

УДК 656.02

UDK 656.02

RELACJE MIĘDZY TRANSPORTEM A GOSPODARKĄ W PAŃSTWACH  
UNII EUROPEJSKIEJ

LITWIN Filip, Politechnika Rzeszowska, Rzeszów, Polska

LIS Katarzyna, Politechnika Rzeszowska, Rzeszów, Polska

LEW Krzysztof, Politechnika Rzeszowska, Rzeszów, Polska

ЗВ'ЯЗОК МІЖ ТРАНСПОРТОМ І ЕКОНОМІКОЮ В КРАЇНАХ  
ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ

ЛІТВІН Філіп, Жешовська Політехніка, Жешув, Польща

ЛІС Катажина, Жешовська Політехніка, Жешув, Польща

ЛЕВ Кшиштоф, Жешовська Політехніка, Жешув, Польща

RELATIONSHIP BETWEEN TRANSPORT AND ECONOMY  
IN EUROPEAN UNION COUNTRIES

LITWIN Filip, Rzeszow University of Technology, Rzeszow, Poland

LIS Katarzyna, Rzeszow University of Technology, Rzeszow, Poland

LEW Krzysztof, Rzeszow University of Technology, Rzeszow, Poland

**WSTĘP**

Idea wspólnej polityki transportowej państw Unii Europejskiej wzięła się z potrzeby dobrze rozwiniętej sieci transportowej. Miała ona spowodować rozwój gospodarczy, wpłynąć korzystnie na tworzenie nowych miejsc pracy, jednocześnie skracając czas podróży i zwiększając wygodę. Pierwszym aktem prawnym, który uregulował przepisy transportowe był traktat rzymski z 1957 r. Zapisana w nim została zasada swobodnego przepływu towaru i usług jako gwarancja wolnego rynku. Traktat ten nie zawierał jednak konkretnych wskazań pozostawiając te kwestie do uregulowania państwom członkowskim. Dopiero w 1985 r. po wyroku Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości przeciwko Radzie Unii Europejskiej, która została oskarżona o niespełnienie obowiązku opracowania jednolitej polityki transportowej, wydana została biała księga zawierająca konkretne cele, które miały zostać osiągnięte do roku 1992.

W 1992 r. ratyfikowano traktat z Maastricht, którego najważniejszymi celami w polityce transportowej było ustanowienie sieci transeuropejskich oraz otwarcie rynku na konkurencję. Nowością były także wymogi dotyczące ochrony środowiska. Wszystkie te zasady stały się fundamentem dla późniejszych działań w polityce transportowej Unii Europejskiej.

W 2001 oraz 2006 r. wydano kolejne białe księgi dotyczące polityki transportowej. Zawarto w nich prognozy dotyczące zwiększenia natężenia ruchu oraz jeszcze bardziej zwiększono nacisk na ochronę środowiska i zdrowia ludzkiego. Zauważono istotny problem nierównomiernego rozwoju gałęzi transportu oraz zaproponowano rozbudowę wodnych dróg śródlądowych.

Biała księga z 2011 r. miała na celu zakończenie procesu tworzenia wewnętrznego rynku w sektorze transportu. Zaproponowano w niej:

- zbudowanie zintegrowanych sieci transportowych wykorzystujących różne gałęzie transportu,
- utworzenie węzłów multimodalnych,
- usunięcie utrudnień technicznych, administracyjnych i wydolnościowych dotyczących transportu,
- poprawę infrastruktury,

- położenie nacisku na innowacje,
- zmniejszenie emisji dwutlenku węgla oraz uniezależnienie od ropy naftowej przy jednoczesnym zachowaniu zasad zrównoważonego rozwoju.

