

Bożena GRAD¹
Renata KRAJEWSKA²

WPŁYW KRYZYSU NA PRZEWOZY PASAŻERÓW TRANSPORTEM KOLEJOWYM W KRAJACH UNII EUROPEJSKIEJ

Czas kryzysu powoduje konieczność ciągłego monitorowania zmian zachodzących w gospodarce światowej, analizowania przyczyn ich powstawania oraz ciągłego poszukiwania rozwiązań łagodzących skutki kryzysu. Unia Europejska doświadczając skutków kryzysu gospodarczego mobilizuje gospodarki poszczególnych krajów do wdrażania programów naprawczych, które mogłyby ochronić lub złagodzić jego negatywne oddziaływanie. Kryzys spowodował również wiele negatywnych skutków w funkcjonowaniu sektora transportu, w tym w transporcie kolejowym, będącym częścią układu gałęziowego sektora. 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 dla funkcjonowania sektora transportu i istotnej jego części – transportu kolejowego. Zagadnienia te przedstawiono w kontekście oceny kształtowania się wybranych wskaźników makroekonomicznych, tj: Produkt Krajowy Brutto (PKB), stopy bezrobocia, stopy inflacji, deficytu budżetowego. W drugiej zaś podjęto próbę oceny skutków kryzysu dla funkcjonowania transportu kolejowego przedstawiając kształtowanie się wielkości przewozu pasażerów transportem kolejowym w krajach Unii Europejskiej.

INFLUENCE OF THE CRISIS ON THE PASSENGER RAIL TRANSPORT IN THE EUROPEAN UNION

The current crisis makes it necessary to continuously monitoring changes in the economy, analyzing the causes and consequences of their formation and the constant prospecting associated with relieving effects of the crisis in countries of the European Union. These issues also apply to rail transport. The authors analyzed the economic performance achieved in the rail transport sector in the European Union in the era of economic crisis. The first part of the synthetic approach, discussed issues concerning the impact of the crisis to the functioning of the transport sector and the material parts - rail transport. These issues are presented in the context of the evolution of selected

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 Renata Krajewska, Politechnika Radomska, Wydział Transportu i Elektrotechniki, Instytut Systemów Transportowych i Elektrotechniki, Zakład Logistyki i Marketingu; 26-600 Radom, ul. Malczewskiego 29, r.krajewska@pr.radom.pl

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 passenger transport by rail in the European Union.

1. WSTĘP

Transport jest jednym z ważniejszych sektorów gospodarki państw członkowskich Unii Europejskiej. Od jego sprawnego funkcjonowania w znacznym stopniu zależy efektywność gospodarki europejskiej oraz skala możliwych do osiągnięcia przez nią korzyści wynikających z tytułu istnienia jednolitego rynku europejskiego.

Wspólna polityka transportowa realizowana przez państwa członkowskie Unii Europejskiej ma swoją podstawę prawną w Traktacie Rzymskim z 1957r., który to powołał do życia Europejską Wspólnotą Gospodarczą. W dokumencie tym były zawarte między innymi ważne dla sektora transportu postanowienia tj. między innymi: o przyjęciu wspólnych zasad dotyczących międzynarodowego transportu na lub z terytorium państwa członkowskiego, tranzytu, warunków, na jakich przewoźnicy nie mający siedziby w danym państwie członkowskim mogą wykonywać na jego terytorium usługi transportowe, czy też środków zwiększających bezpieczeństwo transportu.

Formalnie wspólny rynek transportowy zaczął funkcjonować od 1 stycznia 1993r.. W ramach Wspólnotowej polityki transportowej została wprowadzona liberalizacja rynku transportowego która przyniosła pozytywne skutki dla pasażerów ponieważ spadły ceny biletów, polepszyła się jakość usług transportowych oraz pojawiła się większa możliwość, wyboru rodzaju usługi i przewoźnika.

Wspólna polityka transportowa od początku zajmuje szczególne miejsce w polityce społeczno-gospodarczej Wspólnot Europejskich (WE). Już we wspomnianym Traktacie Rzymskim postanowiono o przyjęciu wspólnej polityki w zakresie transportu. Spośród innych sektorów gospodarki tylko rolnictwu nadano wówczas podobną rangę. Przesłanką przyjęcia wspólnej polityki transportowej w ramach Unii Europejskiej były duże różnice w warunkach funkcjonowania rynków usług transportowych w poszczególnych krajach członkowskich, odmienna struktura tych rynków, a przede wszystkim brak koniecznych do budowania wspólnego rynku, odpowiednich powiązań narodowych systemów transportowych państw członkowskich w jeden spójny system.[1] Przez blisko pół wieku funkcjonowania Wspólnoty Europejskiej nie zmieniły się zasadniczo główne cele polityki w odniesieniu do transportu. Są nimi nadal: liberalizacja rynku usług transportowych, rozwój infrastruktury transportowej i poprawa jakości usług. Zmieniały się natomiast narzędzia polityki transportowej oraz siła ich oddziaływania.[2]

Budowa wspólnego rynku usług transportowych Wspólnoty Europejskiej jest procesem długotrwałym, którego początek wyznaczył dokument Komisji EWG z 1961 roku o głównych kierunkach polityki transportowej, znany pod nazwą Memorandum Schausa, który za najważniejsze cele polityczne, w tamtym okresie, uznał wyeliminowanie wszelkich barier uniemożliwiających utworzenie jednolitego wspólnego rynku poprzez likwidację różnic w narodowych systemach transportowych, jak również zapewnienie swobodnego przepływu usług na terenie Wspólnoty Europejskiej i zagwarantowanie wspólnej organizacji transportu. Lata dziewięćdziesiąte w polityce transportowej Wspólnoty

Europejskiej można określić jako okres liberalizacji rynku przewozów samochodowych oraz działań w zakresie wyrównywania warunków konkurencji międzygałęziowej i wewnątrzgałęziowej w transporcie. Narzędziem realizacji tych zadań było między innymi powołanie transeuropejskich sieci transportowych – TEN-T oraz internalizacja kosztów zewnętrznych transportu.[2]

Politykę transportową Unii Europejskiej nowego wieku wyznaczyła Biała Księga z 2001 roku pt. *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*. Jednym z podstawowych celów współczesnej polityki jest osiągnięcie zmian w podziale gałęziowym rynku, czyli na przykład, osłabienie dominacji transportu samochodowego między innymi poprzez regulowaną konkurencję oraz integrowanie gałęzi transportu. Ważnym elementem tej polityki jest eliminowanie wąskich gardeł w przemieszczaniu osób i ładunków, zapewnienie spójności sieci transportowych, promocja intermodalności, ograniczenie poziomu kosztów zewnętrznych transportu, poprawa bezpieczeństwa transportu, racjonalizacja transportu miejskiego, a nade wszystko umieszczenie użytkowników w centrum uwagi polityki transportowej.

