

Anna FULARSKA
Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

WPŁYW INTEGRACJI NA ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ W POLSCE

Rozwój infrastruktury transportowej jest jednym z ważniejszych czynników decydujących o rozwoju gospodarczym kraju. Przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej kraj nasz był bardzo zacofany w dziedzinie transportu, przyczyn takiego stanu rzeczy było kilka, lecz do najważniejszych z nich należał prawdopodobnie permanentny brak środków na budowę i modernizację tej infrastruktury. Po wstąpieniu Polski w strukturę unijną, co skutkowało m.in. możliwością skorzystania z dofinansowania projektów inwestycyjnych skierowanych na rozwój infrastruktury transportowej, z funduszy UE, sytuacja w tej dziedzinie gospodarki zaczęła widocznie się zmieniać.

1. WPROWADZENIE

Obecnie żadne państwo na świecie nie jest w stanie funkcjonować bez rozwiniętej infrastruktury transportowej. Termin infrastruktura transportowa oznacza drogi i stałe urządzenia zapewniające przepływ oraz bezpieczeństwo ruchu dla takich rodzajów transportu jak: transport lotniczy, kolejowy, drogowy i wodny. To właśnie ta infrastruktura pełni znaczącą rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju, dlatego jej stan powinien wyprzedzać przyszłe potrzeby transportowe, ponieważ wpływa to na prawidłowe funkcjonowanie oraz rozwój ekonomiczny poszczególnych regionów. Natomiast brak dobrej infrastruktury powoduje zahamowanie rozwoju gospodarczego, poprzez uniemożliwienie wykorzystania takich przewag konkurencyjnych jaką jest na przykład położenie geograficzne danego kraju.

Taka sytuacja ma niestety miejsce w Polsce, gdyż z uwagi na swoje centralne położenie na kontynencie europejskim, Polska posiada dogodne połączenia drogowe, kolejowe oraz lotnicze ze wszystkimi krajami Unii Europejskiej oraz jest dobrze przygotowana do prowadzenia wymiany handlowej z państwami sąsiadującymi z Unią na wschodzie. Trzy główne polskie porty morskie na południowym wybrzeżu Morza Bałtyckiego (Szczecin-Świnoujście, Gdynia i Gdańsk) posiadają połączenia z najważniejszymi portami na całym świecie. W związku z tym Polska jest idealnym miejscem dla firm zainteresowanych działaniem zarówno na rynku europejskim, jak i na rynkach wschodnich¹. Niestety brak rozwiniętej i zmodernizowanej infrastruktury transportowej nie tylko nie pozwala na adekwatne wykorzystanie korzyści płynących

¹ Portal - Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych (www.paiz.gov.pl)

z tego położenia geograficznego, ale może doprowadzić do tego, że Polska straci na znaczeniu jako kraj sprzyjający inwestycjom zagranicznym.

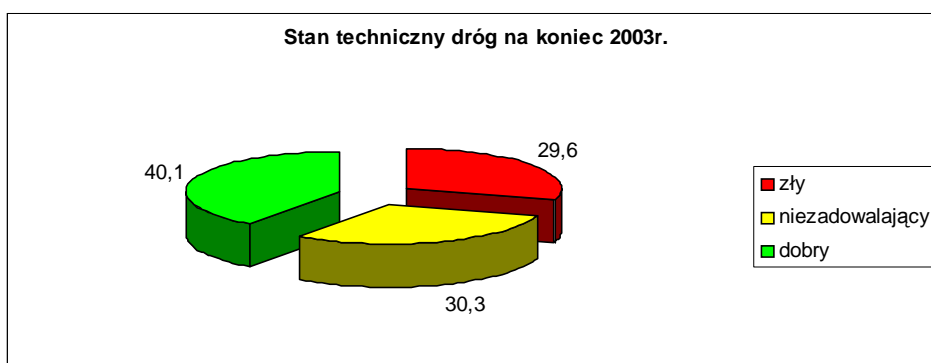
2. STAN INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ PRZED AKCESJĄ

Aby przejrzeć móc ocenić stan infrastruktury transportowej przed rokiem 2004, należy podzielić ją na poszczególne gałęzie transportu.

2.1. Drogi krajowe

Generalna Inspekcja Dróg Krajowych i Autostrad w ostatnim kwartale danego roku kalendarzowego sporządza raport o stanie technicznym dróg krajowych. W wyniku przeprowadzonych analiz, dotyczących stanu nawierzchni dróg, ogólny stan sieci drogowej na koniec 2003r. został oceniony następująco:

Rysunek 1. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych na koniec 2003 roku²



Niestety zły stan techniczny, nie jest jedynym mankamentem polskich dróg, drugą ich wadą jest niedostosowanie sieci dróg do liczby pojazdów i natężenia ruchu w Polsce. W naszym kraju brak jest rozwiniętej sieci dróg ekspresowych i autostrad, a większość dróg krajowych prowadzi przez miasta i wsie, co w bardzo dużym stopniu zwiększa niebezpieczeństwo użytkowników dróg. W 2004 roku sieć dróg krajowych przedstawiała się następująco:

² Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2003 roku*, Warszawa, luty 2004

Tabela 1. Zestawienie dróg publicznych w Polsce w 2004r.³

Jednostka terytorialna	2004			
	krajowe o nawierzchni twardej	krajowe o nawierzchni twardej ulepszonej	ekspresowe	autostrady
	[km]	[km]	[km]	[km]
POLSKA	18 315,3	18 303,4	232,7	551,7

Istniejąca w Polsce sieć dróg ekspresowych i autostrad ma rozproszony charakter i nie zapewnia ciągłości ruchu na żadnej z międzynarodowych tras tranzytowych, powoduje to znaczne utrudnienia w przemieszczaniu się ludności i stanowi jedną z barier rozwoju przedsiębiorczości w naszym kraju.

2.2. Sieć kolejowa

Mimo, że gęstość sieci kolejowej w 2001r. (6,8km/100km²) przewyższała średnią gęstość w UE (4,6km/100km²)⁴, to jej stan techniczny powoduje, że zmalała atrakcyjność oferty kolejowej na rynku oraz liczba przewozów.

