

Elżbieta Załoga  
Uniwersytet Szczeciński

## Wpływ kryzysu finansowego „2007+” na aktywność sektora transportu lądowego w Unii Europejskiej

Nie jest łatwo oceniać w drugiej połowie 2011 roku skutki globalnego kryzysu finansowego, umownie nazwanego w literaturze przedmiotu kryzysem „2007+”. Jesteśmy bowiem świadkami kolejnej jego odsłony, której następstwa mogą być jeszcze bardziej dotkliwe dla gospodarki światowej niż dotychczas obserwowano. Kryzys finansowy rozszerza się na inne sfery gospodarki i życia społecznego, wywołując w efekcie zjawiska charakterystyczne dla recesji gospodarczej. Raport OECD wskazuje, że PKB krajów członkowskich zahamował wzrost w II kwartale 2011 roku do 0,2% (w tym: Niemcy 0,1%, Wielka Brytania 0,2%, USA 0,3%), podczas gdy w I kwartale wynosił średnio 0,3%<sup>1</sup>.

Transport nazywany jest barometrem gospodarki. Poprzez aktywność szeroko rozumianego sektora (wraz z przemysłem motoryzacyjnym), transport odzwierciedla stan gospodarki, jej potencjał rozwojowy oraz nastroje konsumenckie gospodarstw domowych. To odzwierciedlenie następuje jednak z pewnym opóźnieniem. Stąd w transporcie początek kryzysu miał miejsce w 2008 roku (w wymiarze światowym - od stycznia 2008, w unijnym - od II kwartału 2008).

### Tendencje w rozwoju światowego handlu zagranicznego

Kryzys „2007+” miał większy wpływ na handel niż wcześniejsze kryzysy. Jedną z przyczyn tego wpływu jest geograficzna fragmentaryzacja procesów produkcyjnych, możliwa *nota bene* dzięki transportowi, który, poprzez swój rozwój, zintensyfikował niestabilność handlu i potoków towarowych. Wskutek tego, uznaje się, że wzrasta zależność transportu od makroekonomicznego ryzyka<sup>2</sup>.

Światowy obrót towarowy jest podstawowym czynnikiem tworzącym popyt na międzynarodowe przewozy ładunków. Kryzys ostatnich lat poważnie osłabił dotychczasowe tendencje w poziomie tego popytu, nie tylko w odniesieniu do głównych światowych graczy – Chin i USA, ale także poszczególnych krajów UE (tabela 1). Według szacunków OECD osiągnięcie przedkryzysowego poziomu eksportu i importu (w ujęciu wartościowym) przez największe gospodarki UE możliwe będzie dopiero w 2011 roku (z wyjątkiem Niemiec, gdzie oczekiwany wzrost importu nastąpił już w 2010r.). Wskazane tendencje ogólne charakterystyczne są też dla Polski, gdzie wartość eksportu obniżyła się z 128,4 bln USD w 2008 roku do 112,4 bln USD w 2009 roku i nieznacznie wzrosła w 2010 roku do 125,4 bln USD. Nadal jest to poziom niższy niż w 2007 roku. Nadmienić można, że w kilku krajach UE (Polska, Hiszpania, Wielka Brytania), podobnie jak w USA, utrzymuje się tendencja przewagi importu nad eksportem, co ma również znaczenie dla transportu w zakresie podziału gestii transportowej.

Określenie wpływu zmian w światowym handlu zagranicznym na sektor transportu wymaga szczegółowej analizy struktury międzynarodowego obrotu towarowego, kierunków tego obrotu oraz jego wymiaru tonażowego – to nie mieści się jednak w ramach tego artykułu.

### Odzwierciedlenie kryzysu gospodarczego w przewozach ładunków

W efekcie spadku w ostatnich latach popytu na przewozy ładunków w Europie, dopiero w 2011 roku uprawnione stało się stwierdzenie, że sektor transportu powoli „dochodzi do siebie”. Tempo ożywienia jest jednak różne tempie, jeżeli chodzi o poszczególne kraje, jak i gałęzie transportu.

