

Maciej Mindur¹
Szkola Główna Handlowa

Ocena tendencji przewozów w Unii Europejskiej i w Polsce (cz. 1)

Artykuł składa się z dwóch części. Część pierwsza poświęcona została ocenie tendencji przewozów ładunków i osób w Unii Europejskiej poszczególnymi gałęziami transportu. W części drugiej dokonano analizy kształtowania się przewozów w gospodarce polskiej. Badania przeprowadzono w UE-15 i UE-25 oraz w Polsce w różnych przedziałach czasowych w okresie 1990 – 2004.

Tendencje przewozowe w Unii Europejskiej

W UE-15, jak również po akcesji następnych 10 państw, utrzymuje się tendencja stałego wzrostu ogólnych przewozów ładunków i pasażerów. Transport ładunków w Państwach UE-15 w latach 1991 – 2002 charakteryzuje średni roczny przyrost na poziomie 2,7%, natomiast w 2001r. – w porównaniu do 1970 r. – przewozy wzrosły o 120%². Roczne stopy wzrostu przewozu ładunków w tkm w UE-25 w latach 1995 – 2004 wynosiły 2,8% natomiast w 2003 – 2004 – 5,1% (tab. 1). Analogiczne relacje dotyczą przewozów pasażerskich. W omawianym wyżej okresie kształtowały się one na poziomie 1,7% średnio rocznie oraz 128% w roku 2001 w stosunku do 1970 r.³ W przewozach pasażerskich w pkm w UE-25 w latach 1995 – 2003 średnioroczne przyrosty osiągnęły poziom 1,9% a w latach 2002 – 2003 zmniejszyły się do 0,9% (tab. 1). Przewozy ładunków ogółem w państwach UE-15 mierzone

Tab. 1. Roczne stopy wzrostu UE-25. Źródło: energy & transport in figures 2005, Part 3: TRANSPORT, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

PKB (w cenach wg 1995)	1995 - 2004	2,3 %	2003 - 2004	2,4 %
transport pasażerski pkm	1995 - 2003	1,9 %	2002 - 2003	0,9 %
transport ładunków tkm	1995 - 2004	2,8 %	2003 - 2004	5,1 %

wielkością wykonanej pracy przewozowej w mld tkm w latach 1995 – 2004 przedstawiono w tab. 2.

Struktura przewozów ładunków według gałęzi transportu w 2004 r. była następująca: drogowy 44,3; morski 39,0; kolejowy 10,0; żegluga śródlądowa 3,4; rurociągowy 3,3 (tab. 3 i rys. 1). Przewozy ładunków w mld tkm transportem drogowym, kolejowym, żegluga śródlądowa, rurociągowym, morskim i lotniczym w UE-25 w latach 1996 – 2004 przedstawiono na w tab. 2.

Z analizy danych zawartych w tab. 3 wynika, że największe przewozy (ponad 80% ogólnej wielkości) ładunków doko-

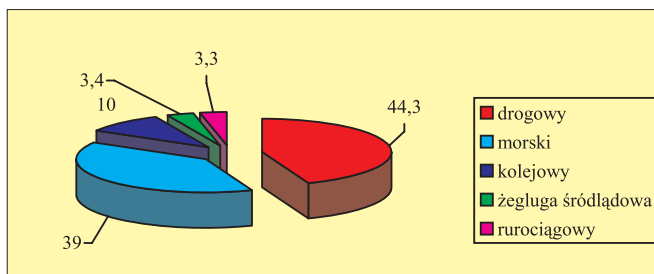
Tab. 2. Przewozy ładunków w mld tkm w UE-25 w latach 1996 - 2004. Źródło: energy & transport in figures 2005, Part 3: TRANSPORT, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

Lata	Transport						razem
	drogowy	kolejowy	wodny śródlądowy	rurociągowy	morski	lotniczy	
1996	1 268	360	116	111	1 140	1,9	2 997
1997	1 317	380	124	110	1 193	1,9	3 125
1998	1 386	370	127	117	1 220	2,0	3 222
1999	1 444	358	127	117	1 270	2,0	3 317
2000	1 491	374	132	119	1 345	2,1	3 463
2001	1 521	359	130	124	1 388	2,2	3 524
2002	1 563	358	129	121	1 404	2,1	3 577
2003	1 575	364	120	123	1 435	2,3	3 619
2004	1 684	379	130	124	1 484	2,5	3 804
1995 - 2004	+ 35%	+ 6%	+ 9%	+ 18%	+ 31%	+ 39%	+ 28%
rocznie	+ 3,4%	+ 0,6%	+ 1,0%	+ 1,8%	+ 3,0%	+ 3,7%	+ 2,8%
2003 - 2004	+ 6,9%	+ 4,3%	+ 8,7%	+ 0,8%	+ 3,4%	+ 8,7%	+ 5,1%

