

Bożena Grad, Ewa Ferencztajn-Galardos, Renata Krajewska  
Politechnika Radomska

## Wpływ kryzysu na kształtowanie wielkości przewozów Pasażerskich w UE w wybranych gałęziach transportu

Transport stanowi dział produkcji materialnej o bardzo dużym znaczeniu dla gospodarki każdego państwa. Obsługuje produkcję materialną, działalność nieprodukcyjną oraz zaspokaja określone potrzeby ludności. Transport umożliwia kooperację i specjalizację produkcji materialnej, a więc – inaczej mówiąc – społeczny podział pracy. Jest niezbędnym warunkiem każdej produkcji na skalę masową oraz istnienia rynku towarowego i gospodarki rynkowej.

Analizując cechy specyficzne transportu w układzie gałęziowym to jest.: koszty przewozu, czas przewozu, podatność transportowa, dostępność transportowa czy średnia odległość przewozu, należy stwierdzić, że transport morski jest jedną z najtańszych alternatyw przewozu ładunków i pasażerów, przy czym dodatkowo jeszcze relatywnie tanie, w stosunku do innych gałęzi transportu, jest urządzenie dróg wodnych.

Transport morski spełnia podobną rolę w przewozach towarów, jak transport lotniczy w międzynarodowych przewozach pasażerskich. Jest on podstawową gałęzią transportu obsługującą międzynarodową wymianę handlową. Dla państw wyspiarskich, takich jak: Japonia, Wielka Brytania, Australia, Indonezja, Filipiny, przewozy drogą morską stanowią prawie 100% ich ogólnej wymiany. Ponadto ta gałąź transportu dominuje także w obsłudze wymiany międzynarodowej państw eksportujących duże ilości surowców mineralnych oraz większości państw rozwijających się<sup>1</sup>.

Korzystne perspektywy na rynku przewozów morskich, spowodowane między innymi dynamicznym rozwojem gospodarczym Azji i wzrostem handlu między Japonią a jej azjatyckimi partnerami, postulują podwojenie w ciągu najbliższych 15 lat ilości ładunków przewożonych drogą morską.

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. Pod koniec 2008 roku kryzys finansowy przekształcił się w kryzys o zasięgu globalnym. W tym samym czasie można było odnotować skutki kryzysu w transporcie, były to między innymi<sup>2</sup>:

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

W pierwszej części rozważań referatu główną uwagę skupiono na charakterystyce zmian czynników makroekonomicznych w gospodarce światowej i w wybranych krajach Unii Europejskiej w latach 2008 i 2009, jako istotnych uwarunkowań otoczenia zewnętrznego sektora transportu w czasie trwającego kryzysu. W drugiej zaś przedstawiono analizę zmian w ilości przewiezionych pasażerów oraz w pracy przewozowej w przewozie pasażerów, w układzie wybranych gałęzi transportu, w krajach Unii Europejskiej jako skutków kryzysu.

### **Czynniki makroekonomiczne kształtujące warunki funkcjonowania przewozów pasażerskich w Unii Europejskiej w dobie kryzysu**

Ogólną ocenę aktualnej kondycji gospodarki Unii Europejskiej można oprzeć na analizie porównawczej wybranych wskaźników makroekonomicznych, takich jak: 1) tempo wzrostu gospodarczego; 2) stopa bezrobocia; 3) stopa inflacji.

<sup>1</sup> I. Fierla (red.), *Geografia gospodarcza świata, Wydanie II zmienione*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2005, s. 468.

<sup>2</sup> W. Rydzkowski, *Wpływ kryzysu ekonomicznego na transport lotniczy w Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 3/2010, s. 4.

Podstawowym, makroekonomicznym miernikiem wzrostu gospodarczego jest Produkt Krajowy Brutto (PKB). Odzwierciedla on wartość rynkową dóbr i usług wytworzonych przez obywateli w danym kraju w ciągu roku, liczoną w cenach stałych lub cenach bieżących.

Produkt Krajowy Brutto jest miernikiem wielkości produkcji wytworzonej przez czynniki wytwórcze zlokalizowane na terytorium kraju i wyrazem wartości pieniężnej w cenach rynkowych towarów i usług wytworzonych przez gospodarke 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)<sup>3</sup>.

Drugim z analizowanych wskaźników makroekonomicznych jest stopa bezrobocia. Wyraża ona stosunek liczby zatrudnionych do łącznej liczby zatrudnionych i bezrobotnych (tak zwanej 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”<sup>4</sup>.

Kolejnym, analizowanym wskaźnikiem jest stopa inflacji, która obrazuje procentową zmianę wskaźnika cen dóbr i usług w badanym okresie.

Są to główne zmienne makroekonomiczne brane pod uwagę w ocenach bieżącej sytuacji gospodarczej poszczególnych krajów, pomiędzy którymi istnieją wzajemne zależności. Na przykład, stopa bezrobocia jest zazwyczaj ujemnie skorelowana ze stopą inflacji, a wielkość deficytu budżetowego może dodatkowo wpływać na tempo wzrostu gospodarczego. W tabeli 1 przedstawiono realny PKB przypadający na jednego mieszkańca UE w latach 2007 - 2010.

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

Wyszczególnienia	Realny PKB per capita [€]			
	2007	2008	2009	2010
UE (27 krajów)	21600	21600	20600	20900
Belgia	27100	27200	26200	26600
Bułgaria	2700	2900	2700	:
Czechy	8100	8200	7800	8000
Dania	35600	35100	33200	33400
Niemcy	27400	27700	26500	27500
Estonia	7900	7600	6500	6700
Irlandia	35000	33400	30800	30000
Grecja	16400	16700	16300	15400
Hiszpania	17800	17600	16900	16800
Francja	25700	25600	24800	24900
Włochy	21700	21300	20000	20200
Cypr	16500	16900	16500	16600
Łotwa	6800	6600	5400	5400
Litwa	6300	6500	5600	5800
Luksemburg	61500	60400	56900	58700
Węgry	6600	6600	6200	6200
Malta	11700	11900	11600	12100
Holandia	29300	29700	28400	28800
Austria	29100	29600	28300	28900
<b>Polska</b>	<b>6400</b>	<b>6800</b>	<b>6900</b>	<b>7100</b>
Portugalia	12900	12900	12600	12800
Rumunia	2900	3100	2900	2800
Słowenia	14400	14900	13600	13700
Słowacja	6200	6600	6300	6500
Finlandia	31300	31400	28800	29500
Szwecja	36100	35500	33400	35000
Wielka Brytania	31400	31100	29400	29700

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

3 R. Borowiecki, B. Siuta-Tokarska, *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, Synteza badań i kierunki działań*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008, s. 15.

<sup>4</sup> Z. Dowgiałło (red.), *Słownik ekonomiczny przedsiębiorcy*, Wydanie VI rozszerzone, Wydawnictwo ZNICZ, Szczecin 1998, s. 29.

