

Józef Perenc

Ocena przemian infrastruktury transportowej : od SPOT (2004-2006) do osi rozwojowych (2007-2013)

Ekonomiczne Problemy Usług nr 60, 282-310

2010

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JÓZEF PERENC¹

OCENA PRZEMIAN INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ – OD SPOT (2004–2006) DO OSI ROZWOJOWYCH (2007–2013)

WSTĘP

Infrastruktura, w tym także transportowa (punktowa i liniowa), jest jednym z ważnych czynników decydujących o polityce regionalnej i o tych czynnikach, które mają decydujący wpływ na atrakcyjność inwestycyjną kraju i regionu. Kształtowane przez wiele lat czynniki infrastruktury transportowej i jej przemiany w sposób aktywny oddziałują na całość życia społeczno-gospodarczego. Powodzenie, aktywność, zdolność do przyciągania kapitału oraz lokowanie w regionach działalności produkcyjnej, usługowej, handlowej może przyczynić się do pobudzenia aktywności gospodarczej, do pomnażania efektów dobrze, racjonalnie zorganizowanej działalności lokalnych społeczności.

INFRASTRUKTURA UE – WYTYCZNE DLA POLSKI

Prawidłowo realizowana polityka transportowa dąży do harmonijnego rozwoju krajów i regionów. Część regionów w Europie, w tym także w Środkowo-Wschodniej, jest słabiej rozwinięta. Przyczyn tego zjawiska można upatrywać w czynnikach historycznych, geograficznych i demograficznych. Od 1988 r., wraz z tzw. reformą Delorsa², usankcjonowano politykę regionalną poprzez:

- podnoszenie konkurencyjności regionów;
- wyrównanie dysproporcji między regionami.

Drogą wyrównywania szans i harmonijnego rozwoju regionów są inwestycyjne infrastrukturalne, w tym idea europejskiej sieci transportowej (Transeuropean Network – TEN). Program TEN dotyczy projektowania dróg, kolei, portów lotniczych, wodnych i telekomunikacji. Charakterystycznym zjawiskiem w TEN jest wysoki udział nowych autostrad w słabiej rozwiniętych regionach w Hiszpanii, Portugalii, Irlandii.

Podstawowymi zadaniami paneuropejskich korytarzy transportowych ma być m.in. zwiększenie integracji przestrzennej UE, poprawa dostępu do rynków

¹ prof. zw. dr hab. Józef Perenc, Katedra Marketingu Usług, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Uniwersytet Szczeciński

² W. Toczyński; A. Mikołajczyk: Polityka regionalna, Gdańsk 2001, s. 93

zbytu, zasobów i rynku pracy oraz poprawa spójności przestrzennej. Dzięki rozwiniętej infrastrukturze transportowej zostaną stworzone warunki do dalszego rozwoju gospodarczego w dłuższej perspektywie czasowej. W krajach 15 UE większość inwestycji była kierowana na drogową i kolejową infrastrukturę.

W europejskiej polityce rozwoju infrastruktury transportu na przestrzeni lat 1950–2000 dominowały następujące priorytety³:

Tabela 1
Priorytety w europejskich przemianach infrastruktury

Lata	Priorytety
1950–1970	Inwestycje w drogi i koleje jako priorytet dla obszarów wiejskich.
1971–1980	Rozwój regionalny skierowany na obszary peryferyjne – umocnienie europejskiego rdzenia transportowego.
1981–2000	Priorytet dla paneuropejskiej sieci dróg i sieci szybkich kolei – poprzez nowe mechanizmy finansowania, kontynuacja rozwoju regionalnego.

Źródło: *Biała księga, Czas na podjęcie decyzji*, Szczecin, 2003, s. 16.

Polityka rozwoju regionalnego promowana przez UE zakłada transfer inwestycji z regionów centralnych do regionów peryferyjnych poprzez pogłębienie integracji i spójności w ramach wspólnoty. Kraje centralne zdecydowały się wspomagać rozwój infrastruktury w takich krajach jak: Hiszpania, Portugalia, Grecja, Włochy. Regiony i euroregiony w tych krajach mogą się rozwijać harmonijnie dzięki sprawnej i wydajnej sieci transportowej odpowiadającej potrzebom przewozu osób i ładunków. Także w Polsce, w ramach priorytetów Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego, definiowane są główne komponenty, które tworzą podstawy konkurencyjności regionów Polski, a w tym⁴:

- rozwój infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym,
- rozwój funkcji metropolitalnych największych aglomeracji i miast,
- rozwój społeczeństwa informacyjnego.