Pod koniec 2008 roku widać było dość wyraźnie, że kryzys finansowy przekształcił się w kryzys o zasięgu globalnym. W tym samym czasie można było odnotować skutki kryzysu w transporcie, były to między innymi:

- wyraźny spadek popytu powodujący zmniejszenie przewozów pasażerów,
- drastyczne ograniczenie podaży (m.in. na skutek bankructw i ograniczenia oferowania),
- zmiana potoków transportowych (m.in. na skutek łączenia potoków),
- mniejsze zyski przedsiębiorstw transportowych i dramatyczne pogorszenie się ich sytuacji finansowej,
- zmiana strategii.

Globalny kryzys gospodarczy, rozpoczęty krachem na rynku kredytów hipotecznych i upadkiem banku Lehman Brothers jesienią 2008 roku w Stanach Zjednoczonych, spowodował bezprecedensowe załamanie wzrostu całej gospodarki światowej, największe od zakończenia II wojny światowej.

W niniejszym opracowaniu, składającym się z dwóch części tematycznych, szczególną uwagę zwrócono na analizę kształtowania się poziomu wybranych czynników makroekonomicznych w okresie trwającego kryzysu, by następnie w tym kontekście przedstawić funkcjonowanie pasażerskich przewozów kolejowych w Unii Europejskiej .

2. ANALIZA PORÓWNAWCZA WYBRANYCH CZYNNIKÓW MAKROEKONOMICZNYCH I GOSPODARCZYCH W KRAJACH UE W DOBIE KRYZYSU GOSPODARCZEGO

Ogólną ocenę aktualnej kondycji gospodarki europejskiej można oprzeć na analizie porównawczej pięciu wybranych wskaźników makroekonomicznych, takich jak:

- tempo wzrostu gospodarczego,
- stopa bezrobocia,
- stopa inflacji,
- saldo finansów publicznych,
- saldo bieżących obrotów z zagranicą.

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).[3]

Drugim z analizowanych czynników makroekonomicznych jest stopa bezrobocia. Wyraża ona stosunek liczby zatrudnionych do łącznej liczby zatrudnionych i bezrobotnych (tzw. siły roboczej). Podobnie jak kategoria „bezrobotny”, również pojęcie „bezrobocia” może być znacznie rozszerzone. Bezrobocie to „(...)występowanie grupy pracowników zdolnych do pracy oraz gotowych do jej podjęcia, lecz nie znajdujących możliwości korzystnego zatrudnienia. Rozróżniane jest bezrobocie przejściowe (frykcyjne), cykliczne strukturalne lub ukryte.[4]

Kolejnym - stopa inflacji, która obrazuje 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. Jego poziom ma istotny wpływ na kształtowanie się długu publicznego.

Wśród mierników makroekonomicznych duże znaczenie dla stanu gospodarki ma również saldo bieżących obrotów z zagranicą, czyli relacja zachodząca pomiędzy poziomem importu i eksportu.

Są to główne zmienne makroekonomiczne brane pod uwagę w ocenach bieżącej sytuacji gospodarczej poszczególnych krajów UE, pomiędzy którymi istnieją wzajemne zależności. Na przykład, stopa bezrobocia jest zazwyczaj ujemnie skorelowana ze stopą inflacji, a wielkość deficytu budżetowego może dodatnio wpływać na tempo wzrostu. Z kolei ujemne saldo obrotów bieżących z zagranicą może nie być problemem, jeżeli jest kompensowane przez dopływ zagranicznych inwestycji.

W Tabeli 1. przedstawiono realny PKB przypadający na jednego mieszkańca w UE w latach 2006-2009.

Tabela 1. Kraje UE:27 Realny PKB na jednego mieszkańca – euro na jednego mieszkańca

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	21000	21600	21600	20600
UE (25 krajów)	22200	22700	22700	21700
UE (15 krajów)	25100	25700	25600	24400
Belgia	26600	27100	27200	26200
Bułgaria	2500	2700	2900	-
Czechy	7700	8100	8200	7800
Dania	35100	35600	35100	33200
Niemcy	26700	27400	27700	26500
Estonia	7400	7900	7600	6500
Irlandia	33800	35000	33400	30800
Grecja	15800	16400	16700	16300
Hiszpania	17500	17800	17600	16900
Francja	25200	25700	25600	24800

Włochy	21500	21700	21300	20000
Cypr	15900	16500	16900	16500
Łotwa	6200	6800	6600	5400
Litwa	5700	6300	6500	5600
Luksemburg	58600	61500	60400	56900
Węgry	6500	6600	6600	6200
Malta	11400	11700	11900	11600
Holandia	28200	29300	29700	28400
Austria	28100	29100	29600	28300
Polska	6000	6400	6800	6900
Portugalia	12700	12900	12900	12600
Rumunia	2700	2900	-	-
Słowenia	13500	14400	14900	13600
Słowacja	5600	6200	6600	6300
Finlandia	29800	31300	31400	28800
Szwecja	35200	36100	35500	33400
Wielka Brytania	30800	31400	31100	29400

Źródło: www.eurostst.eu [wgląd: wrzesień 2010]

Analizując podane dane (Tabela 1.) można stwierdzić, że 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 2006 roku znalazła się dopiero na 23 osiągając przy tym poziom tego wskaźnika w wysokości 6000 euro. W kolejnych latach sytuacja wyglądała podobnie – i tak, odpowiednio w 2007 roku Polska ze wskaźnikiem realnego PKB na jednego mieszkańca wynoszącym 6400 znalazła się na 24 miejscu, w 2008 roku przesunęła się na miejsce 22 (realny PKB/ per capita = 6800), a 2009 roku na miejsce 21 (realny PKB/per capita = 6900). Mimo wzrostu poziomu analizowanego wskaźnika w kolejnych latach i lepszej pozycji Polski w rankingu państw Unii Europejskiej nadal osiągnięty poziom wskaźnika realnego PKB na jednego mieszkańca nie jest zadowalający. Odbiega on od poziomu średniego, który to w UE kształtował się odpowiednio: w 2006 – na poziomie 21000 Euro, w 2007 – na poziomie 21600 Euro, w 2008 – na poziomie 21600 Euro i w 2009 – na poziomie 20600 Euro.