Tabela 2. Gęstość linii kolejowych w Polsce w 2004r.⁵

Jednostka terytorialna	2004	
	linie eksploatowane	linie na 100 km ²
	[km]	[km]
POLSKA	20 250	6,5

Tak więc problemem stał się sposób na zwiększenie atrakcyjności oferty kolejowej, niestety mimo prób modernizacji infrastruktury kolejowej w okresie do 2003r. (również ze środków unijnych) udział kolei w podziale rynku nadal maleje. Zły stan infrastruktury kolejowej powoduje, że zwiększa się natężenie ruchu na drogach kołowych, co z kolei zwiększa niebezpieczeństwo użytkowników tych dróg. Ponadto stan techniczny kolei zmniejsza bezpieczeństwo prowadzenia ruchu pociągów, dlatego sukcesywnie ograniczana jest prędkość przejazdu, co również powoduje obniżenie atrakcyjności oferty handlowej kolei. Dla pasażerów linii kolejowych, niedogodnością jest również fakt, że brak jest bezpośrednich połączeń między dużymi aglomeracjami, wynikająca z tego faktu konieczność licznych i często czasochłonnych przesiadek powoduje, że podróżni wolą podróżować samochodami osobowymi.

2.3. Transport wodny

Polska ma bardzo dobre warunki do rozwoju zarówno żeglugi morskiej jak i śródlądowej, niestety z uwagi na zły stan infrastruktury, ta gałąź transportu jest bardzo

³ Dane GUS - Bank Danych Regionalnych

⁴ Ministerstwo Infrastruktury, *SPOT na lata 2004-2006*, Warszawa grudzień 2003

⁵ Dane GUS - Bank Danych Regionalnych

niedoceniana w naszym kraju. Jako odzwierciedlenie stanu transportu morskiego w Polsce można uznać stan portów morskich, gdyż to one są łącznikiem gospodarki krajowej w żegludze morskiej z zagranicą.

Porty morskie

Paradoksalnie, z podniesieniem jakości sieci kolejowych pośrednio łączy się również poprawa infrastruktury portowej. Polska posiada trzy główne porty morskie, a są to: Gdynia, Gdańsk oraz, Szczecin-Świnoujście. Porty te mają dość dobre połączenie kolejowe z resztą kraju oraz krajami ościennymi. Niestety do 2003 nie było bezkolizyjnego dostępu do portów dla ciężkiego transportu samochodowego, co znacznie pogarsza ich konkurencyjność. Natomiast od 1997 roku maleje liczba przeładunków towarów takich jak: węgiel kamienny czy ropa naftowa, stanowiących ponad 75% obrotów portowych. Powodem niskiej atrakcyjności polskich portów jest również być fakt, że z racji swego położenia geograficznego są one zlokalizowane w znacznej odległości od głównych transoceanicznych szlaków handlowych. Niestety w sytuacji gdy nie można zmienić położenia geograficznego, ani kraju ani szlaków handlowych trzeba podnieść konkurencyjność polskich portów np. poprzez usprawnienie dostępu do morza, unowocześnienie infrastruktury wewnątrz portów czy usprawnienie powiązań logistycznych portów z krajem.

Transport wodny śródlądowy

Sieć dróg wodnych nie stanowi jednolitego systemu komunikacyjnego, ale zbiór zróżnicowanych jakościowo szlaków żeglugowych. Główną przyczyną ograniczającą rozwój transportu wodnego śródlądowego jest zły stan infrastruktury dróg wodnych. Do 2003 najwięcej przewozów odbywało się na Odrze, w rejonie dolnej Wisły, Kanału Bydgoskiego oraz Zalewu Wiślanego.

2.4. Transport lotniczy

Transport lotniczy jest specyficzną gałęzią transportu, ponieważ biorąc pod uwagę fakt, że Polska jest krajem o stosunkowo niskim dochodzie na jednego mieszkańca, przewozy lotnicze nie mają u nas charakteru masowego. Transport ten oferuje przewozy w krótkim czasie, dlatego jego usługi są kierowane przede wszystkim do przedsiębiorców, menadżerów, kadry zarządzającej, itp.⁶. Liczba lotnisk przystosowanych do przewozów pasażerskich w latach dziewięćdziesiątych wzrosła z 8 do 12. Główne lotnisko międzynarodowe w Warszawie im Chopina już w 1998r. przekroczyło zdolność przepustową o 0,3 mln, a w 2002 o 1,4 mln pasażerów rocznie. Również w 2002 rozstrzygnięto przetarg na budowę nowego terminalu lotniska, który w założeniu w 2010 roku miał obsłużyć 6,5 mln osób (czyli o 3 mln więcej niż terminal 1). Sytuacja odnośnie liczby odprawianych osób w transporcie lotniczym w Polsce w 2004r. przedstawiała się następująco:

Tabela 3. Ruch pasażerów w portach lotniczych w Polsce w 2004r.⁷

Jednostka terytorialna	2004		
	przyloty	wyloty	tranzyt
	[osoba]	[osoba]	[osoba]
POLSKA	4 410 432	4 470 128	79 898

^{6 6} Mindur M., *Wzajemne związki i zależności między rozwojem gospodarki a transportem*, Warszawa 2004, s. 220

⁷ Dane GUS - Bank Danych Regionalnych

3. PRZYCZYNY ZŁEGO STANU INFRASTRUKTURY

Analizując stan polskiej infrastruktury transportowej narzuca się jedna jej główna cecha: zły stan techniczny. Główne przyczyny takiej sytuacji od kilku lat wydają się być takie same. Ich wzajemny stosunek zmienia się w czasie, ale do podstawowych determinant takiego stanu rzeczy należą:

