

Stanisław KRAWIEC

STRUKTURA PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW NA OBSZARZE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO W LATACH 1989 – 2001

Streszczenie. W artykule podjęto próbę agregacji danych dotyczących struktury przewozów ładunków na obszarze woj. śląskiego w latach 1989-2001, w układzie gałęziowym, rodzajowym i ilościowym. Przeprowadzona analiza może być podstawą prognozowania skali tych przewozów na lata 2003-2010, transportochłonności woj. śląskiego oraz potrzebnych przekształceń w zakresie dostępności komunikacyjnej.

CARGO TRANSPORTATION STRUCTURE IN THE SILESIA VOIVODSHIP IN YEARS 1989 – 2001

Summary. The paper describes the approach of aggregation of data on the structure of cargo transportation in the silesian voivodship in 1989 – 2001. The aggregation types applied are by means of transportation, quantitative and qualitative. The analysis may be the basis for the forecasting of the levels of transportation in years 2003 – 2010 of the demand for transportation services in the silesian voivodship of the necessary restructuring of the transportation availability.

1. WPROWADZENIE

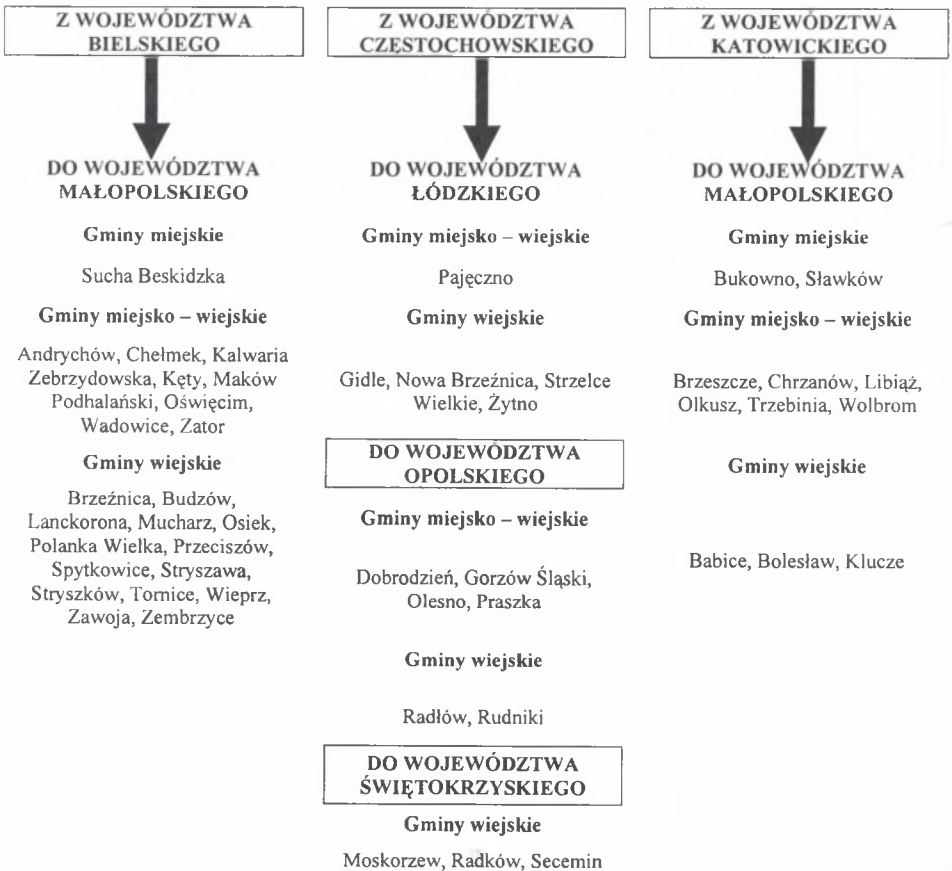
Górny Śląsk z Zagłębiem Dąbrowskim w latach 1945-1989 był zapleczem przemysłowym dla rozwoju gospodarczego całego kraju. Stał się wówczas energetyczno-przemysłowym zapleczem ekonomicznym Polski. Bezpośredni wpływ miała tu historycznie ukształtowana struktura gospodarcza, w której dominowało górnictwo węgla kamiennego, górnictwo rud cynkowo-olowianych, hutnictwo żelaza i stali, hutnictwo cynku i ołowiu, energetyka i koksownictwo. Struktura ta stała się wyjściową przyczyną powielania dysfunkcji i dysproporcji gospodarczych dzięki utwierdzeniu regionu w roli dostarczyciela głównie surowców energetycznych, energii, półproduktów przemysłowych i przemysłowych wyrobów wyjściowych. Przez cały ten okres charakteryzował ją niski szczebel technologiczny przetwórstwa przemysłowego. Aktualnie główne gałęzie przemysłu zlokalizowane w województwie śląskim to przemysł węglowy, energetyczny, paliwowy, hutnictwo żelaza i metali nieżelaznych, środków transportu, metalowy, elektrotechniczny, odzieżowy, włókienniczy, skórzany, materiałów budowlanych. Głównymi ośrodkami przemysłowymi są: Katowice, Bytom, Gliwice, Bielsko-Biała, Jaworzno, Częstochowa, Zabrze, Chorzów, Sosnowiec. Przemysł skupiony jest przede wszystkim w centralnej części województwa – w GOP-ie, w rejonie Rybnika, Bielska-Białej i Częstochowy.

Obszar górnego Śląska od szeregu lat dominuje w skali kraju jako główny generator potoków ładunków, obejmując eksport, import, tranzyt oraz przewozy w komunikacji

wewnętrznej. Przemysł węglowy i hutniczy znajduje się aktualnie w fazie restrukturyzacji polegającej na likwidacji części kopalń, redukcji zdolności produkcyjnych hut oraz zmianie technologii. Niezależnie jednak od postępujących procesów restrukturyzacyjnych obejmujących zlokalizowany tu kompleks surowcowy i związany z nim przemysł ciężki region ten stanowić będzie niezmiennie największy krajowy ośrodek przemysłowy generujący znaczne ilości surowców i materiałów, a jednocześnie istotny punkt odniesienia ze względu na skrzyżowanie dwóch europejskich korytarzy transportowych: Wschód-Zachód i Północ-Południe.

2. WOJEWÓDZTWO ŚLĄSKIE NA TLE POLSKI I INNYCH REGIONÓW

Z dniem 1 stycznia 1999 r. z terenów byłych województw: bielskiego, Częstochowskiego katowickiego powstało województwo śląskie po odłączeniu 49 gmin, które przeszły do województw: łódzkiego, małopolskiego, opolskiego i świętokrzyskiego [4].



Rys. 1. Kształtowanie województwa śląskiego

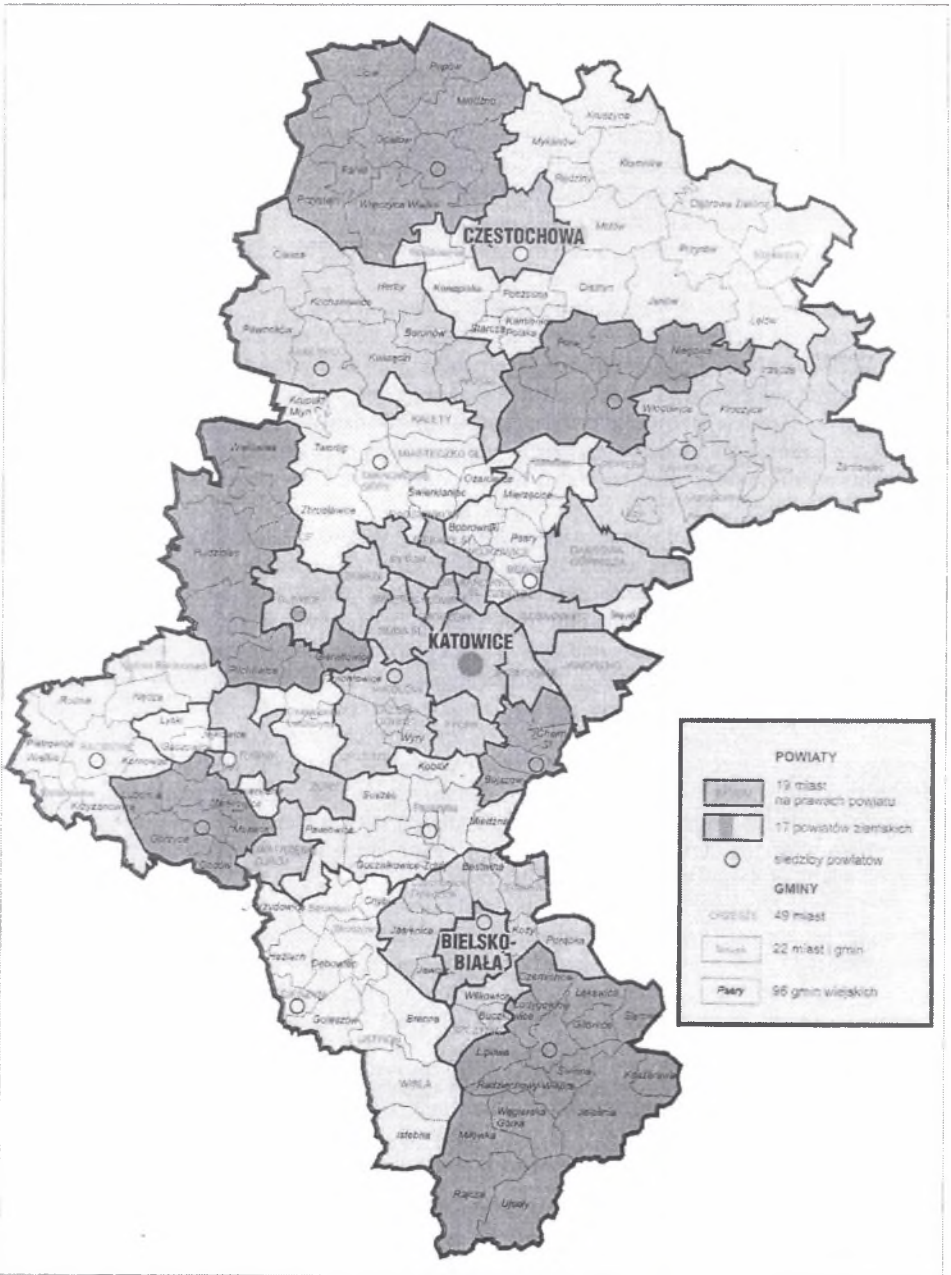
Fig. 1. Forming of the silesian voivodship

Na dzień 31 grudnia 2001 roku podstawowe dane statystyczne o województwie śląskim można przedstawić następująco:

- powierzchnia ogólna – 12294 km² (3,9% kraju),
- jednostki podziału administracyjnego:
 - powiaty – 17 (5,5% w skali kraju),
 - miasta na prawach powiatów – 19 (29,2% w skali kraju),
 - gminy – 166 (6,7% w skali kraju),
 - miasta – 70 (7,9% w skali kraju),
 - miasta powyżej 200 000 mieszkańców – 5 (26,3% w skali kraju),
- ludność – 4 830 500 (12,5% w skali kraju),
- ludność na 1 km² powierzchni – 393 (124% w skali kraju),
- produkcja sprzedana przemysłu (ceny bieżące) – 80570 mln zł (17,2% w skali kraju),
- produkcja budowlano-montażowa (ceny bieżące) – 6476 mln zł (17% w skali kraju).

