

Bożena GRAD¹

Ewa FERENSZTAJN-GALARDOS²

WPLYW KRYZYSU NA PRZEWOZY ŁADUNKÓW TRANSPORTEM KOLEJOWYM W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

W artykule autorzy poddali analizie wyniki gospodarcze osiągnięte w sektorze transportu kolejowego w krajach Unii Europejskiej w dobie trwającego kryzysu gospodarczego.

W pierwszej części opracowania, w ujęciu syntetycznym, omówiono zagadnienia dotyczące wpływu kryzysu na funkcjonowanie sektora transportu, w tym transportu kolejowego - istotnej jego części. Zagadnienia te przedstawiono w kontekście oceny kształtowania się wybranych wskaźników makroekonomicznych, tj.: Produkt Krajowy Brutto (PKB), stopa bezrobocia, stopa inflacji, deficyt budżetów. W drugiej zaś podjęto próbę oceny skutków kryzysu dla funkcjonowania transportu kolejowego, prezentując zmiany w kształtowaniu się wielkości przewozu ładunków transportem kolejowym w krajach Unii Europejskiej.

IMPACT OF THE CRISIS ON TRANSPORT CARGO BY RAILWAY IN THE EUROPEAN UNION

The authors analyzed the economic performance achieved in the sector of rail transport in European Union countries in times of economic crisis. The first part of study, in the synthetic approach, discussed issues concerning the impact of the crisis on the functioning of the transport sector, including automotive transport - a substantial part of it. These issues are presented in the context of the evolution of selected macroeconomic indicators, namely: Gross Domestic Product (GDP), unemployment, inflation, budget deficits. On the other hand, attempts to assess the impact of the crisis for the operation of rail transport by presenting the changes in the shaping of the volume of cargo in rail transport in the European Union.

¹ Bożena Grad, Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki, Instytut Systemów Transportowych i Elektrotechniki, Zakład Logistyki i Marketingu; 26-600 Radom, ul. Malczewskiego 29, b.grad@pr.radom.pl

² Ewa Ferensztajn-Galardos, Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki, Instytut Systemów Transportowych i Elektrotechniki, Zakład Logistyki i Marketingu; 26-600 Radom, ul. Malczewskiego 29, e.ferensztajn@pr.radom.pl

1. WSTĘP

Od lat celem przewodnim europejskiej polityki transportowej jest zrównoważony rozwój transportu, ochrona środowiska, przeniesienie przewozów z drogi na kolej, rozwój żegluga morskiego bliskiego zasięgu, rozwój intermodalizmu i interoperacyjności jednostek ładunkowych.

Rosnący popyt na usługi transportowe w Europie stwarza ogromne problemy w efektywnej i sprawnej obsłudze potoków ładunków. Wynika to głównie z zatłoczenia na drogach, niedostatecznego stanu technicznego wielu odcinków istniejącej infrastruktury, występowania w ruchu wąskich gardeł, małej liczby wydajnych, międzynarodowych multimodalnych połączeń, braku interoperacyjności kolejowych sieci europejskiej. Wymienione czynniki powodują konieczność podejmowania szeregu inicjatyw legislacyjnych i praktycznych zarówno na poziomie instytucji Unii Europejskiej, jak również w krajach członkowskich, mających na celu likwidację, czy chociażby ograniczenie barier, występujących w transporcie europejskim [3].

Europejska polityka transportowa opiera się na następujących zasadach:

1. Zasadzie hamowania rozwoju transportu samochodowego m.in. przez wprowadzenie powszechnej odpłatności za korzystanie z infrastruktury drogowej, przy jednoczesnym:
 - poprawianiu stanu technicznego dróg,
 - zwiększaniu bezpieczeństwa na drogach,
 - unowocześnianiu konkurencji pojazdów ciężarowych,
 - wprowadzaniu kolejnych norm Euro w zakresie czystości spalin,
2. Zasadzie sprzyjającej rewitalizacji transportu kolejowego.
3. Zasadzie zdynamizowania żegluga morskiego bliskiego zasięgu oraz żegluga śródlądowej.