W większości krajów UE w dobie kryzysu gospodarczego można zaobserwować spadek realnego PKB przypadającego na jednego mieszkańca. Tylko nieliczne kraje unijne zanotowały wzrost tego wskaźnika. W tym okresie wśród nich znalazła się również Polska. Jednak bardziej wnikliwa analiza danych przedstawionych w zestawieniu tabelarycznym (Tabela 1), pozwala zauważyć, że Polska w 2007 roku, stanowiącym bazę wyjściową analizy, na tle 27 innych krajów Unii Europejskiej, znajdowała się dopiero na 24 miejscu osiągając poziom wskaźnika realnego PKB na jednego mieszkańca w wysokości 6 400 euro. W kolejnych latach analiza sytuacja była podobna – i tak odpowiednio, w 2008 roku Polska z realnym PKB per capita wynoszącym 6 800 euro znalazła się na 22 miejscu, w roku 2009 z realnym PKB per capita wynoszącym 6 900 euro i w roku 2010 z realnym PKB per capita na poziomie 7 100 euro, znajdowała się na miejscu 21 wśród analizowanych 27 krajów UE. Mimo wzrostu omawianego wskaźnika w kolejnych latach analizy i lepszej pozycji Polski w stosunku do roku bazowego 2007, w rankingu 27 państw Unii Europejskiej, nadal osiągnięty w Polsce poziom wzrostu realnego PKB liczony na jednego mieszkańca nie jest zadowalający. Wskazuje to chociażby odniesienie jego poziomu do średniego poziomu realnego PKB w Unii Europejskiej mierzonego w ujęciu na jednego mieszkańca, który w badanym okresie kształtował się odpowiednio w 2007 i 2008 roku na poziomie – 21 600 euro, zaś w 2009 roku – 20 600 euro i w 2010 roku na poziomie 20 900 euro. Wśród krajów Unii Europejskiej najwyższy poziom realnego PKB w okresie od 2007 do 2010 roku osiągnęły takie kraje, jak: Luksemburg, Szwecja, Dania, Irlandia, ale i te kraje zanotowały spadek realnego PKB per capita po 2008 roku. Wśród krajów o najniższym realnym wskaźniku PKB należy wymienić między innymi: Bułgarię i Rumunię. W tabeli 2 została przedstawiona dynamika wzrostu realnej stopy wzrostu PKB w latach 2007 - 2010 w krajach UE.

Tab. 2. Kraje UE:27 Realna stopa wzrostu PKB – dynamika wzrostu.

Wyszczególnienia	Realna stopa wzrostu PKB [%]			
	2007/2006	2008/2007	2009/2008	2010/2009
<b>UE (27 krajów)</b>	<b>3,0</b>	<b>0,5</b>	<b>-4,2</b>	<b>1,8</b>
Belgia	2,9	1,0	-2,8	2,2
Bułgaria	6,4	6,2	-4,9	0,2
Czechy	6,1	2,5	-4,1	2,3
Dania	1,7	-0,9	-4,9	1,7
Niemcy	2,7	1,0	-4,7	3,6
Estonia	6,9	-5,1	-13,9	3,1
Irlandia	6,0	-3,0	-7,1	-1,0
Grecja	4,5	2,0	-2,0	-4,5
Hiszpania	3,6	0,9	-3,7	-0,1
Francja	2,4	0,2	-2,6	1,5
Włochy	1,5	-1,3	-5,0	1,3
Cypr	5,1	3,6	-1,7	1,0
Łotwa	10,0	-4,2	-18,0	-0,3
Litwa	9,8	2,8	-14,8	1,3
Luksemburg	6,5	0,0	-4,1	3,5
Węgry	1,0	0,6	-6,3	1,2
Malta	3,7	2,6	-2,1	3,2
Holandia	3,9	1,9	-3,9	1,8
Austria	3,7	2,2	-3,9	2,1
<b>Polska</b>	<b>6,8</b>	<b>5,0</b>	<b>1,7</b>	<b>3,8</b>
Portugalia	2,4	0,0	-2,6	1,3
Rumunia	6,3	7,3	-7,1	-1,3
Słowenia	6,9	3,7	-8,1	1,2
Słowacja	10,6	6,2	-4,7	4,0
Finlandia	5,3	0,9	-8,0	3,1
Szwecja	3,3	-0,4	-5,1	5,7
Wielka Brytania	2,7	-0,1	-4,9	1,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

Przeprowadzając analizę kształtowania się dynamiki realnej stopy wzrostu PKB w krajach UE w okresie obejmującym lata 2007-2010 zauważamy ogólny spadek tego wskaźnika we wszystkich państwach członkowskich.

W 2007 roku wskaźnik ten wzrósł w stosunku do roku 2006 o 3,0%, zaś w roku 2008 wzrost ten wyniósł zaledwie 0,5%, natomiast w roku 2009 odnotowano już spadek realnej stopy wzrostu PKB o 4,2%. Z kolei w 2010 roku w porównaniu z rokiem poprzednim, realna stopa wzrostu PKB osiągnęła wartość dodatnią i wyniosła 1,8%. Największy spadek realnej stopy wzrostu PKB, po 2008 roku, miał miejsce w następujących krajach UE: Łotwie, gdzie w 2009 roku wskaźnik ten osiągnął poziom minus 18%, Litwie – spadek wskaźnika o blisko 15% i Estonii – spadek wskaźnika o prawie 14%, licząc jego poziom w stosunku do roku poprzedniego oraz Grecji – spadek wskaźnika w 2010 roku wynoszący ponad 4% w stosunku do roku 2009.

Do krajów UE, które odnotowały w badanym okresie najniższy spadek realnej stopy wzrostu PKB - nie przekraczający 3% należy zaliczyć między innymi takie państwa jak: Belgię, Francję, Cypr, Maltę i Portugalię. Na szczególną uwagę w tym zestawieniu (tabela 2), zasługuje Polska, która jako jedyny kraj spośród 27 państw członkowskich UE nie odnotowała spadku. Realna stopa wzrostu PKB w Polsce kształtowała się odpowiednio: w roku 2007 – na poziomie 6,8%, w 2008 roku poziom tego wskaźnika wyniósł 5,0%, zaś w 2009 roku, w którym to wszystkie kraje UE odnotowały spadek wzrostu PKB, poziom tego wskaźnika w Polsce wzrósł o 1,7%, zaś w 2010 roku o 3,8%, licząc jego wzrost w stosunku do roku poprzedniego.

W większości krajów Unii Europejskiej w 2010 roku wskaźnik realnej stopy wzrostu PKB zaczyna wzrastać, ale nadal są kraje, w których PKB maleje, należy zaliczyć do nich: Grecję – spadek PKB o 4,5% w porównaniu z rokiem 2009, Rumunię (-1,3%), Irlandię (-1%), Łotwę (-0,3%) i Hiszpanię (-0,1%).

Kolejnym z badanych mierników makroekonomicznej oceny sytuacji gospodarczej krajów Unii Europejskiej, w dobie trwającego globalnego kryzysu gospodarczego, który ma wpływ na funkcjonowanie gospodarki unijnej jako całości i transportu będącego istotną jej częścią, jest stopa bezrobocia. W tabeli 3 przedstawiono kształtowanie się stopy bezrobocia ogółem w Unii Europejskiej i w poszczególnych krajach członkowskich w latach 2007 – 2010.