nywane były transportem drogowym i morskim, przy czym wielkość realizowanych przewozów środkami tych gałęzi charakteryzowały się stałą tendencją wzrostową. Wzrost przewozów transportem drogowym w 2004 r., w porównaniu z rokiem 1995, wyniósł 35%, a w transporcie morskim odpowiednio 31% (patrz tab. 2 i rys. 2).

Podkreślić należy, że w roku 2004 we wszystkich gałęziach transportu (z wyjątkiem rurociągowego) wzrost przewozów był znacznie wyższy niż średniorocznie w omawianym okresie. Strukturę przewozu ładunków według gałęzi transportu przedstawiono w tab 3.

Z analizy danych przedstawionych w tabeli 2, 3 i na rys. 2 wynika dominująca rola transportu drogowego ze stałą tendencją wzrostową udziału w ogólnych przewozach. Kolejne miejsce zajmują przewozy transportem morskim, utrzymujące się od 10 lat ze zbliżonym udziałem ca 40% w ogólnych przewozach. Udział przewozów pozostałymi gałęziami transportu (z wyjątkiem lot-



Rys. 1. Struktura przewozów ładunków według gałęzi transportu w 2004 r. Źródło: energy & transport in figures 2005, Part 3: TRANSPORT, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

¹ Dr hab. M.Mindur. Szkoła Główna Handlowa, KZiF, Katedra Polityki Gospodarczej. Artykuł recenzowany.

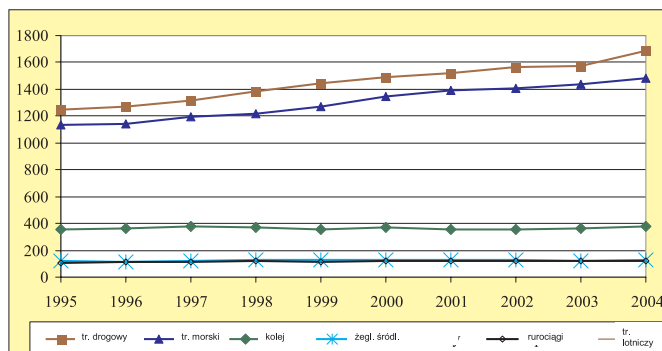
² Eurostat yearbook 2005, Europe in figures.

³ Eurostat ... ibidem.

Tab. 3. Struktura przewozów ładunków w UE-25 w latach 1995 – 2004 według gałęzi transportu. Źródło: energy & transport in figures 2005, Part 3: TRANSPORT, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

Lata	Transport					
	drogowy	kolejowy	wodny śródlądowy	rurociągowy	morski	powietrzny
1995	42,1	12,1	4,0	3,6	38,2	0,1
1996	42,3	12,0	3,9	3,7	38,0	0,1
1997	42,1	12,1	4,0	3,5	38,2	0,1
1998	43,0	11,5	3,9	3,6	37,9	0,1
1999	43,5	10,8	3,8	3,5	38,3	0,1
2000	43,0	10,8	3,8	3,4	38,8	0,1
2001	43,2	10,2	3,7	3,5	39,4	0,1
2002	43,7	10,0	3,6	3,4	39,3	0,1
2003	43,5	10,1	3,3	3,4	39,6	0,1
2004	44,3	10,0	3,4	3,3	39,0	0,1

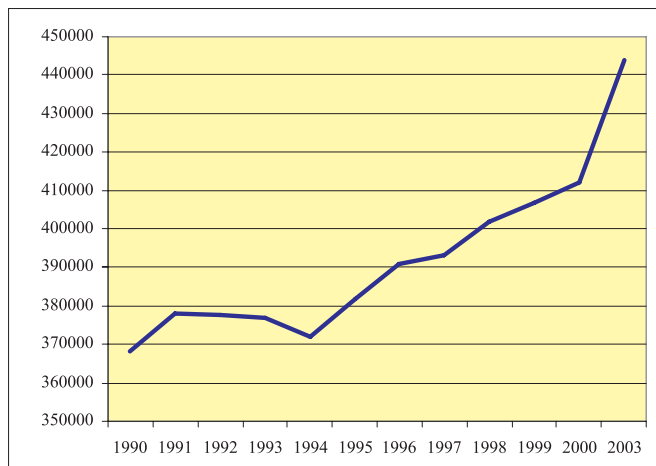
niczego) charakteryzuje tendencja spadkowa. Przewozy ładunków w UE-25 w roku 2004 w mln t oraz w ujęciu wartościowym w mld euro w eksporcie i imporcie środkami poszczególnych gałęzi transportu przedstawiono w tabelach 4 i 5.