### **CHARAKTERYSTYKA RYNKU TRANSPORTOWEGO UNII EUROPEJSKIEJ**

Transport drogowy znacząco dominuje wśród wszystkich rodzajów transportu w Unii Europejskiej. Jest on kluczowy z gospodarczego punktu widzenia, gdyż od kilkudziesięciu lat sektor ten stale rośnie. Od traktatu z Maastricht nastąpił zdecydowany wzrost sektora przewozów międzynarodowych oraz kabotażu. Traktat ten wprowadził udogodnienia dla przewoźników, dzięki którym mogą swobodnie przewozić pasażerów drogami całej Unii Europejskiej, tylko na podstawie licencji wydanej w państwie, w którym mają oni siedzibę. Ujednolicono system poboru opłat tak, aby nie dyskryminował przewoźników z innych państw UE i nakładał większe koszty na przewoźników zanieczyszczających środowisko. Wspólnie uregulowano, także limity maksymalnego czasu prowadzenia pojazdu i nałożono obowiązek posiadania cyfrowych tachografów na kierowców autobusów i samochodów ciężarowych. W kwestiach formalnych ujednolicono format prawa jazdy, dokumentów rejestracyjnych oraz limity dotyczące wymiarów i masy pojazdów.

Sektor kolejowy napotkał zdecydowanie poważniejsze problemy na drodze transformacji. Na dzień dzisiejszy wciąż istnieją państwa, które są właścicielami przedsiębiorstw kolejowych na poziomie centralnym. Wpływa to negatywnie na konkurencyjność i jakość usług. Od drugiej połowy lat 80 kolej zaczęła odnotowywać spadek ilości przewozów względem transportu samochodowego. Dopiero w 2001 r. udało się ustabilizować sytuację na rynku i stopniowo zwiększać liczbę pasażerów i towarów przewożonych koleją. Z geograficznego punktu widzenia istnieje ogromna dysproporcja między Europą północną i zachodnią a południową i wschodnią. Kraje południa i zachodu zdecydowanie dominują jeżeli chodzi o poziom, jakość i wzrost w przewozach kolejowych. Jako remedium przedstawiony został tzw. czwarty pakiet kolejowy, którego celem jest wzrost wydajności i udziału kolei w rynku transportowym, poprawa wizerunku kolei, wzrost konkurencyjności oraz poprawa jakości usług międzynarodowych [1].

Kwestia lotnictwa kształtuje się nieco inaczej. Przed 1992 r. transport lotniczy cechował się bardzo małą konkurencją wewnątrzgałęziową lub jej brakiem. Dzięki liberalnej polityce UE rozwój konkurencji nastąpił dynamicznie, co znacznie wpłynęło na ilość siatek połączeń oraz ceny. Podpisano umowę o otwartym niebie między państwami członkowskimi, dzięki której wszystkie linie lotnicze Unii mogą latać z dowolnego portu Unii do dowolnego miasta UE oraz USA, Kanady, Izraela, krajów bałkańskich, Maroko, Jordanii, Gruzji i Mołdawii. Za cel nadrzędny postawiono scalenie poszczególnych przestrzeni powietrznych państw członkowskich w jedną wspólną. W miejsce dawnych przestrzeni krajowych powstać mają funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej (FAB). Na chwilę obecną uzgodniono ich 9 i swoim obszarem objąć mają 31 państw. Bloki będą miały na celu bardziej efektywne zarządzanie przestrzenią powietrzną, optymalizację tras oraz zacieśnienie współpracy między przewoźnikami.

Kolejnym elementem programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej jest program SESAR, czyli „Wspólne przedsięwzięcie w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji. Szacuje się, że program pochłonie łącznie około 51 mld EUR do 2030 roku. Do chwili obecnej wydano około 20 mld EUR na fazę rozwojową. Koszty całego przedsięwzięcia mają zostać podzielone równo między UE, przemysł i EUROCONTROL. Należy nadmienić, że program już teraz okazał się skuteczny, gdyż średni czas opóźnień zmniejszył się z 5,4 minuty na lot w 1991 do niespełna minuty w 2013. Za sukces należy uznać także spadek średniego wydłużenia trasy lotu względem trasy bezpośredniej oraz 3,5 mld EUR oszczędności [5].