Obszar województwa śląskiego składa się aktualnie ze 167 gmin, w tym 48 miejskich, 98 wiejskich, 21 miejsko-wiejskich. W miastach województwa śląskiego zamieszkuje 79,3% ludności, a gęstość zaludnienia jest bardzo zróżnicowana: od 88 osób na km² w powiecie częstochowskim do 4486 osób na km² w Świętochłowicach. Obserwuje się 4 główne obszary koncentracji ludności, związane z obszarami przemysłowymi: GOP, ROW, tereny z byłego województwa częstochowskiego (zlokalizowane wzdłuż osi: Lubliniec, Kłobuck, Częstochowa, Myszków oraz tereny byłego województwa bielskiego: Żywiec, Bielsko-Biała, Skoczów, Cieszyn). Specyficznie ukształtowane centra ludnościowe oraz związane z nimi ośrodki przemysłowe w sposób istotny wpływają na kształtowanie się więzi produkcyjno – przestrzennych wewnątrz województwa śląskiego oraz odpowiednich stopni z innymi regionami kraju i Unii Europejskiej. Realizacja takich więzi w znacznym stopniu zależy od dostępności transportowej regionu i jego centrów przemysłowych. A.S. Grzelakowski [7] określa dostępność transportową regionu jako fizyczną możliwość dotarcia do wyznaczonego miejsca oraz jako realną, dającą się opisać w kategoriach jakości, w tym czasu, kosztu i standardu podróży, zdolność do osiagania w danym czasie zamierzonego punktu lub punktów w regionie. Fizyczną dostępność wyznacza istniejąca baza materialna, czyli infrastruktura i suprastruktura transportowa (aspekt rzeczowy), natomiast realną – rodzaj i jakość połączeń komunikacyjnych (aspekt sieciowo-logistyczny).

Do podstawowych elementów tak zdefiniowanej dostępności transportowej należy niewątpliwie stopień wyposażenia obszaru województwa w główne składniki technicznej infrastruktury transportu (sieć drogową i kolejową oraz węzłowe punkty transportowe, jak: porty lotnicze, morskie i rzeczne, punkty dystrybucyjno-logistyczne itp.). Obok aspektu rzeczowo-ilościowego takiego wyposażenia (np. długość sieci, liczba węzłów komunikacyjnych) istotne znaczenie ma również rodzaj i jakość tych składników oraz intensywność ich występowania (np. gęstość sieci kolejowej czy drogowej, rozmieszczenie węzłów transportowych) i stopień skoordynowania, bowiem elementy te wyznaczają czas podróży i współokreślają poziom kosztów transportu towarów. Główne elementy takiego wyposażenia w infrastrukturę transportową woj. śląskiego na tle innych województw przedstawiono w tablicach 1 i 2.



Rys. 2. Województwo śląskie – stan na 31 grudnia 2001 r.
 Fig. 2. The silesian voivodship – status on Dec. 31, 2001

Tablica 1

Długość i gęstość linii kolejowych w Polsce w ujęciu regionalnym

Województwo	Długość linii kolejowych w km					Gęstość linii kolejowych w km na 100 km ²
	Ogółem	w tym o znaczeniu:				
		państwowym	w tym TINA	regionalnym	w tym TINA	
Polska ogółem	23429	11618	5087	11811	189	6,9
Dolnośląskie	2489	1038	580	1451	28	9,9
Kujawsko-pomorskie	1581	844	213	737	0	7,9
Lubelskie	955	384	312	572	0	4,2
Lubuskie	1509	591	265	918	0	8,7
Łódzkie	1083	808	307	275	63	5,9
Małopolskie	1085	728	274	357	41	7,5
Mazowieckie	1788	1157	676	612	8	5,1
Opolskie	1043	469	209	573	1	9,5
Podkarpackie	942	276	167	666	0	5,5
Podlaskie	878	514	239	364	0	3,9
Pomorskie	1591	702	172	890	0	8,1
Śląskie	1996	1131	574	864	22	15,6
Świętokrzyskie	601	268	77	334	0	6,2
Warmińsko-mazurskie	1557	868	181	689	0	6,1
Wielkopolskie	2641	982	540	1660	25	7,7
Zachodniopomorskie	1687	839	298	848	0	6,1

Źródło: [7]

Jak wynika z przedstawionych w tablicach danych województwo śląskie zajmuje absolutnie dominującą pozycję wśród innych regionów kraju pod względem nasycenia infrastrukturą transportową. Długość linii kolejowej na 100 km² wynosząca 15,6 km jest dwukrotnie większa od średniej krajowej oraz wszystkich innych regionów. Podobnie dla sieci drogowej, 160,9 km dróg publicznych na 100 km² to wartość dwukrotnie większa od średniej krajowej. Województwo śląskie ma połączenia kolejowe we wszystkich kierunkach liniami AGC i AGTC, w tym dogodne połączenia z portami w Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Gdyni, a Katowice leżą na skrzyżowaniu dwóch europejskich korytarzy transportowych: Wschód-Zachód i Północ-Południe. Obok województw: mazowieckiego, wielkopolskiego, zachodniopomorskiego, pomorskiego i dolnośląskiego właśnie woj. śląskie typowane jest do lokalizacji centrów logistycznych. Układ sieci drogowej w województwie śląskim posiada znamiona policentrycznej struktury opartej na węzłach aglomeracji katowickiej oraz miastach położonych na obrzeżu: Częstochowie, Mikołowie, Rybniku, Żorach, Pszczynie, Bielsko-Białej, Cieszynie, Lublińcu, Kłobucku, Raciborzu, Wodzisławiu, Skoczowie i Żywcu. W miarę oddalania się od aglomeracji katowickiej gęstość sieci drogowej spada. Najmniejsze wskaźniki gęstości drogowej występują w gminach powiatów: lublinieckiego, kłobuckiego, myszkowskiego, zawierciańskiego oraz częściowo żywieckiego. Największe znaczenie w układach sieci drogowej regionu posiadają drogi wojewódzkie, obciążone przewozami regionalnymi i tranzytowymi, łączące największe „ogniska” popytu na przewozy ładunków. Zjawisko to można odnieść szczególnie do ośrodków osadniczych aglomeracji katowickiej, gdzie zlokalizowana infrastruktura jest mało drożna, co znajduje swoje odbicie w spadku prędkości handlowej pojazdów. Poprawa sytuacji w tym zakresie na kierunku Wschód-Zachód nastąpi niewątpliwie po zakończeniu głównych inwestycji drogowych w regionie, tj. dokończeniu budowy autostrady A4 oraz Drogowej Trasy Średnicowej Katowice – Gliwice.

Tablica 2

Długość i gęstość sieci drogowej w Polsce w ujęciu regionalnym

Województwo	Drogi publiczne o twardej nawierzchni w km							Gęstość sieci dróg publicznych w km/100 km ²
	Ogółem	w tym:						
		zamiejskie	krajsowe	wojewódzkie	autostrady	drogi ekspresowe	dwu jezdniowe	
Polska ogółem	249934	200569	18053	26895	358	193	2787	79,5
Dolnośląskie	18218	13587	1333	2404	151	0	129	91,5
Kujawsko-pomorskie	13767	11431	1027	1722	0	13	122	75,3
Lubelskie	18154	15983	1040	2217	0	0	77	71,5
Lubuskie	8164	6336	882	1551	0	18	211	55,8
Łódzkie	16370	13183	1284	1181	18	0	273	88,8
Maiopolskie	21784	17758	978	1399	52	0	159	114,3
Mazowieckie	28545	22908	2362	2963	0	21	402	79,5
Opolskie	8460	7039	767	924	51	0	102	89,1
Podkarpackie	14511	12366	767	1627	0	0	54	81,4
Podlaskie	10569	8954	979	1202	0	0	39	51,4
Pomorskie	11519	9068	838	1788	0	39	145	63,3
Śląskie	19630	10988	1027	178	48	47	579	160,9
Świętokrzyskie	11332	9942	765	1064	0	24	43	96,3
Warmińsko-mazurskie	12257	10602	1325	1898	0	3	38	50,3
Wielkopolskie	23681	19552	1580	2659	48	0	233	78,5
Zachodniopomorskie	12973	10878	1099	2118	13	28	181	58,1

Źródło: [7]

Przedstawiony stan dostępności transportowej regionów (w tym woj. śląskiego) do 2006 roku nie ulegnie zapewne zasadniczym zmianom, bowiem nawet pełne wykorzystanie środków funduszu ISPA w okresie przedakcesyjnym, a następnie środków z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności deklarowanych przez Komisję na cele rozwoju infrastruktury transportowej w ramach Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 nie przyniesie jeszcze istotnej poprawy dostępności transportowej. Środki te, przewidziane w sektorowym Programie Operacyjnym (SOP Transport – Gospodarka Morska), w Zintegrowanym Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego (ZPORR) oraz w części transportowej Funduszu Spójności, są bowiem nie tylko zdecydowanie niewystarczające w stosunku do potrzeb, ale również znacznie rozproszone i zdywersyfikowane według celów europejskich, krajowych i regionalnych [6].

Zgodnie z Narodowym Planem Rozwoju z 14 stycznia 2003 roku kwoty dofinansowania sektora transportu z funduszy UE (na lata 1991 – 2003), zwiększające wskaźnik dostępności komunikacyjnej dla województwa śląskiego, obejmują m.in. następujące projekty [12]:

- Projekty PHARE:

- Modernizacja drogowego przejścia granicznego w Zwardoniu-Skalite (PL 9308) – 2,8 mln euro
- Studium wykonalności dla linii kolejowej E-65, odcinek Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń (PL 9406) – 0,85 mln euro
- Studium transportowe dla miasta i regionu Częstochowy (PL 9406) – 0,6 mln euro
- Studium wykonalności dla zintegrowanego systemu kolejowego w aglomeracji katowickiej (PL 9505) – 1,5 mln euro
- Budowa i modernizacja drogi Żywiec – Zwardoń do przejścia granicznego w Zwardoniu (PL 9703) – 5 mln euro
- Pomoc techniczna, autostrada A-4 odc. Kleszczów – Sośnica, przygotowanie formularzy aplikacyjnych do ISPA dla projektów modernizacji drogi nr 1 odc. Bielsko-Biała – Cieszyn oraz drogi S-94 odc. Żywiec – Zwardoń (PL 9902) – 0,73 mln euro
- Wsparcie przygotowania do realizacji budowy autostrady A-4 odc. Nogawczyce – Kleszczów (PL 9703) – 0,18 mln euro
- Studium wykonalności dla zintegrowanego systemu transportu publicznego aglomeracji katowickiej (PL 9703) – 0,3 mln euro
- Kontynuacja budowy autostrady A-4 na odc. ul. Batorego – ul. Mikołowska, Katowice (ZZ 9722) – 35 mln euro
- Kontynuacja budowy autostrady A-4 w kierunku Gliwic: odc. Nogawczyce – Kleszczów (PL 9908) – 20 mln euro
- Modernizacja kolejowego przejścia granicznego w Zebrzydowicach (ZZ 94/2108) – 2,1 mln euro.

Na realizację przedstawionych projektów PHARE fundusze pomocowe infrastruktury dla woj. śląskiego zamknęły się kwotą 74,18 mln euro.