Kryzys przerwał obiecujący, wypracowywany przez lata trend wzrostowy w przewozach ładunków kolejną, który osiągnął szczyt w II kwartale 2008 roku. W odniesieniu do tego okresu, w I i II kwartale 2009 roku przewozy kolejną na obszarze UE-27 spadły o 25,3%<sup>3</sup>, by po pewnym wzroście w kolejnych kwartałach, w IV kwartale 2010 roku osiągnąć poziom o 16% niższy od okresu przedkryzysowego.

<sup>1</sup> *International trade statistics: trends in second quarter 2011*. OECD, [www.oecd.org/std](http://www.oecd.org/std) (dostęp: 4.09.2011).

<sup>2</sup> *Transport Outlook 2010. The potential for innovation*. International Transport Forum, OECD, Paris 2010, s. 9.

<sup>3</sup> W tym samym okresie przewozy kolejną w Rosji spadły o 20,1%, a w USA o 17,7%.

W I kwartale 2011 roku w stosunku do porównywalnego okresu roku ubiegłego, operatorzy kolejowi zwiększyli przewozy o 12,5% w Europie Środkowo-Wschodniej oraz 4,2% w Europie Zachodniej<sup>4</sup>. Pomimo tej pozytywnej tendencji, przewozy kolejowe w UE-27 kształtowały się nadal na poziomie o 15% niższym niż przed kryzysem.

Tab. 1. Tendencje zmian w handlu zagranicznym wybranych krajów Unii Europejskiej i USA (w mld USD).

Kraje	2008		2009		2010		2011*	
	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import	Eksport	Import
Francja	674781	647354	598128	578763	659251	626195	709458	674182
Niemcy	1344260	1208940	1182893	1095642	1310427	1230982	1411626	1329822
Włochy	553987	485532	489548	418417	539574	461272	583229	494869
<b>Polska</b>	<b>128436</b>	<b>163304</b>	<b>112395</b>	<b>141708</b>	<b>125440</b>	<b>157872</b>	<b>136302</b>	<b>170044</b>
Hiszpania	326299	394204	289732	324010	318703	341647	341006	351628
Szwecja	205530	185465	181051	160593	199205	179907	213959	194338
Wielka Brytania	674311	725801	599329	639101	661370	693629	711737	721163
USA	1630244	2151777	1440532	1853798	1640963	2088076	1775177	2201735

\* szacunki OECD

Źródło: *Annual Projections for OECD Countries. OECD StatExtract. Economic Outlook No 89 – June 2011* [www.oecd.org](http://www.oecd.org) (dostęp 4.09.2011).

Porównując okresy roczne warto zauważyć, że w 2008 roku w stosunku do 2007 roku przewozy kolejowe w UE-27 zmniejszyły się o 2,3%<sup>5</sup>, a w 2009 roku w stosunku do 2008 roku pogłębiły poziom spadku do 17%. Największy spadek dotknął przewozy tranzytowe (-27%) oraz w obsłudze handlu zagranicznego (-20%). Przewozy krajowe obniżyły się o 15%. Spośród krajów UE-27 najwyższy bezwzględny spadek przewozów kolejowych miał miejsce w Niemczech (-19,8 mld tkm), Polsce (-8,6 mld tkm), Francji (- 8,4 mld tkm) oraz we Włoszech (-6 mld tkm).

Relatywnie ujmując, w najwyższym wymiarze kryzys objął Bułgarię (spadek przewozów kolejowych o 33%). W dziewięciu krajach spadek przekroczył 20% (Belgia, Irlandia, Hiszpania, Francja, Włochy, Luksemburg, Węgry, Rumunia, Słowacja). W Polsce przewozy kolejowe obniżyły się w tym okresie o 16,5%<sup>6</sup>, w latach 2007 - 2008 o 4,1%. Ożywienie przewozów kolejowych odnotowano w kilku krajach UE, w tym w Polsce już w IV kwartale 2009 roku. Polska jest drugim po Niemczech krajem pod względem wielkości przewozów kolejowych w UE, wykonując w 2008 roku pracę przewozową rzędu 52 mld tkm (Niemcy – 116 mld tkm, Francja 41 mld tkm)<sup>7</sup>.