- uwarunkowania historyczne – czyli konieczność zniwelowania różnic gospodarczych i ekonomicznych pomiędzy Polską a UE (również w dziedzinie infrastruktury) powstałych w wyniku funkcjonowania w naszym kraju, przez prawie pół wieku, gospodarki planowanej
- brak pieniędzy na finansowanie utrzymania, modernizacji i budowy infrastruktury. Wydatki z budżetu na ten cel są kilkakrotnie niższe niż w większości krajów UE;
- niska skuteczność w działalności administracji publicznej odpowiedzialnej za sprawy transportu, czyli niewystarczająca aktywność w zakresie dostosowania infrastruktury transportu do standardów UE, brak skutecznego przeciwdziałania na postępującą degradację tej infrastruktury oraz braku reakcji na zniekształcenia w strukturze gałęziowej transportu (tj. znaczny wzrost znaczenia transportu samochodowego przy jednoczesnym spadku znaczenia pozostałych rodzajów transportu), opóźnienie w programie budowy autostrad oraz niedostatecznej współpracy administracji rządowej z samorządową.⁸

Tak, więc niezmiennym problemem są źródła i sposób finansowania infrastruktury oraz administracja rządowa. Niespójna działalność zmieniających się ekip rządowych doprowadza do sytuacji, w której analizowane są niezmiennie tylko nowe plany budowy i modernizacji infrastruktury, zamiast faktycznego i sprawnego realizowania istniejących i już raz zatwierdzonych planów.

4. WYMOGI DOSTOSOWAWCZE UE

Obszar negocjacyjny w zakresie polityki transportowej obejmował 140 aktów prawnych, które stworzyły podstawę wspólnych założeń tej polityki w UE oraz umożliwiły funkcjonowanie Jednolitego Rynku. Zgodnie z unijnymi regułami polityki transportowej rządy zarówno państw członkowskich, jak i państw przystępujących do Unii Europejskiej muszą dołożyć wszelkich starań aby ujednolicić przepisy i praktyki obowiązujące w całej wspólnocie. Obowiązkiem władz publicznych jest dostosowanie prawa w ten sposób aby przepisy umożliwiały swobodny przepływ towarów oraz usług transportowych w obrębie Jednolitego Rynku UE, w takim stopniu aby wszyscy operatorzy transportowi mieli jednakowy dostęp do rynku na równych zasadach. Ponadto władze administracyjne poszczególnych państw członkowskich muszą też zadbać o to aby wszystkie podmioty rynku miały możliwość nieograniczonego konkurowania między sobą, jak również o bezpieczeństwo na drogach, ochronę środowiska czy zrównoważony rozwój wszystkich gałęzi transportu.

Jeszcze przed rozpoczęciem działań dostosowawczych, stwierdzono zarówno, że prawo polskie w obszarze transportu było częściowo zgodne z regulacjami UE, jak również, że nie występowały w nim dziedziny, które znacznie odbiegałyby od wymagań

⁸ Zamor B., *Strategia odporna na polityczne zmiany?*, Biuletyn Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Nr 33/2006

unijnych. Wynikało to z faktu, iż Polska już wcześniej była członkiem wielu organizacji i konwencji międzynarodowych, których stroną były także Wspólnoty Europejskie.

Unia Europejska kładzie duży nacisk na cztery główne aspekty polityki transportowej takie jak:

- zrównoważenie gałęziowe rozwoju transportu – jest to główny cel polityki transportowej, przy którym dąży się do zmniejszenia udziału transportu drogowego przy jednoczesnej poprawie warunków ekologicznych i ekonomicznych;
- wyeliminowanie ‘wąskich gardeł’ w infrastrukturze transportowej oraz stworzenie nowych źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych;
- podniesienie świadomości użytkowników infrastruktury, w odniesieniu do ich praw i obowiązków;
- dostosowanie transportu europejskiego do warunków globalizacji, tj. do konkurencji i współpracy międzynarodowej.

Państwa zjednoczone w UE dążą do stworzenia jednolitej Transeuropejskiej Sieci TEN (Trans-European Network) infrastruktury transportowej, telekomunikacyjnej i energetycznej określonej w Traktacie z Maastricht.⁹ Dlatego już w 1996 roku państwa stowarzyszone z UE podjęły wspólnie z Komisją Europejską prace nad opracowaniem nadrzędnej sieci transportowej. Ustaloną tak sieć nazwano roboczo TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) i zatwierdzono w 1999 roku jako przyszły fragment sieci TEN. Przez terytorium Polski przebiegają cztery priorytetowe korytarze transportowe:

1. Korytarz I: (Helsinki) Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa, z odgałęzieniem Ryga - Kaliningrad - Elbląg - Gdańsk,
2. Korytarz II: Berlin - Warszawa - Mińsk Białoruski - Moskwa
3. Korytarz III: Berlin / Drezno - Wrocław - Kraków - Lwów - Kijów
4. Korytarz VI: Gdynia/Gdańsk - Grudziądz - Warszawa (z odgałęzieniem Grudziądz - Poznań) - Żilina (z odgałęzieniem Katowice - Ostrawa - Brno) - Bratysława - Wiedeń - Rijeka

Te międzynarodowe arterie transportowe mają służyć przede wszystkim poprawie szybkości przemieszczania się po Unii, ale również zwiększeniu bezpieczeństwa podróżowania i ochronie środowiska. Kraje, które nie posiadają dobrze rozwiniętej infrastruktury, nie mogą w pełni wykorzystywać swoich atutów konkurencyjnych jakie dają im np. położenie geograficzne, czy dobrze wykwalifikowana kadra, ponieważ dostęp do tych czynników produkcji jest znacznie utrudniony. Unia Europejska w swoim dążeniu do coraz wyższego stopnia integracji gospodarczej staje się obszarem traktowanym jak jeden organizm państwowy, dlatego gdy Polska rozpoczęła starania o przystąpienie do Wspólnoty, wiadomym było, że będzie również musiała zacząć uczestniczyć w budowie tych sieci, aby móc w pełni korzystać z możliwości jakie daje Wspólny Rynek.