Przygotowane są również projekty ISPA oraz projekty priorytetowe i rezerwowe dla Funduszu Spójności. Projekty ISPA kierowane dla woj. śląskiego obejmują budowę autostrady A-4 odc. Kleszczów – Sośnica (kwota dofinansowania z funduszu UE to 84,21 mln euro) oraz modernizację drogi ekspresowej Bielsko-Biała – Skoczów – Cieszyn (kwota dofinansowania z funduszu UE wynosi 103,64 mln euro). Przygotowane projekty dla Funduszu Spójności w zakresie infrastruktury obejmują dla woj. śląskiego następujące zagadnienia:

- Projekty priorytetowe dla Funduszu Spójności w Polsce, woj. śląskie:
 - Autostrada A-1, odc. Żory – Gorzyczki – 85,9 mln euro
 - Modernizacja linii kolejowej E 30 i C-E 30 (kompleksowa modernizacja odcinka Opole – Gliwice) – 136,9 mln euro
- Projekty rezerwowe dla Funduszu Spójności w Polsce, woj. śląskie:
 - Modernizacja linii kolejowej E 30 i C-E 30:
 - Kompleksowa modernizacja odcinka linii Zabrze – Katowice – 34,1 mln euro
 - Kompleksowa modernizacja odcinka Katowice – Kraków – 154,4 mln euro
 - Autostrada A-1, odc. Radomsko – Częstochowa – 62,7 mln euro
 - Droga ekspresowa S 1, odc. Pyrzowice – Podwarpie – 22,6 mln euro
 - Droga ekspresowa S 1, odc. Podwarpie – Dąbrowa Górnicza – 14,6 mln euro.

Dostępność transportowa jest elementem potencjału rozwojowego oraz atrakcyjności ekonomicznej poszczególnych regionów (województw). Wysoki poziom dostępności transportowej (a takim niewątpliwie dysponuje woj. śląskie) zapewnia teoretycznie wysoki potencjał wzrostu i duże szanse rozwojowe, bowiem determinuje elastyczność rynku pracy, rynku towarowego oraz w pewnym sensie kapitałowego, co będzie miało wpływ na szeroko rozumianą atrakcyjność ekonomiczną na mapie gospodarczej kraju i Europy. P.S. Grzelakowski [7] zaliczył woj. śląskie do grupy 3 województw (śląskie, mazowieckie i dolnośląskie) o najwyższej w warunkach krajowych dostępności transportowej. Stwarza to szansę dla rozwoju regionu w przyszłości, niemniej jednak na efekty przyjdzie zapewne poczekać. Może to nastąpić dopiero w ramach kolejnej edycji Narodowego Planu Rozwoju na lata 2007-2013, dostosowanej do nowego budżetu UE.

Aktualnie województwo śląskie [2] znajduje się w fazie obniżania dynamiki wzrostu rozwoju gospodarczego oraz rosnącego bezrobocia. Jest to związane z ogólnym spowolnieniem wzrostu gospodarczego kraju oraz trudnym społecznie procesem restrukturyzacji śląskiego przemysłu. Ciągłe jednak znaczny potencjał przemysłowy województwa śląskiego jest ważnym atutem gospodarczym regionu, a także miejscem pracy dla prawie jednej trzeciej ogółu pracujących w gospodarce narodowej województwa. Przemysł województwa śląskiego, szczególnie tradycyjne działy przemysłu ciężkiego (górnictwo węglowe, hutnictwo, energetyka), jest miejscem uciążliwej i niebezpiecznej pracy. Koncentracja majątku i zdolności produkcyjnych w różnych działalnościach przemysłowych, stanowiąca prawie 20% wartości środków trwałych brutto przemysłu krajowego, powoduje, że przemysł województwa śląskiego zajmuje znaczące miejsce w skali kraju (pierwsza lokata w skali województw w omawianym zakresie). Efekty działalności produkcyjnej przemysłu to w 2001 r. produkcja sprzedana przemysłu o wartości 84,2 mld zł (16,8% produkcji sprzedanej przemysłu w kraju).

W ostatnich latach w wyniku kontynuacji procesów restrukturyzacji i prywatyzacji, inwestowania w działalności nowocześniejsze oraz wprowadzenia nowych technologii do już działających przedsiębiorstw wystąpiły przesunięcia strukturalne produkcji sprzedanej przemysłu. Zmniejszył się udział w produkcji sprzedanej przemysłu niektórych działów przemysłu ciężkiego (np. w 2001 r. w stosunku do 1998 r. zmalał udział górnictwa węgla kamiennego z 21,4% do 18,9% oraz produkcji metali z 17,2% do 13,4%). Wzrósł natomiast udział produkcji pojazdów mechanicznych z 12,0% do 15,1%, wytwarzania i zaopatrywania w energię elektryczną, gaz, parę wodną i gorącą wodę z 7,3% do 10,4%, a także w mniejszym stopniu wzrósł między innymi udział produkcji wyrobów z metali, produkcji wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych oraz produkcji maszyn i aparatury elektrycznej. W przemyśle w dalszym ciągu znaczne nakłady ponoszono w tradycyjnych działalnościach,

tj. w górnictwie węgla kamiennego, wytwarzaniu i zaopatrywaniu w energię elektryczną, gaz, wodę oraz w produkcji metali (łącznie 55,1% nakładów globalnych). Skala inwestowania w nowoczesne dziedziny przetwórstwa przemysłowego była zdecydowanie mniejsza. Inwestowanie w tradycyjne działalności pozwoliło na procesy naprawcze w tych dziedzinach i zachowanie części miejsc pracy w restrukturyzowanych działach przemysłu. Nie zapewniło to jednak wzrostu udziału produkcji sprzedanej tych działalności w skali kraju. W ostatnich latach jedynie produkcja sprzedana pojazdów mechanicznych, przyczep i naczep wykazała wzrost udziału w skali kraju z 36,2% w 1998 r. do 44,9% w 2001 r. (w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób). Mimo to utrzymuje się znacząca rola województwa śląskiego w produkcji sprzedanej wielu działów przemysłu w kraju. W szczególności ważne w gospodarce kraju jest śląskie górnictwo węgla kamiennego, które dawało w 2001 r. 80,5% krajowej wartości produkcji sprzedanej w tej branży (w 1998r. – 85,1%), a także przemysł produkcji metali z udziałem 55,1% (w 1998 r. – 56,8%).

Niezwykle istotnym wskaźnikiem świadczącym o roli województwa w kraju (a pośrednio także o jego zapotrzebowaniu na transport) jest udział w tworzeniu produktu krajowego brutto. Generowanie PKB w Polsce charakteryzuje się stosunkowo dużą koncentracją terytorialną (regionalną), a udziały poszczególnych województw w tworzeniu PKB są wyraźnie zróżnicowane (w 2000 roku wynosiły od 2,3% do 19,9%). Dane statystyczne za lata 1995 – 2000 [1] wskazują na powiększanie się rozpiętości pomiędzy regionami Polski w zakresie rozwoju gospodarczego mierzone m.in. udziałem regionu w tworzeniu PKB czy udziałem regionu w tworzeniu wartości dodanej brutto (tablica 3).

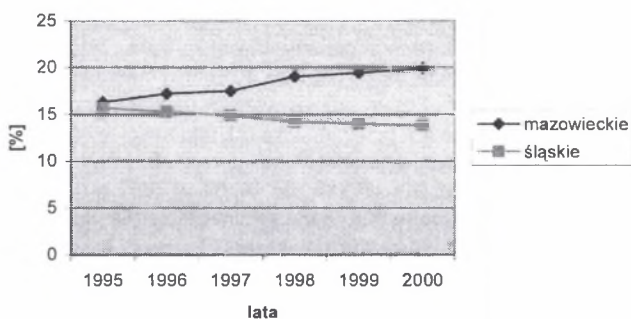
Tablica 3

Struktura udziału województw w tworzeniu PKB

Województwo	Produkt krajowy brutto		
	1995	1999	2000
	Polska = 100		
Mazowieckie	16,3	19,6	19,9
Śląskie	15,7	13,9	13,8
Wielkopolskie	8,5	9,1	9,3
Dolnośląskie	8,0	7,9	8,0
Małopolskie	7,3	7,4	7,4
Łódzkie	6,4	6,3	6,1
Pomorskie	5,6	5,7	5,7
Kujawsko-pomorskie	5,4	4,8	4,9
Zachodniopomorskie	4,6	4,5	4,4
Lubelskie	4,5	4,0	4,0
Podkarpackie	4,2	4,0	3,9
Warmińsko-mazurskie	3,0	2,9	2,8
Świętokrzyskie	2,7	2,7	2,7
Opolskie	2,8	2,4	2,4
Lubuskie	2,6	2,4	2,4
Podlaskie	2,4	2,3	2,3

Źródło: [1]

Województwo śląskie znajduje się niezmiennie w czołówce regionów o największych udziałach w tworzeniu PKB (pozycja 2), niemniej można zauważyć systematyczny wzrost udziału województwa mazowieckiego (16,3% w 1995 roku do 19,9% w roku 2000) oraz systematyczny spadek udziału województwa śląskiego (z 15,7% w roku 1995 do 13,8% w 2000 roku), co przedstawiono na rys. 3.



Rys. 3. Udział województw mazowieckiego i śląskiego w tworzeniu PKB w latach 1995 – 2000
 Fig. 3. Share of the mazovian and silesian voivodships in the generating of GDP in years 1995 – 2000

Tak znaczny spadek spowodowany był głównie zmniejszającym się udziałem przemysłu w generowaniu wartości dodanej brutto oraz bolesnym procesem restrukturyzacji gospodarki w tym regionie.

Dysproporcje w poziomie rozwoju gospodarczego regionów najlepiej charakteryzuje produkt krajowy brutto w przeliczeniu na 1 mieszkańca, który w 2000 roku wynosił w kraju 17,7 tys. zł (wartość PKB w 2000 roku wyniosła 684 981,9 mln zł, tablica 4).

Tablica 4

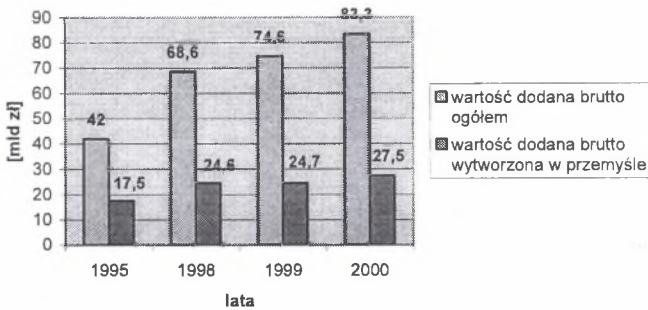
Struktura PKB na 1 mieszkańca w kontekście średniej krajowej

Województwo	Produkt krajowy brutto na 1 mieszkańca			
	2000		1999	1995
	w tys. zł	Polska = 100		
Mazowieckie	26,9	151,6	149,3	124,5
Śląskie	19,5	110,1	110,4	123,0
Wielkopolskie	18,9	106,6	105,2	98,4
Dolnośląskie	18,3	103,4	102,3	103,9
Pomorskie	17,8	100,6	101,3	100,3
Zachodniopomorskie	17,5	98,7	100,1	102,9
Lubuskie	15,9	89,7	90,8	98,3
Kujawsko-pomorskie	15,9	89,7	88,7	99,6
Małopolskie	15,8	89,3	89,4	88,5
Łódzkie	15,7	88,7	91,1	91,3
Opolskie	15,1	85,5	83,7	98,7
Świętokrzyskie	13,9	78,2	78,1	79,4
Warmińsko-mazurskie	13,2	74,5	77,6	79,7
Podlaskie	13,2	74,3	72,8	75,8
Podkarpackie	12,6	71,1	73,4	77,4
Lubelskie	12,1	68,5	69,8	77,1

Zródło: [1]

Niezmiennie drugą lokatę w tej klasyfikacji zajmuje województwo śląskie z poziomem PKB na 1 mieszkańca wyższym od przeciętnej dla kraju – w 1995 roku o 23%, a w roku 2000 już tylko o 10,1% (poziom wyższy od przeciętnej krajowej posiada już tylko 5 województw). Województwo śląskie charakteryzuje ciągle bardzo wysoki poziom industrializacji [2]. W końcu 2001 r. przemysł województwa koncentrował w skali kraju prawie jedną piątą (19,2%) przemysłowego majątku trwałego oraz jedną szóstą (16,9%) ogółu pracujących w przemyśle. Jednocześnie majątek trwały przemysłu województwa śląskiego

był w znacznym stopniu zużyty i przestarzały. Stopień zużycia środków trwałych w licznych działalnościach przemysłowych przekroczył 60%, w szczególności w górnictwie węglowym i produkcji metali.