W 2010 roku, jak wskazuje tabela 2, większość krajów UE-27 (oprócz Portugalii, Wielkiej Brytanii i Włoch<sup>8</sup>) zanotowało wzrost wewnątrz krajowych przewozów kolejowych. Największe przyrosty przewozów (w tkm) osiągnęły koleje na terenie Danii (36%) i Estonii (23%), a więc małych krajów. W niektórych większych krajach UE (Niemcy, Szwecja, Polska) odnotowano przyrosty kilkunastoprocentowe. Ogólnie ujmując w 2010 roku w porównaniu do roku ubiegłego wewnątrz krajowe przewozy kolejowe na obszarze UE wzrosły według szacunków OECD o 6,6%<sup>9</sup>. W międzynarodowych przewozach kolejowych ożywienie był większe (blisko 10%), w związku z zauważalnym wzrostem obrotów handlu zagranicznego krajów UE w 2010 roku. W Polsce przewozy kolejowe w latach 2009 - 2010 wzrosły z 43,4 mld tkm do 48,7 mld tkm, głównie z powodu wzrostu przewozów międzynarodowych, bo w przewozach krajowych pogłębiał się spadek<sup>10</sup>.

Żeglugę śródlądową UE kryzys dotknął w mniejszym zakresie niż kolej. Aktywność przewoźników rzecznych w stosunku do 2007 roku zmniejszyła się o 1% w 2008 roku oraz o 16% w 2009 roku. Ale

<sup>4</sup> Continued recovery in rail freight across Europe, but continued decline of passenger traffic in Eastern Europe. CER, 28 czerwca 2011. [www.cer.org](http://www.cer.org) (dostęp: 14.08.2011).

<sup>5</sup> Energy and transport in figures 2010. European Commission, Brussels 2011.

<sup>6</sup> The fall in rail freight transport performance slowed down towards the end of 2009. EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 11/2011, [www.epp.eurostat.ec.eu](http://www.epp.eurostat.ec.eu) (dostęp: 9.07.2011).

<sup>7</sup> Energy and transport in figures 2010, op. cit.

<sup>8</sup> Dla Grecji, Holandii i Irlandii brak jest danych w przywołanym źródle.

<sup>9</sup> Key Transport Statistics. 2010 Data. ITE, OECD 2011, [www.oecd.org](http://www.oecd.org) (dostęp: 5.07.2011).

<sup>10</sup> Roczne wskaźniki makroekonomiczne GUS, [stat.gov.pl](http://stat.gov.pl) (dostęp 23.07.2011).

ożywienie tej branży nastąpiło dużo szybciej niż innych gałęzi transportu lądowego, bo w 2010 roku przewozy statkami rzecznyymi wzrosły w UE o 16% w stosunku do roku ubiegłego<sup>11</sup>. Zjawiska recesyjne w Europie dotknęły też polskich przewoźników rzecznych. Wykonana przez nich praca przewozowa zmniejszyła się w latach 2007 - 2009 z 1 338 mln tkm do 1 020 mln tkm, to jest o około 24%. Jest to spadek grożący bankructwem wielu polskim armatorom. Ożywienie aktywności tej branży w 2010 roku było nieznaczne – 2 030 mln tkm.