Tab. 3. Kraje UE-27 Stopa bezrobocia.

Wyszczególnienia	Stopa bezrobocia [%]			
	2007	2008	2009	2010
<b>UE (27 krajów)</b>	<b>7,2</b>	<b>7,1</b>	<b>9,0</b>	<b>9,7</b>
Belgia	7,5	7,0	7,9	8,3
Bułgaria	6,9	5,6	6,8	10,2
Czechy	5,3	4,4	6,7	7,3
Dania	3,8	3,3	6,0	7,4
Niemcy	8,4	7,3	7,5	7,1
Estonia	4,7	5,5	13,8	16,9
Irlandia	4,6	6,3	11,9	13,7
Grecja	8,3	7,7	9,5	12,6
Hiszpania	8,3	11,3	18,0	20,1
Francja	8,4	7,8	9,5	9,8
Włochy	6,1	6,7	7,8	8,4
Cypr	4,0	3,6	5,3	6,3
Łotwa	6,0	7,5	17,1	18,7
Litwa	4,3	5,8	13,7	17,8
Luksemburg	4,2	4,9	5,4	4,5
Węgry	7,4	7,8	10,0	11,2
Malta	6,4	5,9	6,9	6,9
Holandia	3,2	2,8	3,4	4,5
Austria	4,4	3,8	4,8	4,4
<b>Polska</b>	<b>9,6</b>	<b>9,4</b>	<b>10,6</b>	<b>11,7</b>
Portugalia	8,1	7,7	9,6	12,0
Rumunia	6,4	5,8	6,9	7,3
Słowenia	4,9	4,4	5,9	7,3
Słowacja	11,1	9,5	12,0	14,4
Finlandia	6,9	6,4	8,2	8,4
Szwecja	6,1	6,2	8,3	8,4
Wielka Brytania	5,3	5,6	7,6	7,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

Stopa bezrobocia ogółem w UE-27 osiągnęła odpowiednio poziom: w roku 2007 – 7,2%, w 2008 – 7,1%, w 2009 - 9% i w 2010 – 9,7%. Po okresie nieznacznego spadku stopy bezrobocia odnotowanego w latach 2007 i 2008, nastąpił gwałtowny wzrost poziomu badanego wskaźnika w 2009 roku, wynoszący prawie 1,9 punktu procentowego w porównaniu z rokiem poprzednim i jej kolejny wzrost w 2010 roku do poziomu 9,7%. Widoczny jest tutaj niewątpliwie wpływ kryzysu gospodarczego. Stopa bezrobocia pomiędzy 2008 a 2009 rokiem wzrosła we wszystkich 27 państwach członkowskich. Najmniejszy wzrost zanotowano w Niemczech, gdzie wpływ globalnego kryzysu na poziom stopy bezrobocia wyniósł 0,2 punktu procentowego w latach 2008 i 2009, natomiast w 2010 roku wskaźnik stopy bezrobocia ma już tendencje zniżkowe.

Analizując wskaźnik stopy bezrobocia w poszczególnych państwach UE, można zauważyć, że największy jego wzrost, w badanym okresie, to jest w latach 2007 - 2010 odnotowała Litwa – wzrost o 13,5%, a także dwa pozostałe kraje bałtyckie, czyli: Łotwa (o 12,7%) i Estonia (o 12,2%). Ponadto wśród krajów unijnych Hiszpania pozostaje krajem o największej stopie bezrobocia, która w 2009 roku – osiągnęła poziom 18%, zaś w 2010 roku przekroczyła poziom 20%. Do krajów o wysokim wskaźniku bezrobocia w badanym okresie należy zaliczyć także: Słowację, Niemcy oraz Irlandię – w której to wskaźnik ten w 2009 roku wzrósł do 11,9% z poziomu 6,3% w roku 2008.

Polska jest krajem, w którym po 2007 roku, w którym to wskaźnik stopy bezrobocia wynosił 9,6%, w roku 2008 osiągnął on poziom 9,4%, w 2009 roku nastąpił wzrost omawianego wskaźnika do poziomu 10,6%, zaś w 2010 roku, wskaźnik ten osiągnął poziom 11,7 i nadal wykazuje tendencję wzrostową.

Długotrwałe bezrobocie jest jednym z głównych problemów społeczno - politycznych. Oprócz konsekwencji finansowych i społecznych skutków w życiu osobistym człowieka, długotrwałe bezrobocie wpływa negatywnie na spójność społeczną, a w konsekwencji utrudnia wzrost gospodarczy.

Kolejnym z analizowanych wskaźników makroekonomicznych dających podstawę do oceny sytuacji gospodarki unijnej w dobie trwającego kryzysu gospodarczego jest średnioroczna stopa inflacji. Jej kształtowanie w analizowanym okresie 2007 - 2010, przedstawione zostało w ujęciu tabelarycznym w tabeli 4.

Średni poziom wskaźnika inflacji w krajach UE w latach 2007 - 2010 osiągnął poziom 2,3%. W roku 2007 wyniósł on 3,7%, w roku 2008 - 1,0%, w roku 2009 i w 2010 osiągnął poziom 2,1%. W Polsce zaś badany wskaźnik inflacji kształtował się na poziomie odpowiednio: w 2007 roku – 2,6%, w 2008 roku – 4,2%, w 2009 roku – 4,0%, a w roku 2010 2,7%.

Analizując dane przedstawione w zestawieniu tabelarycznym (tabela 4), należy zwrócić uwagę na rok 2008, w którym to poziom wskaźnika inflacji w większości krajów Unii Europejskiej bardzo wzrósł. Najwyższy jego poziom odnotowały takie państwa jak: Bułgaria, Estonia, Łotwa i Litwa, w których w badanym okresie trwającego kryzysu gospodarczego, nastąpił gwałtowny jego wzrost przekraczający 10 punktów procentowych. Najwyższy wzrost stopy inflacji liczony w stosunku do roku poprzedniego miał miejsce w 2008 roku w gospodarce Łotwy i Litwy. Wyniósł on wówczas odpowiednio 15,3% i 11,1%.

W roku 2008 we wszystkich krajach Unii Europejskiej, z wyjątkiem Węgier, zanotowano wzrost stopy inflacji, który spowodowany był niewątpliwie sytuacją panującą na rynkach nie tylko europejskich, ale również w skali globalnej. Najniższą stopę inflacji wśród badanych 27 krajów Unii Europejskiej osiągnęły w 2008 roku: Holandia (2,2%), Portugalia (2,7%) i Niemcy (2,8%). Rok 2009, to niewątpliwie spadek stopy inflacji we wszystkich krajach Wspólnoty. Trzy kraje unijne odnotowały wówczas stopę inflacji na poziomie poniżej zera, a mianowicie: Irlandia (-1,7%), Portugalia (-0,9%) i Hiszpania (-0,2%). Najwyższy poziom inflacji w 2009 roku wystąpił w Rumunii (5,6%), Litwie (4,2%), a także na Węgrzech (4,0%) i w Polsce (4%). W kolejnym roku analizy to jest w 2010, większość krajów Unii Europejskiej odnotowała postępujący wzrost badanego wskaźnika. Największy jego przyrost miał miejsce w Grecji z poziomu 1,3% w 2009 roku do poziomu 4,7% w 2010 roku. Spadek poziomu badanego wskaźnika stopy inflacji w 2010 roku, w porównaniu z rokiem poprzednim odnotowały: Litwa, Polska, Holandia i Słowacja.