5. FUNDUSZE I PROGRAMY UE ZWIĄZANE Z INFRASTRUKTURĄ

Warunkiem realizacji programu rozwoju sieci transportowej jest zapewnienie odpowiednich źródeł finansowania. Skutkiem przystąpienia Polski do struktur UE jest m.in. fakt, że staliśmy się beneficjentem funduszy unijnych skierowanych również na

⁹ Barcz J., Kawecka-Wyrzykowska E., Michałowska-Gorywoda K., *Integracja europejska*, Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2007, s. 134.

rozwój infrastruktury transportowej. Instrumentami Polityki Strukturalnej Unii są fundusze strukturalne oraz Fundusz Spójności, nie należący do funduszy strukturalnych, ale również będący instrumentem finansowym UE. Zadaniem funduszy strukturalnych jest wspieranie restrukturyzacji i modernizacji gospodarek krajów UE. W ten sposób wpływa się na zwiększenie spójności ekonomicznej i społecznej Unii. Fundusze kierowane są do tych sektorów gospodarki i regionów, które bez pomocy finansowej nie są w stanie dorównać do średniego poziomu ekonomicznego w UE. Problematyką rozwoju sieci transportowej w krajach unijnych zajmują się Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego –EFRR (European Regional Development Fund – ERDF) oraz Fundusz Spójności – FS (Cohesion Fund).

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) został powołany w 1975 roku jako reakcja na coraz głębsze rozbieżności w rozwoju regionów spowodowane kryzysem gospodarczym.¹⁰ Środki tego funduszu przeznaczane są na wsparcie regionów opóźnionych gospodarczo oraz na przekształcanie upadających regionów przemysłowych. Tak więc infrastruktura transportowa jako ważny czynnik rozwoju gospodarczego jest również finansowana w ramach tego funduszu. Infrastruktura, wspierana środkami pochodzącymi z EFRR, została podzielona na dwie kategorie:

- infrastrukturę przyczyniającą się do zwiększenia potencjału gospodarczego, rozwoju, dostosowania strukturalnego oraz tworzenia lub utrzymywania stałych miejsc pracy, w tym inwestowania w infrastrukturę przyczyniającą się do tworzenia i rozwijania transeuropejskich sieci w dziedzinie transportu, telekomunikacji i infrastruktury energetycznej, oraz
- infrastrukturę która sprzyja odnowie obszarów miejskich dotkniętych kryzysem i tworzy lepszy dostęp do obszarów wiejskich i obszarów zależnych od rybołówstwa;

Fundusz Spójności (FS) powstał na mocy Traktatu z Maastricht o utworzeniu Unii Europejskiej z 1991 r., który wszedł w życie w 1993 r. Fundusz Spójności został powołany w celu zmniejszania różnic w poziomie gospodarczo-społecznym krajów i regionów Unii Europejskiej¹¹. Celem nadrzędnym funduszu jest wzmacnianie spójności Unii poprzez finansowanie dużych projektów w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej. Fundusz ten współfinansuje przede wszystkim projekty służące rozwojowi infrastruktury publicznej, a pomiędzy projektami z zakresu ochrony środowiska i infrastruktury transportowej musi być zachowana równowaga podziału funduszy, która została ustanowiona na poziomie 50% dla każdego sektora.

W Polsce w sektorze transportu realizacja projektów współfinansowanych przez Fundusz Spójności obejmuje budowę i modernizację dróg i autostrad realizowaną przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na odcinku 790 km oraz modernizację linii kolejowych na długości 900 km.¹²

Obecnie jeszcze jesteśmy na etapie kończenia realizacji programów operacyjnych służących realizacji Podstaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004 – 2006. Jednym z siedmiu

¹⁰ Portal Fundusze Strukturalne - www.fundusze-strukturalne.gov.pl/

¹¹ Różnice w poziomie ekonomicznym pojawiły się wraz z przyjmowaniem do Unii kolejnych państw członkowskich, których wyniki gospodarcze odbiegały od państw najbardziej rozwiniętych.

¹² II seminarium dla dziennikarzy: „Fundusz Spójności – nasz rozwój, nasza przyszłość” - Portal Fundusze Strukturalne

programów operacyjnych, był **Sektorowy Program Operacyjny Transport**¹³, współfinansowany ze środków EFRR. Celem strategicznym tego programu było zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności miast, obszarów i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej. Osiągnięciu tego celu sprzyjać miała realizacja jego celów częściowych, czyli przyspieszenie procesu modernizacji i rozbudowy infrastruktury transportowej poprzez modernizację głównych linii kolejowych, rozbudowę sieci drogowej, poprawę dostępu do portów morskich ważnych dla gospodarki narodowej.

Do końca listopada 2007 r. podpisano 89 umów o dofinansowanie i wydano 22 decyzje o łącznej wartości 3 833 509 849,04 zł, co wykorzystuje dostępną alokację w 88,56%. 49 projektów zostało zakończonych rzeczowo, z tego 28 projektów zostało również rozliczonych. 6 projektów oczekuje na podpisanie umów o dofinansowanie. Wydatki kwalifikowane poniesione przez beneficjentów do końca listopada 2007 r. wyniosły 4 674,16 mln zł, co stanowi 69,61% wartości wydatków kwalifikowanych ogółem w SPO Transport. Z konta programowego wypłacono beneficjentom refundacje w wysokości 2 467,23 mln zł, co stanowi 46,50% wartości alokacji w programie.

Tabela nr 4. Wydatki w ramach SPOT¹⁴

	PRIORYTET I	PRIORYTET II	PRIORYTET III	SPOT OGÓŁEM
Ilość projektów z podpisanymi UD lub wydanymi decyzjami Ministra	23	61	27	111
% wykorzystania alokacji	80,39%	94,20%	91,62%	88,56%
Wydatki kwalifikowane poniesione przez beneficjentów do końca maja 2007 r. w mln zł	1 863,53	2 797,83	12,80	4 674,16
% - poniesione wydatki kwalifikowane/wydatki kwalifikowane ogółem w priorytecie/programie	62,66%	75,14%	74,84%	69,61%
Wartość refundacji z EFRR w mln zł	876,58	1 583,42	7,23	2 467,23
% w stosunku do wartości alokacji	43,75%	56,42%	21,02%	46,50%

¹³ Programy Operacyjne (PO) w latach 2004-2006: SPO Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw, SPO Rozwój zasobów ludzkich, SPO Restrukturyzacja i modernizacja sektora żywnościowego oraz rozwój obszarów wiejskich, SPO Rybołówstwo i przetwórstwo ryb, SPO Transport, Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR), PO Pomoc techniczna.

