobowym zapewniające warunki wszelkiej działalności gospodarki lub jej działów, sektorów itp.. Ten sam autor do środków technicznych (urządzeń) transportowych zaliczył tabor, drogi, urządzenia przeładunkowe, zaplecze techniczne i materiały.

Omawiając infrastrukturę i jej wpływ na zależności między transportem a gospodarką, warto zauważyć, że zależności te wynikają już z samych definicji. Skoro infrastruktura to urządzenia i wyposażenie pozwalające na świadczenie działalności, a transport to działalność polegająca na zaspokajaniu potrzeb wynikających ze świadczenia działalności, to zależności wydają się oczywiste.

Stwierdzenie o wykorzystaniu infrastruktury jako wskaźnika nakładów na transport jest uzasadnione, bowiem znaczną część infrastruktury tworzy się poza transportem i przekazuje transportowi w użytkowanie. Infrastruktura stanowi więc udział innych gałęzi gospodarki w funkcjonowaniu transportu. Oczywiście, korzyści z tego stanu są obopólne dla transportu i pozostałych działów. Niedorozwój lub brak infrastruktury stanowi istotną barierę w rozwoju społeczno-gospodarczym, a jej stan i jakość są elementami o podstawowym znaczeniu dla tempa wzrostu gospodarczego. Zły stan infrastruktury lub jej niskie standardy ograniczają możliwości rozwoju gospodarki (zły stan techniczny dróg¹, niskie standardy w zakresie nacisku na oś pojazdu, brak sieci autostrad i dróg ekspresowych, niski poziom bezpieczeństwa ruchu). Warto zwrócić na ten element dodatkową uwagę, bowiem problem jakości infrastruktury - w tym stan dróg - jest w warunkach polskich bardzo poważny, a jak pokazują poniższe dane, ponad jedna trzecia polskich dróg krajowych nie odpowiadała standardom technicznym, gwarantującym bezpieczeństwo podróżowania.



Źródło: opracowano na podstawie raportu GDDP o stanie dróg krajowych w 1999 r

Rys. 6. Udział dróg krajowych o złym stanie technicznym w ogólnej długości dróg krajowych

Fig. 6. Percentage of bad quality national roads in comparison with total length of all national roads

Gospodarka jest tym sprawniejsza, im lepiej została wyposażona w składniki infrastruktury. W rozwoju społeczno-gospodarczym czynnik infrastrukturalny odgrywa decydującą rolę, ponieważ

¹ Drogi krajowe są własnością Skarbu Państwa, a drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są własnością samorządów odpowiedniego szczebla.

warunkuje realizację planów rozwojowych gospodarki. Infrastruktura stwarza warunki właściwego funkcjonowania całej gospodarki oraz stymuluje jej rozwój. Oznacza to jednoznacznie, że bez ukształtowanej i odpowiedniej infrastruktury niemożliwy jest rozwój gospodarki. Uzasadnione jest stwierdzenie o koniecznym wyprzedzającym rozwoju infrastruktury w stosunku do rozwoju gospodarki. Stwierdzenie to oznacza, że polityka rozwoju transportu powinna być ściśle skoordynowana z polityką gospodarczą. Tylko wtedy wyprzedzające inwestycje infrastrukturalne stworzą system transportowy mogący sprostać potrzebom rozwijającej się gospodarki.