Jak wynika z przedstawionej analizy podstawowych mierników makroekonomicznych światowy kryzys gospodarczy, który rozpoczął się w 2008 roku spowodował spadek wzrostu gospodarczego na całym świecie. Aby ograniczyć negatywne skutki kryzysu dla gospodarki rządy wielu państw zaczęły przygotowywać i wdrażać pakiety antykryzysowe. Ministrowie finansów państw Unii Europejskiej przyjęli pakiet wzmacniający dyscyplinę finansów publicznych w krajach UE, który zakłada między innymi nowe sankcje za nadmierny deficyt i dług dla państw strefy euro. Celem tego pakietu jest przede wszystkim wzmocnienie unijnego Paktu Stabilności i Wzrostu, który trzyma w ryzach finanse publiczne krajów UE.

Pakt na rzecz Stabilności i Wzrostu jest oparty na określonych zasadach ramy dla koordynacji krajowej polityki fiskalnej w Unii Gospodarczej i Walutowej. Został on ustanowiony, aby zabezpieczać dobrą kondycję finansów publicznych, co jest ważnym wymogiem dla prawidłowego funkcjonowania Unii Gospodarczo-Walutowej. Pakt ten składa się z elementów zapobiegawczych i elementów odstraszających.

Na podstawie postanowień zawartych w części dotyczącej funkcji zapobiegawczej państwa członkowskie muszą przedstawiać roczne programy stabilności (konwergencji) wykazujące, w jaki sposób zamierzają one zabezpieczyć solidną sytuację fiskalną w średnim okresie, biorąc pod uwagę skutki starzenia się społeczeństwa. Komisja Europejska ocenia te programy, a Rada Europy wydaje opinię na ich temat. Funkcję zapobiegawczą realizuje się za pomocą dwóch instrumentów polityki, których można używać w celu niedopuszczenia do wystąpienia „nadmiernych” deficytów.

Funkcja odstraszająca Paktu reguluje procedurę nadmiernego deficytu. Zostaje ona uruchomiona na skutek osiągnięcia przez deficyt progu 3% PKB określonego w Traktacie. Jeżeli stwierdzi się, że deficyt jest nadmierny w rozumieniu Traktatu, Rada Europy wydaje zainteresowanym państwom członkowskim zalecenia skorygowania nadmiernego deficytu i wyznacza termin, w którym należy tego dokonać. Niezastosowanie się do zaleceń powoduje uruchomienie dalszych kroków w procedurach w tym, w przypadku państw członkowskich strefy euro, możliwość sankcji.

Jak wskazują pierwsze prognozy, rok 2010 był pierwszym okresem wzrostu gospodarczego, po trzech trudnych latach kryzysu. Jednak niektóre z omawianych w analizie wskaźników makroekonomicznych nie napawają optymizmem, a sytuacja na międzynarodowych rynkach finansowych nadal nie jest stabilna. Analitycy przewidują nastąpienie drugiej fali kryzysu, której to symptomy możemy już zaobserwować. Przejawiają się one w narastaniu długu publicznego poszczególnych państw unijnych, co w konsekwencji może doprowadzić do ich bankructwa.

Coraz silniejsze oddziaływanie światowego kryzysu finansowego na gospodarkę Unii Europejskiej przyczyniło się do przedstawienia przez Komisję Europejską (KE) dnia 29 października 2008 roku specjalnego pakietu działań zaradczych pod nazwą *European Economic Recovery Plan* (Europejski Plan Odnowy Gospodarczej).

Wraz z przyjęciem Pakietu, o którym mowa, Komisja Europejska przedstawiła propozycję rozwiązań dotyczących wsparcia działań antykryzysowych przy pomocy funduszy europejskich. W celu dokonano usprawnienia wydatkowania środków unijnych, a tym samym poprawy dostępu do kapitału dla rynków, podjęto również prace nad zmianami w rozporządzeniach dotyczących Funduszy Europejskich.

Przy aktywnym udziale Ministrów Rozwoju Regionalnego, państwa członkowskie i KE wypracowały rozwiązania umożliwiające zwiększenie dostępu do funduszy UE, między innymi dzięki wydłużeniu okresu kwalifikowalności wydatków w ramach programów na lata 2004 - 2006, zwiększeniu zaliczek unijnych na programy na lata 2007 - 2013, udogodnień w stosowaniu inżynierii finansowej, ułatwieniom w przekazywaniu środków dla projektów objętych regułami pomocy publicznej, ułatwieniom w finansowaniu dużych projektów oraz zwiększeniu stopnia finansowania projektów związanych z wydajnością energetyczną w sektorze mieszkalnictwa. Zmiany te obecnie zostały wprowadzone (przedłużenie kwalifikowalności wydatków w programach 2004 - 2006, zwiększenie zaliczek w programach 2007 - 2013), lub oczekują na wejście w życie (procedowane są obecnie w Radzie UE i Parlamencie Europejskim, a przewidywany termin ich przyjęcia to kwiecień 2009 roku)<sup>5</sup>.

W odpowiedzi na zagrożenie spowolnieniem gospodarczym, w dniu 30 listopada 2008 roku Rząd RP przedstawił krajowy *Plan stabilności i rozwoju*, którego celem było wzmocnienie polskiej gospodarki wobec światowego kryzysu. W dokumencie przedstawiono dotychczasowe oraz planowane działania Rządu w celu złagodzenia negatywnych skutków spowolnienia gospodarczego. Jednym z istotnych elementów polityki Rządu RP zawartym w Planie było przyspieszenie wydatkowania środków UE. Zidentyfikowano obszary wymagające podjęcia niezwłocznych działań. Obejmują one swym zakresem:

- uproszczenie i przyspieszenie wdrażania środków unijnych na różnych poziomach zarządzania
- pełniejsze powiązanie systemu funduszy unijnych z systemem finansów publicznych (zwiększanie efektywności wykorzystania i rozliczania środków publicznych przy realizacji programów unijnych, zwiększenie dochodów budżetu państwa, poprawa obiegu środków publicznych i płynności budżetu)
- wykorzystanie możliwości oferowanych przez Komisję Europejską w ramach pakietu antykryzysowego.

<sup>5</sup> www.mrr.gov.pl (dostęp: lipiec 2011).



W 2009 roku Komisja Europejska pozytywnie oceniła zaktualizowane *Programy stabilności rozwoju* oraz *Plany konwergencji* 17 krajów UE, w tym Czech, Niemiec, Węgier i Polski. Jako główny środek radzenia sobie z kryzysem gospodarczym w większość krajów unijnych przyjęła bodziec fiskalny, zgodnie z planem ożywienia gospodarczego proponowanym przez Komisję i zatwierdzonym przez UE<sup>6</sup>.