¹⁴ Portal Fundusze Strukturalne - www.funduszeStrukturalne.gov.pl/SPOT

Priorytet I dotyczy równoważonego gałęziowo rozwoju transportu, priorytet II dotyczy bezpiecznej infrastruktury drogowej, a priorytet III pomocy technicznej¹⁵.

Aktualnie trwa proces programowania Funduszy Europejskich na lata 2007-2013. Dokumentem, który w stosunkach Polski z UE, określa obecne cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz warunki, które powinny być spełnione aby ten rozwój zapewnić, jest Narodowa Strategia Spójności (NSS) – nazwa urzędowa Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia (NSRO). NSS na lata 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie, przygotowano na podstawie wytycznych UE określających główne cele polityki spójności oraz uwzględniając uwarunkowania społeczno - gospodarcze Polski. Dokument ten określa kierunki wsparcia ze środków finansowych dostępnych z budżetu UE, w okresie 7 lat, w ramach: Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), Europejskiego Funduszu Społecznego (EFS) oraz Funduszu Spójności (FS). NSS jest instrumentem odniesienia dla przygotowania programów operacyjnych, uwzględnia jednocześnie zapisy Strategii Rozwoju Kraju na lata 2007-2015¹⁶ (SRK) oraz Krajowego Programu Reform na lata 2005-2008¹⁷ (KPR). Zgodnie z NSS Polska w latach 2007-2013 będzie największym beneficjentem polityki spójności. Na realizację polityki spójności Polsce przyznano ponad 67 mld EUR w ramach ww. funduszy unijnych.

Narzędziami NSS są programy pomocowe (operacyjne) takie jak:

- Program Infrastruktura i Środowisko współfinansowany ze środków EFRR i FS
- Program Innowacyjna Gospodarka współfinansowany ze środków EFRR
- Program Kapitał Ludzki współfinansowany ze środków EFS
- 16 programów regionalnych współfinansowany ze środków EFRR
- Program Rozwój Polski Wschodniej współfinansowanych ze środków EFRR
- Program Pomoc Techniczna współfinansowany ze środków EFRR
- Programy Europejskiej Współpracy Terytorialnej współfinansowany ze środków EFRR

Podstawowym programem wspierającym rozwój infrastruktury transportowej w Polsce, w latach 2007-2013, jest Program Infrastruktura i Środowisko, który ma na celu podniesienie atrakcyjności Polski poprzez rozwój infrastruktury technicznej przy równoczesnej ochronie i poprawie stanu środowiska, zdrowia, zachowaniu tożsamości kulturowej i rozwijaniu spójności terytorialnej. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko jest również ważnym instrumentem realizacji odnowionej Strategii Lizbońskiej, a wydatki na cele priorytetowe UE stanowią w ramach programu 66,23% całości wydatków ze środków unijnych. W latach 2007-2013 łączna wielkość środków finansowych na realizację celów tego programu wyniesie 37,6 mld EUR, z czego wkład unijny wynosić będzie 27,9 mld EUR, zaś wkład krajowy – 9,7 mld EUR. W ramach tego

¹⁵ Celem priorytetu Pomoc Techniczna jest zapewnienie sprawnego i efektywnego przebiegu realizacji NSRO, oraz. wsparcie dla instytucji Zarządzającej SPOT, tj. właściwego ministra do spraw rozwoju regionalnego (MRR)

¹⁶ Strategia Rozwoju Kraju, przyjęta przez Radę Ministrów w dniu 27 czerwca 2006 r., jest podstawowym dokumentem określającym cele polityki rozwoju w Polsce w latach 2007-2015.

¹⁷ Krajowy Program Reform, przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 28 grudnia 2005 r., wyznacza krótkookresowe cele i środki realizacji polityki wzrostu i zatrudnienia, sformułowane w ramach odnowionej Strategii Lizbońskiej.

programu jest sformułowanych 15 priorytetów, z których 6, 7 i 8 dotyczą transportu. Priorytet 6 wspiera rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, priorytet 7 transport przyjazny środowisku, zaś priorytet 8 bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe. Łączna wielkość środków przeznaczona na cele związane z transportem w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko ma wynieść ponad 26 mld EUR.¹⁸

Problematyką transportu zajmuje się również Program Rozwój Polski Wschodniej. Program ten stanowi dodatkowy element wsparcia, który ma wzmocnić działanie pozostałych programów na obszarze pięciu polskich województw z tzw. wschodniej ściany naszego kraju tj. warmińsko-mazurskiego, podlaskiego, lubelskiego, podkarpackiego oraz świętokrzyskiego. Jednym z głównych celów tego programu jest poprawa dostępności i jakości powiązań komunikacyjnych tych województw. Program Rozwój Polski Wschodniej jest współfinansowany przez EFRR, a pula środków przeznaczona na ten program przez EFRR wynosi ok. 2,27 mld euro (pozostała kwota środków dostępnych w ramach Programu, tj. ok. 1,3 mld euro została przyznana przez Rząd RP). Wsparcie infrastruktury transportowej przewidziano w ramach dwóch działań, tj. działania 3.1 wspierającego systemy miejskiego transportu zbiorowego oraz działania 4.1 wspierającego rozwój infrastruktury drogowej.

Ponadto, w latach 2007-2013, rozwój infrastruktury transportowej będzie również finansowany w ramach każdego z 16 regionalnych programów rozwoju, tzw. Regionalnych programów operacyjnych (RPO). W ramach tych programów o dotacje ubiegają się podmioty z poszczególnych województw, a finansowane inwestycje mają charakter lokalny.

