

## SPIS TREŚCI

Wprowadzenie .....	13
--------------------	----

### ROZDZIAŁ I

<b>Wzrost roli usług w gospodarce Unii Europejskiej .....</b>	<b>13</b>
1. Teoretyczne podstawy rozwoju usług .....	13
2. Sektor usług w gospodarce UE .....	26

### ROZDZIAŁ II

<b>Budowa jednolitego rynku usług a wzrost konkurencyjności Unii Europejskiej .....</b>	<b>40</b>
1. Podstawy prawne swobody przepływu usług w Unii Europejskiej ..	40
2. Liberalizacja przepływów usługowych a konkurencyjność UE .....	49
3. Dyrektywa usługowa .....	69
4. Makroekonomiczne efekty dyrektywy usługowej .....	83

### ROZDZIAŁ III

<b>Usługi transportowe we wzroście konkurencyjności Unii Europejskiej</b>	<b>93</b>
1. Szczególne miejsce transportu drogowego w usługach transportowych .....	93
2. W kierunku liberalizacji transportowych usług kolejowych .....	100
3. Jednolite uregulowania swobodnego świadczenia usług transportowych drogą wodną śródlądową .....	107
4. W kierunku dynamicznego rozwoju zintegrowanego transportu morskiego .....	109
5. Liberalizacja i wzrost konkurencyjności transportu lotniczego ....	112
6. Promocja transportu kombinowanego (wielogałęziowego) .....	117

### ROZDZIAŁ IV

<b>Specyfika i magistralne połączenia transportu przesyłowego .....</b>	<b>118</b>
1. Specyfika transportu przesyłowego .....	118

2. Dywersyfikacja źródeł dostaw i nośników energii .....	121
3. Odnawialne źródła energii w zabezpieczeniu dostępu do surowców energetycznych.....	124
4. Energia jądrowa i jej rola w budowie europejskich sieci energetycznych.....	135

## **ROZDZIAŁ V**

<b>Wspólna Polityka Transportowa i rozwój infrastruktury transportowej</b>	151
1. Cele i zasady Wspólnej Polityki Transportowej .....	151
2. Rozwój infrastruktury transportowej w Unii Europejskiej .....	157
2.1. W kierunku jednolitej sieci transportowej .....	157
2.2. Infrastruktura drogowa transportu samochodowego .....	160
2.3. Infrastruktura kolejowa .....	166
2.4. Infrastruktura transportu lotniczego .....	168
2.5. Infrastruktura transportu wodnego śródlądowego .....	169
3. Rozwój infrastruktury transportowej a ochrona środowiska naturalnego .....	172

## **ROZDZIAŁ VI**

<b>Finansowanie budżetowe transportu Unii Europejskiej w latach 2000–2006</b> .....	180
1. Wykorzystanie funduszy strukturalnych Unii Europejskiej przez transport .....	180
2. Transport i ochrona środowiska naturalnego w finansowaniu budżetowym Unii Europejskiej w latach 2000–2006 .....	184

## **ROZDZIAŁ VII**

<b>Finansowanie transportu Unii Europejskiej w latach 2007–2013</b> ....	194
1. Założenia systemu finansowego Unii Europejskiej na lata 2007–2013 .....	194
2. Instrumenty finansowania budżetowego transportu w UE w latach 2007–2013 .....	197
3. Europejski Bank Inwestycyjny – pozabudżetowy instrument finansowania transportu Unii Europejskiej.....	203

## **ROZDZIAŁ VIII**

<b>Wpływ handlu usługami na konkurencyjność globalną Unii Europejskiej</b> .....	212
1. Unia Europejska w negocjacjach usługowych GATS w ramach WTO .....	212
2. Zewnętrzny handel usługami UE w latach 1985–2005 .....	227