Jednak poważne perturbacje na rynkach finansowych, które wystąpiły w miesiącach wakacyjnych 2011 roku, spowodowały pogorszenie sytuacji gospodarczej na świecie. Skutki tych wahań odczuła również gospodarka unijna. Stąd liczne działania podejmowane przez przywódców państw unijnych, w tym Niemiec i Francji, dotyczące modernizacji funkcjonowania strefy euro.

Opisane warunki makroekonomiczne mają istotny wpływ na funkcjonowanie sektora transportu. Analiza przewozu pasażerów w wybranych gałęziach transportu to jest.: samochodowym, kolejowym i lotniczym w Polsce i w krajach Unii Europejskiej w dobie trwającego światowego kryzysu gospodarczego stanowi przedmiot dalszych rozważań.

### **Analiza przewozu pasażerów w wybranych gałęziach transportu w krajach UE w dobie kryzysu gospodarczego**

Struktura gałęziowa systemów transportowych kształtowana jest przez liczne czynniki, których rola na przestrzeni dziejów była zmienna. Wśród nich możemy wymienić między innymi: położenie geograficzne, obszar i zaludnienie poszczególnych krajów, rozmieszczenie ludności, stopień urbanizacji, a także rozmieszczenie ośrodków atrakcyjnych pod względem turystycznym, strukturę i rozmieszczenie produkcji, współpracę międzynarodową, w tym wielkość i strukturę międzynarodowych obrotów towarowych, poziom rozwoju techniczno-technologicznego, uwarunkowania społeczno - gospodarcze itp. Uwarunkowania te przyczyniły się do ukształtowania w poszczególnych krajach, zróżnicowanych pod względem struktury gałęziowej i rozwiązań techniczno - technologicznych, systemów transportowych<sup>7</sup>.

Rola transportu w kształtowaniu międzynarodowych powiązań gospodarczych spowodowała, że jednym z istotnych celów polityki europejskiej jest integracja transportu.

Unia Europejska omówiła to w nowym dokumencie programowym *Biała Księga o transporcie w roku 2050* pt. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu - dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*<sup>8</sup>. Dokument ten zawiera plan działań, których celem generalnym jest osiągnięcie zrównoważonego systemu transportowego pod względem technicznym, przestrzennym, gospodarczym, społecznymi środowiskowym, z uwzględnieniem konkurencji międzynarodowej. Realizacja tego celu jest możliwa przez ewolucję istniejących systemów transportowych, przyjęcie nowych rozwiązań technicznych, organizacyjnych i prawnych z uwzględnieniem uwarunkowań wewnętrznych i zewnętrznych transportu, takich jak: finanse, względy gospodarcze i społeczne, zagospodarowanie przestrzenne i ochrona otoczenia oraz umowy i porozumienia międzynarodowe.

W kolejnej części rozważań została przedstawiona analiza statystyczna przewozu pasażerów obejmująca lata 2007 - 2010. Obejmuje ona trzy wybrane gałęzie transportu to jest: transport samochodowy, kolejowy i lotniczy. Z uwagi na dostępność danych statystycznych obrazujących przewozy pasażerów w Unii Europejskiej w układzie gałęziowym analizie poddane zostały następujące zagadnienia:

- struktura przewozu pasażerów według rodzajów transportu lądowego w latach 2007-2009 w Polsce i w krajach Unii Europejskiej w podziale na samochody osobowe, autobusy i autokary, transport kolejowy, tramwaje i metro
- rozwój pasażerskiego transportu kolejowego w odniesieniu do przewozów krajowych i międzynarodowych w latach 2007 - 2009 w Polsce i w krajach Unii Europejskiej
- przewozy pasażerów transportem lotniczym w latach 2007-2009 w Polsce i w krajach Unii Europejskiej analizowane w wielkościach absolutnych.

W tabeli 5 dokonano zestawienia struktury procentowej przewozu pasażerów według rodzajów transportu lądowego.

<sup>6</sup> www.podatki.biz [wgląd: lipiec 2011]

<sup>7</sup> Szerzej [w:] W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007, s. 424-427; W. Rydzkowski i K. Wojewódzka-Król (red.), *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009, s. 424-439; A. Marzena Weresa (red.), *Polska – Raport o konkurencyjności 2010. Klasy przemysłowe a przewagi konkurencyjne*, Instytut Gospodarki Światowej, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2010, s. 157; tamże, s. 160-163.

Tab. 4. Kraje UE:27 Średnioroczna stopa inflacji.

Wyszczególnienia	Średnioroczna stopa inflacji [%]			
	2007	2008	2009	2010
<b>UE (27 krajów)</b>	<b>2,3</b>	<b>3,7</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>
Belgia	1,8	4,5	0,0	2,3
Bułgaria	7,6	12,0	2,5	3,0
Czechy	3,0	6,3	0,6	1,2
Dania	1,7	3,6	1,1	2,2
Niemcy	2,3	2,8	0,2	1,2
Estonia	6,7	10,6	0,2	2,7
Irlandia	2,9	3,1	-1,7	-1,6
Grecja	3,0	4,2	1,3	4,7
Hiszpania	2,8	4,1	-0,2	2,0
Francja	1,6	3,2	0,1	1,7
Włochy	2,0	3,5	0,8	1,6
Cypr	2,2	4,4	0,2	2,6
Łotwa	10,1	15,3	3,3	-1,2
Litwa	5,8	11,1	4,2	1,2
Luksemburg	2,7	4,1	0,0	2,8
Węgry	7,9	6,0	4,0	4,7
Malta	0,7	4,7	1,8	2,0
Holandia	1,6	2,2	1,0	0,9
Austria	2,2	3,2	0,4	1,7
<b>Polska</b>	<b>2,6</b>	<b>4,2</b>	<b>4,0</b>	<b>2,7</b>
Portugalia	2,4	2,7	-0,9	1,4
Rumunia	4,9	7,9	5,6	6,1
Słowenia	3,8	5,5	0,9	2,1
Słowacja	1,9	3,9	0,9	0,7
Finlandia	1,6	3,9	1,6	1,7
Szwecja	1,7	3,3	1,9	1,9
Wielka Brytania	2,3	3,6	2,2	3,3

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

Na podstawie danych przedstawionych w układzie tabelarycznym (Tab. 5) można stwierdzić, że największy udział, we wszystkich krajach Unii Europejskiej, w zakresie transportu lądowego w przewozie pasażerów przypada na samochody osobowe, czyli tak zwaną motoryzację indywidualną. Wzrost liczby samochodów powoduje w konsekwencji pojawienie się trudnych do rozwiązania problemów to jest.: kongestii, dostępności terenu, efektu cieplarnianego, zanieczyszczenia środowiska, emisji hałasu, pogorszenia stanu zdrowia mieszkańców miast i terenów zlokalizowanych wzdłuż magistrali drogowych.