Do najważniejszych korzyści z dobrze rozwiniętej infrastruktury dla gospodarki należy zaliczyć między innymi otwarcie na nowe rynki zbytu i udostępnienie własnych rynków, osiąganie korzyści z przewozów tranzytowych, ułatwiony dostęp do siły roboczej, rozwój dziedzin korzystających z infrastruktury (np. turystyka), integracja oraz rozwój regionalny czy też zmniejszanie kongestii. To oczywiste, że dział transportu nie jest samodzielnym producentem tych elementów infrastruktury, a więc uzasadniona jest teza, że nakłady na te elementy stanowią wkład innych gałęzi w rozwój transportu. Należy pamiętać jednak, że założenie to zawiera w sobie zagrożenie popełnienia błędu, bowiem transport w ramach produkcji usług nie jest wyłącznym użytkownikiem infrastruktury. Nie można wydzielić z ogólnej wielkości nakładów, czy też z ogólnej sieci dróg tylko tych elementów, z których wyłącznie korzysta transport zarobkowy. Odniesienie do infrastruktury jako wyrazu nakładów ponoszonych na transport przez inne gałęzi gospodarki narodowej jest jednak uzasadnione. Odnosząc się do wskaźników rzeczowych, można na przykład posługiwać się statystycznym opisem zmian w infrastrukturze liniowej lub punktowej, wskazując na jej przyrost w kilometrach lub na przykład w liczbie mostów, wiaduktów, dworców itp. Można także wskazywać na nakłady finansowe na rzecz rozwoju i utrzymania infrastruktury (należy pamiętać o tym, że ze względu na niepodzielność infrastruktury nakłady infrastrukturalne mają charakter skokowy, należy więc założyć niezbędny czas, potrzebny na dostosowanie się transportu do nowych możliwości).

Innym wskaźnikiem informującym o produkcji działów gospodarki narodowej na rzecz transportu wydaje się być tabor i jego struktura. Podobnie jak z infrastrukturą, także i w tym przypadku analiza będzie prawdopodobnie opatrzona błędem. Nie można na przykład wskazać na pojazdy zarejestrowane po raz pierwszy na terenie Polski, bowiem dostępne dane statystyczne są niewystarczające, obejmując nowe i używane samochody, w tym także te, które zostały zaimportowane do Polski. Korzystając z tego wskaźnika, można narazić się na zarzut, że chociaż pokazuje on wielkość produkcji przemysłowej na rzecz odnowy taboru wykorzystywanego w transporcie, to jednak nie wskazuje on w sposób bezpośredni udziału polskich wytwórców w ogólnej liczbie nowych pojazdów zarejestrowanych w transporcie. Nie zmienia to faktu, że jest to jeden z dostępnych wskaźników.

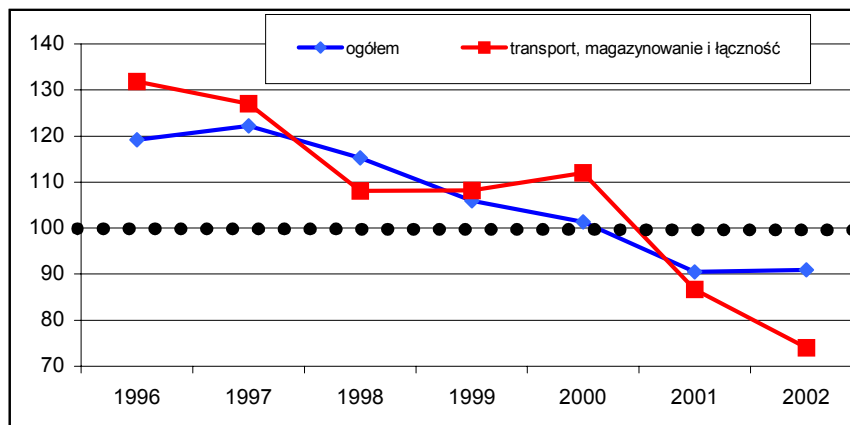
Podsumowując część rozważań dotyczących nakładów gospodarki na transport, poniżej przedstawiono dynamikę nakładów (przyjmując jako bazowy rok 1995). Należy zwrócić uwagę na to, że przy początkowym wzroście nakładów w 2002 roku obserwujemy ich obniżenie.

Tabela 3. Nakłady inwestycyjne na transport, ceny stałe, rok 1990 = 100
Table 3. Capital expenses for transport, fixed prices, year 1990 = 100

1995	1998	1999	2000	2001	2002
169,3	306,2	331,3	371,1	321,7	238,1

Źródło: Mały rocznik statystyczny. GUS, Warszawa 2004.