W bezpośrednim finansowaniu europejskiej infrastruktury transportu najważniejszą rolę odgrywają specjalne fundusze, a w tym:

- fundusze strukturalne (*structural funds*),
- fundusz spójności (*cohesion fund*),

³ Por. D. Banister; J. Berechman: *Transport investment and economic development*, UCL. Press London 2000, s. 19

⁴ M. Nowicki: *Jak integracja z UE wpłynie na polskie regiony?* IBnGR, Gdańsk 2003, s. 19

- specjalne środki na sieci transeuropejskie

Pośród funduszy strukturalnych administrowanych przez UE najważniejszą rolę pełni powołany w 1975 r. Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EROF) – przeznaczony na tworzenie sieci transeuropejskich, infrastrukturę telekomunikacyjną, energetyczną oraz rozwój wsi. Przy użyciu funduszy z EROF można finansować inwestycje do 75% wydatków publicznych lub do 40% wydatków publicznych, gdy przewidziane są opłaty za dostęp do infrastruktury. Także duże inwestycje mogą być finansowane z Funduszu Spójności – który został utworzony, aby pomóc najuboższym krajom UE. Wydatki z tego funduszu mogą być kierowane na projekty TEN, TINA i inne cele.

Tabela 1
 Nakłady ze środków UE na infrastrukturę transportową (w mln euro)

Rok	Fundusz Spójności	ERDF	PHARE + ISPA	Budżet UE na sieci TEN-T	Kredyt EBI
1995	1076	2184	20	251	6259
2000	1287	4574	649	580	5050
2001	1318	4661	560	563	6600
2002	1505	5061	581	665	6300
2003	1420	5170	565	647	6350
2004	2841	6100	227	688	7200
2005	2584	6485	227	716	7100
2006	2952	6922	227	716	750

Źródło: M. Bąk; J. Burnewicz: *Innowacyjne finansowanie transportu*, „Problemy Ekonomiki Transportu”, nr 2/2004.

PRZEMIANY INFRASTRUKTURY W RAMACH SEKTOROWEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO „TRANSPORT – GOSPODARKA MORSKA W LATACH 2004–2006”

OCENA STANU ISTNIEJĄCEGO SEKTORA TRANSPORTU

W latach 1990–2000 w Polsce miał miejsce intensywny rozwój gospodarczy. PKB na jednego mieszkańca wzrósł dwukrotnie, zwiększył się udział inwestycji w PKB z 20 do 26%. Zmiany te miały także wpływ na cały sektor transportu.

Na przestrzeni lat 1990–2000 można było zauważyć następujące tendencje:

- a) wzrost o 70% liczby samochodów osobowych,
- b) transport samochodowy przewozi około 80% wszystkich ładunków,
- c) o około 36% spadły przewozy pasażerskie na kolei,
- d) ponaddwukrotnie wzrósł graniczny ruch samochodów osobowych i ciężarowych,
- e) potroiła się liczba statków obsługiwanych w portach morskich,
- f) o 50% wzrosły przewozy pasażerów w transporcie lotniczym,
- g) o około 33% wzrosła liczba wypadków na drogach publicznych.

Wymienione przemiany i ogólne tendencje są w znacznej mierze zbliżone do tendencji obserwowanych w krajach UE: maleje transportochłonność

gospodarki (o ok. 4–5% rocznie), wzrasta udział samochodów osobowych w obsłudze ruchliwości komunikacyjnej ludności, spada w ogólnych przewozach udział kolei (tak w przewozach osób, jak i ładunków), w portach morskich maleje udział ładunków masowych na rzecz drobnicy i ładunków w kontenerach, rośnie rola i znaczenie przewozów międzynarodowych.

Polska infrastruktura transportowa na początku 2006 r. była nadal w złym lub słabym stanie technicznym, mamy bardzo niską długość autostrad i dróg szybkiego ruchu, w infrastrukturze kolejowej rosną lawinowo ograniczenia prędkości i pogarsza się stan torów i budowli inżynierskich, brak jest tendencji międzygałęziowych, zatłoczenie i kongestia na wielu trasach tranzytowych powoduje duże zagrożenie bezpieczeństwa oraz negatywne skutki dla środowiska naturalnego człowieka (nadmierna emisja spalin, hałasu, degradacja terenu itp.). Analizę SWOT sektora transportu w Polsce w latach 2004–2006 przedstawia tabela 2.