W zestawieniu tabelarycznym (Tabela 2.) został przedstawiony wskaźnik PKB w ujęciu per capita w PPS.

Tabela 2. Kraje UE:27 Realny PKB per capita w PPS (%)

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	100	100	100	100
UE (25 krajów)	1004	104	103	103
UE (15 krajów)	112	112	111	111
Belgia	118	115	115	116
Bułgaria	38	40	43	-
Czechy	77	80	80	81
Dania	124	121	120	117
Niemcy	116	116	115	116
Estonia	66	70	68	63
Irlandia	145	147	135	131
Grecja	93	93	94	95
Hiszpania	104	105	103	104
Francja	109	108	108	107
Włochy	104	103	102	102
Cypr	91	93	96	98
Łotwa	52	56	57	49
Litwa	55	59	62	53
Luksemburg	272	275	277	267
Węgry	63	62	64	63
Malta	77	77	77	78
Holandia	131	133	134	130
Austria	125	123	124	122
Polska	52	54	56	61
Portugalia	79	78	79	78
Rumunia	38	42	-	-
Słowenia	88	88	91	87
Słowacja	63	67	72	72
Finlandia	114	118	117	111
Szwecja	123	125	122	120
Wielka Brytania	120	117	116	116

Źródło: www.eurostat.eu [wgląd: wrzesień 2010]

Z przedstawionych w tabeli (Tabela 2.) danych wynika, że kraje Unii Europejskiej klasyfikowane według zarówno według wskaźnika realnego PKB na jednego mieszkańca, jak i wskaźnika PKB w ujęciu per capita w PPS zajmują podobne miejsca w klasyfikacji.

Realna stopa wzrostu PKB w latach 2006-2009 została przedstawiona w Tabeli 3.

Tabela 3. Dynamika zmian realnej stopy wzrostu PKB w krajach UE (%)

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	3,2	3,0	0,5	-4,2
UE (25 krajów)	3,2	3,0	0,5	-4,2
UE (15 krajów)	3,0	2,8	0,3	-4,2
Belgia	2,7	2,9	1,0	-2,8
Bułgaria	6,5	6,4	6,2	-4,9
Czechy	6,8	6,1	2,5	-4,1
Dania	3,4	1,7	-0,9	-4,9
Niemcy	3,4	2,7	1,0	-4,7
Estonia	10,6	6,9	-5,1	-13,9
Irlandia	5,4	6,0	-3,0	-7,1
Grecja	4,5	4,5	2,0	-2,0
Hiszpania	4,0	3,6	0,9	-3,7
Francja	2,2	2,4	0,2	-2,6
Włochy	2,0	1,5	-1,3	-5,0
Cypr	4,1	5,1	3,6	-1,7
Łotwa	12,2	10,0	-4,2	-18,0
Litwa	7,8	9,8	2,8	-14,8
Luksemburg	5,6	6,5	0,0	-4,1
Węgry	4,0	1,0	0,6	-6,3
Malta	3,6	3,7	2,6	-2,1
Holandia	3,4	3,9	1,9	-3,9
Austria	3,6	3,7	2,2	-3,9
Polska	6,2	6,8	5,0	1,7
Portugalia	1,4	2,4	0,0	-2,6
Rumunia	7,9	6,3	7,3	-7,1
Słowenia	5,9	6,9	3,7	-8,1
Słowacja	8,5	10,6	6,2	-4,7
Finlandia	4,4	5,3	0,9	-8,0
Szwecja	4,3	3,3	-0,4	-5,1
Wielka Brytania	2,8	2,7	-0,1	-4,9

Źródło: www.eurostst.eu [wgląd: wrzesień 2010]

Przeprowadzając analizę dynamiki zmian w badanym okresie obejmującym lata 2006-2009, zauważamy ogólny spadek realnego PKB, we wszystkich państwach członkowskich UE. W 2006 roku wskaźnik ten wzrósł w stosunku do roku poprzedniego o 3,2 %, w 2007r. – o 3,0%, zaś w roku 2008 wzrost ten wyniósł zaledwie 0,5%. Z kolei w roku 2009 odnotowano spadek realnego PKB o 4,2 %. Największy spadek realnego PKB miał miejsce w następujących krajach: Łotwa, gdzie w 2009 roku wskaźnik ten spadł o 18%, Litwa – spadek o blisko 15% i Estonia – spadek o prawie 14%. Do krajów z najniższym spadkiem - realnego PKB, nie przekraczającym 3% należy zaliczyć: Belgię, Grecję, Francję, Cypr, Maltę i Portugalię. Na szczególną uwagę w tym zestawieniu zasługuje Polska, która jako jedyny spośród 27 państwa członkowskich nie odnotowała, w badanym okresie, spadku.

Wskaźnik realnego PKB w Polsce kształtował się odpowiednio w roku 2006 – na poziomie 6,2, w 2007 wyniósł 6,8, w 2008 r. poziom tego wskaźnika wyniósł 5,0%, zaś w 2009 roku, w którym to wszystkie kraje odnotowały spadek, poziom tego wskaźnika w Polsce wzrósł o 1,7%.

W Tabeli 4. przedstawiono poziom bezrobocia w Unii Europejskiej ogółem i w krajach członkowskich w latach 2006-2007.