Rys. 2. Przewozy ładunków w UE-25 według gałęzi transportu w latach 1995 – 2004 (w mld tkm). Źródło: energy & transport in figures 2005, Part 3: TRANSPORT, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

Z danych zawartych w tab. nr 4 wynika, że w przewozach ładunków w wymianie handlowej UE-25 z innymi krajami w eksporcie i imporcie, dominujący był udział transportu morskiego (ponad 78%). Na drugim miejscu znalazł się transport rurociągowy z udziałem 15,3% a dopiero na trzecim i czwartym miejscu transport drogowy i kolejowy. Natomiast w wymianie wewnętrznej dominują przewozy dokonywane przez nieznaną środki przewozowe (25,4%) oraz transport drogowy (24,4%). Najwyższą wartość przewozów w handlu zagranicznym stanowiły przewozy transportem morskim (ponad 47%) oraz lotniczym (26%) i transportem drogowym (ponad 14%). W przewozach wewnętrznych UE najwyższy udział wartości przewozów miał transport drogowy (47,6%), inny nieznaną (33,1%) i morski (11,2%) – patrz tab. 5.

Przewozy osób wewnątrz UE-15 oraz krajowe w 2001 r. oscylowały na poziomie 4 834 mld pkm i 12 755 pkm na osobę, natomiast w 2003 r. odpowiednio: 5 486 mld pkm i 12 092 km/osobę. W rozbięciu na poszczególne gałęzie dominująca pozycja należała do przewozów zrealizowanych samochodami, bo aż na poziomie 78,2%. Na drugim miejscu, na poziomie 9-krotnie niższym, w wysokości 8,6% uplasowały



Rys. 3. Drogowe przewozy pasażerskie w UE w latach 1990 – 2003. Źródło: Opracowanie własne na podstawie European Commission 2003

się osobowe przewozy zbiorowe (autobusami). Na kolejnym miejscu, z wielkością 6,4%, znalazły się przewozy kolejowe i na bardzo zbliżonym poziomie 5,9% przewozy realizowane transportem lotniczym oraz w wysokości 1% przewozy wykonane tramwajami i metrem w komunikacji miejskiej.

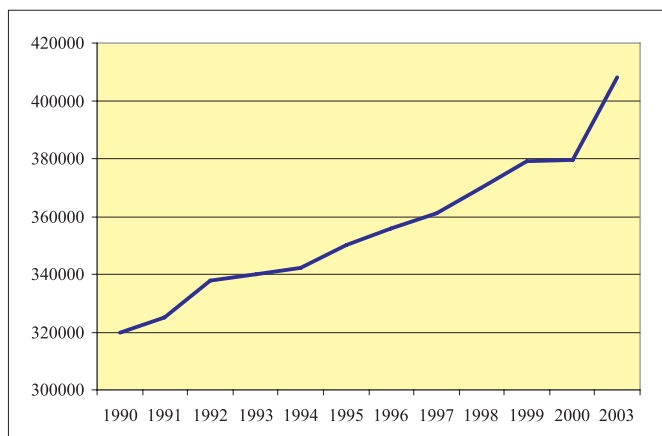
W 2003 r. utrzymywała się dominująca rola w przewozach pasażerskich tych samych gałęzi transportu, ale struktura uległa zmianie; mianowicie udział przewozów samochodami osobowymi i autobusami był niższy, natomiast zwiększył się udział transportu lotniczego oraz tramwajowego i metra.