Sektor transportu samochodowego, obsługujący blisko ponad 70% popytu na lądowe przewozy ładunków w UE (73% w 2010 roku), jedynie w wymiarze względnym<sup>12</sup> mniej został dotknięty przez kryzys niż transport kolejowy. Jak podaje EUROSTAT<sup>13</sup> „kryzys ekonomiczny skasował 6 lat wzrostu w europejskim transporcie drogowym towarów”. Pierwsze oznaki wzrostu sektora dały się zauważyć w UE-27 w I i II kwartale 2010 roku, ale poziom przewozów ładunków pozostawał w tym okresie jeszcze 9% poniżej poziomu przedkryzysowego (II kwartał 2008).

Warto zauważyć, że skutki recesji dla transportu samochodowego były mniej gwałtowne, niż w przypadku kolei (w I kwartale 2009 roku spadek odpowiednio o 15,2% i 25,3%). Można sądzić, że przewoźnicy unijni walczyli o ładunki z kolejami i poprzez wyższą konkurencyjność swoich usług pogłębiali kryzys na kolei. Ożywienie branży przewozów ciężarowych następuje jednak bardzo wolno, wolniej niż na kolei i żegludze śródlądowej (w II kwartale 2009 roku spadek obniżył się do poziomu 12,5%, a w IV kwartale 2009 roku przewozy ładunków samochodami w UE-27 były niższe, niż IV kwartale 2008 roku o 3% w transporcie krajowym i o 2% w transporcie międzynarodowym<sup>14</sup>. Na podobnym poziomie pozostawał też spadek średnich cen usług tej gałęzi transportu.

W 2010 roku aktywność branży była o 3% wyższa niż w 2009 roku (przy spadku cen usług o 10% i wzroście kosztów transportu o 10%), nie pozwoliło to jednak na osiągnięcie przedkryzysowej aktywności. Jak podaje najnowszy raport Komisji Europejskiej<sup>15</sup> aktywność tej branży w 2010 roku była na poziomie około 9% niższym niż w 2007 roku, przy czym przewoźnicy z UE-15 zostali mocniej dotknięci kryzysem, niż z nowych krajów członkowskich (tabela 3). Aktywność tych pierwszych nadal jest o 13% niższa niż przed kryzysem, natomiast kraje UE-12 – ogólnie ujmując, przekroczyły poziom przedkryzysowy o 8% (najbardziej kryzys dotknął Rumunię, gdzie przewozy samochodowe spadły w latach 2007 - 2010 o połowę).

Znamiennym skutkiem kryzysu gospodarczego w transporcie samochodowym UE jest stopniowe zagarnianie rynku przewozów międzynarodowych (eksport, import, cross-trade i kabotaż) przez przewoźników z nowych krajów członkowskich – EU-12. Ich udział w tym rynku wzrósł z 32% w 2005 roku do 48% w 2010 roku. Rozmiar tego rynku wynosi około 22% ogółu przewozów samochodowych (około 78% zajmują przewozy krajowe). Przewozy międzynarodowe charakteryzują się jednak szybszym tempem wzrostu niż przewozy krajowe (w 2010 roku wzrost odpowiednio 6,5% i 1,2% w stosunku do 2009 roku).

W 2010 roku struktura rynku przewozów międzynarodowych UE-27 kształtowała się następująco:<sup>16</sup>

- obsługa handlu zagranicznego (eksport, import) – 76%
- przewozy cross-trade (potocznie tak zwany kabotaż duży) – 20%
- kabotaż (potocznie tak zwany kabotaż mały) – 4%.

Warto znać tę strukturę, zwłaszcza kiedy precenia się znaczenie kabotażu, aktywności zresztą nie do końca dotychczas zliberalizowanej.

<sup>11</sup> *Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report. Market trends and structure of the road haulage sector in the EU in 2010.* European Commission, September 2011, [www.europa.ec](http://www.europa.ec) (dostęp: 22.09.2011).

<sup>12</sup> W ujęciu bezwzględnym 10% spadek przewozów dla transportu samochodowego oznacza 187,8 mld tkm a dla kolejowego 44,3 mld tkm, bo aktywność tej pierwszej gałęzi w UE jest ponad czterokrotnie wyższa niż kolei (dane Eurostat dla 2008 r.).