W ramach analizy pionowej przeprowadzonej w zakresie lądowego transportu pasażerskiego można dostrzec, że największy – bo ponad 80-sięć procentowy udział, we wszystkich krajach Unii Europejskiej zajmują przewozy wykonane samochodami osobowymi. W roku 2007 udział samochodów osobowych w przewozach pasażerskich wynosił 83,6%, natomiast w 2008 roku udział ten spadł do poziomu 83,3%. Największy udział tej gałęzi w przewozach pasażerskich odnotowano na Litwie, w 2007 roku wynosił on 90,7%, zaś w 2008 roku – 90,9%. Najmniej przewozów pasażerskich samochodami osobowymi wykonano na Węgrzech: w 2007 roku udział ten wynosił 61,8%, a w 2008 roku nieznacznie wzrósł i stanowił 62,1% ogólnej liczby pasażerów przewiezionych transportem lądowym.

W badanych krajach Unii Europejskiej na drugim miejscu, pod względem wielkości procentowego udziału w przewozach pasażerów transportem lądowym, znalazły się przewozy autobusowe i autokarowe. Poziom ten kształtował się następująco: w roku 2007 - 9,3%, w 2008 roku nastąpił jego nieznaczny wzrost do wielkości 9,4%. W 2007 roku najwięcej przewozów autobusowych i autokarowych wykonano na Węgrzech i Słowacji. Udział ten stanowił odpowiednio 25,2% i 21,6%. Dużą część przewozów pasażerskich autobusami i autokarami, bo przeszło 20%, wykonały w badanym roku również takie kraje jak: Bułgaria i Estonia. W kolejnym – 2008 roku objętym analizą, najwięcej przewozów autobusowych i autokarowych wykonano na Węgrzech, gdzie udział ten w porównaniu z rokiem poprzednim wzrósł do poziomu 25,7%. Najmniej przewozów pasażerskich autobusami i autokarami w tym czasie wykonano w Holandii (3,8%), Francji (około 5,5%), Niemczech (6,4%) i Wielkiej Brytanii (6,4%).



Tab. 5. Struktura procentowa przewozów pasażerów według rodzajów transportu lądowego w latach 2007 - 2008 w Unii Europejskiej.

Wyszczególnienie	2007			2008		
	Samochody osobowe	Autobusy i autokary	Transport kolejowy	Samochody osobowe	Autobusy i autokary	Transport kolejowy
	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]	[%]
EU (27 countries)	83,6	9,3	7,0	83,3	9,4	7,3
Belgia	79,1	13,3	6,6	78,4	14,4	7,2
Bułgaria	74,7	20,8	4,4	75,9	20,0	4,1
Republika Czeska	75,7	17,0	7,3	76,0	16,9	7,1
Dania	79,6	11,2	9,3	79,4	11,1	9,4
Niemcy	85,5	6,4	8,1	85,1	6,3	8,6
Estonia	77,2	20,7	2,1	79,4	18,5	2,1
Irlandia	83,6	12,9	3,5	83,8	12,8	3,4
Grecja	79,9	18,5	1,6	80,8	17,9	1,3
Hiszpania	81,0	14,0	5,0	80,1	14,4	5,5
Francja	84,9	5,5	9,6	84,2	5,7	10,1
Włochy	83,3	11,3	5,4	82,4	11,9	5,7
Cypr	80,9	19,1	0,0	:	:	0,0
Łotwa	81,5	13,5	5,0	80,6	14,1	5,3
Litwa	90,7	8,4	0,9	90,9	8,2	1,0
Luksemburg	84,9	11,1	4,1	84,2	11,4	4,3
Węgry	61,8	25,2	13,1	62,1	25,7	12,3
Malta	80,5	19,5	0,0	:	:	0,0
Holandia	86,7	3,8	9,5	86,5	3,8	9,7
Austria	79,2	10,8	10,1	78,6	10,2	11,1
<b>Polska</b>	<b>83,6</b>	<b>9,6</b>	<b>6,8</b>	<b>85,5</b>	<b>8,4</b>	<b>6,2</b>
Portugalia	85,3	10,7	3,9	85,2	10,7	4,1
Rumunia	77,5	14,0	8,6	77,2	15,2	7,6
Słowenia	85,8	11,4	2,9	86,2	10,9	2,9
Słowacja	72,4	21,6	6,0	74,9	18,6	6,5
Finlandia	84,9	10,0	5,0	84,5	10,1	5,4
Szwecja	84,1	7,3	8,7	83,3	7,4	9,3
Wielka Brytania	87,3	6,3	6,4	86,8	6,4	6,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

Ponadto pasażerowie zaspokajali swoje potrzeby transportowe korzystając z transportu kolejowego, tramwajów i metra. Jako trzeci rodzaj transportu lądowego należy wskazać transport kolejowy, któremu w większości krajów Unii Europejskiej towarzyszy trend wzrostowy zobrazowany 7% udziałem w 2007 roku i 7,3% udziałem w 2008 roku w przewozach pasażerów.

Sytuacja ta powoduje konieczność podjęcia zmian w zakresie transportu pasażerskiego, które umożliwiłyby ograniczenie tempa rozwoju motoryzacji i zmniejszyłyby rolę transportu samochodowego w przewozach pasażerskich. W transporcie pasażerskim niezbędne jest ograniczenie ruchu prywatnymi samochodami na rzecz komunikacji zbiorowej, zarówno w podróży na większą odległość, jak i w codziennych przejazdach miejskich związanych z zaspokajaniem transportowych potrzeb obligatoryjnych, zarówno tych o charakterze systematycznym, jak i niesystematycznym. Proekologiczna polityka transportowa pozwala nie tylko na zmniejszenie zużycia energii i tym samym emisji zanieczyszczeń, ale jest również wręcz niezbędna ze względu na ograniczenia terytorialne. Istnieje więc stała konieczność poszukiwania nowych rozwiązań pozwalających na zaspokajanie zróżnicowanych potrzeb przewozowych w sposób mniej szkodliwy dla środowiska. W tabeli 6 zobrazowano krajowy i międzynarodowy pasażerski transport kolejowy w Polsce i w Unii Europejskiej w latach 2007 - 2009.

Tab. 6. Krajowy i międzynarodowy pasażerski transport kolejowy w Unii Europejskiej w latach 2007 - 2009.

Lp.	Wyszczególnienie	2007	2008	2009	2007-2008	2008-2009
		w tys. pasażerów			[%]	[%]
1	<b>EU25</b>	<b>7682843</b>	<b>7937432</b>	<b>7785394</b>	<b>3,3</b>	<b>-1,9</b>
2	<b>EU27</b>	<b>7801839</b>	<b>8046499</b>	<b>7882280</b>	<b>3,1</b>	<b>-2,0</b>
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	<b>Polska</b>	<b>265995</b>	<b>272859</b>	<b>263715</b>	<b>2,6</b>	<b>-3,4</b>
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](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

Na podstawie danych przedstawionych w tabeli 6 dotyczących pasażerskiego transportu kolejowego w Unii Europejskiej z danych statystycznych obrazujących 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, począwszy od państw, w których krajowy transport kolejowy pasażerów stanowi blisko 100% to jest: Portugalii - (99,9%), Hiszpanii - (99,8%), Niemiec - (99,5%), Finlandii - (99,4%), jest znaczący. Najniższy udział krajowego pasażerskiego transportu kolejowego wynoszący 70,7% ma miejsce w Luksemburgu, w którym adekwatnie udział międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego wynosi 22,6%<sup>9</sup>.