By cele zapisane w europejskiej polityce transportowej mogły być zrealizowane Unia Europejska podejmuje konkretne działania. Dzięki tym działaniom, uwzględniającym wymienione zasady, w poszczególnych gałęziach transportu wdrażane są rozwiązania wynikające z prowadzonej polityki transportowej.

W rozważaniach referatu, składającego się z dwóch części tematycznych, przedstawiono zagadnienia związane z funkcjonowaniem transportu kolejowego w okresie trwającego kryzysu gospodarczego. Analizie poddano kształtowanie się dynamiki i struktury przewozu towarów transportem kolejowym.

2. WPŁYW KRYZYSU GOSPODARCZEGO NA WYNIKI SEKTORA TRANSPORTU W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

System transportowy Unii Europejskiej z jednej strony jest istotnym czynnikiem rozwoju gospodarki, z drugiej zaś niezwykle wrażliwym, reagującym na zmiany działem gospodarki, czego wyrazem jest fakt, iż kryzys finansowy nabierający w roku 2008 znaczenia globalnego wywarł ogromny wpływ na jego funkcjonowanie. Do skutków kryzysu odnotowanych w transporcie można zaliczyć między innymi:

- wyraźny spadek popytu, powodujący zmniejszenie przewozów ładunków,
- znaczne ograniczenia podaży (na skutek bankructwa firm działających w różnych branżach jak również ograniczenia oferty usługowej),

- zmiana potoków transportowych (na skutek łączenia potoków),
- mniejsze zyski przedsiębiorstw transportowych, a także istotne pogorszenie się ich sytuacji finansowej,
- zmiana strategii.

Sytuację gospodarczą w krajach Unii Europejskiej w latach 2007 – 2009 można zobrazować za pomocą takich wskaźników makroekonomicznych jak:

- Produkt Krajowy Brutto,
- Stopa bezrobocia,
- Stopa inflacji.

Produkt Krajowy Brutto jest miernikiem wielkości produkcji wytworzonej przez czynniki wytwórcze zlokalizowane na terytorium kraju i wyrazem wartości pieniężnej po cenach rynkowych towarów i usług wytworzonych przez gospodarkę danego kraju w okresie jednego roku. Na tę wartość składają się wydatki gospodarstw domowych na konsumpcję, wydatki państwa, inwestycje oraz wartość eksportu netto (eksport-import).[1] Średni poziom realnego PKB mierzonego w ujęciu na jednego mieszkańca Unii Europejskiej (UE 27) kształtował się odpowiednio w 2007 roku – 21600€, w 2008 roku - 21600€ i w 2009 roku – 20600€. Wśród krajów Unii Europejskiej najwyższy poziom realnego PKB osiągnęły takie kraje, jak: Luksemburg, Dania, Irlandia, Szwecja, Stany Zjednoczone. Wśród krajów o najniższym realnym wskaźniku PKB należy wymienić: Bułgarię, Rumunię. Polska na tle krajów Unii Europejskiej według realnego PKB przypadającego na jednego mieszkańca w 2007 roku wyniosła 6400 € znalazła się na 24 miejscu, w 2008 roku przesunęła się na miejsce 22 (PKB = 6800), a 2009 roku na miejsce 21 (PKB = 6900).[5,6]

Stopa bezrobocia, jako drugi z wskaźników makroekonomicznych obrazujących sytuację gospodarczą krajów Unii Europejskiej osiągnęła odpowiednio w roku 2007 – 7,1%, w 2008 roku – 7,0% i w 2009 roku- 8,9%. Po okresie spadku bezrobocia odnotowanym w latach 2007 -a 2008, w 2009 roku nastąpił gwałtowny wzrost stopy bezrobocia o 1,9%w porównaniu z jego poziomem w 2008r.. Widoczny jest tutaj niewątpliwie wpływ kryzysu gospodarczego. Stopa bezrobocia wzrosła we wszystkich 27 państwach członkowskich pomiędzy 2008 a 2009 rokiem. Najmniejszy poziom bezrobocia zanotowano w Niemczech, gdzie wpływ globalnego kryzysu na poziom stopy bezrobocia spowodował jego 0,2 procentowy wzrost w latach 2008 i 2009. Wśród krajów UE Hiszpania jest krajem o największej stopie bezrobocia, która w 2009 roku osiągnęła w tym kraju poziom 18%. Do krajów o wysokim wskaźniku bezrobocia w badanym okresie należy zaliczyć również: Łotwę, Litwę i Słowację, w których poziom bezrobocia w 2009 roku wynosił odpowiednio: 17,1%, 13,4% i 12%. Polska natomiast jest krajem, w którym po 2007r. wskaźnik stopy bezrobocia wynosił 9,6%, w roku 2008 spadł do poziomu 7,1%, po czym w roku 2009 odnotowano niewielki wzrost poziomu bezrobocia o 1,1 punktu procentowego.[5,6]