<sup>13</sup> *Six years of road freight growth lost to the crisis. Trends in EU road freight transport.* EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 12/2011, [www.epp.eurostat.ec.eu](http://www.epp.eurostat.ec.eu) (dostęp: 9.07.2011).

<sup>14</sup> *Transport of goods by road has stopped decreasing in the second half of 2009.* EUROSTAT, Statistics in focus, nr 39/2010, [www.eu.eurostat](http://www.eu.eurostat), (dostęp: 10.03.2011).

<sup>15</sup> *Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report. Market trends and structure of the road haulage sector in the EU in 2010.* European Commission, op.cit.

<sup>16</sup> *Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report. Market trends and structure of the road haulage sector in the EU in 2010.* European Commission, op.cit.

Tab. 2. Zmiany w wielkości przewozów towarowych (tkm) w latach 2009 – 2010 w Unii Europejskiej.

Wyszczególnienie	Wzrost lub spadek (-) w 2010 r. w stosunku do 2009 r. [w %]			
	transport kolejowy		transport samochodowy	
	krajowy	międzynarodowy	krajowy	międzynarodowy
Austria	11,8	16,3	3,6	4,9
Belgia	11,0	42,4	- 0,8	2,5
Bułgaria	5,6	4,7	- 12,6	12,0
Czechy	6,8	8,3	9,4	17,8
Dania	35,8	31,5	5,7	- 35,3
Estonia	23,3	10,6	- 7,3	- 4,0
Finlandia	12,6	3,8	7,0	22,8
Francja	0,3	20,4	5,1	0,5
Grecja	.	.	.	.
Hiszpania	6,4	.	- 2,8	5,0
Holandia	.	.	.	.
Irlandia	16,5	.	.	.
Litwa	9,3	-10,4	-13,0	13,1
Luksemburg	12,5	70,3	19,4	14,0
Łotwa	10,2	14,3	18,4	31,2
Niemcy	12,0	12,4	3,5	- 2,1
<b>Polska</b>	<b>10,9</b>	<b>22,0</b>	<b>5,2</b>	<b>.</b>
Portugalia	- 0,7	170,7	.	.
Rumunia	8,5	30,2	- 42,1	3,0
Słowacja	2,7	23,1	- 5,9	1,2
Słowenia	5,1	28,1	- 0,2	15,9
Szwecja	13,7	18,1	1,9	21,0
Węgry	5,1	16,6	- 6,8	- 3,8
Wielka Brytania	- 3,3	.	.	.
Włochy	- 13,1	8,7	.	.
<b>Unia Europejska ogółem</b>	<b>6,6</b>	<b>9,9</b>	<b>1,1</b>	<b>4,0</b>

Źródło: Key Transport Statistics. 2010 Data. ITF, OECD 2011, www.oecd.org (dostęp: 15 lipca 2011).

Polska jest jedynym krajem, którego nie dotknął dotychczasowy kryzys w zakresie przewozów samochodowych (tabela 3). W latach 2008 – 2009 wzrost przewozów zanotowano we wszystkich formach aktywności polskich przewoźników samochodowych: krajowe (+10%), obsługa handlu zagranicznego (+4%), cross-trade (+16%), kabotaż (+173%)<sup>17</sup>. W początkowym okresie kryzysu, to jest w 2008 roku, krajów, które nie zanotowały spadku przewozów samochodowych było więcej ale Polska zanotowała jeden z największych wzrostów przewozów w ujęciu względnym, po Słowenii (+18,4%), Luksemburgu (+10,2%) i Estonii (+14,6%). Są to małe kraje, ich łączna aktywność w przewozach samochodowych wynosiła w 2008 roku około 34 mld tkm, co wobec pracy przewozowej polskich przewoźników – 164,9 mld tkm, niewiele znaczy.