Transport morski również ma strategiczne znaczenie dla rynku. Prawie 90% towarów eksportowanych oraz 40% wewnętrznych przewozów towarów odbywa się drogą morską. Największymi problemami transportu morskiego są katastrofy statków, których skutki nie sposób usunąć. Wycieki ropy naftowej trwale zanieczyszczają środowisko, dlatego coraz większy nacisk stawia się na podwyższenie norm dotyczących stanu technicznego statków i bezpieczeństwa. W niedalekiej przyszłości Europa napotka kolejny ważny problem – porty mogą stać się niewydolne. Na chwilę obecną tylko w największych portach

UE dochodzi do obsługi 74% objętości towarów, które są przedmiotem handlu z zagranicą. Liczba ta do 2030 roku ma wzrosnąć o 60%. Z jednej strony jest to ogromne wyzwanie dla portów, gdyż spowoduje to spowolnienie ruchu, zaś z drugiej strony powstaną miejsca pracy. Oprócz zasobów ludzkich kluczowe mogą okazać się inwestycje, wprowadzenie innowacyjnych technologii oraz integracja z miastami i regionami portowymi. Z dróg wodnych korzysta rocznie ponad 400 mln osób [2].

### **TRANSPORT A GOSPODARKA**

Podstawowym podziałem jaki możemy zastosować w kwestii rodzajów powiązań między transportem a gospodarką jest podział na zależność czynną i bierną. W zależności biernej transport reaguje na zmiany gospodarcze nie wykonując żadnych działań, w czynnej natomiast sam wpływa na zachowanie gospodarki. Sytuacja z transportem jest o tyle ciekawa, że potrafi on być zarówno usługodawcą jak i usługobiorcą. W kontekście świadczenia usług, transport umożliwia wymianę usług i dóbr, przewóz surowców, materiałów i półproduktów oraz dostarczenie produktów końcowych. Z tego punktu widzenia transport jest ostatnią fazą procesu produkcyjnego. Z drugiej strony bycie usługobiorcą bierze się z tego, że jest on obsługiwany przez inne działy gospodarki, zgłaszając tym samym popyt.

Ze względu na funkcje transportu względem gospodarki wyróżniamy [3]:

- konsumpcyjną – w odpowiedzi na potrzeby rynkowe wykonywanie usług przewozowych,
- produkcyjną – zaspokajanie potrzeb produkcyjnych przez usługi transportowe, wpływając przy tym na funkcjonowanie rynku i wymianę,
- integracyjną – integrowanie społeczeństwa poprzez świadczenie usług transportowych.

Łatwo zauważyć, że transport jest swego rodzaju spoiwem gospodarki. Rzeczą, która w bardzo istotny sposób koreluje zarówno z transportem, jak i gospodarką jest infrastruktura. Infrastruktura decyduje o atrakcyjności danego regionu dla inwestorów. W dzisiejszych czasach odległość mierzy się w czasie, w jakim można ją przebyć, a nie w kilometrach. Zarówno przewoźnikom, jak i przedsiębiorcom zależy przede wszystkim na czasie - jeżeli wzrastają opóźnienia rosną także koszty składowania. Jak wspomniano wcześniej problemem Europy jest nierównomierny rozwój infrastruktury. Rozwiązaniem tego problemu ma być program Trans-European Network-Transport (TEN-T). Do 2030 r. zakłada on utworzenie jednolitego, europejskiego obszaru transportu, przeniesienie 30% objętości towarów na odległości powyżej 300km z transportu drogowego na transport kolejowy i wodny, skomunikowanie głównych lotnisk z magistralami kolejowymi, trzykrotny wzrost sieci kolei dużych prędkości [4].

### **WPLYW TRANSPORTU NA GOSPODARKĘ UNII EUROPEJSKIEJ**

Transportowy przemysł europejski generuje 562 mld euro wartości dodanej w cenach bazowych, co stanowiło ok. 4,9% PKB Unii Europejskiej w 2012 r. Produkcja sprzętu transportowego odpowiada za 1,7% PKB. W transporcie zatrudnionych jest około 11 mln osób, co daje 5,1% całkowitego zatrudnienia, z czego 53% pracuje w transporcie lądowym, 3% w wodnym i 4% w powietrznym. W usługach magazynowych i wspierających zatrudnionych jest około 25% oraz pozostałe 16% zajmuje się działalnością pocztową i kurierską.