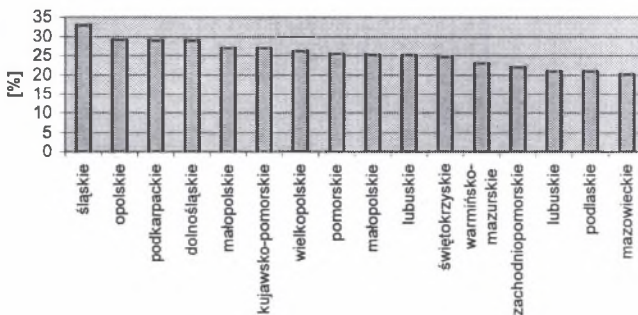


Rys. 4. Wartość dodana brutto wytworzona w przemyśle na tle wartości dodanej brutto województwa śląskiego

Fig. 4. Gross added value of the whole of polish industry as compared with the gross added value of the silesian voivodship

Jednocześnie przemysł odgrywał w województwie śląskim największą wśród województw rolę w tworzeniu regionalnej części krajowego produktu brutto PKB oraz podstawowego składnika PKB – wartości dodanej brutto (WDB). W 2000 r. w województwie śląskim regionalny PKB wynosił 94,8 mld zł (13,8% krajowego PKB), wartość dodana brutto 83,3 mld zł (13,8% krajowej WDB), a wartość nowo wytworzona w przemyśle 27,5 mld zł (17,6% krajowej WDB przemysłu).

Jedna trzecia wytworzonej wartości dodanej brutto regionu śląskiego (33,0%) w 2000 r. to efekt działalności przemysłowej. Udział przemysłu w wytworzonej wartości dodanej brutto w województwie śląskim w porównaniu z innymi województwami był największy, co przedstawia rysunek 5.



Rys. 5. Wartość dodana brutto wytworzona w przemyśle według województw w 2000 r.

Fig. 5. Gross added value in the industry by voivodships in year 2000

Wartość produkcji sprzedanej przemysłu woj. śląskiego ogółem w latach 1999 – 2001 przedstawiono w tablicy 5.

Tablica 5

Produkcja sprzedana przemysłu według sekcji

Wyszczególnienie	1999	2000	2001
OGÓŁEM			
w mln zł	75024,3	82505,4	84174,8
kraj = 100	17,4	16,9	16,8
rok poprzedni = 100	x	108,5	100,0
w tym w jednostkach dużych i średnich¹:			
w mln zł	72427,2	79195,5	80570,0
ogółem przemysł = 100	96,5	96,0	95,7
rok poprzedni = 100	x	108,6	99,8
na 1 zatrudnionego (rok poprzedni = 100)	x	121,1	107,2
górnictwo i kopalnictwo:			
w mln zł	13967,3	14410,5	15619,2
rok poprzedni = 100	x	90,4	100,0
przetwórstwo przemysłowe:			
w mln zł	51478,7	56676,5	55336,0
rok poprzedni = 100	x	111,4	98,5
wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz, wodę:			
w mln zł	6981,2	8108,5	9614,8
rok poprzedni = 100	x	123,1	108,1

¹ W 1999 r. w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 5 osób, a od 2000 r. powyżej 9 osób.

UWAGA: Liczby bezwzględne i struktura w cenach bieżących, wskaźniki dynamiki liczone w warunkach porównywalnych w cenach stałych

Źródło: [2]

Wartość produkcji sprzedanej przemysłu w 2001 roku w województwie śląskim wynosiła według szacunku 84 174,8 mln zł i stanowiła 16,8% produkcji sprzedanej w kraju (odpowiednio w 2000 r. 82 505,4 mln zł, czyli 16,9% produkcji sprzedanej w kraju oraz w 1999 r. 75 024,3 mln zł – 17,4% produkcji sprzedanej w kraju). Produkcja sprzedana ogółem w przemyśle województwa śląskiego w 2001 r. w stosunku do roku poprzedniego nie wykazała wzrostu w cenach stałych wobec wzrostu o 8,5% w roku poprzednim. Dla porównania w kraju odnotowano w 2001 r. wzrost produkcji sprzedanej o 0,6% wobec wzrostu w 2000 r. o 6,7%.



Rys. 6. Struktura produkcji sprzedanej przemysłu według sekcji w 2001 r.

Fig. 6. Industry sales structure by sector in 2001

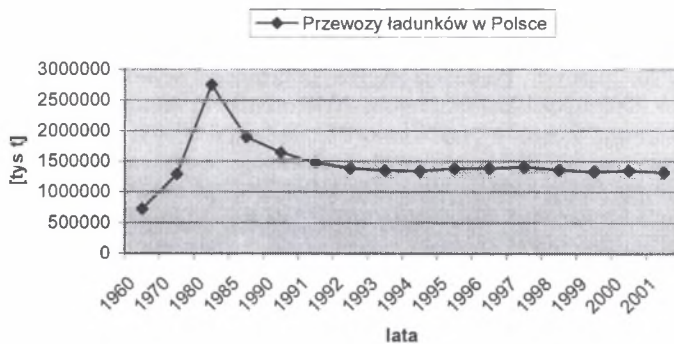
Przychody ze sprzedaży towarów i usług w przemyśle ogółem województwa śląskiego stanowiły prawie w całości (w 2001 r. – 95,7%) efekt działalności jednostek o liczbie pracujących powyżej 9 osób, tj. jednostek dużych i średnich (jednostki małe o liczbie pracujących do 9 osób posiadały niewielki udział w wartości sprzedanej – 4,3%). Produkcja sprzedana przemysłu w jednostkach o liczbie pracujących powyżej 9 osób w 2001 r. wynosiła 80,6 mld zł, tj. o 0,2% mniej w cenach stałych niż w roku poprzednim (w 2000 r. wzrost o 8,6%). Strukturę produkcji sprzedanej przemysłu w 2001 roku przedstawiono na rys. 6 (szczegółową strukturę produkcji przedstawiono w Biuletynie statystycznym województwa śląskiego, Katowice, styczeń 2003 r., s. 124-126).

Produkcję ważniejszych wyrobów w województwie śląskim [3] w kontekście kraju przedstawiono w tablicy 6.

Dominującą rolę w popycie na usługi transportowe w woj. śląskim niewątpliwie generują ładunki masowe. Produkcja węgla kamiennego wynosi w skali kraju około 100 mln ton (w 2000 roku 103,3 mln ton, w 2001 roku 104 mln ton), z czego województwo śląskie produkuje ok. 92%, tj. w przybliżeniu 95 mln ton (w 2000 r. 92%, w 2001 r. 91%). W 1997 roku wydobyto 133,7 mln ton węgla kamiennego, co stanowiło aż 97% udziału w produkcji krajowej. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat obserwujemy zjawiska spadku wydobycia węgla kamiennego, niemniej jest to w dalszym ciągu główny generator popytu na masowe usługi transportowe. Znaczący udział w skali kraju ma produkcja koksu z węgla kamiennego (w 1997 r. 4193,6 tys. ton, co stanowiło 39,8% udziału w produkcji krajowej, w 2001 r. 3668,3 tys. ton, czyli 40,2% udziału w produkcji krajowej). Produkcja stali surowej w woj. śląskim waha się w granicach 6 mln ton i wykazuje tendencję spadkową (1996 r. – 6,38 mln ton, 1997 r. – 6,98 mln ton, 2000 r. – 6,62 mln ton, 2001 r. – 6,1 mln ton). Produkcja surowki żelaza to 4 do 4,5 mln ton. Produkcja podstawowych materiałów budowlanych to rząd 2,3 mln ton. Region śląski jako zaplecze przemysłowe Polski dostarczał w 1990 roku 97,6% węgla kamiennego, 39,6% koksu, 56,6% stali surowej. W 1997 roku dostarczał 97% węgla kamiennego, 39,8% koksu, 56,8% stali surowej i 54,8% wyrobów walcowanych [14]. Struktura ta nie zmieniła się zasadniczo także w latach 2000 i 2001, kiedy to woj. śląskie dostarczyło 95% węgla kamiennego, 41% koksu, 66% stali surowej i 60% wyrobów walcowanych.

3. STRUKTURA PRZEWOZÓW ŁADUNKÓW W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM NA TLE KRAJU

W 2001 roku w Polsce przewozy ładunków (ogółem) wyniosły 1317,2 mln ton i były o 2,3% mniejsze niż w 2000 roku (1347,9 mln ton), kiedy to odnotowano wzrost przewozów o 1,4% w stosunku do 1999 r. (1329,2 mln ton). Od roku 1991 można obserwować pewną stabilizację w ilości przewożonych ładunków zawierającą się w granicach od 1330 mln t do 1400 mln t (rys. 7).



Rys. 7. Przewozy ładunków w Polsce w latach 1960 – 2001

Fig. 7. Cargo transportation in Poland in years 1960 – 2001

Struktura przewozu tych ładunków w układzie gałęziowym, w liczbach bezwzględnych i procentach, przedstawiona została w tablicach 7 i 8.