Tab. 4. Wymiana handlowa w UE-25 w 2004 r. Źródło: energy & transport in figures 2005, Part 3: TRANSPORT, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

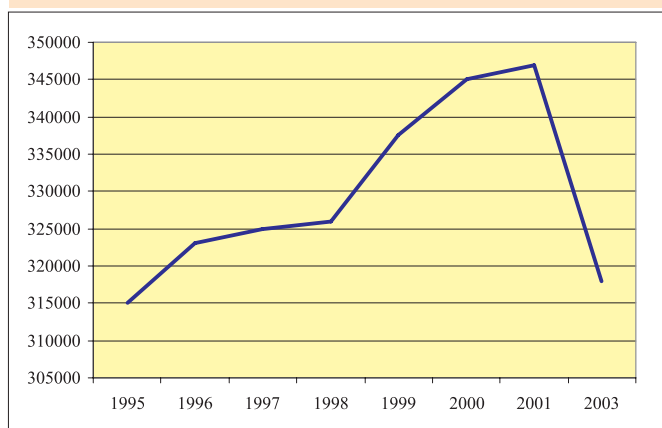
Rodzaje transportu	Extra EU-25				Intra EU-25			
	Export		Import		Export + Import	Import		
Morski	308,5	35,3%	1121,6	118,3%	1430,0	78,4%	284,5	14,1%
Drogowy	52,8	6,0%	48,0	5,1%	100,8	5,5%	489,9	24,4%
Kolejowy	20,1	2,3%	69,2	7,3%	89,3	4,9%	96,7	4,8%
Żegluga śródlądowa	6,8	0,8%	18,2	1,9%	24,9	1,4%	70,3	3,5%
Rurociągowy	3,4	0,4%	275,6	29,1%	279,1	15,3%	121,1	6,0%
Lotniczy	5,1	0,6%	4,7	0,5%	9,8	0,5%	1,1	0,1%
Inne / nieznanne	5,3	0,6%	54,4	5,7%	59,7	3,3%	511,1	25,4%
Razem	402,0	46,0%	1591,7	167,8%	1993,6	109,4%	1574,6	78,3%

Tab. 5. Handel zewnętrzny w UE-25 w 2004 r. Źródło: energy & transport in figures 2005, Directorate-General for Energy and Transport, European Commission

Rodzaje Transportu	Extra UE-25				Intra EU-25			
	Export		Import		Export + Import	Import		
Morski	393,8	45,0%	465,3	49,1%	859,1	47,1%	225,9	11,2%
Drogowy	144,1	16,5%	115,6	12,2%	259,7	14,2%	957,5	47,6%
Kolejowy	15,4	1,8%	9,7	1,0%	25,1	1,4%	72,7	3,6%
Żegluga śródlądowa	3,3	0,4%	3,3	0,3%	6,5	0,4%	15,4	0,8%
Rurociągowy	2,0	0,2%	51,4	5,4%	53,4	2,9%	27,0	1,3%
Lotniczy	257,0	29,4%	216,7	22,9%	473,7	26,0%	47,1	2,3%
Inne / nieznanne	59,0	6,7%	86,4	9,1%	145,4	8,0%	664,9	33,1%
Razem	874,5	100,0%	948,4	100,0%	1822,9	100,0%	2010,6	100,0%



Rys. 4. Przewozy samochodami osobowymi w UE-15 w mln pasażerów w latach 1990 – 2003. Źródło: Eurostat yearbook 2005



Rys. 5. Kolejowe przewozy pasażerskie w UE-25 w mln pasażerów w latach 1995 – 2003. Źródło: Eurostat yearbook 2005

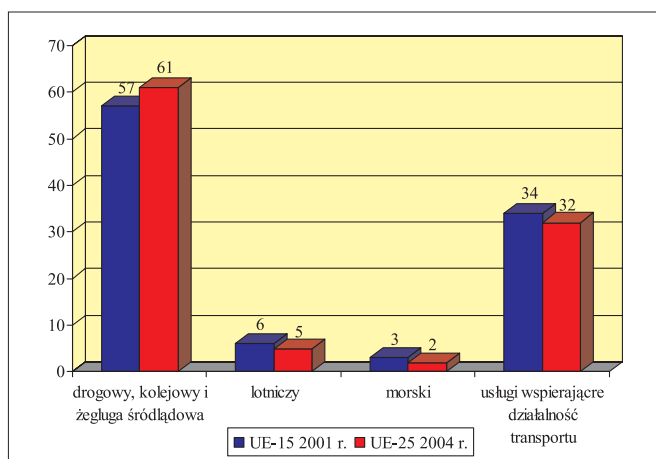
Dynamikę przewozów drogowych w latach 1990 – 2003 w UE-15 prezentują rys. 3 i 4, a kolejowych w UE-25 – rys. 6. Z analizowanych danych, przedstawionych na rys. 3 wynika, że w roku 1991 w stosunku do 1990 nastąpił dość znaczny wzrost przewozów. W latach 1991, 1992 i 1993 przewozy autobusowe w piętnastu krajach ukształtowały się na zbliżonym poziomie. W 1994 r. nastąpił spadek, a od 1995 r. do 2003 r. miał miejsce systematyczny wzrost przewozów. Z rys. 4 natomiast wynika, że przewozy prywatnymi samochodami osobowymi (z poziomu 3 200 000 mln w 1990 r.) charakteryzowały się systematycznym równomiernym wzrostem (aż do poziomu 3 800 000 mln pasażerów w roku 2000). W latach 2000 – 2003 miał miejsce znaczny wzrost przewozu osób aż do poziomu 408 200 mln pasażerów. Z rys. 5 wynika, że kolejowe przewozy pasażerskie w UE-25 (uwzględniając kraje kandydujące) od 1995 r. i poziomie przekraczającym 315 000 mln pasażerów, po niewielkim zmniejszeniu w 1998 r., rosły do poziomu blisko 350 000 mln pasażerów w roku 2001. Od 2001 r. miał miejsce spadek, który w konsekwencji spowodował zmniejszenie ilości przewożonych pasażerów w 2003 r. do 318 000 mln.