W ramach analizy dynamiki obrazującej zaistniałe zmiany w pasażerskim transporcie kolejowym w okresie 2007-2008, w krajach Unii Europejskiej, należy zauważyć, że największy wzrost odnotowały: Grecja (+21,5%), Luksemburg (7,5%), Włochy (+5,6), Wielka Brytania (+5,3%), Szwecja (+5,6%). Zaś największy spadek miał miejsce w Rumunii (-12,1%) i w Czechach (-3,8%). Zobrazowane w tabeli 6 zmiany jakie zaszły na rynku pasażerskiego transportu kolejowego w dwóch analizowanych okresach, to jest 2007 - 2008 i 2008-2009 wskazują Belgię i Danię jako kraje, w których zarówno w pierwszym, jak i w drugim okresie transport ten rozwijał się. W Belgii odnotowano wzrost w roku 2008 w stosunku do roku 2007 o 6,4% oraz wzrost w roku 2009 w stosunku do 2008 o 2,6%. Zaś w Danii w roku 2008 w stosunku do roku 2007 o 2,8% oraz wzrost w roku 2009 w stosunku do 2008 o 1,4%. W latach 2007-2008 największy rozwój miał miejsce w Grecji (+21,5%), jednak w latach 2008-2009 w kraju tym, objętym głębokim kryzysem gospodarczym, zanotowano blisko 5% spadek (-4,8%) przewozów. Największy spadek zarówno w okresie 2007-2008, jak i 2008-2009, zobrazowany liczbami (-12,1%) i (-13,0), miał miejsce w Rumuni. W badanym okresie 2007-2008 i 2008-2009 krajowy i międzynarodowy pasażerski transport kolejowy w Polsce kształtował się odpowiednio na poziomie (+2,6%) i (-3,4%).

<sup>9</sup> [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

Kolejną z analizowanych gałęzi transportu, w zakresie przewozu pasażerów, jest transport lotniczy. Transport lotniczy, podobnie jak pozostałe gałęzie transportu, może rozwijać się dzięki infrastrukturze transportowej, czyli elementom tworzącym techniczną podbudowę i techniczne otoczenie procesów transportowych. To ich poziom rozwoju, gęstość i stan techniczny warunkują jakość świadczonych usług transportowych. W przypadku transportu lotniczego najważniejsze znaczenie mają lotniska, gdyż drogi powietrzne mają charakter naturalny<sup>10</sup>. Wpływ stymulowany portu lotniczego to przede wszystkim wzrost aktywności i efektywności podmiotów gospodarczych znajdujących się w zasięgu lotniska, w tym między innymi inwestycje bezpośrednie oraz ruch turystyczny. Turystyka jest drugą, po inwestycjach, składową wpływu stymulowanego. Szacuje się, że około 3,6 % zagranicznych turystów przybyło do Polski drogą lotniczą. Ponadto rozbudowana siatka połączeń niskokosztowych zachęcała podróżnych do krótkich wyjazdów turystycznych, a wyjazdy weekendowe stały się bardzo popularne szczególnie wśród młodych ludzi.

W tabeli 7 zobrazowano przewozy pasażerów transportem lotniczym w latach 2007-2010 w krajach Unii Europejskiej.

Tab. 7. Przewozy pasażerów transportem lotniczym w latach 2007-2010 w Unii Europejskiej.

Lp.	Wyszczególnienie	Przewozy pasażerów transportem lotniczym w tys. pasażerów			
		2007	2008	2009	2010
1	<b>EU (27 countries)</b>	<b>792700448</b>	<b>798330585</b>	<b>751060420</b>	<b>:</b>
2	Belgia	20805314	21981645	21314463	:
3	Bułgaria	6071210	6417873	5838685	:
4	Republika Czeska	13098141	13429149	12367467	:
5	Dania	24041619	24629204	20859704	24330644
6	Niemcy	163843996	166095390	158150131	166130833
7	Estonia	1722505	1804430	1341294	1381062
8	Irlandia	29840020	30018287	26268887	:
9	Grecja	34785958	34404278	32882441	32131780
10	Hiszpania	163523010	161400952	148318298	153386749
11	Francja	120034361	122723531	117561564	:
12	Włochy	106294205	105216903	101823760	:
13	Cypr	7004127	7218073	6729554	:
14	Łotwa	3155771	3687329	4062704	4655898
15	Litwa	2195959	2552074	1867191	2282834
16	Luksemburg	1634465	1713003	1535261	1613600
17	Węgry	8580261	8429082	8081067	8174510
18	Malta	2971368	3109899	2918676	3293548
19	Holandia	50500592	50418517	46479064	:
20	Austria	22926104	23899584	21817267	:
21	<b>Polska</b>	<b>17120015</b>	<b>18727132</b>	<b>17046474</b>	<b>:</b>
22	Portugalia	24324372	25180382	24104119	25655335
23	Rumunia	6908599	8031267	7984057	:
24	Słowenia	1504446	1648977	1423391	1382341
25	Słowacja	2232411	2596334	1948361	1881844
26	Finlandia	14464575	14850682	13828812	14220636
27	Szwecja	26967253	27817350	25218784	26646764
28	Wielka Brytania	217288456	213888122	198531887	192884537

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych statystycznych [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu) (dostęp: lipiec 2011).

<sup>11</sup> K. Kuciński (red.), *Geografia-Kompendium w zarysie i zadaniach*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2007, s.569.

Dane przedstawione w układzie tabelarycznym (tabela 7) pokazują, że w poszczególnych krajach Unii Europejskiej udział transportu lotniczego w przewozie pasażerów wykazuje trend wzrostowy. W analizowanym okresie to jest w latach 2007–2010 możemy jednak zauważyć wpływ kryzysu gospodarczego na liczbę osób przewożonych tą gałęzią transportu. Między 2007 a 2008 rokiem nastąpił wzrost liczby pasażerów przewiezionych transportem lotniczym o 0,7%, natomiast między rokiem 2008 a 2009 miał miejsce spadek liczby pasażerów przewiezionych transportem lotniczym, który wyniósł 5,9%. Oznacza to, że liczba pasażerów przewiezionych transportem lotniczym zmniejszyła się odpowiednio z poziomu 798,331 mln osób do 751,060 mln osób. W roku 2010 możemy już zaobserwować wzrost liczby pasażerów transportem lotniczym w krajach UE.

W zakresie przewozu pasażerów transportem lotniczym dominującą pozycję w krajach Unii Europejskiej zajmują: Wielka Brytania, Niemcy, Hiszpania i Francja.

Największy wzrost przewozów pasażerskich tą gałęzią transportu na przestrzeni lat 2008 - 2009, odnotowano na Łotwie (+10,2%), pozostałe kraje Unii Europejskiej wykazały w tym zakresie tendencje spadkowe, przy czym największy spadek miał miejsce w Estonii (-25,7%), Słowacji (-25,0%).