6. STAN INFRASTRUKTURY NA DZIEŃ DZISIEJSZY

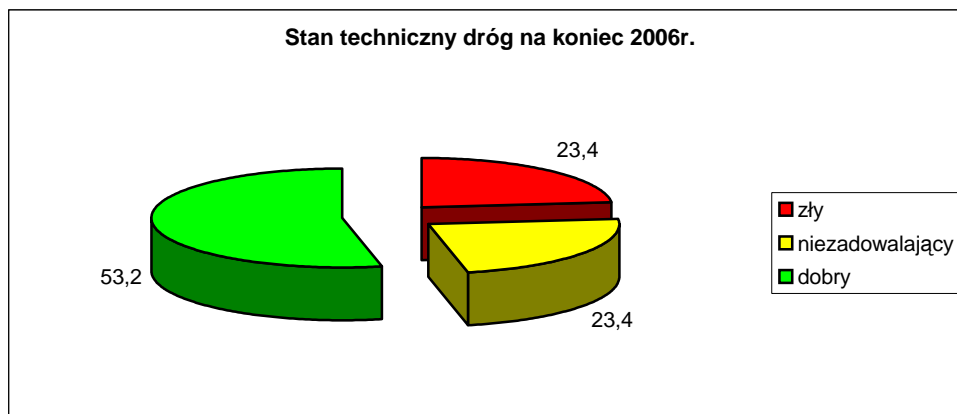
Po upływie prawie 4 lat od wejścia Polski do struktur unijnych, można wyraźnie dostrzec zmiany jakie zaszły w naszej gospodarce. Infrastruktura transportowa, jako że stanowi ważny element rozwoju gospodarczego zmienia się więc w sposób zauważalny i szybki. Każdy kto podróżuje po kraju, jakimkolwiek środkiem transportu, jest świadkiem stale rozbudowującej i zmieniającej się sieci infrastruktury. Może przyczyną tego zjawiska jest fakt, że stan techniczny naszych dróg rzeczywiście pozostawiał sporo do życzenia, według GDDKiA w 2003 roku remontów nie wymagało tylko około 40% dróg¹⁹. Natomiast po uwzględnieniu tych samych czynników na koniec 2006 roku zabiegów remontowych nie wymagało już 53% dróg. Stan techniczny nawierzchni dróg krajowych przedstawiał się na koniec 2006 następująco²⁰:

¹⁸ Urząd Komitetu Integracji Europejskiej

¹⁹ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2003r.*, Warszawa, luty 2004

²⁰ Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2006 r.*, Warszawa, marzec 2007

Rys. 2. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych na koniec 2006 roku



Oprócz wyraźnej poprawy stanu technicznego nawierzchni naszych dróg można również zauważyć, że przybywa w Polsce dróg ekspresowych i autostrad. Co prawda tempo w jakim inwestycje te są kończone i oddawane do użytku na pewno nie jest w stanie sprostać oczekiwaniom, nie mniej jednak sam fakt pozwala sądzić, że nastąpi przełom i prace będą posuwały się w bardziej zadowalającym tempie.

Tabela 5. Zestawienie dróg ekspresowych i autostrad w Polsce w 2006r.²¹

Jednostka terytorialna	2006	
	ekspresowe	autostrady
	[km]	[km]
POLSKA	297,2	662,7

Jak więc można zauważyć sieć dróg ekspresowych i autostrad rozrasta się w dość powoli. Można jednak przypuszczać, że gdyby nie dotacje ze środków unijnych, które w przypadku niektórych inwestycji, jak np. autostrady realizowane w ramach programu TEN-T, wynoszą 50% lub więcej, Polska musiałaby jeszcze długo czekać na sieć dróg ekspresowych. Rozbudowa sieci dróg ekspresowych będzie postępowała w Polsce, gdyż nasz kraj należy do tej grupy krajów europejskich, w których głównym czynnikiem powodującym opóźnienia w międzynarodowym transporcie jest kongestia.^{22, 23}

W ciągu pierwszych trzech lat członkostwa całkowita kwota dofinansowania z Funduszu Spójności na zatwierdzone projekty w dziedzinie transportu wyniosła 1.586.083.808,00 EUR, przy całkowitym koszcie kwalifikowanym wynoszącym 1.979.574.478,00 EUR, stanowi to ok. 80%. Przy czym na projekty związane z koleją przeznaczono kwotę 467.077.750,00 EUR (z ogólnej kwoty 555.097.200,00 EUR), a na

²¹ Dane GUS - Bank Danych Regionalnych

²² Wojtkowskiej-Łodej G. red., *Polska w Unii Europejskiej. Uwarunkowania i możliwości po 2004 roku*, SGH w Warszawie, Warszawa 2004, s. 387

²³ Kongestia (ang. congestion) - zatłoczenie na szlakach komunikacyjnych,

projekty związane z infrastrukturą drogową kwotę 1.113.906.058,00 EUR (z kwoty 1.418.477.278,00 EUR)²⁴. Być może jednak to, że właśnie na drogi przeznaczają się więcej środków z funduszy unijnych, jest główną przyczyną, szybszego i lepiej zauważalnego rozwoju infrastruktury drogowej, w porównaniu z innymi gałęziami transportu.

Polska kolej, żeby przetrwać na konkurencyjnym rynku europejskim też musiała poprawić jakość swoich usług. Powoli już widać pierwsze tego skutki, gdyż w 2006 roku Grupa PKP po raz pierwszy od siedemnastu lat zwiększyła ilość przewożonych pasażerów. Z usług PKP skorzystało w zeszłym roku 219 milionów klientów. Także przewoźnicy towarowi (PKP Cargo i PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa) przewieźli w 2006 roku 156,5 mln ton towarów – o 6 milionów 600 tysięcy ton więcej niż rok wcześniej²⁵.

Tabela 5. Zestawienie linii kolejowych w Polsce w 2006r.²⁶

Jednostka terytorialna	2006	
	linie eksploatowane	linie na 100 km ²
	[km]	[km]
POLSKA	20 176	6,5

Jak można się spodziewać, mimo wejścia do UE, nie przybyło nam linii kolejowych, których sieć i tak jest stosunkowo gęsta w naszym kraju, lecz co może napawać optymizmem przybyło nam linii eksploatowanych, w porównaniu z rokiem 2004. Mając na uwadze zapowiedzi prasowe, linii tych nadal ma przybywać, gdyż PKP zamierza uruchomić część, zawieszonych w latach 90-tych, linii regionalnych, jako alternatywę dla ludzi jeżdżących obecnie samochodami osobowymi.