Tablica 6

Produkcja ważniejszych wyrobów w woj. śląskim

Lp.	2008				2007			
	Polska	woj. śląskie	udział % woj. śląskiego	pozycja w rankingu województw	Polska	woj. śląskie	udział % woj. śląskiego	pozycja w rankingu województw
1	103,3	95	92,0%	1	104	95,1	91,4%	1
2	4307	49	1,1%	4	4330,4	61	1,4%	4
3	859,7	20,5	4,7%	13	834,4	19,9	5,4%	13
4	201	16,2	7,6%	5	174,3	16,8	9,6%	2
5	139764,8	2648,5	20,9%	2	155017,7	3055,9	28%	1
6	2000	49,9	2,5%	12	1543,5	34,6	2,3%	12
7	25231	7433,8	29,5%	1	25162,9	7444,2	29,6%	1
8	83624	0	0,0%	8-16	81667	0	0,0%	8-16
9	110638	1139	1,0%	8	118821	1613	1,4%	8
10	19817	2114	10,8%	3	18906	1944	10,3%	4
11	3391,5	149,9	6,8%	10	2605	100	6,1%	12
12	215,7	11	5,1%	6	220,9	10,9	4,9%	6
13	9299,4	3658,3	48,4%	1	8954,3	3741,7	41,8%	1
14	2114,5	10,9	0,7%	6	2012,5	10,5	0,7%	6
15	354,3	40,7	11,5%	4	355,9	48,9	13,7%	3
16	109,5	10,1	9,2%	3	93	6,6	7,1%	3
17	15046,4	1070,2	7,1%	6	12074,3	877	7,3%	6
18	2376	265,3	11,2%	3	2049,4	226,3	11,0%	4
19	93	1	1,1%	10	73,8	0,7	0,9%	9
20	16499,3	6622,5	69,1%	1	8609,2	6054	66,7%	1
21	7470,2	4181,1	56,0%	1	6375,9	4019,1	63,0%	1
22	2012	116	5,8%	6	1377	174	12,6%	4
23	563,7	153,2	27,2%	3	759,3	155,4	20,5%	3
24	532,5	392,3	73,7%	1	363,8	298,4	82,0%	1
25	59	0,2	0,3%	7	25,5	0	0,0%	6-16
26	145178	31195	21,5%	1	145616	29694	20,5%	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [3]

Tablica 7

Struktura przewozów ładunków w Polsce (ogółem)

Rodzaje transportu	1970	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
OGÓLEM	1289484	2753334	1898569	1645542	1478295	1388395	1349274	1343176	1380810	1385520	1406559	1359199	1329241	1347895	1317169
Transport kolejowy:	382307	482062	419378	281658	227797	201663	214212	214745	225348	223542	226963	206391	186846	187247	166856
normalno-torowy	-	473145	412744	278139	225312	199799	212665	213559	224346	222628	226229	205837	186366	186905	166616
wąskotorowy	-	8917	6634	3519	2485	1864	1547	1186	1002	914	734	554	480	342	240
Transport samochodowy w tym: w zarobkowy	862579	2167946	1393644	1292358	1188697	1121686	1071221	1060709	1086762	1091880	1110759	1077295	1068388	1083071	1072304
Transport rurociągowy	369717	1079897	583379	347108	291327	294857	296100	302884	319354	349361	376448	372905	372326	375976	370575
Transport morski	15363	40696	38737	32995	26399	30205	31235	34419	33353	35367	33982	40742	42849	44342	45301
Transport lotniczy	17626	39572	31941	28477	27563	26953	23869	23168	26019	25703	25479	25362	22747	22774	22426
Śródlądowy transport wodny	8837	22247	14537	9795	7828	7875	8720	10115	9306	9000	9340	9376	8382	10433	10255
Transport lotniczy	-	17	9	14	11	13	17	20	22	28	36	33	29	28	27

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [15]

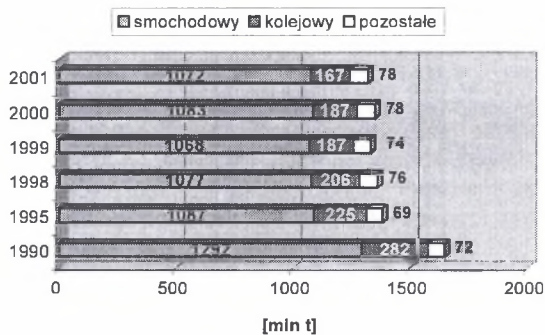
Tablica 8

Procentowa struktura przewozów ładunków w Polsce

Rodzaje transportu	1990	1995	1998	1999	2000	2001
OGÓLEM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Transport kolejowy	17,1	16,3	15,2	14,1	13,9	12,7
Transport samochodowy	78,6	78,7	79,2	80,4	80,3	81,4
Transport lotniczy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport rurociągowy	2,0	2,4	3,0	3,2	3,3	3,4
Żegluga śródlądowa	0,6	0,7	0,7	0,6	0,8	0,8
Żegluga morska	1,7	1,9	1,9	1,7	1,7	1,7

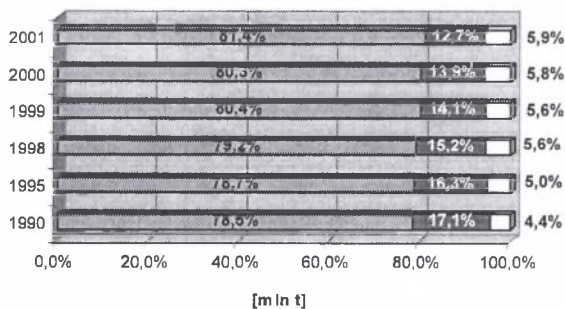
Źródło: Opracowanie własne na podstawie [15]

Strukturę przewozów ładunków (w mln t) z podziałem na gałęzie transportu w sposób poglądowy przedstawiono na rys. 8 i 9.



Rys. 8. Struktura przewozu ładunków wg rodzajów transportu

Fig. 8. Cargo transportation structure by means of transport



Rys. 9. Procentowa struktura przewozu ładunków wg rodzajów transportu

Fig. 9. Percentage structure of the cargo transportation by means of transport

Analizując powyższe dane, można zauważyć, że największy udział w przewozach ogółem, liczony ilością przewiezionych ton ładunków, ma transport drogowy i kolejowy. Transportem samochodowym w 2001 roku przewieziono 1072,3 mln ton ładunków, tj. o 1% mniej niż w 2000 roku (1083,0 mln ton ładunków), w którym jednak nastąpił przyrost w stosunku do roku 1999 o 1,4%. Transportem samochodowym przewozi się w każdym kolejnym roku 5 do 6 razy więcej ładunków niż transportem kolejowym, z czego transport samochodowy zarobkowy stanowi około 35% ogólnego wolumenu przewozu. Transportem samochodowym gospodarczym przewozi się 2 razy więcej ładunków niż transportem zarobkowym, niemniej jednak transport samochodowy wyraźnie zdominował przewozy towarowe w Polsce. Aktualnie jednak można zauważyć zatrzymanie tendencji wzrostowej w przewozie ładunków i pewną stabilizację na poziomie 1060 – 1080 mln ton ładunków. Udział transportu samochodowego w rynku przewozowym kształtuje się na poziomie ponad 80%. W przewozach ładunków transportem samochodowym zarobkowym dominują przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych poniżej 10 osób, które przewożą 79% ogólnej masy ładunków. Dominującym sektorem w przewozach ładunków transportem samochodowym zarobkowym jest sektor prywatny, który przewozi 97% ładunków. W grupie przedsiębiorstw o liczbie pracujących powyżej 9 osób można obserwować wyraźny wzrost przewozów ładunków w komunikacji międzynarodowej (tablica 9), przy malejącej ogólnej masie towarów przewożonych przez tę grupę przedsiębiorstw. Wzrasta również w tej grupie średnia odległość przewozu 1 tony ładunku w komunikacji międzynarodowej (w 2000 roku 193 km, w 2001 roku 222 km), przy ogólnej średniej długości w granicach 67 – 69 km.

Udział województwa śląskiego (wcześniej katowickiego) w ogólnopolskiej masie ładunków przewożonych transportem samochodowym zarobkowym przedstawia tablica 10.

Procentowy udział przewozów w woj. śląskim (katowickim) w stosunku do przewozów ogólnokrajowych posiada tendencję spadkową, od 7,9% w 1993 roku do 4,2% w 2001 roku (dotyczy transportu samochodowego zarobkowego). Także w liczbach bezwzględnych przewóz towarów wyrażony jest tendencją spadkową, od 23,4 mln ton do 15,6 mln ton w 2001, przy względnie stabilnym poziomie przewozów transportem samochodowym zarobkowym towarów w skali kraju (374 mln ton). Większość z tych przewozów (99%) wykonywana jest samochodami ciężarowymi i ciągnikami siodłowymi. Mimo tendencji malejących udziału przewozów woj. śląskiego w skali kraju (transportem samochodowym zarobkowym) obserwować można zarazem wzrost przewozów w komunikacji międzynarodowej, na przestrzeni ostatnich 10 lat prawie pięciokrotnie (2001 – 1156 tys. ton, 1993 – 227 tys. ton). Udział komunikacji międzynarodowej woj. śląskiego w skali kraju to 10,8% – 11,7 %. Strukturę przewozów w komunikacji międzynarodowej wykonywaną transportem samochodowym zarobkowym przedstawiono w tablicy 11.

Tablica 9
Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w komunikacji międzynarodowej w 2000 i 2001 roku na tle przewozów ogółem wykonywanych przez przedsiębiorstwa zatrudniające poniżej 9 osób

WYSZCZEGÓLNIENIE	Tony			Tonokilometry			
	2000 r. w liczbach bezwzględnych	1999 = 100	2001 r. w liczbach bezwzględnych	2000 = 100	2000 r. w tys.	2001 r. w tys.	2000 = 100
OGÓŁEM – Polska	82853000	94,7	76276000	92,1	15967700	16949200	106,1
OGÓŁEM – komunikacja międzynarodowa w tym w kontenerach	9335524	112,0	10789935	115,6	9840813	11286397	114,7
Wydóz (eksport)	237923	118,3	540963	227,4	-	-	-
Przywóz (import)	4506247	108,0	5059772	109,8	4816383	5295358	109,9
Transyt	4048175	111,8	4843036	119,6	4378250	5142432	117,5
Przewozy poza granicami kraju	353361	101,4	478177	135,3	595782	696410	116,9
OGÓŁEM – woj. śląskie	377741	325,5	408950	124,8	50398	152197	302,0
OGÓŁEM – woj. śląskie	1095040	127,2	1156000	105,6	1835700	1985900	108,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [4, 5, 15]

Tablica 10
Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w komunikacji krajowej i międzynarodowej w województwie śląskim

WYSZCZEGÓLNIENIE	[tys. t]											
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Polska	347108	291327	294857	296100	302884	319354	349361	376448	372905	372326	375976	370575
woj. śląskie (katowickie)	-	-	-	23339 (7,9%)	22982 (7,6%)	23373 (7,3%)	21195 (6,1%)	22773 (6,0%)	22988 (6,2%)	22229 (6,0%)	18336 (4,9%)	15560 (4,2%)
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,	,
				23112	22347	23084	20741	21669	22153	21368	17241	14404
				227	635	289	454	1105	835	861	1095	1156

K - krajowe, M - międzynarodowe

Źródło: Opracowanie własne na podstawie [4, 5, 15]

Tablica 11

Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym w komunikacji międzynarodowej w woj. katowickim (śląskim)

WYSZCZEGÓLNIENIE	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
OGÓŁEM w tym:	226727	634809	289249	454162	1104859	835000	861000	1095000	1156000
Wywóz [t]	123988	369100	179104	245936	454170	-	-	-	-
Przywóz [t]	91455	232073	107669	181011	393424	-	-	-	-
Tranzyt [t]	2444	33636	2476	25295	242065	-	-	-	-

Zródło: [4, 5]

Szacowanie całkowitej liczby przewozów w woj. śląskim wykonywanych transportem samochodowym zarobkowym i gospodarczym jest utrudnione ze względu na brak danych statystycznych w zakresie transportu gospodarczego. Szacunkowe dane, na lata 1993 – 1995 (tablica 12) wskazują, że w woj. śląskim ilość towarów przewożonych transportem samochodowym gospodarczym jest porównywalna z transportem samochodowym zarobkowym. Trudno ustalić, czy tak tendencja występuje w dalszym ciągu, tym bardziej że w skali kraju transportem samochodowym gospodarczym niezmiennie przewozi się dwa razy więcej ładunków niż transportem samochodowym zarobkowym. Niemniej można oszacować, że transportem samochodowym w woj. śląskim przewozi się od 31 120 tys. ton do 46 680 tys. ton, tj. 3% do 4,5% w skali kraju (1 072 304 tys. ton w skali kraju w 2001 roku).