Trzeci ze wskaźników makroekonomicznych, to stopa inflacji, która przedstawia procentową zmianę wskaźnika cen dóbr i usług w badanym okresie. Saldo finansów publicznych, czyli ujemna lub dodatnia różnica pomiędzy wpływami i wydatkami budżetu państwa w okresie roku budżetowego, przyjmująca odpowiednio postać deficytu lub nadwyżki budżetowej. Poziom tego wskaźnika ma istotny wpływ na kształtowanie się długu publicznego.[2]

Średni poziom wskaźnika inflacji w krajach UE w latach 2007- 2009 osiągnął w roku 2007 poziom 2,3%, natomiast w roku 2008 - 3,7% i 1,0% w roku 2009. Zaś w Polsce inflacja kształtowała się na poziomie odpowiednio w 2006 r. – 1,3% w 2007r. – 2,6%, w 2008r. – 4,2% i w 2009r.- 4,0%. W 2008 roku, w takich krajach Unii Europejskiej, jak: Bułgaria, Estonia, Łotwa i Litwa, w okresie kryzysu gospodarczego nastąpił gwałtowny wzrost tego wskaźnika do poziomu ponad 10 punktów procentowych. Najwyższa stopa inflacji towarzyszyła gospodarce Łotwy i wynosiła 15,3% oraz gospodarce Litwy – 11,1%. Najniższą stopę inflacji wśród krajów Unii Europejskiej odnotowano w 2007 roku na Malcie (0,7%), następnie w Finlandii, Francji i Holandii (1,6%). W roku 2008 we wszystkich krajach Unii Europejskiej, z wyjątkiem Węgier, zanotowano wzrost inflacji. Był on spowodowany niewątpliwie sytuacją na rynkach europejskich i towarzyszącym jej kryzysem globalnym. W 2009 roku w większości krajów Unii Europejskiej poziom stopy inflacji znacznie się obniżył. Najwyższy wskaźnik inflacji utrzymał się w takich krajach jak: Rumunia – 5,6%, Polska – 4,0%, Litwa – 4,2%. [5,6]

Opisane wskaźniki makroekonomiczne obrazują bieżącą sytuację gospodarczą Unii Europejskiej, a także w poszczególnych krajach członkowskich, pomiędzy którymi istnieją wzajemne zależności.

3. PRZEWOZY ŁADUNKÓW I PRACA PRZEWOZOWA W PRZEWOZIE ŁADUNKÓW TRANSPORTEM KOLEJOWYM W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ – UJĘCIE ANALITYCZNE

Transport kolejowy w Europie od wielu lat ma poważne problemy. Wynikają one z ogromnego zadłużenia państwowych przedsiębiorstw kolejowych, braku środków na inwestycje, zwłaszcza modernizację infrastruktury, ale również z zastrzeżeń klientów wobec organizacji pracy, zbyt wysokich cen i nieodpowiedniej jakości wykonywanych usług.

Transport kolejowy wyróżnia się następującymi cechami: zdolność do przewozów masowych, relatywnie niskie stawki przewozowe, stosunkowo rozległa sieć połączeń kolejowych, korzystna oferta z punktu widzenia czasu transportu, wysoka niezawodność przewozów kolejowych, regularna częstotliwość i rytmiczność oferowanych połączeń, specjalistyczny tabor przystosowany do przewozów ładunków o różnicowanej podatności transportowej, możliwość dostępu do przewoźników innych gałęzi, relatywnie niższe bezpieczeństwo przewozów ładunków wrażliwych, wstrząsy i przeładunki oraz duże niebezpieczeństwo kradzieży.