Tabela 4. Kraje UE:27 Poziom bezrobocia

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	8,2	7,1	7,0	8,9
Belgia	8,3	7,5	7,0	7,9
Bułgaria	9,0	6,9	5,6	6,8
Czechy	7,2	5,3	4,4	6,7
Dania	3,9	3,8	3,3	6,0
Niemcy	9,8	8,4	7,3	7,5
Estonia	5,9	4,7	5,5	13,8
Irlandia	4,5	4,6	6,3	11,9
Grecja	8,9	8,3	7,7	9,5
Hiszpania	8,5	8,3	11,3	18,0
Francja	9,2	8,4	7,8	9,5
Włochy	6,8	6,1	6,7	7,8
Cypr	4,6	4,0	3,6	5,3
Łotwa	6,8	6,0	7,5	17,1
Litwa	5,6	4,3	5,8	13,7
Luksemburg	4,6	4,2	4,9	5,4
Węgry	7,5	7,4	7,8	10,0
Malta	7,1	6,4	5,9	6,9
Holandia	3,9	3,2	2,8	3,4
Austria	4,8	4,4	3,8	4,8
Polska	13,9	9,6	7,1	8,2
Portugalia	7,8	8,1	7,7	9,6
Rumunia	7,3	6,4	5,8	6,9
Słowenia	6,0	4,9	4,4	5,9
Słowacja	13,4	11,1	9,5	12,0
Finlandia	7,7	6,9	6,4	8,2
Szwecja	7,0	6,1	6,2	8,3
Wielka Brytania	5,4	5,3	5,6	7,6

Źródło: www.eurostat.eu [wgląd: wrzesień 2010]

Ogólna stopa bezrobocia w UE-27 osiągnęła odpowiednio w roku 2006 - 8,2%, w 2007r.- 7,1%, w 2008r. - 7,0% i w 2009r. - 8,9%.. Po początkowym okresie spadku bezrobocia w UE w latach 2006-2008, w 2009 r. nastąpił gwałtowny wzrost stopy bezrobocia. Wzrost ten wyniósł 1,9 punktu procentowego w porównaniu z jego poziomem w roku 2008. Na sytuację tę ma niewątpliwie wpływ kryzys gospodarczy. W okresie pomiędzy 2008 a 2009 rokiem wszystkie kraje UE odnotowały wzrost stopy bezrobocia

odnotowano. Najmniejszy wzrost zanotowano w Niemczech, gdzie wpływ globalnego kryzysu na poziom stopy bezrobocia wyniósł 0,2 punktu procentowego w latach 2008 i 2009. Analizując poziom tego wskaźnika obrazującego należy zwrócić uwagę na Łotwę, która zanotowała największy roczny wzrost, oraz na dwa pozostałe kraje bałtyckie, takie jak: Estonia i Litwa. Ponadto Hiszpania pozostaje krajem o największej stopie bezrobocia w 2009 roku – sięgającej 18%. Do krajów o wysokim wskaźniku bezrobocia w badanym okresie należy zaliczyć także: Słowację, Niemcy oraz Irlandię – w której to poziom bezrobocia w 2009 r. wzrósł do 11,9% z poziomu 6,3% w roku 2008. Polska natomiast jest krajem, w którym po 2006r., w którym to wskaźnik stopy bezrobocia wynosił 13,9%, nastąpił znaczący spadek bezrobocia do 9,6% w roku 2007 i poziomu 7,1% w roku 2008. Rok 2009 w Polsce charakteryzował się wzrostem poziomu bezrobocia – równym 0,9 punktu procentowego. Długotrwałe bezrobocie jest jednym z głównych problemów społecznych i politycznych. Oprócz konsekwencji finansowych i społecznych skutków w życiu osobistym, długotrwałe bezrobocie wpływa negatywnie na spójność społeczną, co w konsekwencji utrudnia wzrost gospodarczy.

Kolejnym z analizowanych mierników makroekonomicznych jest średnioroczna stopa inflacji. W zestawieniu tabelarycznym - Tabela 5, zostało przedstawione kształtowanie się średniorocznej stopy inflacji w latach 200-2009 w UE.

Tabela 5. Kraje UE:27 - Średnioroczna stopa inflacji (%)

Wyszczególnienia	2006	2007	2008	2009
UE (27 krajów)	2,2	2,3	3,7	1,0
Belgia	2,3	1,8	4,5	0,0
Bułgaria	7,4	7,6	12,0	2,5
Czechy	2,1	3,0	6,3	0,6
Dania	1,9	1,7	3,6	1,1
Niemcy	1,8	2,3	2,8	0,2
Estonia	4,4	6,7	10,6	0,2
Irlandia	2,7	2,9	3,1	-1,7
Grecja	3,3	3,0	4,2	1,3
Hiszpania	3,6	2,8	4,1	-0,2
Francja	1,9	1,6	3,2	0,1
Włochy	2,2	2,0	3,5	0,8
Cypr	2,2	2,2	4,4	0,2
Łotwa	6,6	10,1	15,3	3,3
Litwa	3,8	5,8	11,1	4,2
Luksemburg	3,0	2,7	4,1	0,0
Węgry	4,0	7,9	6,0	4,0
Malta	2,6	0,7	4,7	1,8
Holandia	1,7	1,6	2,2	1,0
Austria	1,7	2,2	3,2	0,4
Polska	1,3	2,6	4,2	4,0
Portugalia	3,0	2,4	2,7	-0,9
Rumunia	6,6	4,9	7,9	5,6
Słowenia	2,5	3,8	5,5	0,9

Słowacja	4,3	1,9	3,9	0,9
Finlandia	1,3	1,6	3,9	1,6
Szwecja	1,5	1,7	3,3	1,9
Wielka Brytania	2,3	2,3	3,6	2,2

Źródło: www.eurostst.eu [wgląd: wrzesień 2010]