Tablica 12

Struktura przewozów ładunków w latach 1993 – 1995 w woj. katowickim

WYSZCZEGÓLNIENIE	1993	1994	1995
	[tys. t]		
Przewozy ładunków transportem samochodowym zarobkowym	23112	22347	23084
Przewozy ładunków transportem samochodowym gospodarczym	12066	16945	21617

Zródło: [5]

W związku z faktem, że statystyki dotyczące przewozów ładunków w woj. śląskim obejmują podmioty gospodarcze zatrudniające więcej niż 9 osób, a w przewozach ładunków transportem samochodowym zarobkowym dominują (w kraju) przedsiębiorstwa o liczbie zatrudnionych poniżej 10 osób, które przewożą 79% ogólnej masy ładunków, szacunki powyższe należy urealnić, traktując je jako 20% udziału w rynku. W związku z tym ostateczne szacunki przewozu ładunków transportem samochodowym w woj. śląskim mieszczą się w granicach 155 600 tys. ton (15% w skali kraju) do 233 400 tys. ton (22% w skali kraju).

Określenie struktury rodzajowej ładunków przewożonych transportem drogowym jest bardzo trudne, bowiem dane o tej strukturze są rozproszone. Szacunkowe dane o strukturze ładunków w transporcie samochodowym gospodarczym z lat 1993, 1994, 1995 przedstawiono w tablicy 13.

Tablica 13

Przewozy ładunków w transporcie samochodowym gospodarczym w woj. katowickim

WYSZCZEGÓLNIENIE	1993	1994	1995
	[tys. t]		
OGÓŁEM	12066	16945	21017
w tym			
GÓRNICTWO I KOPALNICTWO	1353	661	1040
DZIAŁALNOŚĆ PRODUKCYJNA	3243	5299	5495
w tym:			
Produkcja artykułów spożywczych i napojów	893	1129	1071
Produkcja koksu, przetworów ropy naftowej i pochodnych	275	269	269
Produkcja chemikaliów i wyrobów chemicznych	106	122	722
Produkcja wyrobów z gumy i tworzyw sztucznych	99	125	69
Produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych	344	358	576
Produkcja metali	547	2005	1965
Produkcja wyrobów z metali (bez maszyn i urządzeń)	212	255	395
Produkcja maszyn i urządzeń	487	733	507
Produkcja maszyn i aparatury elektrycznej	65	77	74
Produkcja pozostałego sprzętu transportowego	21	17	164
Zagospodarowanie odpadów	34	41	-
ZAOPATRYWANIE W ENERGIĘ ELEKTRYCZNĄ, GAZ I WODĘ	733	1472	-
BUDOWNICTWO	4924	7192	-
HANDEL I NAPRAWY	590	1423	-
TRANSPORT, SKŁADOWANIE I ŁĄCZNOŚĆ	622	302	-
OBŚŁUGA NIERUCHOMOŚCI I FIRM	199	311	-
POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA KOMUNALNA, SOCJALNA I INDYWIDUALNA	148	263	-

Górnictwo i kopalnictwo to tylko 5 – 10% tych przewozów, kilkakrotnie mniej od transportu materiałów budowlanych i przewozów związanych z działalnością przemysłową. Wynika z tych danych, że przeważająca większość węgla kamiennego przewożona jest transportem samochodowym zarobkowym i kolejowym.

Z punktu widzenia woj. śląskiego przewozy węgla kamiennego mają strategiczne znaczenie [8]. Najwyższe wydobycie tego surowca miało miejsce w 1979 roku – 201 mln ton, natomiast obecnie kształtuje się – zgodnie z założeniami rządowego programu reformy górnictwa węgla kamiennego na poziomie około 100 mln ton (w 2001 roku 102,8 mln ton). Aktualne prognozy produkcji węgla kamiennego zakładają, że obecny poziom wydobycia do roku 2010 nie będzie ulegał większym zmianom i będzie wynosił około 100 mln ton rocznie. Węgiel kamienny stanowi podstawowy ładunek kształtujący funkcjonowanie towarowych przewozów kolejowych od szeregu lat przewozy węgla stanowią 45 – 50% przewozów ogółem. Udział przewozów węgla i innych grup towarów w przewozach ogółem, realizowanych transportem kolejowym przedstawiono w układzie ilościowym i procentowym w tablicach 14 oraz 15.

Tabela 14

Przewozy ładunków transportem kolejowym normalnotorowym według grup ładunków

GRUPY ŁADUNKÓW	1980	1985	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
OGÓLEM	473145	412744	278139	225312	199799	212665	213559	224346	222628	226229	205837	186366	186905	166616
Współ kamlewny	162509	160869	120146	111333	97756	104781	104683	107457	108798	107509	94727	87398	82070	78936
Węgiel brunatny i koks	17792	14611	11185	10362	9764	8571	9326	9175	7545	8070	7734	6536	7101	6893
Rudy	26941	21746	18014	13239	13870	12973	13051	13984	12202	12212	11412	10479	13428	10241
Kamienie	29790	24205	12919	9873	8937	8937	9432	14744	15128	15222	15125	16773	16235	12259
Prasek i zwir	22775	13159	2837	2907	2764	3302	2736	1321	1532	1697	1932	1639	1419	925
Ropa i przetwory naftowe	16625	13511	11870	10164	10134	10774	10899	11635	12173	13005	13158	13553	13170	11581
Metale i wyroby z metali	44457	34844	24431	16409	13020	13262	14203	16202	15316	17193	15666	12587	13886	11684
Cegła	884	305	54	15	4	6	7	7	3	52	74	198	284	17
Cement	10230	9232	4857	3420	3283	4392	5598	5649	5264	5235	4304	4462	3815	2808
Nawozy	13674	13060	6413	3774	3794	4252	3768	5145	5573	5080	4098	3435	4069	3355
Inne artykuły chemiczne	14757	14609	11840	9538	8524	8871	9045	9926	8689	9671	9393	8698	9214	8702
Zboże	8945	4413	2445	1778	2249	3633	896	2257	2827	2488	1588	1033	1798	981
Ziemniaki	1016	1115	937	844	811	568	197	156	224	52	72	58	34	26
Buraki	1938	2500	2241	1295	871	1434	721	934	1376	937	765	558	530	386
cukrowe														
Inne płody i przetwory rolne	7943	7945	4763	3471	2191	2171	2013	2520	2837	2847	2478	2144	1921	1806
Drewno i wyr. z drewna	13174	12595	6247	4050	3222	3146	2693	3323	2879	3063	3227	3287	3540	3296
Pozostałe ładunki	79695	64025	36940	22840	18605	21592	24271	19911	20262	21896	20084	13537	14391	12720
Ogółem PKP	-	-	-	-	-	-	-	-	222600	226200	205837	186366	183700	162800

Źródło: [15]

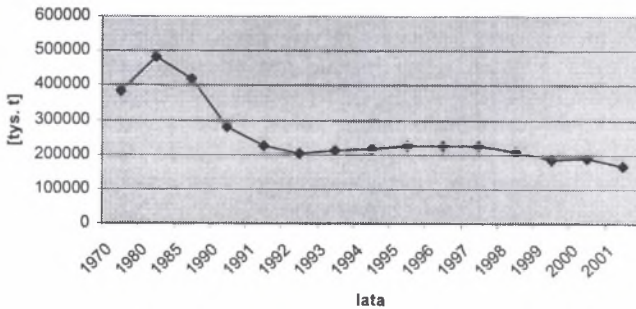
Tablica 15

Procentowa struktura przewozów ładunków transportem kolejowym według grup ładunków

WYSZCZEGÓLNIENIE	1999	2000	2001	1999	2000	2001
	[t]			[tonokilometry]		
OGÓLEM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Węgiel kamienny	46,9	43,9	47,4	47,3	42,2	45,4
Węgiel brunatny i koks	3,5	3,8	4,1	3,0	3,0	3,3
Rudy	5,6	7,2	6,1	5,7	8,0	6,8
Kamienie, żwir i wapno	9,0	8,7	7,4	7,5	7,4	6,4
Piasek	0,9	0,8	0,6	0,7	0,7	0,5
Ropa i przetwory naftowe	7,3	7,2	6,9	7,5	7,5	7,4
Metale i wyroby z metali	6,7	7,4	7,0	5,7	6,8	6,4
Cegła	0,1	0,2	0,0	0,0	0,1	0,0
Cement	2,4	2,0	1,7	2,7	2,1	1,8
Nawozy	1,9	2,2	2,0	2,2	2,8	2,5
w tym nawozy sztuczne	1,7	2,0	1,8	2,0	2,6	2,3
Inne artykuły chemiczne	4,6	4,9	5,2	5,0	5,5	5,5
Zboże	0,6	1,0	0,6	0,5	1,0	0,6
Ziemniaki	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Buraki cukrowe	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Inne płody i przetwory rolne	1,2	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1
Drewno i wyroby z drewna	1,8	1,9	2,0	2,0	2,2	2,3
Pozostałe ładunki	7,2	7,7	7,6	8,8	9,4	9,8

Źródło: [16]

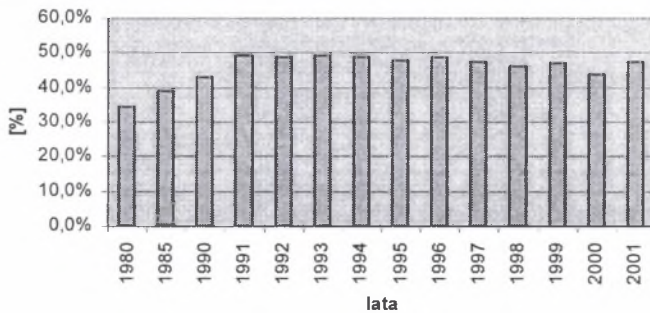
Transportem kolejowym przewieziono w 2001 roku w Polsce 166,9 mln ton ładunków, tj. o 10,9% mniej niż w 2000 roku (187,2 mln ton ładunków), w którym jednak nastąpił przyrost w stosunku do roku 1999 o 0,2%. Przeważająca część 99,8% przewozów realizowana była kolejami normalnotorowymi.



Rys. 10. Przewozy ładunków transportem kolejowym w latach 1970 - 2001

Fig. 10. Rail transportation in years 1970 - 2001

W wartościach bezwzględnych obserwujemy tendencję malejącą przewozów węgla transportem kolejowym od 111 333 tys. ton (1991 rok) do 76 936 tys. ton (2001 rok). Procentowy udział przewozów węgla w ogólnej masie przewożonych towarów przedstawiono na rys. 11.