W zakresie przewozu ładunków transport kolejowy ma do zaoferowania duże możliwości. Tabor tej gałęzi transportu charakteryzuje się dużą uniwersalnością, dlatego umożliwia przewóz wielu rodzajów ładunków o różnej podatności transportowej. Wagonami krytymi można przewozić ładunki wymagające zabezpieczenia przed wpływem warunków atmosferycznych, platformy służą do przewozu różnych urządzeń, pojazdów drewna, ładunków nietypowych, natomiast węglarkami – ładunki masowe.

W tabeli 1. Przedstawiono kształtowanie się wielkości ładunków transportem kolejowym w krajach Unii Europejskiej, a także dynamikę zmian zachodzących w przewozach ładunków realizowanych tą gałęzią transportu w latach 2004-2009.

Tabela 1. Wielkość przewozów ładunków transportem kolejowym w tys. ton w krajach Unii Europejskiej w latach 2004 - 2009

Lp.	Wyszczególnienie	Przewóz ładunków tys. ton						Dynamika (%)	
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004/2009	2008/2009
1	EU (27 countries)	:	:	:	1822829	1800002	:	:	:
2	EU (25 countries)	:	:	:	1732153	1713576	:	:	:
3	EU (15 countries)	:	:	:	1091953	1089134	:	:	:
4	Belgia	:	:	:	66248	64648	45718	:	70,72
5	Bułgaria	:	:	21881	21905	19716	13284	:	67,38
6	Republika Czeska	88843	85613	97491	99777	95073	76715	86,35	80,60
7	Dania	8162	7706	7477	6901	7198	6163	75,51	85,62
8	Niemcy	310261	317294	346118	361116	371298	312087	100,59	84,05
9	Estonia	65647	68187	61284	68538	52752	45954	70,00	87,11
10	Irlandia	2140	1820	1245	825	717	631	29,49	88,01
11	Grecja	2968	3058	3884	4943	4253	:	:	:
12	Hiszpania	30514	29731	29862	29591	26572	20462	67,06	77,01
13	Francja	117415	107532	109222	111236	109509	86127	73,35	78,65
14	Włochy	83533	89755	102169	105314	95810	76337	91,38	79,67
15	Cypr	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Łotwa	51058	54861	48731	52164	56061	53679	105,13	95,75
17	Litwa	45555	49287	50225	53503	54970	42669	93,66	77,62
18	Luksemburg	15757	10739	12133	8266	8548	6446	40,91	75,41
19	Węgry	51726	50850	54705	51523	51543	42277	81,73	82,02
20	Malta	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Holandia	33709	35009	37267	40700	40569	33594	99,66	82,81
22	Austria	92930	101829	110779	115526	121579	98887	106,41	81,33
23	Polska	282919	269553	291394	245307	248860	200819	70,98	80,70
24	Portugalia	9559	9587	9775	10556	10426	8947	93,60	85,81
25	Rumunia	72738	69176	68312	68772	66711	50595	69,56	75,84
26	Słowenia	16193	16344	17052	17575	17271	13774	85,06	79,75
27	Słowacja	50445	49310	52449	51813	47910	37603	74,54	78,49
28	Finlandia	42663	40722	43560	40288	41937	32860	77,02	78,35
29	Szwecja	60157	63198	64944	67809	66712	:	:	:
30	Wielka Brytania	118561	120510	126694	122634	119359	98402	83,00	82,44

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych www.eurostat.eu [wgląd: grudzień 2010]

Liczba ładunków przewożonych transportem kolejowym w Unii Europejskiej w latach 2004 – 2009 zmalała. W okresie od 2004 do 2007 roku, w tej gałęzi transportu odnotowano wzrost wielkości przewożonych ładunków, natomiast po roku 2007 obserwujemy znaczny spadek przewozu ładunków koleją i ta tendencja się utrzymuje. Przeciętnie, między rokiem 2008 a 2009 spadek ten wyniósł około 20%. W badanym okresie, tj. w latach 2004-2009 tylko trzy państwa UE zanotowały wzrost w przewozach ładunków transportem kolejowym, a mianowicie: Austria o 6,41%, Łotwa o 5,13% i Niemcy o 0,59% licząc rok 2004 jako rok bazowy. Pozostałe kraje Wspólnoty odnotowały w tym okresie spadek przewozu towarów koleją. Największy spadek w przewozie ładunków koleją między 2004 a 2009 rokiem odnotowały m.in.: Irlandia spadek o przeszło 70%, Luksemburg prawie o 60%, ale również Hiszpania o 33%, Rumunia, Estonia i Polska spadek o prawie 30%.