Polscy przewoźnicy samochodowi obsłużyli w 2010 roku 27% rynku przewozów cross-trade, co stawia ich w pozycji lidera rynkowego, podobną pozycję zajmują w przewozach kabotażowych (21% udziału w 2010 roku), które w 97,7% mają miejsce na obszarze krajów UE-15<sup>18</sup>.

Od okresu wejścia Polski do UE do 2009 roku włącznie, aktywność międzynarodowa polskich przewoźników wzrosła o ponad 80%<sup>19</sup>, co w połączeniu ze stałym wzrostem przewozów krajowych plasuje Polskę w trójce<sup>20</sup> największych krajów na rynku przewozów samochodowych UE-27, po Niemczech i Hiszpanii (mln tkm w 2009 roku: Niemcy – 307 548, Hiszpania – 211 895, Polska – 180 741), obsługujących łącznie 41% ogółu rynku przewozów samochodowych UE). W 2010 roku nastąpiła dalsza ekspansja rynkowa polskich przewoźników, co znalazło odzwierciedlenie we wzroście pracy przewozowej do 210 846 mld tkm<sup>21</sup>, to jest o blisko 17% w stosunku do roku ubiegłego.

<sup>17</sup> Six years of road freight growth lost to the crisis. Trends in EU road freight transport. EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 12/2011, op.cit

<sup>18</sup> Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report. Market trends and structure of the road haulage sector in the EU in 2010. European Commission, op.cit.

<sup>19</sup> Six years of road freight growth lost to the crisis. Trends in EU road freight transport. EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 12/2011, op.cit.

<sup>20</sup> W 2008 r. Polska była na piątym miejscu.

<sup>21</sup> Annual road freight transport by age of vehicle. EUROSTAT, 2 July 2011, www.eu.eurostat (dostęp: 20.09.2011).

Tab. 3. Zmiany w przewozach ciężarowym transportem samochodowym w latach 2008 – 2009 na obszarze Unii Europejskiej (2009:2008, % od tkm).

Wyszczególnienie	Przewozy ogółem	w tym:			
		Krajowe	Międzynarodowe	Corss-trade	Kabotaż
UE - 15	- 11,3	- 10,2	- 15,4	- 12,5	- 15,1
UE - 27	- 10,1	- 9,1	- 15,3	0,2	1,7
Austria	- 15,3	- 7,5	- 21,4	- 23,1	0,2
Belgia	- 5,7	- 3,3	- 7,4	- 12,5	- 5,7
Bułgaria	15,8	- 11,5	16,8	69,0	378,1
Cypr	- 26,5	- 27,2	50,0	.	.
Czechy	- 11,6	- 14,4	- 14,0	- 2,3	24,2
Dania	-13,4	- 6,7	- 24,5	51,8	1,2
Estonia	- 27,4	- 27,6	- 36,6	-3,6	-4,2
Finlandia	- 10,4	- 11,7	0,6	- 30,1	11,4
Francja	- 15,8	- 14,2	- 28,4	- 12,3	- 22,4
Grecja	-0,9	- 0,5	- 2,7	- 35,7	- 88,9
Hiszpania	-12,8	-13,8	-12,1	14,6	41,4
Holandia	- 7,0	- 2,1	- 11,1	- 6,6	- 11,6
Irlandia	-26,5	-30,7	-9,9	0,5	-36,9
Litwa	- 13,0	2,9	- 18,2	- 12,2	- 6,7
Łotwa	- 34,3	- 15,3	- 36,0	- 47,0	216,0
Luksemburg	- 10,5	- 12,1	- 15,7	- 12,7	- 0,8
Niemcy	- 10,0	- 7,2	- 18,0	- 25,6	- 35,8
Polska	9,6	10,1	4,4	16,0	172,6
Portugalia	- 8,4	- 15,7	- 0,8	- 1,7	- 44,2
Rumunia	- 39,2	- 10,0	- 62,9	37,5	- 4,1
Słowacja	- 5,4	- 12,7	- 10,8	5,6	32,6
Słowenia	- 9,2	- 13,7	- 14,1	2,2	- 7,5
Szwecja	- 17,3	- 15,4	- 30,4	- 56,9	- 29,7
Węgry	- 1,1	- 6,7	- 5,1	16,2	69,6
Włochy	- 7,1	- 4,1	- 23,7	5,0	- 35,7
Wielka Brytania	- 13,0	- 12,9	- 12,9	5,6	- 41,2