W Polsce w latach 2007 - 2008 odnotowano wzrost w przewozach pasażerów transportem lotniczym wynoszący 9,4%. W Polsce liczba przewiezionych pasażerów w 2008 roku wynosiła 18,727 mln osób, natomiast w 2009 roku nastąpił jej spadek – przewieziono wówczas 17,046 mln pasażerów.

Prognozy dla polskiego rynku lotniczego są optymistyczne. Przewiduje się, że do 2030 roku całkowita liczba pasażerów korzystających z transportu lotniczego przekroczy 75 mln, przy czym w kolejnych latach trudno już będzie oczekiwać aż tak spektakularnych wzrostów. Jednak należy podkreślić, że przewidywany, stabilny i zrównoważony rozwój przewozów lotniczych jest uwarunkowany równoczesnym rozwojem infrastruktury lotniskowej w Polsce.

Omówione wyniki analizy danych statystycznych obrazujące kształtowanie się wielkości przewozu pasażerów w wybranych gałęziach transportu.: transporcie samochodowym, kolejowym i lotniczym w Polsce i w krajach Unii Europejskiej wskazują, że trwający, globalny kryzys gospodarczy miał istotny wpływ zarówno na wielkość przewozu jak i na kształtowanie się jego struktury gałęziowej. Z analizy danych statystycznych wynika, że zarówno w zakresie głównych mierników makroekonomicznych jak i danych charakteryzujących przewóz pasażerów w krajach Unii Europejskiej występuje duże ich zróżnicowanie. Kraje unijne, w których miały miejsce największe spadki w koniunkturze gospodarczej (na przykład Łotwa, Litwa, Estonia, Grecja) odnotowują również, w badanym okresie 2007 - 2009, spadek koniunktury w przewozach pasażerów. Na uwagę zasługuje transport lotniczy, który pomimo trwającego kryzysu gospodarczego jest rozwijającą się gałęzią transportu, konkurującą z tradycyjnym transportem lądowym.

Trendy zmian, w zakresie funkcjonowania i rozwoju transportu w Unii Europejskiej zostały nakreślone przez *Białą Księgę o transporcie w roku 2050* z podtytułem *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu*. Dokument ten został przyjęty w 2011 roku przez Komisję Europejską. Jest on wszechstronną strategią zmierzającą do ustanowienia konkurencyjnego systemu transportu, służącego zwiększeniu mobilności, pokonaniu głównych przeszkód w najważniejszych obszarach oraz pobudzeniu wzrostu i zatrudnienia. Wśród najważniejszych celów na rok 2050 rok, które wymienia *Księga* znalazły się między innymi założenia dotyczące 50% przesunięcia międzymiastowego ruchu pasażerskiego na średnie dystanse oraz transportu towarów z dróg na tory kolejowe i drogi morskie oraz założenia dotyczące lotnictwa związane ze stosowaniem paliw – założono, że przynajmniej 40% paliw ma pochodzić ze źródeł odnawialnych i spełniać warunek niskoemisyjności. Podjęte działania mają się przyczynić do zmniejszenia łącznych emisji w transporcie o 60 % w pierwszej połowie tego stulecia.

## Streszczenie

Globalny kryzys gospodarczy, który rozpoczął się na rynku kredytów hipotecznych skutkując upadłością banku Lehman Brothers jesienią 2008 roku w Stanach Zjednoczonych, spowodował bezprecedensowe załamanie wzrostu gospodarki światowej - największe od zakończenia II wojny światowej, w tym również trudności w funkcjonowaniu gospodarki UE. Uwarunkowania makroekonomiczne kryzysu i ich wymierne skutki dla gospodarki unijnej powodują konieczność ciągłego monitorowania zmian w niej zachodzących, analizowania ich przyczyn i skutków oraz poszukiwania rozwiązań łagodzących skutki kryzysu. Działania te obejmują zarówno pakiety antykryzysowe odnoszące się do ogółu gospodarki Unii Europejskiej to jest: Unijny Pakt Stabilności i Wzrostu, kształtujący finanse publiczne krajów UE, jak również inne rozwiązania wdrażane przez poszczególne kraje tworzące Wspólnotę. W rozważaniach przedstawionych w części

głównej referatu uwagę skupiono na dwóch istotnych aspektach dotyczących tematyki niniejszego opracowania. Są nimi: charakterystyka zmian czynników makroekonomicznych zachodzących w gospodarce światowej i w wybranych krajach Unii Europejskiej w latach 2007- 2009, jako znaczących, dla funkcjonowania sektora transportu, uwarunkowań otoczenia zewnętrznego, a także na analiza wielkości przewozu pasażerów w układzie gałęziowym w wybranych krajach Unii Europejskiej w dobie kryzysu gospodarczego.

### **Influence of the crisis on the volume of passenger transport in the UE in selected branches of transports**

#### **Abstract**

The global economic crisis that began in the mortgage market resulting in the bankruptcy of Lehman Brothers in the autumn of 2008 in the United States, caused an unprecedented breakdown in the world economy - the largest since the end of World War II, including the difficulties in the functioning of the EU economy.

Conditionality of macroeconomic crisis and their measurable effects on the EU economy make it necessary to monitoring changes which are occurring in it, analyze their causes and effects, and seek solutions to mitigate the effects of the crisis.

These operations include both anti-crisis packages relating to the general economy of the European Union, ie: The EU's Stability and Growth Pact, forming public finances in the EU's countries, as well as other solutions implemented by individual countries which make up the Community.

The considerations presented in the main part of the paper is focused on two important aspects of the subjects of this study, namely: characteristic of changes in macroeconomic factors occurring in the global economy and in selected European Union countries in the years 2007 - 2009, as significant for the functioning of the transport sector, external environment conditions and analysis of the size of the passengers transport by branches in selected countries of the European Union in the economic crisis.

#### **Literatura:**

1. Borowiecki R., Siuta-Tokarska B., *Problemy funkcjonowania i rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce, Synteza badań i kierunki działań*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2008.
2. Dowgiałło Z. (red.), *Słownik ekonomiczny przedsiębiorcy*, Wydanie VI rozszerzone, Wydawnictwo ZNICZ, Szczecin 1998.
3. Fierla I. (red.), *Geografia gospodarcza świata, Wydanie II zmienione*, Wydawnictwo PWE, Warszawa 2005.
4. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
5. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), *Transport. Problemy transportu w rozszerzonej UE*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
6. Weresa A. M. (red.), *Polska – Raport o konkurencyjności 2010. Klasy przemysłowe a przewagi konkurencyjne*, Instytut Gospodarki Światowej, Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2010.
7. Rydzkowski W., *Wpływ kryzysu ekonomicznego na transport lotniczy w Unii Europejskiej*, „Przegląd Komunikacyjny”, nr 3/2010.
8. *Rocznik Statystyczny. Transport – wyniki działalności 2009r.*, GUS, Warszawa 2010.
9. [www.eurostat.eu](http://www.eurostat.eu)
10. [www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl)
11. [www.podatki.biz](http://www.podatki.biz)
12. Bruksela, KOM(2011) 144 z dn. 28.03.2011 r.