Kraje Unii Europejskiej, które miały największy udział w przewozie ładunków transportem kolejowym to: Niemcy, w których w 2009 roku przewieziono tą gałęzią transportu 312 mln ton, na drugim miejscu znalazła się Polska – 201 mln ton, następnie Austria – 99mln ton, Wielka Brytania – 98 mln ton, Francja – 86 mln ton i Włochy 76 mln ton.

Znaczny spadek ilościowy ładunków przewożonych koleją jest przede wszystkim związany ze spadkiem popytu gospodarki na przewozy, zwłaszcza w odniesieniu do przewozu ładunków masowych, takich jak: węgiel, rudy metali, a także przejmowania ładunków przez konkurencyjny dla kolei transport samochodowy.

W tabeli 2. została przedstawiona praca przewozowa wykonana w przewozie ładunków transportem kolejowym w krajach Unii Europejskiej liczona w mln tkm, a także dynamika zmian jakie miały miejsce w tym zakresie w analizowanym okresie, czyli w latach 2004 – 2009.

Tabela 2. Praca przewozowa w przewozie ładunków transportem kolejowym w krajach Unii Europejskiej w latach 2004-2009 w mln tkm

Lp.	Wyszczególnienie	Praca przewozowa w mln tkm						Dynamika (%)	
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004-2009	2008-2009
1	EU (27 countries)	:	:	:	453134	443013	:	:	:
2	EU (25 countries)	:	:	:	432135	423084	:	:	:
3	EU (15 countries)	:	:	:	297165	292638	:	:	:
4	Belgia	:	:	:	9258	8927	6374	:	71,40
5	Bułgaria	:	:	5396	5241	4693	3145	:	67,01
6	Republika Czeska	15092	14866	15779	16304	15437	12791	84,75	82,86
7	Dania	2321	1976	1892	1779	1866	1700	73,24	91,10
8	Niemcy	86409	95420	107007	114615	115652	95834	110,9	82,86
9	Estonia	10488	10639	10418	8430	5943	5947	56,7	100,07
10	Irlandia	399	303	205	129	103	79	19,8	76,70
11	Grecja	592	613	662	835	786	:	:	:
12	Hiszpania	12436	11585	11541	11114	10475	7547	60,69	72,05
13	Francja	45121	40701	41190	42623	40548	32130	71,21	79,24
14	Włochy	22183	22761	24151	25285	23831	17791	80,20	74,65

15	Cypr	-	-	-	-	-	-	-	-
16	Łotwa	18618	19779	16831	18313	19581	18725	100,57	95,63
17	Litwa	11637	12457	12896	14373	14748	11888	102,16	80,61
18	Luksemburg	559	392	441	287	279	200	35,78	71,68
19	Węgry	8749	9090	10167	10048	9874	7673	87,70	77,71
20	Malta	-	-	-	-	-	-	-	-
21	Holandia	5831	5865	6289	7216	6984	5578	95,66	79,87
22	Austria	18757	18957	20980	21371	21915	17767	94,72	81,07
23	Polska	52332	49972	53622	54253	52043	43445	83,02	83,48
24	Portugalia	2282	2422	2430	2586	2549	2174	95,27	85,29
25	Rumunia	17022	16582	15791	15757	15236	11088	65,14	72,77
26	Słowenia	3149	3245	3373	3603	3520	2817	89,46	80,03
27	Słowacja	9702	9463	9988	9647	9299	6964	71,78	74,89
28	Finlandia	10105	9706	11060	10434	10777	8872	87,80	82,32
29	Szwecja	20856	21675	22271	23250	23116	:	:	:
30	Wielka Brytania	22552	22322	27365	26384	24831	21168	93,86	85,25