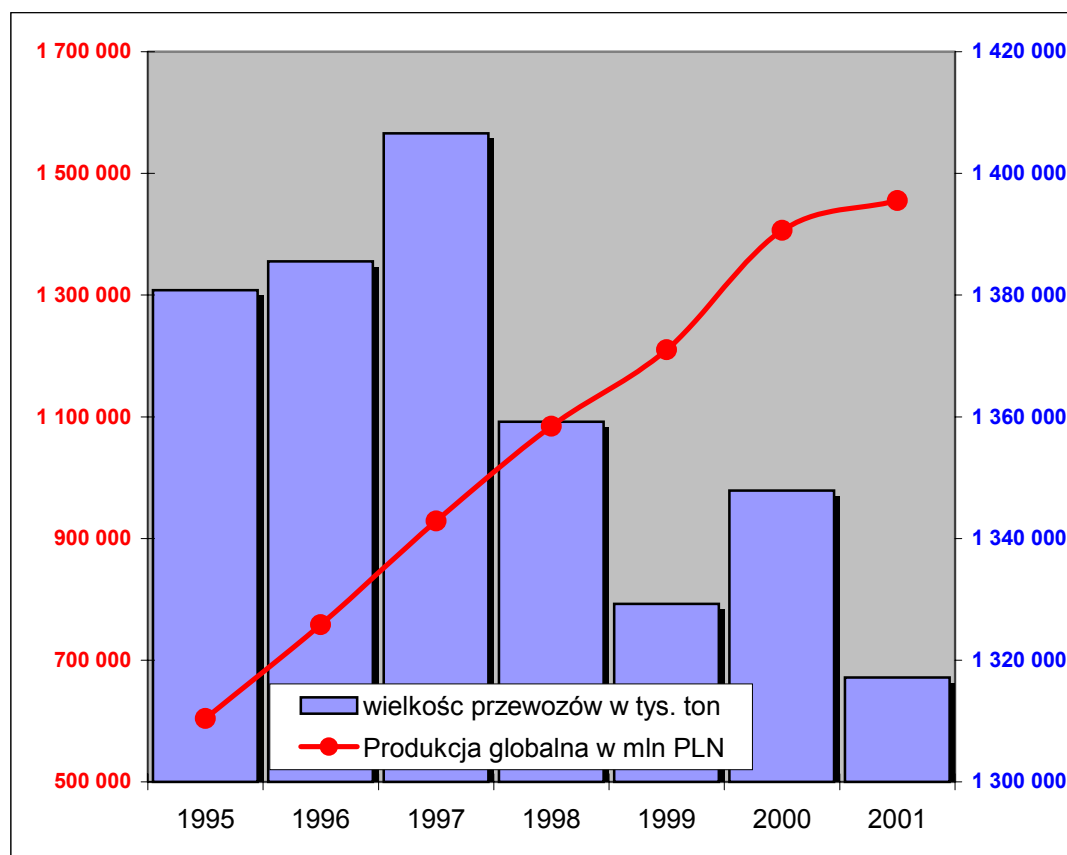
W innym ujęciu przedstawiono dynamikę nakładów na rysunku 7. Rok poprzedni przyjęto za 100, wskazując, w jaki sposób zmieniała się dynamika nakładów z roku na rok. Również i przy takiej prezentacji okazuje się, że nakłady na transport ulegały systematycznemu zmniejszaniu, aczkolwiek odbywało się to przy zmniejszających się nakładach ogółem.



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego 2003, s. 555 i dalsze.

Rys. 7. Dynamika nakładów na transport i nakładów ogółem. Rok poprzedni = 100
Fig. 7. Dynamics of expenses for transport and total expenses. Previous year = 100