Należy zauważyć, że zyski gospodarcze jakie generuje transport to nie tylko usługi przewozowe, ale także wszystko co z nim powiązane, włączając transport prywatny. Tylko w 2013 r. gospodarstwa domowe wydały 961 mld euro na transport i rzeczy z nim związane. Kupno pojazdów pochłonęło 248 mld, natomiast 520 mld wyniosły wydatki na koszty eksploatacyjne pojazdu, w tym paliwa, a 192 mld łącznie pasażerowie zapłacili za usługi przewozowe (bilety lotnicze, autobusowe itp.). Statystyczny Europejczyk pokonał w 2015 r. ok. 12600 km.

Wpływ transportu na gospodarkę najlepiej odzwierciedla finalna cena produktu, w której zawarte jest od 10 do 15% kosztów transportu i składowania. Kolejnym przykładem jest wpływ opóźnień spowodowanych przez zatory komunikacyjne, które rocznie kosztują UE, aż 1% PKB. Problemy dużych miast takich jak Londyn czy Berlin są problemami całej Unii. W Londynie 20% osób dojeżdżających do pracy spędza w środkach transportu powyżej dwóch godzin dziennie, co oznacza jeden pełny dzień roboczy na tydzień. W Niemczech 37% osób spędza godzinę dziennie w drodze do pracy i z powrotem.

W kwestii transportu morskiego i lotniczego perspektywy na najbliższe lata wyglądają bardzo obiecująco. Unia Europejska wraz z Europejskim Obszarem Gospodarczym dysponują największą flotą handlową świata. Znalazło w niej zatrudnienie ponad 300 tys. marynarzy, a rocznie do europejskich portów przypluwa 80 tys. statków. Jeszcze więcej osób zatrudnia sektor lotniczy – prawie 700 tys., a ponad 3 mln osób jest od niego pośrednio lub bezpośrednio zależnych [5].

#### PODSUMOWANIE

Z perspektywy czasu można stwierdzić, że opracowanie wspólnej polityki transportowej okazało się sukcesem. Stało się tak głównie dzięki ogromnym nakładom na infrastrukturę w Unii Europejskiej. Słusznie zauważono, że ośrodki przemysłowe nie będą mogły się rozwijać jeżeli nie będą dobrze skomunikowane z resztą świata. Nie bez znaczenia jest tutaj też położenie geograficzne. Idealnie ukazuje to przykład Strykowa, w okolicach którego powstają wielkie centra logistyczne. Stryków leży przy skrzyżowaniu autostrad A1 i A2. Dobre skomunikowanie i atrakcyjność regionu z punktu widzenia strategicznego przyciągnęło inwestorów krajowych i zagranicznych, otwierając przy tym mnóstwo miejsc pracy i napędzając gospodarkę.

Transport może być też wskaźnikiem sytuacji gospodarczej w danym regionie. Jeżeli następuje kryzys, to spada produkcja oraz ilość wykonywanych usług transportowych. Transport jest wrażliwym działem gospodarki rynkowej bardzo podatnym na wahania w innych sektorach gospodarki.

Priorytetami Unii Europejskiej w przyszłości będzie rozwijanie proekologicznych technologii transportowych, ograniczenie emisji CO<sub>2</sub>, zmniejszenie udziału transportu drogowego i prywatnego w rynku oraz zrównoważony rozwój. Stworzy to szansę dla ośrodków naukowych. Działania jakie trzeba będzie implementować w dziedzinie transportu wymagać będą współpracy specjalistów z dziedziny mechaniki, biznesu i ekologii. Tworząc warunki rozwoju Unia Europejska może dać szansę rozwoju młodym ludziom, co później przełoży się nie tylko na sam transport, ale i wpływy do budżetu [1].