3. Najnowsze tendencje w rozwoju handlu usługami UE z krajami trzecimi .....	241
--	-----

## **ROZDZIAŁ IX**

<b>Offshoring usług Unii Europejskiej .....</b>	<b>260</b>
1. Problemy terminologiczne .....	260
2. Skala offshoringu .....	263
3. Motywy podejmowania działalności offshoringowej .....	272
4. Bariery przenoszenia usług za granicę .....	277
5. Kierunki przenoszenia funkcji biznesowych za granicę .....	279
6. Kontrowersje wokół delokalizacji usług .....	287
Zakończenie .....	292
Spis literatury .....	298

## WPROWADZENIE

Usługi odgrywają znaczącą rolę we współczesnym rozwoju gospodarczym zarówno w tworzeniu produktu krajowego brutto jak i udziału w zatrudnieniu. Rosnące znaczenie usług uwidacznia się zarówno w państwach wysoko rozwiniętych takich jak Unia Europejska jak i w krajach rozwijających się<sup>1</sup>. W krajach wysoko rozwiniętych sektor usług zajmuje dominującą pozycję w strukturze gospodarczej wyprzedzając przemysł i rolnictwo. Ponadto w krajach OECD 70% zatrudnionych pracuje już obecnie w usługach<sup>2</sup>.

Usługi ściśle związane są z międzynarodowym podziałem pracy, który jest jednym z centralnych elementów działalności biznesu w dwudziestym pierwszym wieku. Należą one do istotnych problemów rokowań w sprawie liberalizacji handlu międzynarodowego w ramach Światowej Organizacji Handlu (WTO). Szczególną uwagę zwraca się przy tym na liberalizację usług bankowych, ubezpieczeniowych, turystycznych i łączności.

Bardzo ważną rolę w handlu międzynarodowym usługami, odgrywa Unia Europejska. Wynika to z faktu, iż jest ona zarówno największym importerem jak i eksporterem usług. Ponadto warto zauważyć, że około 60% całkowitych obrotów usługowych przypada na handel między państwami członkowskimi, czyli na tzw. handel wewnętrzny. Usługami charakteryzującymi się największą zdolnością handlową (*tradeability*), a jednocześnie stanowiącymi o przewadze konkurencyjnej Unii Europejskiej względem innych regionów świata są usługi finansowe (np. ubezpieczeniowe, bankowe), komunikacyjne (np. telekomunikacyjne, audiowizualne), profesjonalne (np. prawne, księgowo, architektoniczne) transportowe (transport lotniczy, morski, lądowy), turystyczne, edukacyjne, informatyczne, związane ze środowiskiem.

Wśród szerokiej gamy usług Unii Europejskiej znajdują się usługi transportowe. Rozwój usług transportowych przyczynia się do zwiększania zasięgu

---

<sup>1</sup> Por. A. Kuźnar, *Tendencje w rozwoju międzynarodowego handlu usługami*, [w:] *Egzemplifikacja międzynarodowych stosunków gospodarczych*, (red.) P. Bożyk, Warszawa 2004, s. 30.

<sup>2</sup> Por. S. Wunsch-Vincent, *Offshoring von Dienstleistungen und die WTO: Protektionismus verbunden*, „Die Volkswirtschaft. Das Magazin fuer Wirtschaftspolitik” nr 9, 2005, s. 22.

terytorialnego przewozów i rozmiarów potrzeb transportowych. Transport lądowy jest znaczącym osiągnięciem technologicznym człowieka. Powoduje on równocześnie szereg zagrożeń dla środowiska naturalnego zwłaszcza w aglomeracjach miejskich jak również w pobliżu tras o dużym natężeniu ruchu. Zmiany klimatu spowodowane wzrostem transportu są jednym z najpoważniejszych wyzwań przed jakimi stoi dzisiaj Unia Europejska.