Średni poziom wskaźnika inflacji w krajach UE w latach 2006- 2009 osiągnął poziom 2,2 % w roku 2006, w roku 2007- 2,3, w roku 2008 3,7% i w roku 2009 -1,0%. W Polsce w tym okresie wskaźnik poziomu inflacji kształtował się na poziomie odpowiednio w 2006 r. – 1,3%, w 2007r. – 2,6%, w 2008r. – 4,2% i w 2009r.- 4,0%. Analizując dane zwarte w Tabeli 5 należy zwrócić uwagę na poziom wskaźnika inflacji w 2008 roku, w takich krajach Unii Europejskiej, takich jak: Bułgaria, Estonia, Łotwa i Litwa, w których to w okresie kryzysu gospodarczego nastąpił gwałtowny wzrost jego poziomu o ponad 10 punktów procentowych. Najwyższa stopa inflacji towarzyszyła gospodarce Łotwy i wynosiła 15,3% oraz gospodarce Litwy – 11,1%. Najniższą stopą inflacji wśród krajów Unii Europejskiej osiągnęły w 2006 roku Polska i Finlandia (1,3%), w 2007 roku najniższy wskaźnik inflacji odnotowano w na Malcie (0,7%) i w Finlandii (1,6%). W roku 2008 we wszystkich krajach Unii Europejskiej, z wyjątkiem Węgier, zanotowano wzrost inflacji, spowodowany głównie sytuacją na rynkach europejskich i towarzyszącym jej kryzysem globalnym.

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

Transport kolejowy, jako istotna część sektora transportu cechuje:

- zdolność do przewozów masowych;
- niskie stawki przewozowe przy dostawach na średnie i duże odległości;
- specjalistyczny tabor przystosowany do przewozów ładunków o zróżnicowanej podatności transportowej;
- możliwość dowozu do przewoźników innych gałęzi transportu;
- stosunkowo rozległa sieć połączeń kolejowych dobrze dostosowana do lokalizacji głównych rynków zaopatrzenia i zbytu;
- transport kolejowy stanowi najbardziej ekologiczną formę przewozu, dzięki czemu w znaczący sposób wpływa na ochronę środowiska naturalnego.

Unia Europejska w zakresie transportu kolejowego, w ostatnim czasie, koncentruje swoje działania w czterech obszarach:

- dalszego otwarcia rynku kolejowego (w przewozach towarowych i pasażerskich),
- promowania interoperacyjności kolei,
- poprawy sytuacji pasażerów,
- promocji kolei jako ekologicznego środka transportu.

Ponadto do najważniejszych zmian w unijnym prawie uchwalonym w kadencji 2004-2009 należy zaliczyć: Rozporządzenie Wspólnoty Europejskiej nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchwalające Rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i 1107/70 – regulacja rynku usług publicznych w zakresie przewozów pasażerskich.

21	Holandia	319550	b.d.	338471	347502	b.d.	b.d.
22	Austria	186083	189778	193955	197731	205561	b.d.
23	Polska	256677	251383	254777	256995	272859	282700
24	Portugalia	152568	151384	150365	156712	158455	b.d.
25	Rumunia	98674	91506	93246	85753	75343	b.d.
26	Słowenia	14455	15402	15750	15716	16257	b.d.
27	Słowacja	50268	50458	48438	46984	48655	b.d.
28	Finlandia	60134	63493	63803	66685	69937	b.d.
29	Szwecja	146615	150058	159067	169061	178506	b.d.
30	Wielka Brytania	1063061	1096140	1146414	1229633	1304586	b.d.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych statystycznych www.eurostat.eu [wgląd: grudzień 2010], Rocznik Statystyczny. Transport – wyniki działalności 2009r., GUS, Warszawa 2010

Na podstawie danych zawartych w tabeli 6 stwierdzamy, że w ramach krajów Unii Europejskiej w analizowanym okresie, tj. lata 2004-2009, najwięcej pasażerów przewieziono transportem kolejowym w Niemczech i Wielkiej Brytanii, zaś - najmniej w Estonii i Grecji.

W tabeli 7 zestawiono dane statystyczne charakteryzujące wykonanie pracy przewozowej wyrażonej w mln pas-km. transportem kolejowym w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 2004-2009.

Tabela 7. Praca przewozowa w przewozie pasażerów transportem kolejowym w latach 2004-2009 w Unii Europejskiej (w mld pas.km)

Lp.	Wyszczególnienie	Przewozy pasażerów transportem kolejowym – praca przewozowa (w mld pas-km)					
		2004	2005	2006	2007	2008	2009
1	EU (27 countries)	b.d.	b.d.	387895	398749	b.d.	b.d.
2	EU (25 countries)	359149	349316	377391	388869	b.d.	b.d.
3	EU (15 countries)	319812	310738	338258	349296	b.d.	b.d.
4	Belgia	8675	8510	8964	9403	10139	10493
5	Bułgaria	b.d.	b.d.	2411	2404	2317	2138
6	Republika Czeska	6580	6667	6922	6898	6773	6472
7	Dania	5921	5961	6097	6163	6267	6161
8	Niemcy	75903	74944	78735	82685	85634	80745
9	Estonia	193	248	257	274	274	249
10	Irlandia	1582	1781	1872	2007	1976	1683
11	Grecja	1668	1854	1811	1930	1657	b.d.
12	Hiszpania	20329	21152	21620	21362	23453	23056

13	Francja	74359	76884	79809	81961	86516	88610
14	Włochy	49254	50088	50185	49780	49524	b.d.
15	Cypr	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
16	Łotwa	806	889	986	975	941	748
17	Litwa	b.d.	280	268	246	258	231
18	Luksemburg	253	267	298	316	345	b.d.
19	Węgry	10406	9714	9524	8752	8291	8001
20	Malta	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.	b.d.
21	Holandia	14509	b.d.	15889	16325	b.d.	b.d.
22	Austria	8274	8685	8907	9167	10365	10184
23	Polska	18430	17882	18240	19524	19762	18128
24	Portugalia	3752	3809	3876	3987	4213	4213
25	Rumunia	8638	7985	8092	7476	6958	6128
26	Słowenia	695	716	724	740	765	773
27	Słowacja	2228	2182	2213	2165	2296	2264
28	Finlandia	3352	3478	3540	3778	4052	b.d.
29	Szwecja	8634	8910	9617	10261	11017	b.d.
30	Wielka Brytania	43348	44415	47037	50171	53002	52765