Źródło: *Six years of road freight growth lost to the crisis. Trends in EU road freight transport. EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 12/2011, www.epp.eurostat.ec.eu* (dostęp: 9 lipca 2011).

### Podsumowanie

Zmiana poziomu aktywności transportu europejskiego w latach 2008 - 2010 potwierdza bardzo dużą zależność tego sektora gospodarowania od wahań koniunkturalnych, wyższą od zmian w PKB. Analiza następstw trwającego jeszcze kryzysu wskazała również na rozmiar walki konkurencyjnej o ładunki na wspólnym rynku UE. Nie można już jednoznacznie stwierdzić, że walkę tę wygrywają przewoźnicy samochodowi, bo ich udział w rynku przewozów lądowych UE nie zmienił się. Warto zauważyć ekspansję rynkową i wykorzystywanie przewagi komparatywnej przez polskich przewoźników samochodowych, ale należy też zastanowić się nad granicą dalszego potencjału wzrostu ich aktywności.

### Streszczenie

Transport jako dział gospodarki warunkujący wszelką aktywność gospodarczą i społeczną jest szczególnie wrażliwy na wahania popytu wynikające z faz cyklu koniunkturalnego. Przedłużający się kryzys gospodarczy, początkowo o zasięgu światowym, obecnie bardziej skoncentrowany w regionach i państwach rzutuje na poziom aktywności sektora transportu w każdym ujęciu. W poniższym artykule wskazano na wybrane zjawiska – skutki kryzysu gospodarczego i ich wpływ na transport lądowy UE. Przedmiotem odniesienia są przewozy ładunków od 2008 roku.

**Literatura**

1. *Annual Projections for OECD Countries. OECD StatExtract.* Economic Outlook No 89 – June 2011 –. [www.oecd.org](http://www.oecd.org)
2. *Annual road freight transport by age of vehicle.* EUROSTAT, 2 July 2011, [www.eu.eurostat](http://www.eu.eurostat)
3. *Continued recovery in rail freight across Europe, but continued decline of passenger traffic in Eastern Europe.* CER, 28 czerwca 2011. [www.cer.org](http://www.cer.org)
4. *Energy and transport in figures 2010.* European Commission, Brussels 2011.
5. *International trade statistics: trends in second quarter 2011.* OECD, [www.oecd.org/std](http://www.oecd.org/std)
6. *Key Transport Statistics. 2010 Data.* ITF, OECD 2011, [www.oecd.org](http://www.oecd.org)
7. *Road Freight Transport Vademecum. 2010 Report. Market trends and structure of the road haulage sector in the EU in 2010.* European Commission, September 2011, [www.europa.ec](http://www.europa.ec)
8. *Roczne wskaźniki makroekonomiczne GUS,* [www.stat.gov.pl](http://www.stat.gov.pl)
9. *Six years of road freight growth lost to the crisis. Trends in EU road freight transport.* EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 12/2011, [www.epp.eurostat.ec.eu](http://www.epp.eurostat.ec.eu)
10. *The fall in rail freight transport performance slowed down towards the end of 2009.* EUROSTAT, Statistics in Focus, nr 11/2011, [www.epp.eurostat.ec.eu](http://www.epp.eurostat.ec.eu)
11. *Transport of goods by road has stopped decreasing in the second half of 2009.* EUROSTAT, Statistics in focus, nr 39/2010, [www.eu.eurostat](http://www.eu.eurostat)
12. *Transport Outlook 2010. The potential for innovation.* International Transport Forum, OECD, Paris 2010.