Zgodnie z założeniami UE transport musi być przyjazny środowisku naturalnemu. Wspólnota popiera i wspomaga rozwiązania, które w jak najmniejszym stopniu obciążają przyrodę. Podejmowane są dążenia do ujednolicenia przepisów technicznych, socjalnych i podatkowych dotyczących danego obszaru. Unia Europejska znajduje się także w trakcie tworzenia sieci transeuropejskich, obejmujących transport, telekomunikację i energetykę. Wspiera zastosowanie nowoczesnych technologii w dziedzinie transportu, w celu poprawy bezpieczeństwa oraz stanu środowiska naturalnego.

W dyskusjach dotyczących korzyści z międzynarodowego podziału pracy, również w sferze usług, szczególnie bierze się pod uwagę kraje o stosunkowo dobrze wykształconej sile roboczej i o niskich poziomach płac takie jak kraje Europy Środkowej i Wschodniej w tym Polskę, Republikę Czeską i Węgry<sup>3</sup> oraz Azji Południowo-Wschodniej w tym Indie i Chiny<sup>4</sup>. W rezultacie, zwiększają się możliwości zatrudniania w różnego rodzaju usługach pracowników wykwalifikowanych z krajów o niższych poziomach płac za pomocą najnowszych technologii informatycznych. Ważne wyzwanie dla rynku pracy krajów wysoko uprzemysłowionych w obecnych warunkach rozwoju stanowi delokalizacja czyli outsourcing i offshoring<sup>5</sup>.

Zlecenie prac, szczególnie usług za granicę, jest nowym zjawiskiem we współczesnym rozwoju gospodarczym. Umożliwiają je nowe technologie informacyjne i komunikacyjne a także liberalizacja międzynarodowego handlu usługami<sup>6</sup>. Z drugiej strony delokalizacja wpływa na wzrost zatrudnienia szczególnie w krajach słabiej rozwiniętych, do których realizacja tego rodzaju usług jest kierowana. Należy tu jednak mieć na uwadze przed wszystkim dobrze wykształconą siłę roboczą jak informatyków, projektantów czy ekonomistów przygotowanych do wykonywania różnego rodzaju kalkulacji finansowych.

Głównym celem pracy było przedstawienie roli usług we wzroście konkurencyjności Unii Europejskiej. Został on zrealizowany przy pomocy celów

---

<sup>3</sup> Szerzej o tym, Ch. Donkor, *Auslagerung von Unternehmenprozessen ins Ausland – ein Kriterienkatalog*, „Die Volkswirtschaft. Das Magazin fuer Wirtschaftspolitik” nr 9, 2005, s. 33.

<sup>4</sup> Por. H. Egger, *Outsourcing und Offshoring – eine makroökonomische Betrachtung*, „Die Volkswirtschaft. Das Magazin fuer Wirtschaftspolitik” nr 9, 2005, s. 4.

<sup>5</sup> Por. ibidem, s. 4.

<sup>6</sup> Por. S. Wunsch-Vincent, op. cit., 22.

szczegółowych takich jak przedstawienie wzrostu roli usług w gospodarce, znaczenia budowy jednolitego rynku usług dla wzrostu konkurencyjności, usług transportowych we wzroście konkurencyjności UE, specyfiki i magistralnych połączeń transportu przesyłowego, Wspólnej Polityki Transportowej i rozwoju infrastruktury transportowej, finansowania budżetowego transportu UE w latach 2000–2006, finansowania transportu UE w latach 2007–2013, wpływu handlu usługami na konkurencyjność globalną oraz offshoringu usług Unii Europejskiej. W zakończeniu zawarto wnioski i uogólnienia wynikające z przeprowadzonej analizy badawczej.

W toku realizacji celu głównego i celów szczegółowych zastosowano odpowiednie metody badawcze między innymi takie jak metodę deskryptywną, komparatystyczną, statystyki opisowej, graficznej prezentacji danych statystycznych. Praca została napisana w oparciu o materiały źródłowe oraz literaturę specjalistyczną badanego przedmiotu krajową i zagraniczną.