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

Największy udział w wykonanej pracy przewozowej w transporcie kolejowym, zobrazowanej w tabeli 7 miały następujące kraje Unii Europejskiej: Wielka Brytania, Niemcy, Francja, Włochy i Hiszpania. W Wielkiej Brytanii praca przewozowa kształtowała się w 2004 roku na poziomie 43348 mln pas-km wykazujący przy tym w całym analizowanym okresie (lata 2004-2009) tendencje wzrostowe w roku 2009 ukształtowała się na poziomie 52765 mln pas-km. Podobna sytuacja miała miejsce w Niemczech, gdzie praca przewozowa wzrosła z poziomu 75903 mln pas-km w roku 2004 do poziomu 80745 mln pas-km w roku 2009, we Francji - gdzie odnotowano wzrost z poziomu 74359 mln pas-km w 2004 roku do poziomu 88610 mln pas-km w roku 2009. W Polsce praca przewozowa w przewozie osób transportem kolejowym kształtowała się odpowiednio na poziomie – rok 2004 – 18430 mln pas-km i rok 2009 – 18128 mln pas km, wykazując na przestrzeni tych lat tendencje zarówno wzrostowe począwszy od roku 2006 do roku 2008 łącznie, jak i spadkowe - przypadające na lata 2005 i 2009.

W ciągu ostatniego roku analizy - w dwudziestu pięciu krajach Unii Europejskiej z usług kolei skorzystało 3 miliardy 513 milionów pasażerów – o prawie 120 milionów pasażerów więcej niż w analogicznym okresie poprzedniego roku. Przewozy pasażerów w państwach UE w ostatnim 2009 roku wzrosły o 3,4%. Najwięcej obywateli UE przesiadło się na kolej w: Wielkiej Brytanii (50 milionów nowych pasażerów – wzrost o 19%) i na Litwie (900 tysięcy nowych pasażerów – wzrost o 7%). Największy spadek przewozów odnotowały koleje estońskie (o 9,8%) i polskie (5,6%). W ośmiu nowych krajach członkowskich dysponujących siecią kolejową (Polska, Łotwa, Litwa, Estonia,

Czechy, Słowacja, Słowenia, Węgry), tylko na Litwie i na Słowenii kolejom przybyło pasażerów. We wszystkich państwach „Starej Unii” poza Austrią i Portugalią liczba klientów kolei wzrosła. Największym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym w rozszerzonej Unii Europejskiej są Niemcy. Rocznie podróż pociągiem wybiera tam ponad miliard pasażerów. Polska znajduje się na szóstym miejscu. Najmniejszym przewoźnikiem są koleje estońskie (2 miliony pasażerów rocznie – dla porównania Warszawska Kolej Dojazdowa przewozi rocznie 6 milionów pasażerów). [6]

Na podstawie danych ujętych w tabelach 6,7 można zauważyć, że w transporcie kolejowym w Polsce w zakresie liczby przewiezionych pasażerów w latach 2006-2008 miały miejsce tendencje wzrostowe, przy czym największy wzrost – wynoszący 4,4% odnotowano w 2007 roku. Wzrostowi temu towarzyszył wzrost wykonanej pracy przewozowej w latach 2006-2008 odpowiednio o 2%, 7% i 1,2%. Analizując wielkości kształtujące przewozy pasażerów transportem kolejowym w Polsce i wykonaną pracę przewozową w 2008 roku w odniesieniu do roku 2004 zauważamy 6,3% wzrost przewozów, któremu towarzyszył 1,6% spadek pracy przewozowej wyrażonej w mln pas-km. Do krajów, które odnotowały największy, bo aż ponad 20-sto procentowy wzrost przewozów pasażerów transportem kolejowym w relacji lat 2008 do 2004, należy zaliczyć: Grecję (+69,3%), Luksemburg (+30,7%), Irlandię (+29,2%), Wielką Brytanię (+22,7%) której towarzyszył również duży wzrost pracy przewozowej (+21,7%) oraz Szwecję (+21,8%) i Belgię (+20,0%).

Wśród państw Unii Europejskiej były i takie które odnotowały tendencje spadkowe, a mianowicie, w Czechach przewozy pasażerów w 2008 roku spadły w stosunku do roku 2004 o ponad 50% (tj. - 57,1%), w Rumuni (- 23,6%) oraz na Węgrzech (- 9,4%). Ponadto kraje te odnotowały spadek pracy przewozowej, przy czym w Czechach był on relatywnie niewielki i wyniósł 1,6% w porównaniu wielkości z roku 2009 do roku 2004. Największy wzrost pracy przewozowej w 2009 roku w odniesieniu do 2004r. miał miejsce w Estoni (+29,0%), w Austrii (+23,1%), w Wielkiej Brytani (+21,7%), w Belgii (+21,0%), a także we Francji (+19,4%) i Hiszpani (+13,4%). Jak widać z zaprezentowanych danych liczbowych wzrostowi liczby przewiezionych pasażerów nie zawsze towarzyszy wzrost wykonywanej pracy przewozowej i odwrotnie – kraje, które odnotowały relatywnie wysoki wskaźnik zmian w zakresie wykonywanej pracy przewozowej osiągnęły relatywnie niższe wyniki, jeżeli chodzi o liczbę przewiezionych pasażerów.

W tabelach 8, 9,10 zobrazowany został rozwój krajowego i międzynarodowego transportu kolejowego w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 2007-2009. Rozwój krajowego pasażerskiego transportu kolejowego został przedstawiony w ujęciu tabelarycznym (Tab.8), z uwzględnieniem wielkości absolutnych, a także zmian procentowych. W Tabeli 9 przedstawiono rozwój międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego w Unii Europejskiej w latach 2007-2008 z uwzględnieniem zmian dynamiki i struktury. Informacje ogólne dotyczące zarówno transportu kolejowego krajowego, jak i międzynarodowego zawarte zostały w tabeli 10, która uwzględnia lata 2007-2009.