Jak wspomniano wcześniej, rola transportu w stosunku do gospodarki jest komplementarna. Oznacza to całkowitą współzależność między transportem i gospodarką. Słusznie więc zauważa Rydzkowski [2000], że „odzwierciedleniem komplementarności transportu w stosunku do gospodarki jest proporcja między wykonywanymi przewozami a wielkością produkcji”. Dostępne dane statystyczne wskazują, że przy wzrastającej produkcji następuje zmniejszanie się przewozów. Jak wspomniano wcześniej, nie jest to zjawisko niepokojące, ze względu na zmiany zachodzące w strukturze produkcji w kierunku odchodzenia od gospodarki surowcochłonnej. Jak stwierdzają Burnewicz i Szczerba [2004]: „W normalnie funkcjonującej gospodarce duża i nadal wzrastająca skala działalności transportu nie jest zjawiskiem pozytywnym, wręcz odwrotnie-pociąga za sobą wzrost kosztów operacji przestrzennych, kosztów produkcji i dystrybucji oraz cen towarów. Zarówno dla gospodarki jako całości, jak i dla środowiska zawodowego transportu ważniejsza jest wielkość wartości dodanej tworzonej w tym sektorze niż fizyczna masa przewozów lub praca przewozowa. W gospodarce opartej na wiedzy i wysokich technologiach maleje popyt na surowce i materiały, co pociąga za sobą zmniejszenie popytu na przewozy. Integracja Polski z UE przyspiesza transformację technologiczną i produktową gospodarki, wpływając na osłabienie popytu na transport i zmianę podstawowych parametrów makroekonomicznych transportu, takich jak: transportochłonność PKB; udział sektora transportu w PKB; udział zatrudnionych w transporcie w liczbie zatrudnionych ogółem; udział inwestycji transportowych w całości nakładów inwestycyjnych w gospodarce” [Burnewicz, Szczerba, 2004].

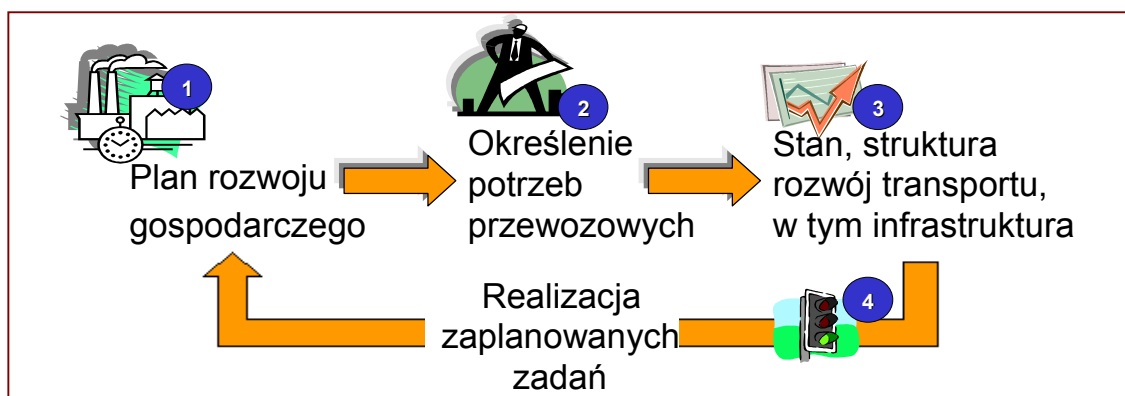


Źródło: opracowanie własne na podstawie www.stat.gov.pl/serwis/bilans_pkb.htm.

Rys. 8. Produkcja globalna (w mln zł) a wielkość przewozów ładunków (w tys. ton)
Fig. 8. Total output (in millions PLN) and amount of goods shipped (in thousands tons)

PODSUMOWANIE

Konkludując rozważania na temat roli transportu i zależności między transportem a gospodarką, należy stwierdzić, że rola transportu w stosunku do innych działów i sektorów gospodarki jest wtórna ze względu na usługowy charakter. Ze względu jednak na specyfikę transportu i jego zadania oznacza to także, że rozwój transportu powinien wyprzedzać rozwój innych gałęzi gospodarki, aby nie ograniczać rozwoju gospodarczego kraju [Ciesielski, Szudrowicz, 2001]. Taka teza implikuje stwierdzenie, że nakłady na rozwój transportu dodatkowo tworzą podstawy dla rozwoju w pozostałych sektorach i działach gospodarki narodowej. Wspominając o tym, że transport powinien wyprzedzać rozwój gospodarki, należy zauważyć, że stanie się tak jedynie wówczas, gdy będą określone plany rozwojowe poszczególnych gałęzi gospodarki, a z tych planów zaczną wynikać potrzeby przewozowe, których realizatorem będzie transport. Systematykę planowania przedstawiono na rysunku 9.