Niestety transport śródlądowy nie miał dużych szans na modernizację przez ostatnie trzy lata. Wpływ na taki stan rzeczy miała pozycja tego transportu w opracowaniach Ministerstwa Transportu. Mimo, że transport wodny należy do najbardziej przyjaznego środowisku w strategii rozwoju transportu na lata 2004-2006 został całkowicie pominięty. W nowej strategii (na lata 2007-2013) ten rozwój transportu został ujęty, ale nacisk położono raczej na zahamowanie regresu żeglugi śródlądowej, a nie na jej rozwój²⁷.

Coraz większa integracja społeczeństwa europejskiego wymaga stworzenia nowych możliwości szybkiego przemieszczania się. W momencie gdy dla Polaków zostały otwarte rynki pracy liniom lotniczym przybyła sporo liczba klientów. Bez znaczenia jest fakt, czy ludzie ci wyemigrowali na pobyt stały czy czasowy, zostawiając tu swoje rodziny było bardzo prawdopodobne, że będą się starali jak najczęściej odwiedzać nasz kraj. Sytuacja ta została natychmiast wykorzystana przez niskokosztowych przewoźników, których udział w rynku w 2006 wyniósł ok. 46%²⁸.

²⁴ Lista projektów FS zatwierdzonych w latach 2000-2006 - Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

²⁵ KOMUNIKAT NR 43 (130) z dnia 9.03.2007 r. - *Większe dochody Grupy PKP w 2006 roku* - Ministerstwo Infrastruktury

²⁶ Dane GUS - Bank Danych Regionalnych

²⁷ Wojewódzka-Król K., *Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej*, Min. Infrastruktury listopad 2006..

²⁸ Portal - Urząd Lotnictwa Cywilnego (www.ulc.gov.pl)

Tabela 6. Ruch pasażerów w portach lotniczych w Polsce w 2006 r.²⁹

Jednostka terytorialna	2006		
	przyloty	wyloty	tranzyt
	[osoba]	[osoba]	[osoba]
POLSKA	7 588 684	7 730 141	125 746

W nocy z 20 na 21 grudnia 2007 Polska razem ze Słowacją, Maltą, Czechami, Węgrami, Słowenią, Litwą, Łotwą i Estonią weszła do strefy Schengen. Oznacza to, że obecnie nie ma już kontroli na przejściach granicznych między państwami UE znajdującymi się w tej strefie, natomiast kontrole te są bardziej szczegółowe na przejściach z państwami spoza strefy. Układ ten zakłada też wzmocnienie bezpieczeństwa oraz współpracę z przygraniczną policją. Tak więc kontrole na granicach lądowych znikły jeszcze przed świętami, natomiast kontrole na lotniskach do 28 marca 2008 roku. Jeszcze na początku roku istniała możliwość, że Polska jako jedyny kraj Unii będzie miała lotnisko nie spełniające wymogów traktatu z Schengen. Przygotowanie naszego głównego lotniska do końca marca do obsługi ruch wewnątrzwspólnotowego okazało się bardzo trudnym celem do zrealizowania. Niestety rozbudowa portu lotniczego im. F. Chopina jest inwestycją dość niefortunną, z uwagi na bardzo długi okres jej realizacji (od momentu rozstrzygnięcia przetargu minęło już 7 lat) oraz kapitałochłonną - koszt terminalu 2 szacuje się na ok. 250 mln USD.

7. WIZJA PRZYSZŁOŚCI

Spółeczeństwo polskie jest jednym z najbardziej optymistycznie nastawionych społeczeństw UE. Aż 71 procent naszego społeczeństwa uważa, że uczestnictwo Polski w strukturach unijnych to dobra decyzja, co przy średniej 58 procentowej plasuje nas na wysokim 5 miejscu.³⁰ Jednak Polacy, nie są tylko niepoprawnymi optymistami, a można by się nawet pokusić o ocenę, że jesteśmy raczej realistami, którym opinie niezbyt łatwo ulegają wpływom zewnętrznym. Dlatego, też powyższy sondaż tak dużo mówi o wpływie integracji na nasze codzienne życie. Polacy dostrzegają i doceniają fakt, że jesteśmy beneficjentem netto budżetu UE i widzą ile do tej pory zostało już zrobione w rozwoju gospodarczo-społecznym naszego kraju. Jednak, co raczej wydaje się naturalne, oczekujemy dalszych zmian na lepsze i że efekty tych zmian uwidocznią się w 2015 roku, gdyż wówczas mamy szansę zakończyć wiele programów rozwojowych. Tak więc oczekuje się, że w 2015 Polska będzie krajem o wysokim poziomie i jakości życia mieszkańców oraz silnej i konkurencyjnej gospodarce, zdolnej do tworzenia nowych miejsc pracy. W dziedzinie transportu, natomiast oczekuje się, że mieszkańcy i przedsiębiorcy, będą w stanie przemieszczać się po kraju korzystając z efektywnej, szybkiej i bezpiecznej infrastruktury transportowej. Wszystkie regiony Polski powinny być powiązane z pozostałymi krajami UE transeuropejskimi sieciami infrastrukturalnymi, a przez wszystkie powiatowe miasta w Polsce powinna przebiegać sieć infrastrukturalna – europejska, krajowa lub regionalna. Zwiększenie jakości podróżowania komunikacją publiczną w dziewięciu aglomeracjach miejskich, mających według klasyfikacji programu