Rys. 11. Procentowy udział przewozów węgla transportem kolejowym
 Fig. 11. Coal transportation by railway as percentage

Wielkość przewozów kolejowych [9] od lat systematycznie maleje, a ich obecny poziom stanowi mniej niż 40% wyników uzyskiwanych na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych. Po pozornym zahamowaniu spadku przewozów w latach 1999, 2000 na poziomie ok. 180 000 tys. ton, w 2001 roku nastąpiło dalsze zmniejszenia wielkości przewożonej masy ładunków. O skali problemu świadczy fakt, że w roku 2001 PKP CARGO przewiozło kolejami normalnotorowymi zaledwie 162 826 tys. ton towarów, tj. o 19 266 tys. ton (ok. 11%) mniej niż w roku poprzednim. Szacuje się, że w skali kraju 90% przewozów kolejną realizowanych jest aktualnie przez PKP CARGO [9, 10]. Porównując wielkość przewozów z roku 2001 w stosunku do roku 2000 należy zauważyć, że o ile spadek przewozów ogółem wyniósł około 13%, to w przypadku węgla przewozy były mniejsze tylko o 4%. Świadczy to o ustabilizowaniu się wielkości produkcji i tym samym podaży węgla do przewozu.

Przy produkcji węgla około 100 mln ton transportem kolejowym przewożone jest około 80 mln ton. Uwzględniając dostawy dla niektórych odbiorców transportem taśmowym (około 4 mln ton rocznie) oraz deputaty i zużycie własne (około 1 mln ton rocznie) można przyjąć, że około 15 mln ton węgla rocznie jest przewożonych transportem kołowym. Przewozy te dotyczą wyłącznie węgla sprzedawanego w kraju, ponieważ całość węgla kierowanego na eksport jest transportowana koleją. O ile węgiel przewożony transportem kołowym stanowi około 16% całości węgla przeznaczanego do przewozu (z uwzględnieniem transportu taśmowego, deputatów i zużycia własnego kopalń szacowanych na około 5 mln ton), to w przewozach krajowych wskaźnik ten wynosi blisko 21%.

Spadek wielkości przewiezionej masy w 2001 r. nastąpił prawie we wszystkich grupach towarowych, lecz największy zanotowano w grupach towarowych: cegła 94%, zboże 45,6%, piasek i żwir 36,35%, buraki cukrowe 27,27%, kamienie 26,25%, cement 26%, ziemiaki 24,55%, rudy i piryty 22,62% w stosunku do roku 2000. Przewozy węgla kamiennego, choć systematycznie maleją, to wciąż mają największy wpływ na wyniki przewozowe, stanowiąc odpowiednio w roku 2000 – 45,16%, 2001 – 48,59%, 2002 – 48,9% całej masy przewiezionej przez PKP CARGO.

W 2001 r. zaznaczył się także niekorzystny spadek przewozów w komunikacji międzynarodowej o 3,7 mln ton, tj. o 5,4% w porównaniu do roku 2000, w tym:

- przewozów eksportowych o ok. 0,3 mln ton, (0,6%),
- przewozów importowych o 3,6 mln ton (16,3%),
- przewozy tranzytowe wzrosły o 0,2 mln ton (3,7%).

Przewozy w komunikacji krajowej zmniejszyły się o 15,6 mln ton (13,7%).

W strukturze przewozów wg. grup towarowych w 2002 r. [10] największy udział – 48,9% miały przewozy węgla kamiennego, którego przewieziono 75 832,2 tys. ton. Dominującymi ładunkami w przewozach PKP CARGO były również: kamień, żwir i wapno – 8,1%, ropa i przetwory naftowe – 6,9%, metale i wyroby z metali – 6,9% oraz inne artykuły chemiczne – 5,4%. W porównaniu z 2001 r., w ubiegłym nastąpił wzrost przewozów: buraków cukrowych o 73,9%, intermodalnych o 16,6%, tranzytowych o 10%, drewna i wyrobów z drewna o 4,8%, koksu o 2% i piasku o 1,5%.

Na wysokim poziomie stały przewozy tranzytowe i intermodalne. W tranzyście w 2002 roku przewieziono 5 487,7 tys. ton ładunków, tj. 10% więcej niż w 2001 roku, natomiast w przewozach intermodalnych 2 219,9 tys. Ton, tj. o 16,6% więcej niż rok wcześniej.

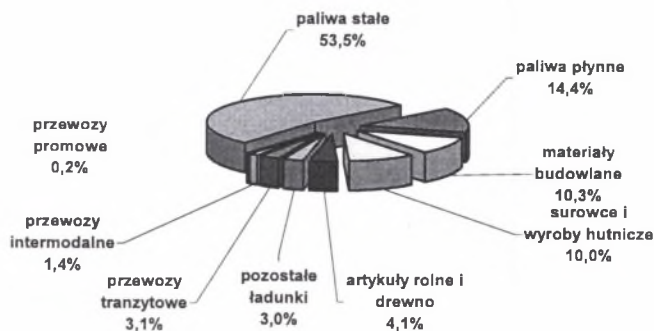
Znaczący udział w przewozach PKP CARGO stanowią przewozy materiałów niebezpiecznych. W 2002 roku ta spółka przewiozła 14,7 mln tych ładunków. Stanowiły one 9,5% udział w ogólnych przewozach spółki i były o 0,3% wyższe niż w 2001 roku. Praca przewozowa wykonana przez PKP CARGO w 2002 r. wyniosła 44 925,9 mln tonokilometrów. Średnia odległość przewozu przesyłek wyniosła 289,7 km i była wyższa od średniej odległości uzyskanej w analogicznym okresie 2001 roku o 4,2 km.

Tablica 16

Przewozy PKP CARGO wg. grup towarowych w 2002 r.

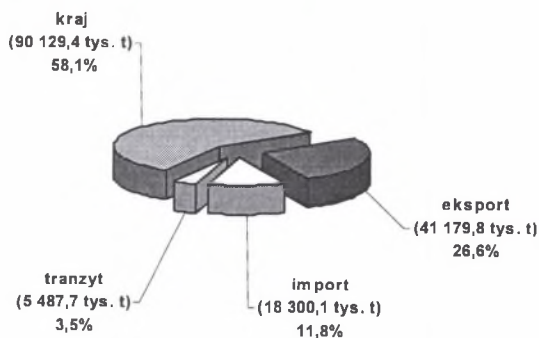
WYSZCZEGÓLNIENIE	2002 r.	
	[tys. t]	% udział
Węgiel kamienny	75832,2	48,9
Węgiel brunatny, koks	7045,4	4,5
Ruda i piryty	4938,4	3,2
Kamień, żwir i wapno	12621,3	8,1
Piasek	946,0	0,6
Ropa i przetwory naftowe	10637,7	6,9
Metale i wyroby z metali	10638,8	6,9
Cegła	16,9	0,0
Cement	2376,5	1,5
Nawozy sztuczne	3280,6	2,1
Inne artykuły chemiczne	8407,5	5,4
Zboże	824,1	0,5
Ziemiaki	20,6	0,0
Buraki cukrowe	670,5	0,4
Inne płody rolne i przetwory	1506,4	1,0
Drewno i wyroby z drewna	3452,6	2,2
Pozostałe ładunki	4652,2	3,0
Tranzyt	5487,7	3,5
Przewozy intermodalne	1741,6	1,1
RAZEM	155097,0	100,0

Źródło: [10]



Rys. 12. Struktura przewozów wg rynków towarowych w 2002 r.
Fig. 12. Transportation structure by market segments in 2002

W strukturze przewozów ładunków PKP CARGO w 2002 r. przewozy wewnętrzne wyniosły 90 129,4 tys. ton i stanowiły 58,11% ogółu przewozów tej spółki. W 2002 r. nastąpił bardzo korzystny 2,4% wzrost przewozów w komunikacji międzynarodowej. Przewozy w komunikacji międzynarodowej wyniosły 64 967,6 tys. ton. Ich udział w ogólnych przewozach wyniósł 41,9% (wzrost z 39,5%).



Rys. 13. Struktura przewozów w roku 2002 wg rodzajów komunikacji
Fig. 13. Transportation structure in year 2002 by means of transport

Udział całego transportu kolejowego w rynku przewozowym kształtuje się na poziomie kilkunastu procent i wykazuje tendencję malejącą (1990 – 17,1%, 1995 – 16,3%, 1998 – 15,2%, 2000 – 13,9%, 2001 – 12,7%).

Udział przewozów towarowych realizowanych przez PKP CARGO w skali woj. śląskiego można oszacować (na 2002 rok) na podstawie struktury przewozów realizowanych przez Zakłady Przewozów Towarowych znajdujące się w woj. śląskim (tablica 17).

Tablica 17

Struktura przewozów w 2002 r. zrealizowanych przez Zakłady Przewozów Towarowych w woj. śląskim (w tys. ton)

Nazwa zakładu	Nadanie		Przybycie	
	Wykonanie	Udział %	Wykonanie	Udział %
CZ Czechowice-Dziedzice	9769,4	6,3	8197,3	5,1
CZ Jaworzno-Szczakowa	21328,8	13,8	11029,9	6,9
CZ Rybnik	47532,4	30,6	14678,7	9,1
CZ Tarnowskie Góry	7403,9	4,8	3217,7	2,0
RAZEM woj. śląskie	86034,5	55,5	37123,6	23,1
RAZEM Polska	155097,0	100,0	160670,9	100,0

Zródło: [10]

Województwo śląskie jest więc (2002 rok) generatorem 55,5% ładunków w skali kraju (bez LHS) przewożonych transportem kolejowym PKP CARGO, tj. 85,304 mln ton, z czego ponad 75 mln ton to węgiel kamienny. Udział województwa śląskiego (dawniej katowickiego) w skali ogólnopolskich przewozów jest w miarę stabilny i waha się w granicach 55% na przełomie ostatnich lat [13] (największym klientem PKP CARGO jest Węgłokoks przewożący rocznie 20 – 22 mln ton węgla kamiennego). Ładunki przyjeżdżające w województwie śląskim stanowią 23,1% ogółu ładunków przyjętych, czyli 2,4 raza mniej niż ładunków nadanych. W liczbach bezwzględnych z woj. śląskiego transportem kolejowym wypływa potok ładunków o 49 mln ton większy niż potok ładunków przyjętych.

W związku z faktem, iż dominującą rolę w przewozach ładunków odgrywa transport samochodowy i kolejowy, a pozostałe gałęzie nie mają znaczących udziałów w globalnych przewozach masy towarowej województwa śląskiego, w niniejszej analizie pomięto te gałęzie transportu (niemniej jednak ich rola może być bardzo istotna na poszczególnych rynkach cząstkowych).

4. UWAGI KOŃCOWE

Przeprowadzona na podstawie dostępnych danych statystycznych analiza struktury przewozów ładunków wykazała niezmiennie wysoką pozycję województwa śląskiego na rynku przewozów towarowych, szczególnie w dwóch dominujących gałęziach, tj. transportu kolejowego i samochodowego. Obszar województwa śląskiego niezależnie od postępujących procesów restrukturyzacyjnych obejmujących zlokalizowany tu kompleks surowcowy oraz związany z nim przemysł ciężki w dalszym ciągu dominuje w skali kraju jako główny generator potoków ładunków (ok. 55% – 60% przewozów kolejowych i 22% samochodowych), obejmując eksport, import, tranzyt oraz przewozy w komunikacji wewnętrznej.

Przewóz towarów transportem samochodowym w województwie śląskim zawiera się w granicach 155,6 mln ton (15% w skali kraju) do 233,4 mln ton (22% w skali kraju), z czego co najmniej połowa przewozów wykonywana jest transportem samochodowym gospodarczym. Transportem samochodowym zarobkowym przewozi się co najwyżej połowę masy ładunków, a dominują w nim (podobnie jak w całym kraju) podmioty gospodarcze o liczbie zatrudnionych poniżej 10 osób, które przewożą 79% ogólnej masy ładunków.