#### LITERATURA

1. [http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/pl/transport\\_pl.pdf](http://europa.eu/pol/pdf/flipbook/pl/transport_pl.pdf)
2. [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/pl/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.9.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/pl/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.html)
3. Tarka D., 2012. Infrastruktura transportowa w wybranych krajach Unii Europejskiej – analiza taksonomiczna
4. <http://drogipubliczne.eu/ten-t>
5. [http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/all-themes/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/transport/strategies/facts-and-figures/all-themes/index_pl.htm)

#### STRESZCZENIE

LITWIN Filip. Relacje między transportem a gospodarką w państwach Unii Europejskiej / LITWIN Filip, LIS Katarzyna, LEW Krzysztof // Wisnyk Narodowego Uniwersytetu Transportu. – K. : NTU, 2016. – № 35.

W artykule przedstawiono zagadnienie zależności między transportem a gospodarką w Unii Europejskiej. Kolejno opisano zmiany w polityce Unii Europejskiej dotyczące gałęzi transportu, przedstawiono krótką charakterystykę rynku transportowego UE oraz przeanalizowano zależności występujące między transportem a gospodarką Unii.

#### РЕФЕРАТ

ЛІТВІН Філіп. Зв'язок між транспортом і економікою в країнах Європейського Союзу / ЛІТВІН Філіп, ЛІС Катажина, ЛЕВ Кшиштоф // Вісник Національного транспортного університету. Серія “Технічні науки”. Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2016. – Вип. 2 (35).

У даній статті показано, як транспорт впливає на економіку в країнах-членах ЄС. Описано, як змінилася загальна транспортна політика за останні роки. Представлена коротка характеристика ринку транспортних послуг ЄС. Здійснений аналіз впливу транспорту на економіку ЄС.

ABSTRACT

LITWIN Filip, LIS Katarzyna, LEW Krzysztof. Relationship between transport and economy in European Union countries. Visnyk National Transport University. Series “Technical sciences”. Scientific and Technical Collection. – Kyiv. National Transport University, 2016. – Issue 2 (35).

This article shows how transport affects the economy in the EU member states. The article describes how the common transport policy has changed over the years. The impact of transport on the economy of the EU is analyzed.

AUTORZY:

LITWIN Filip, Politechnika Rzeszowska, Al. Powstańców Warszawy 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Rzeszów, Polska

LIS Katarzyna, Politechnika Rzeszowska, Katedra Silników Spalinowych i Transportu, Al. Powstańców Warszawy 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Rzeszów, Polska

LEW Krzysztof, Mgr inż., Politechnika Rzeszowska, Katedra Silników Spalinowych i Transportu, Al. Powstańców Warszawy 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Rzeszów, Polska

АВТОРИ:

ЛІТВІН Філіп, Жешовська Політехніка, Бульвар Повстанців Варшави 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Жешув, Польща

ЛІС Катажина, Жешовська Політехніка, Кафедра двигунів внутрішнього згоряння і транспорту, Бульвар Повстанців Варшави 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Жешув, Польща

ЛЕВ Кшиштоф, Магістр інженер, Жешовська Політехніка, Кафедра двигунів внутрішнього згоряння і транспорту, Бульвар Повстанців Варшави 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Жешув, Польща

AUTHORS:

LITWIN Filip, Faculty of Management, Rzeszow University of Technology, Warsaw Insurgents Boulevard 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Rzeszow, Poland

LIS Katarzyna, Rzeszow University of Technology, Department of Internal Combustion Engines and Transport, Warsaw Insurgents Boulevard 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Rzeszow, Poland

LEW Krzysztof, Master engineer, Rzeszow University of Technology, Department of Internal Combustion Engines and Transport, Warsaw Insurgents Boulevard 12, tel.: +48 17 865 1100, 35-959, Rzeszow, Poland

РЕЦЕНЗЕНТИ:

Посвятенко Е. К., доктор технічних наук, професор, Національний Транспортний Університет, професор кафедри виробництва, ремонту та матеріалознавства, Київ, Україна.

Гутаревич Ю. Ф., доктор технічних наук, професор, Національний Транспортний Університет, завідувач кафедри двигунів і теплотехніки, Київ, Україна.

REVIEWERS:

Posvyatenko E. K., Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Professor of Department of Manufacturing, Repair and Materials Engineering, Kyiv, Ukraine.

Gutarevych Y. F., Doctor of Technical Sciences, Professor, National Transport University, Head of Department of Engines and Heating Engineering, Kyiv, Ukraine.