²⁹ Dane GUS - Bank Danych Regionalnych

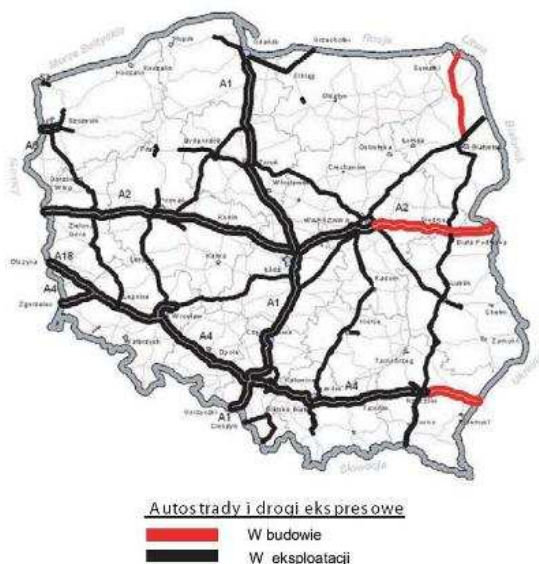
³⁰ Standard Eurobarometer, *TNS Opinion and Social*, 68/Autumn 2007

ESPOON status europejskich, wymagać będzie wprowadzenia zintegrowanych systemów komunikacji zbiorowej. Dzięki realizacji przedsięwzięć poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego znacząco powinna się zmniejszyć ilość wypadków drogowych, w tym liczba osób ulegających wypadkom śmiertelnym.

Obecnie jesteśmy w trakcie wdrażania w życie programu na lata 2007-2013. W ramach programu 'Infrastruktura i środowisko', który jest największym programem operacyjnym w historii Unii Europejskiej, na inwestycje transportowe zostanie wydane aż 71 proc. z przyznanych 28 mld euro, czyli ponad 19 mld euro. Ma za nie powstać do 2015 roku prawie 640 km autostrad i 1.310 km dróg ekspresowych³¹.

Tak więc w 2013 roku w Polsce będzie 2 085 km autostrad i 5 466 km dróg ekspresowych, a ich sieć będzie się przedstawiać następująco:

Rys. 3. Autostrady i drogi ekspresowe w realizacji do roku 2013³²



Osiem polskich lotnisk - w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Wrocławiu, Gdańsku, Rzeszowie, Krakowie - dostanie do podziału 360 mln euro³³. Około 7,5 mld euro ma zostać wydane na rozwój transportu przyjaznego środowisku, czyli m.in. kolejowego i morskiego. Kolej ma do 2015 roku zmodernizować 1600 km torów. Wizja tych środków do rozdysponowania przyciąga do naszego kraju coraz większą liczbę inwestorów zagranicznych, co dodatkowo rodzi nadzieję na dalsze inwestycje zarówno w dziedzinie modernizacji infrastruktury jak i w innych obszarach gospodarki. Wsparcie unijne zostało przewidziane również dla transportu miejskiego - na warszawskie metro oraz na kolej podmiejską i tramwaje w największych polskich metropoliach.

³¹ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego – *Polska, Jak fundusze europejskie wspierają inwestycje zagraniczne*

³² Portal – GDDKiA (www.gddkia.gov.pl)

³³ Portal - Ministerstwo Infrastruktury (www.mi.gov.pl)

Patrząc na te liczby oraz na upływający czas, wydaje się że realizacja wszystkich zaplanowanych inwestycji może być bardzo trudna, nawet mimo tak dużego wsparcia finansowego jakie daje nam Unia Europejska. Niestety za taki stan rzeczy możemy winić niedostosowanie przepisów do zmieniających się realiów, wciąż według większości inwestorów najtrudniejszą rzeczą w Polsce podczas realizowania projektów jest przebrnięcie przez wymogi biurokratyczne. Miejmy nadzieję, że w obliczu zagrożenia brakiem refundacji środków, w przypadku opóźnień w realizacji, jak i obowiązkiem zbudowania odpowiedniej infrastruktury, jaki narzuciło sobie nasze państwo startując i wygrywając wspólnie z Ukrainą wyścig o EURO 2012, spowoduje poprawę i w tej części polskiej rzeczywistości.

LITERATURA

- [1] Barcz J., Kawecka-Wyrzykowska E., Michałowska-Gorywoda K., *Integracja europejska*, Wolters Kluwer Polska Sp. z o.o., Warszawa 2007
- [2] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2003 roku*, Warszawa, luty 2004
- [3] Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, *Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2006 roku*, Warszawa marzec 2007
- [4] *Komunikat Komisji. Polityka spójności 2007-2013*, Komisja Wspólnot Europejskich, Bruksela 2005
- [5] Mindur M., *Wzajemne związki i zależności między rozwojem gospodarki a transportem*, Warszawa 2004
- [6] Ministerstwo Infrastruktury, *SPOT na lata 2004-2006*, Warszawa grudzień 2003
- [7] Ministerstwo Rozwoju Regionalnego - *Lista projektów FS zatwierdzonych w latach 2000-2006*
- [8] Ministerstwo Infrastruktury, *Większe dochody Grupy PKP w 2006 roku*, KOMUNIKAT NR 43 (130) z dnia 9.03.2007 r.
- [9] *Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy,
- [10] *Narodowy Plan Rozwoju 2007-20013*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy
- [11] Popiuk-Rysińska I., *Unia Europejska. Geneza, kształt i konsekwencje integracji*, WSiP, Warszawa 1998
- [12] Standard Eurobarometer, *TNS Opinion and Social*, 68/Autumn 2007
- [13] Wojtkowskiej-Łodej G. red., *Polska w Unii Europejskiej. Uwarunkowania i możliwości po 2004 roku*, SGH w Warszawie, Warszawa 2004
- [14] Wojewódzka-Król K. *Kierunki rozwoju żeglugi śródlądowej*, Ministerstwo Infrastruktury, listopad 2006,
- [15] Zamor B., *Strategia odporna na polityczne zmiany?*, Biuletyn Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, Nr 33/2006

INFLUENCE OF INTEGRATION ON THE DEVELOPMENT OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN POLAND

Development of transport infrastructure is one of the most important factors deciding of the economic growth of the country. Before Poland joined EU, our country had been undeveloped in the field of the transport, there were a few causes of such a state of the case, however one of the most important was the permanent lack of means for construction and modernization of this infrastructure. After Poland joined EU structures, there was the possibility, among others, of using the european funds directed to the development of the transport infrastructure, the situation started taking turns in this field of economics