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych www.eurostat.eu [wgląd: grudzień 2010]

Praca przewozowa w przewozie ładunków wykonana w transporcie kolejowym również wykazuje tendencje spadkowe. Mimo wzrostu wielkości pracy przewozowej odnotowane między rokiem 2004 a 2007 w tej gałęzi transportu, to w badanym okresie 2004- 2009 nastąpił JEJ spadek prawie we wszystkich krajach UE. Tylko trzy państwa UE odnotowały wzrost pracy przewozowej w przewozach ładunków transportem kolejowym tym okresie, a mianowicie Niemcy wzrost wynoszący 10,9%, Litwa – wzrost 2,16% i Łotwa – 0,57%. Największy spadek pracy przewozowej w przewozach ładunków koleją w latach 2004 – 2009 odnotowano w Irlandii – o prawie 80%, Luksemburgu – o 64%, Estonii – o 43% i Rumunia – o 35%.

Największy udział w wykonanej pracy przewozowej w przewozach ładunków transportem kolejowym w 2009 roku miały Niemcy i Polska, wielkości te wynosiły odpowiednio 95,8 mld tkm i 43,4 mld tkm. W porównaniu do roku poprzedniego – 2008 praca przewozowa wykonana transportem kolejowym przez te państwa w 2009 r., spadła o 17%. Duży udział w wykonanej pracy przewozowej w przewozach ładunków transportem kolejowym w 2008 r. odnotowały również Francja – 32,1 mld tkm, Wielka Brytania – 21,2 mld tkm i Szwecja- 23,1 mld tkm

Na poziom przewozów transportem kolejowym ma również wpływ gęstość i stan infrastruktury transportowej. Europa posiada gęstą sieć kolejową obejmującą cały kontynent (z wyjątkiem Cypru, Malty i Islandii) i przebiegającą we wszystkich kierunkach.

W tabeli 3 przedstawiono długość linii kolejowych w krajach Unii Europejskiej w latach 2004 – 2009.

Tabela 3. Długość linii kolejowych w krajach Unii Europejskiej w latach 2004 – 2009 w km

Lp.	Wyszczególnienie	Długość linii kolejowych w km						Dynamika (%)
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2004-2008
1	EU (27 countries)	:	:	:	:	212842	:	:
2	Belgia	3536	3544	3560	3568	3513	:	99,35
3	Bułgaria	4259	4154	4146	4143	4144	4150	97,30
4	Republika Czeska	9612	9614	9597	9588	9586	9578	99,73
5	Dania	:	:	3139	3181	3181	:	:
6	Niemcy	:	38206	:	38005	37798	:	:
7	Estonia	:	925	1196	1200	1196	1196	:
8	Irlandia	:	1912	:	1834	1919	:	:
9	Grecja	2449	2576	2509	2551	2552	:	104,21
10	Hiszpania	12837	12839	13008	13368	13353	13354	104,02
11	Francja	30880	30871	:	31154	29901	:	96,83
12	Włochy	15916	16225	16295	16335	16529	:	103,85
13	Cypr	:	:	:	:	:	:	:
14	Łotwa	2270	2270	2269	2265	2263	1884	99,69
15	Litwa	1781.8	1771.2	1771.2	1766.3	1765.4	1767.7	:99,10
16	Luksemburg	:	:	:	657	657	:	:
17	Węgry	7685	7685	8135	7808	7892	:	102,69
18	Malta	:	:	:	:	:	:	:
19	Holandia	2811	2810	2797	2801	2888	:	102,74
20	Austria	:	:	:	6256	5664	:	:
21	Polska	20250	20253	20176	20107	20196	20360	99,73
22	Portugalia	:	:	:	:	2842	:	:
23	Rumunia	11053	10948	10789	10777	10785	10784	97,58
24	Słowenia	1228	1228	1228	1228	1228	1228	100
25	Słowacja	3660	3658	3658	3629	3623	3623	98,99
26	Finlandia	5741	5732	5905	5899	5919	5919	103,10
27	Szwecja	11050	11017	11020	10972	11032	11138	99,84
28	Wielka Brytania	16458	15810	15795	15814	15814	15754	96,09