Źródło: opracowanie własne

Rys. 9. Systematyka planowania współzależności rozwojowych transportu i gospodarki
Fig. 9. Planning procedure of relationships between transport and economy

W literaturze przedmiotu znaczenie transportu dla gospodarki omawiane było wielokrotnie przez wszystkich teoretyków tej dyscypliny. Transport jest jednak tym obszarem, na którym dochodzi do wzajemnych relacji między gospodarką i jej wymaganiami, a swoim - nie zawsze pozytywnym - oddziaływaniem na otoczenie. Jednocześnie to właśnie transport wyznacza kierunki rozwoju infrastruktury, a więc po części całej gospodarki. Jak wspomniano wcześniej, transport jest podstawowym narzędziem do wszelkiego działania. Takie stanowisko znajduje odzwierciedlenie w zaangażowaniu zagadnień transportowych we wszystkich obszarach funkcjonowania gospodarki. Zagadnienia transportu są na przykład elementem polityki gospodarczej, polityki zagospodarowania przestrzennego, polityki społecznej, polityki samorządowej i lokalnej, a na polityce budżetowej i fiskalnej kończąc. Potwierdza to tezę o nierozzerwalnych związkach oraz zależnościach transportu i gospodarki.

LITERATURA

- Burnewicz J., Szczerba E., 2004, Nowa jakość polskiego transportu po integracji z EU. *Prz. Komunikacyjny* 10.
- Ciesielski M., Szudrowicz A., 2001, *Ekonomika transportu*. Wyd. AE w Poznaniu, Poznań.
- Grzywacz W., 1982, *Infrastruktura transportu*. WKŁ, Warszawa.
- Małek P., 1997, *Ekonomika transportu*. PWE, Warszawa.
- Madeyski M., Lissowska E., Marzec J., 1971., *Ekonomika transportu. Wstęp do nauki o transporcie*. SGH, Warszawa.
- Tarski I., 1973, *Ekonomika i organizacja transportu międzynarodowego*. PWE, Warszawa.
- Transport, 2002. Red. W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król. PWN, Warszawa.

RELATIONSHIP BETWEEN THE ECONOMY AND TRANSPORT

ABSTRACT. The following issues have been discussed in the article: the sources of transport needs arising, the influence of transport on the economy efficiency, the influence of the infrastructure and other elements on the relationship between the economy and transport. The author emphasizes, that transport becomes the area where the mutual relationships between the economy, its requirements and its, not always positive, influence on the environment. appear. Simultaneously, transport determines the infrastructure development directions, influencing the directions of the whole economy.

Key words: transport, forwarding service, forwarding needs, transport infrastructure, economic policy

WECHSELBEZIEHUNGEN ZWISCHEN DER WIRTSCHAFT UND DEM TRANSPORT

ZUSAMMENFASSUNG. Folgende Schwerpunkte werden in diesem Artikel diskutiert: Gründe für Transporte mehren sich, der Einfluss von Transporten auf die Effizienz der Wirtschaft, Einflüsse auf Infrastruktur und anderer Elemente durch Beziehungen zwischen Wirtschaft und Transport. Der Autor betont, das der Transport ein Bereich ist, in dem sich wechselseitiger Beziehung zur Wirtschaft ergeben sowie seine Bedürfnisse und seine, nicht immer positiven, Einflüsse auf die Umwelt sichtbar sind. Gleichzeitig bestimmt der Transport die Richtung in der Entwicklung der Infrastruktur und damit die Richtung der gesamten Wirtschaft.

Codewörter: Transport, Speditionsservice, Bedürfnisse von Speditionen, Transportinfrastruktur, Wirtschaftspolitik.

dr Maciej Mindur
Szkoła Główna Handlowa
Katedra Polityki Gospodarczej
e-mail: kpg@sgh.waw.pl