Tabela 8. Rozwój krajowego pasażerskiego transportu kolejowego w Unii Europejskiej w latach 2007-2008

Lp.	Wyszczególnienie	2007	2008	2007-2008	Udział krajowego pasażerskiego transportu kolejowego w transporcie kolejowym ogółem
		w tys. pasażerów		%	%
1	EU25	7560817	b.d.	b.d.	b.d.
2	EU27	7679079	b.d.	b.d.	b.d.
3	Belgia	192246	200926	4,5%	93,9%
4	Bułgaria	32978	33302	1,0%	98,7%
5	Czechy	182194	174902	-4,0%	98,7%
6	Dania	154221	157394	2,1%	93,2%
7	Niemcy	2226952	2330178	4,6%	99,5%
8	Estonia	5292	5124	-3,2%	97,0%
9	Irlandia	44661	43834	-1,9%	98,2%
10	Grecja	12885	15758	22,6%	98,2%
11	Hiszpania	505922	498974	-1,4%	99,8%
12	Francja	1033887	1063314	2,8%	97,3%
13	Włochy	552819	584175	5,7%	99,2%
14	Litwa	27042	26401	-2,4%	98,9%
15	Łotwa	4095	4081	-0,3%	91,8%
16	Luksemburg	11748	12505	6,4%	70,7%
17	Węgry	147684	142738	-3,3%	98,5%
18	Holandia	342027	b.d.	b.d.	b.d.
19	Austria	191552	199308	4,0%	97,0%
20	Polska	263544	271071	2,9%	99,3%
21	Portugalia	156511	158300	1,1%	99,9%
22	Rumunia	85284	74851	-12,2%	99,3%
23	Słowenia	15232	15753	3,4%	96,9%
24	Słowacja	43990	45591	3,6%	93,7%
25	Finlandia	66286	69505	4,9%	99,4%
26	Szwecja	158621	167090	5,3%	93,6%
27	Wielka Brytania	1221434	1287439	5,4%	98,7%

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

Tabela 9. Rozwój międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego w Unii Europejskiej w latach 2007-2008

Lp.	Wyszczególnienie	2007	2008	2007-2008	Udział międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego w transporcie kolejowym ogółem
		w tys. pasażerów		%	%
1	EU25	122026	b.d.	b.d.	b.d.
2	EU27	122759	b.d.	b.d.	b.d.
3	Belgia	8808	13009	47,7%	5,7%
4	Bułgaria	264	422	59,8%	1,2%
5	Czechy	1990	2355	18,3%	1,3%
6	Dania	10100	11484	13,7%	6,4%
7	Niemcy	9515	10807	13,6%	0,5%
8	Estonia	150	161	7,3%	3,0%
9	Irlandia	850	813	-4,4%	1,8%
10	Grecja	357	292	-18,2%	1,8%
11	Hiszpania	698	771	10,5%	0,2%
12	Francja	31536	29719	-5,8%	2,6%
13	Włochy	5052	4830	-4,4%	0,8%
14	Litwa	338	301	-10,9%	1,1%
15	Łotwa	383	366	-4,4%	7,6%
16	Luksemburg	4693	5170	10,2%	22,6%
17	Węgry	1867	2162	15,8%	1,5%
18	Holandia	5475	b.d.	b.d.	b.d.
19	Austria	6179	6253	1,2%	3,0%
20	Polska	2451	1788	-27,1%	0,7%
21	Portugalia	201	155	-22,9%	0,1%
22	Rumunia	469	492	4,9%	0,6%
23	Słowenia	484	504	4,1%	3,0%
24	Słowacja	2994	3064	2,3%	5,9%
25	Finlandia	399	432	8,3%	0,6%
26	Szwecja	10440	11416	9,3%	6,0%
27	Wielka Brytania	17066	17152	0,5%	1,3%

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

Tabela 10. Rozwój krajowego i międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego w Unii Europejskiej w latach 2007-2008

Lp.	Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2007-2008	2008-2009
		w tys. pasażerów			%	%
1	EU25	7682843	7937432	7785394	3,3%	-1,9%
2	EU27	7801839	8046499	7882280	3,1%	-2,0%
3	Belgia	201054	213934	219447	6,4%	2,6%
4	Bułgaria	33242	33724	31348	1,4%	-7,0%
5	Czechy	184184	177257	164958	-3,8%	-6,9%
6	Dania	164321	168878	171175	2,8%	1,4%
7	Niemcy	2236467	2340985	2319372	4,7%	-0,9%
8	Estonia	5442	5285	4894	-2,9%	-7,4%
9	Irlandia	45511	44647	38858	-1,9%	-13,0%
10	Grecja	13212	16050	15272	21,5%	-4,8%
11	Hiszpania	506620	499746	466795	-1,4%	-6,6%
12	Francja	1065423	1093033	1090369	2,6%	-0,2%
13	Włochy	557871	589005	583952	5,6%	-0,9%
14	Litwa	27380	26702	21504	-2,5%	-19,5%
15	Łotwa	4478	4447	3819	-0,7%	-14,1%
16	Luksemburg	16442	17676	17039	7,5%	-3,6%
17	Węgry	149551	144900	142650	-3,1%	-1,6%
18	Holandia	347502	340066	339457	-2,1%	-0,2%
19	Austria	197731	205561	205754	4,0%	0,1%
20	Polska	265995	272859	263715	2,6%	-3,4%
21	Portugalia	156712	158455	153793	1,1%	-2,9%
22	Rumunia	85753	75343	65538	-12,1%	-13,0%
23	Słowenia	15716	16257	15970	3,4%	-1,8%
24	Słowacja	46984	48655	46175	3,6%	-5,1%
25	Finlandia	66685	69937	68759	4,9%	-1,7%
26	Szwecja	169061	178506	175266	5,6%	-1,8%
27	Wielka Brytania	1238500	1304591	1256401	5,3%	-3,7%

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

Na podstawie danych liczbowych ujętych w trzech kolejnych tabelach tematycznych (Tab.8, Tab.9, Tab.10), przedstawiono dane statystyczne w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego w Unii Europejskiej. Uwzględniając dane statystyczne charakteryzujące zarówno pasażerski transport kolejowy krajowy, jak i międzynarodowy możemy stwierdzić, że udział krajowego pasażerskiego transportu kolejowego w transporcie kolejowym ogółem dotyczącym przewozów pasażerów we wszystkich krajach Unii Europejskiej jest znaczący. W UE są kraje w których udział ten stanowi blisko 100% są to: Portugalia - (99,9%), Hiszpania - (99,8%), Niemcy - (99,5%), Finlandia - (99,4%). Najniższy udział krajowego pasażerskiego transportu kolejowego w przewozach kolejowych ogółem - wynoszący 70,7%, ma miejsce w Luksemburgu, w którym to

państwie, adekwatnie udział międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego w przewozach ogółem wynosi 22,6%. W ramach analizy dynamiki obrazującej zaistniałe zmiany w pasażerskim transporcie kolejowym w okresie 2007-2009 należy wskazać na kraje Unii Europejskiej, które wykazały największy wzrost lub spadek w zakresie przewiezionych pasażerów.