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych www.eurostat.eu [wgląd: grudzień 2010]

Drogi kolejowe wraz ze stacjami, punktami przeładunkowymi, bocznicami oraz urządzeniami niezbędnymi do ich funkcjonowania, takimi jak: wyposażenie energetyczne, wodno-kanalizacyjne, urządzenia sterowania ruchem i łączności stanowią podstawowy składnik infrastruktury ekonomicznej transportu kolejowego.[4]

W ciągu ostatniej dekady, całkowita długość infrastruktury dla Unii Europejskiej i krajów EFTA wzrosła dla wszystkich rodzajów transportu lądowego, z wyjątkiem transportu kolejowego, w których odnotowano niewielki spadek.

Długość sieci kolejowych w krajach Unii Europejskiej w 2008 roku wynosiła 212,8 tys. km, z czego 37,8 tys. km należy do Niemiec, 29,1 tys. km do Francji, a 20,3 tys. km do Polski. W badanym okresie, czyli w latach 2004- 2009, w większości krajów Unii Europejskiej nastąpił niewielki spadek długości linii kolejowych.

4. WNIOSKI

Współczesna gospodarka, w której czas odgrywa tak dużą rolę, transport kolejowy przegrywa głównie z transportem samochodowym. Dłuższy czas dostaw, wynika z konieczności dowozu i odwozu towarów do i ze stacji kolejowych, przeładunków towarów z ciężarówek na wagony i odwrotnie, formowania i rozformowania składu pociągów. Bardzo rzadko występuje przewóz w relacji „od drzwi do drzwi”, ponieważ w tym przypadku potrzebne są bocznice w miejscu nadania ładunku jak i w miejscu jego odbioru [3].

Pociągi dużej prędkości konkurują z transportem samochodowym, lecz przede wszystkim stanowią poważną konkurencję dla transportu lotniczego. Sytuacja ta niewątpliwie skłania do poprawy atrakcyjności usług poszczególnych gałęzi transportu, między innymi poprzez rozszerzenie dotychczasowych ofert o nowe relacje.

Zmiany w zakresie funkcjonowania europejskiego rynku transportowego, którego istotną częścią jest transport kolejowy, wymagają usankcjonowania ich w nowych regulacjach prawnych. Tworzenie jednolitego rynku wewnętrznego w UE dokonywane jest etapami. Dotyczy to również transportu kolejowego. Istotnym elementem dokonywanych zmian jest reforma przedsiębiorstw kolejowych funkcjonujących w państwach członkowskich UE.

Głównymi celami zmian których mowa są między innymi:

- uzdrowienie sytuacji kolei europejskich w ramach strategii zrównoważonego rozwoju;
- poprawa atrakcyjności transportu kolejowego;
- zwiększenie jego konkurencyjności w stosunku do transportu samochodowego.

Wśród licznych trudności w funkcjonowaniu i reformowaniu transportu kolejowego w UE należy wskazać również, te których bezpośrednią przyczyną jest trwający, globalny kryzys gospodarczy. Spadek ilości przewożonych ładunków i spadek pracy przewozowej, w przewozie ładunków transportem kolejowym, który odnotowano w wielu krajach UE był spowodowany skutkami kryzysu.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Borowiecki R. Siuta-Tokarska B., *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, Synteza badań i kierunki działań*, Warszawa, Wydawnictwo Difin 2008.
- [2] Dowgiałło Z. (red.), *Słownik ekonomiczny przedsiębiorcy*, Wydanie VI rozszerzone, Szczecin, Wydawnictwo ZNICZ 1998.
- [3] Naider J., Marciniak-Neider D., *Transport multimodalny w Europie*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2006.
- [4] W. Rydzkowskiego, K. Wojewodzkiej – Król (red.), *Transport . Problemy transportu w rozszerzonej UE*. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2007.
- [5] Rocznik statystyczny: *Transport Wyniki Działalności w 2009r.*, GUS, 2010, Warszawa.
- [6] www.eurostat.eu [wgląd: grudzień 2010, styczeń 2011]