W sektorze transportu w UE-15 zatrudnionych było w 2001 r. ogółem 7 mln osób. Z tego: 57% w drogowym, kolejowym i żegludzie śródlądowej, 6% w transporcie lotniczym, 3% w transporcie morskim i aż 34% w usługach wspierających działalność transportową (patrz rys. 6). W 2004 r. (już w UE-25) zatrudnienie w transporcie wzrosło do 7,5 mln osób. Zmieniła się również struktura zatrudnienia, która kształ-

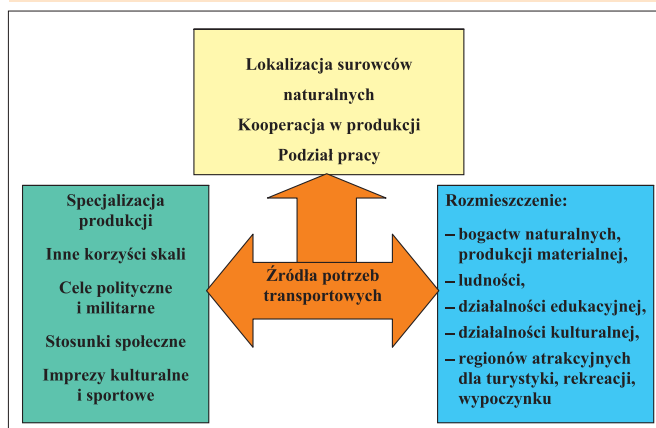
towała się następująco: 61% zatrudnionych było w transporcie lądowym, 5% w transporcie lotniczym, 2% w transporcie morskim i 32% w obsłudze transportu i działalności pomocniczej do transportu. Tak więc zarówno w UE-15 w 2001 r., jak i w UE-25 w 2004 r. dominującą grupą pracujących byli zatrudnieni w transporcie lądowym i obsłudze transportu. Wskazuje to, że w transporcie państw Unii Europejskiej silnie rozwinięte są sfery działalności tworzące wartość dodaną.

Znaczenie transportu wynika z jego wielostronnych powiązań ze wszelkimi formami ludzkiej działalności i faktu, że ten rodzaj potrzeb społeczeństwa i gospodarki może zaspokoić wyłącznie transport. Czynniki najczęściej generujące potrzeby transportowe^{4[1]} przedstawiono na rys. 7.

Obok czynników przedstawionych na rys. 7, powszechnie uznawanych za najczęściej generujące potrzeby przewozowe, w państwach Unii Europejskiej występują również inne źródła powstawania potrzeb charakterystycznych dla aktualnego etapu stanu i kierunków rozwoju gospodarki Unii Europejskiej. Źródłami tych potrzeb jest globalizacja procesów gospodarczych, integracja ekonomiczna i polityczna oraz mobilność społeczeństw krajów UE. Zadaniem transportu jest zabezpieczenie postulowanych potrzeb w odpowiedniej wielkości, czasie, miejscu i cenie. Rozwój transportu condicio sine qua non rozwoju gospodarki, a rozwój gospodarki warunkuje rozwój transportu. Rola transportu w stosunku do gospodarki jest komplementarna.



Rys. 6. Struktura zatrudnienia w UE-15 w roku 2001 i w UE-25 w roku 2004.



Rys. 7. Źródła potrzeb transportowych Źródło: opracowanie własne na podstawie: W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król: Transport, PWN, Warszawa 2004, s. 38.

⁴[1] Szerzej zagadnienia te omawia P. Małek: Ekonomia transportu PWE 1997, s. 30 i dalsze.