W krajowym pasażerskim transporcie kolejowym największy wzrost w latach 2007-2008 odnotowano w takich krajach jak: Grecja (+22,6%), Luksemburg (6,4%), Włochy (+5,7), Wielka Brytania (+5,4%), Szwecja (+5,3%). Zaś największy spadek odnotowano w Rumunii (-12,2%) i w Czechach (-4,0%). Rozwój międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego najszybciej postępował w takich krajach, jak: Bułgaria (59,8%), Belgia (+47,7%), Czechy (+18,3%) i Węgry (+15,8%). Spadek międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego był najbardziej widoczny w Polsce (-27,1%), w Portugalii (-22,9) i w Grecji (-18,2%). Zobrazowane w tabeli (Tab.10) zmiany jakie zaszły na rynku pasażerskiego transportu kolejowego w dwóch analizowanych okresach, tj. 2007-2008 i 2008-2009 wskazują na Belgię jako kraj, w których zarówno w pierwszym, jak i w drugim okresie transport ten rozwijał się dynamicznie, tj. (wzrost w roku 2008 w stosunku do roku 2007 o 6,4% oraz wzrost w roku 2009 w stosunku do 2008r. o 2,6%) W latach 2007-2008 największy rozwój kolejowych przewozów pasażerskich miał miejsce w Grecji (+21%), jednak w latach 2008-2009 zanotowano tam blisko ich 5% spadek (-4,8%). Największy spadek kolejowych przewozów pasażerskich, zarówno w okresie 2007 – 2008, jak i 2008 -2009 miał miejsce w Rumuni i wynosił odpowiednio (-12,1%) i (-13,0%). W Polsce, w badanym okresie 2007-2008 i 2008-2009, odnotowano wzrost zarówno krajowego jaki i międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego. Kształtował się on odpowiednio na poziomie – (+2,6%) oraz (- 3,4%).

4. WNIOSKI

We współczesnej gospodarce transport staje się coraz istotniejszym czynnikiem konkurencyjności. Należy więc oczekiwać dalszego wzrostu wymagań wobec tego działu gospodarki narodowej. Będą one ujęte w priorytety, zróżnicowane w zależności od poziomu rozwoju gospodarczego poszczególnych krajów. W krajach wysoko rozwiniętych główny nacisk będzie położony na jakość procesów transportowych, wymagających coraz szerszego i silniejszego zintegrowania ich elementów składowych. Te zjawiska będą wyzwalać nowe inicjatywy w zakresie standaryzacji czynników produkcji transportowej (tabor, jednostki ładunkowe, terminale, systemy informatyczne itp.) oraz jakości usług (standardy bezpieczeństwa, jakość przewozów, obsługi klienta itp.). W krajach słabiej rozwiniętych wyznacznikiem poziomu jakości transportu pozostanie nadal infrastruktura oraz zdolność firm transportowych do integracji.

Na kształtowanie się struktury przewozu pasażerów w analizowanych gałęziach transportu miało wpływ szereg czynników, w tym najistotniejsze z nich związane są ze wspomnianą charakterystyką cech gałęzi transportu. Najwięcej pasażerów przewozi się transportem samochodowym. Udział przewozu pasażerów poszczególnymi środkami transportu zależy od zamożności społeczeństwa, która przekłada się na sytuację, w której osoby osiągające wyższy dochód roczny rzadziej korzystają z transportu publicznego, tj. autobusy, pociągi, częściej zaś korzystają z własnych środków transportowych

Najistotniejszą zmianą w transporcie pasażerskim, która zainicjowała zmiany w strukturze gałęziowej przewozów pasażerskich na duże odległości jest wprowadzenie do eksploatacji pociągów dużej prędkości, które mają być podstawowym rozwiązaniem problemów komunikacyjnych, wynikających ze wzrastającej ruchliwości mieszkańców Unii Europejskiej. Kolej dużych prędkości oferuje dużą zdolność przewozową, znaczne skrócenie czasów przejazdu, pewność, wygodę podróży, charakteryzuje się małą energochłonnością i terenochłonnością oraz relatywnie niewielką szkodliwością dla środowiska.

Wprowadzenie nowych regulacji w dziedzinie jednolitego rynku wewnętrznego dokonuje się w europejskim transporcie kolejowym etapami, zgodnie z kierunkami reform przedsiębiorstw kolejowych państw członkowskich UE.

Głównymi celami wprowadzonych zmian są między innymi: uzdrowienie sytuacji kolei europejskich w ramach strategii zrównoważonego rozwoju; poprawa atrakcyjności transportu kolejowego; zwiększenie jego konkurencyjności w stosunku do transportu samochodowego.

5. BIBLIOGRAFIA

- [1] Filipiak B., Panasiuk A., (red.), *Współczesne problemy badawcze ekonomiki transportu*, Szczecin, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2006.
- [2] Załoga E., Kwarciniński T., *Przewodnik do studiowania przedmiotu rynek usług transportowych*, Szczecin, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego 2008.
- [3] Borowiecki R. Siuta-Tokarska B., *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, Synteza badań i kierunki działań*, Warszawa, Wydawnictwo Difin 2008.
- [4] Dowgiałło Z. (red.), *Słownik ekonomiczny przedsiębiorcy*, Wydanie VI rozszerzone, Szczecin, Wydawnictwo ZNICZ 1998.
- [5] *Rocznik Statystyczny. Transport – wyniki działalności 2009r.*, GUS, Warszawa 2010
- [6] www.eurostat.eu.