Dominującym sektorem w przewozach ładunków transportem samochodowym zarobkowym jest sektor prywatny, który przewozi 97% ładunków, w przeważającej ilości są to rozproszone, małe podmioty gospodarcze zatrudniające kilka osób.

Udział województwa śląskiego (wcześniej katowickiego) w ogólnopolskiej masie ładunków przewożonych transportem samochodowym zarobkowym (powyżej 9 osób zatrudnionych) można określić przez procentowy udział przewozów w woj. śląskim (katowickim) w stosunku do przewozów ogólnokrajowych, który posiada tendencję spadkową, od 7,9% w 1993 roku do 4,2% w 2001 roku (dotyczy transportu samochodowego zarobkowego). Także w liczbach bezwzględnych przewóz towarów wyrażony jest tendencją spadkową, od 23,4 mln ton do 15,6 mln ton w 2001 roku, przy względnie stabilnym w ciągu ostatnich sześciu lat poziomie przewozów transportem samochodowym zarobkowym towarów w skali kraju (374 mln ton).

W grupie przedsiębiorstw transportowych oferujących usługi transportowe (transport samochodowy zarobkowy) o liczbie zatrudnionych powyżej 9 osób obserwuje się jednak w ostatnich latach tendencję wzrostową ilości przewożonych ładunków w komunikacji międzynarodowej przy malejącej ogólnej masie towarów przewożonych przez tę grupę przedsiębiorstw. Wszystkie wskaźniki procentowe dotyczące eksportu, importu, tranzytu, przewozu kontenerów w tej grupie przedsiębiorstw wykazują tendencje wzrostowe. Mimo tendencji malejącego udziału przewozów woj. śląskiego w skali kraju transportem samochodowym zarobkowym obserwować można zarazem wzrost przewozów w komunikacji międzynarodowej, na przestrzeni ostatnich 10 lat prawie 5-krotny (2001 i 156 tys. t, 1993 – 227 tys. t). Woj. śląskie ma 10% - 12% udział w przewozach międzynarodowych, ale przyrosty bezwzględne są mniejsze niż w skali całego kraju, co powoduje malejącą tendencję procentowego udziału tych przewozów w skali kraju pomimo tendencji rosnącej w liczbach bezwzględnych.

Przewozy ładunków transportem kolejowym w woj. śląskim to 86 – 90 mln t ładunków nadanych, z czego 75 mln t to przewozy węgla kamiennego oraz 37 – 38 mln t ładunków przyjętych. Przewozy nadane to 55% w skali kraju, a przewozy przyjęte to 23 % w skali kraju (wykonywane aktualnie przez PKP CARGO, które posiada 90% udział na rynku przewozów kolejowych).

Łącznie transportem kolejowym i samochodowym w woj. śląskim przewozi się od 283,6 mln t do 361 mln t, co stanowi od 20% do 26% przewozów krajowych tymi gałęziami transportu. W skali ogólnopolskiej przewóz towarów transportem kolejowym stanowi 12,7% (2001 r.) ogólnej ilości przewożonych towarów, a 13,5% sumy towarów przewożonych transportem samochodowym i kolejowym. W woj. śląskim przewóz ładunków transportem kolejowym mieści się w zakresie 27,8% - 36,7% sumy ładunków przewożonych transportem kolejowym i samochodowym. Współczynnik ten wykazuje co najmniej dwukrotnie wyższy udział transportu kolejowego województwa śląskiego w ogólnej przewiezionej masie towarów niż w skali ogólnopolskiej (13,5%). Przewozy towarów transportem samochodowym w woj. śląskim są tylko o 72 % do 158% większe niż transportem kolejowym. Popyt na transport w woj. śląskim znacznie przewyższa generowany przez woj. śląskie produkt krajowy brutto (13,8% w 2001 r.) oraz wartość produkcji sprzedanej przemysłu (16,8% w 2001 r.). Hipotetycznie, nie biorąc pod uwagę przewiezionych 90 mln ton węgla kamiennego (co stanowi 7,2% ogólnopolskich przewozów), wskaźniki opisujące łączny przewóz towarów transportem samochodowym i kolejowym województwa śląskiego w skali kraju zawierałyby się w granicach 12,6% - 18,8%, co korespondowałoby z wartością sprzedaną przemysłu woj. śląskiego w 2001 r. (16,8%) i mogło świadczyć o poziomie transportochłonności tej produkcji.

Przedstawione wskaźniki dotyczące woj. śląskiego należy umieszczać w kontekście dynamiki kształtowania się struktury przewozów w Polsce w ciągu ostatnich kilkunastu lat.

Tablica 18

Dynamika przewozów ładunków w Polsce

RODZAJE TRANSPORTU	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
	Rok poprzedni = 100										
	[t]										
OGÓŁEM	89,8	93,9	97,2	99,5	102,8	100,3	101,5	96,6	97,8	101,4	97,7
Transport kolejowy	80,9	88,5	106,2	100,2	104,9	99,2	101,5	90,9	90,5	100,2	89,1
Transport samochodowy	92,0	94,4	95,5	99,0	102,5	100,5	101,7	97,0	99,2	101,4	99,0
Transport lotniczy	78,9	117,3	118,5	116,5	112,8	129,5	126,8	91,5	88,7	96,0	94,5
Transport rurociągowy	80,0	114,4	103,4	110,2	96,9	106,0	96,1	119,9	105,2	103,5	102,2
Zegluga śródlądowa	79,9	100,6	110,7	116,0	92,0	96,7	103,8	100,4	89,4	124,5	98,3
Zegluga morska	96,8	97,8	88,6	97,1	112,3	98,8	99,1	99,5	89,7	100,1	98,5
OGÓŁEM	[tonokilometry]										
	91,9	96	89,4	99,0	111,3	102,8	106,6	96,2	98,0	90,9	89,6
Transport kolejowy	78,0	88,7	111,4	102,2	105,1	98,9	100,5	90,0	89,8	98,2	88,0
Transport samochodowy	98,4	106,0	96,9	111,3	112,9	110,4	112,7	109,2	101,3	103,4	102,1
Transport lotniczy	79,2	114,6	105,7	113,1	118,3	121,0	129,8	91,9	88,3	92,9	90,5
Transport rurociągowy	74,8	114,9	102,3	117,2	94,4	113,6	97,7	123,2	105,3	104,8	103,6
Zegluga śródlądowa	71,2	101,9	88,1	119,9	110,5	97,2	109,3	118,2	93,5	114,1	107,7
Zegluga morska	97,5	95,5	80,3	92,9	115,2	101,3	107,9	91,6	98,9	81,4	81,2

Źródło: [16]

Transport kolejowy na ogół rokrocznie zmniejsza ilość przewożonych ładunków oraz ogranicza pracę przewozową. Niewątpliwie jedną z przyczyn jest ograniczenie produkcji węgla kamiennego do 104 mln t, z czego 95 mln t przypada na województwo śląskie, niemniej jednak w woj. śląskim udział transportu kolejowego w ogólnej masie przewiezionych ładunków jest bardzo wysoki (27,8% - 36,7%), czyli ponad dwukrotnie wyższy niż średnia krajowa i wykazuje cechy stabilizacji na tym poziomie.

W transporcie samochodowym, który wyraźnie zdominował przewozy towarowe w Polsce, można obserwować w badanym okresie zatrzymanie tendencji wzrostowej i pełną stabilizację na poziomie 1 060 mln t – 1 080 mln t, z czego 15% - 22% przypada na obszar województwa śląskiego, ale wykazuje tendencję malejącą, co umożliwić może przesunięcie części masy ładunkowej do innych gałęzi transportu, pod warunkiem że wykorzystają one tę tendencję i poprawią swoją konkurencyjność na rynku transportowym czy to poprzez uatrakcyjnienie swojej oferty cenowej, czy też oferty jakościowej.

PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiono strukturę przewozów towarowych w woj. śląskim (katowickim) w latach 1989 -2001 (2002), w układzie rodzajowym i ilościowym z podziałem na transport kolejowy, samochodowy i inny. Oszacowania tych przewozów dokonano na tle struktury przewozów w całej Polsce. Szczególną uwagę zwrócono na przewozy ładunków masowych, przede wszystkim na przewozy węgla kamiennego. Wykazano wyjątkowe

znaczenie woj. śląskiego jako generatora masy ładunków dla przewozów kolejowych i samochodowych, a przeprowadzona analiza stanowi solidną podstawę do prognozowania przewozów i kształtowania dostępności komunikacyjnej woj. śląskiego na lata 2003 – 2010.

Literatura

1. Produkt krajowy brutto według województw w 2000 roku. Urząd statystyczny w Katowicach, Katowice 2002.
2. Przemysł w województwie śląskim w 2001 roku, Urząd statystyczny w Katowicach, Katowice, grudzień 2002.
3. Rocznik statystyczny przemysłu, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2002.
4. Roczniki statystyczne województwa śląskiego, Urząd statystyczny w Katowicach, Katowice 2000, 2001, 2002.
5. Roczniki statystyczne woj. katowickiego, Urząd statystyczny w Katowicach, 1990 – 1998
6. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004 – 2006. Projekt, Warszawa, czerwiec 2002, Sektorowy Program Operacyjny Transport – Gospodarka Morska na lata 2004 – 2006. Projekt, Warszawa, czerwiec 2002 r., Narodowy Plan Rozwoju z 13 stycznia 2003.
7. Grzelakowski A.S.: Dostępność transportowa regionów jako element ich potencjału rozwojowego, Przegląd Komunikacyjny, nr 4/2003.
8. Krztoń B.: Węgiel, ładunek strategiczny, Rynek kolejowy, nr 1/2002, s. 50 – 51.
9. Kazimierzowski T.: Raport Cargo, Rynek Kolejowy, nr 1/2002, s. 7 – 10.
10. Podstawowe informacje o PKP CARGO SA, Opracowanie wewnętrzne z dnia 10.04.2003.
11. Dziadek S.: Specyfika przestrzenna i komunikacyjna aglomeracji katowickiej i jej otoczenia, Komunikacja Publiczna, nr 4/1999, s. 3 – 10.
12. Materiały robocze Ministerstwa Infrastruktury.
13. Mindur L.: Przesłanki lokalizacji centrów logistycznych w Polsce, Przegląd Komunikacyjny, nr 4/1999, s. 11.
14. Błasiak W., Nawrocki T.: Górný Śląsk 2005 – scenariusz restrukturyzacji, Katowice 1994, s. 38 – 43.
15. Roczniki statystyczne. GUS, Warszawa 1995 – 2002
16. Transport. Wyniki działalności w 1995 – 2001 r., GUS, Warszawa 1996 - 2002.

Abstract

The paper present the structure of the cargo transportation in the silesian (Katowice) voivodship in years 1989 – 2001 (2002) with the qualitating and quantitative approach and with subdivision into rail, road and other transportation. The estimations have been performed with reference to the transportation structure in the whole of Poland. Particular attention has been paid to the bulk material transportation, such as hard coal. A particular significance of the silesian voivodship as the cargo mass generator for railand road transportation has been proved. The whole of the analysis constitutes a firm basis for the transportation forecasting and the communication availability shaping in the silesian voivodship in years 2003 – 2010.