Tabela 2

Analiza mocnych i słabych stron sektora transportu w Polsce w latach 2004–2006

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> – poprawny układ transportowy w środkowej Europie, – duże zróżnicowanie gałęziowe transportu, – dostosowanie polskiego prawa transportowego do wymogów UE, – przygotowane programy modernizacji infrastruktury transportowej i portów morskich do wymogów UE, – wykształcona kadra zatrudniona w sektorze transportu 	<ul style="list-style-type: none"> – niedostateczny poziom techniczny transportu, – niedobór podaży nowoczesnych i kompleksowych usług transportowych, brak nowoczesnych sieci transportowych (szybkich kolei, autostrad itp.), – niedostosowanie infrastruktury transportowej i portów morskich do struktury przewozów, – mała elastyczność eksploatacyjna wynikająca z braku technologii międzygałęziowych, – kosztowna rozbudowa infrastruktury transportowej
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> – środkowoeuropejskie położenie kraju – wykorzystanie tranzytu, w tym morskiego, – odrobienie opóźnień w transporcie stworzy szanse na konkurencyjność 	<ul style="list-style-type: none"> – konkurencja przewoźników na rynkach przewozowych w Polsce, w tym konkurencja innych portów bałtyckich, – narastające zatłoczenie ruchem

Mocne strony	Słabe strony
<p>polskiej gospodarki,</p> <ul style="list-style-type: none"> – stworzenie nowoczesnej sieci TEN z udziałem środków pomocowych UE, – odrobienie dystansu do transportu w krajach europejskich, – wysoki stopień zrównoważenia terytorialnego transportu 	<p>wywołujące dodatkowe koszty obsługi transportowej,</p> <ul style="list-style-type: none"> – utrwalenie się niedostatecznego poziomu technicznego w rozwoju transportu, – utrwalenia peryferyjności położenia Polski w przyszłej UE powodowanego niedorozwojem transportu, – narastające zagrożenie środowiska przez transport (spaliny, hałas, degradacja terenu itp.), wypadki

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury: *SPO Transport – Gospodarka Morska na lata 2004–2006*, Warszawa, wrzesień 2002, s. 9.

GLÓWNE CELE SEKTOROWEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO TRANSPORT – GOSPODARKA MORSKA

Cele SPOT Transport – Gospodarka Morska dotyczą następujących priorytetów:

- a) poprawa stanu dróg krajowych,
- b) poprawa dostępu do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej,
- c) ochrona brzegu morskiego,
- d) poprawa infrastruktury kolejowej do obsługi aglomeracji miejskich.

Ze względu na szczupłość dozwolonej objętości opracowania analiza celów zostanie ograniczona do dróg krajowych i infrastruktury kolejowej.

Do wad sieci drogowej na początku 2004 r. zaliczono:

- a) zbyt mały udział autostrad i dróg ekspresowych wynoszący około 3,6% wszystkich dróg;
- b) przebieg tras drogowych obciążonych intensywnym ruchem przez miasta i aglomeracje;
- c) brak wystarczającej nośności dróg (a szczególnie 115 kN/oś);
- d) gwałtowny wzrost zatłoczenia i wzrost liczby wypadków drogowych;
- e) niezadowolający stan techniczny dróg, mostów i wiaduktów.

Do najważniejszych potrzeb polskiej sieci drogowej GDDKiA zaliczyła:

- a) budowę sieci dróg bezkolizyjnych (autostrad i dróg ekspresowych);
- b) wzmocnienie nawierzchni dróg i mostów do nacisku 115 kN/oś (poczynając od dróg zaliczonych do TINA i inny ważnych dróg);

- c) budowę obwodnic miast i miejscowości w ciągu dróg krajowych;
- d) renowację nawierzchni dróg i mostów w celu uzyskania zdecydowanej poprawy stanu technicznego.

Charakterystyka projektów zasadniczych w planach na 2004–2006 oraz projektu obwodnic miast i miejscowości w analizowanych latach przedstawiają rysunek 1 i tabele 2 i 3.

Rysunek 1

Zadania planowane do realizowania przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad na sieci dróg krajowych w 2006 r.



Źródło: gddkia.gov.pl (22.09.2009).

Tabela 2
Projekty wzmocnienia nawierzchni dróg krajowych do 115 kN/oś i mostów
na lata 2004–2006

p.	Nr drogi	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki z funduszu ERDF w mln euro	Lata realizacji
		Od	Do				
1	2	4	5	7	8	9	10
1.	7	Jazowa	Elbląg	14,0	15,2	10,9	2004–2005
2.	4	Machowa	Rzeszów	64,0	73,0	52,6	2004–2005
3.	7	Janki	Grójec	30,0	38,0	27,4	2004–2005
4.	7	Jabłonka	Chyżne	12,6	7,0	5,3	2004–2005
5.	8	Tomaszów	Wolbórz	8,0	10,1	7,3	2004–2005

P.	Nr drogi	Nazwa odcinka		Długość w km	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki z funduszu ERDF w mln euro	Lata realizacji
		Od	Do				
1	2	4	5	7	8	9	10
6.	50	Grójec	Mińsk	67,1	89,0	64,0	2005–2007
7.	2	Siedlce	gr. woj. lubelskiego	36,0	27,3	19,7	2005–2006
8.	5	gr. woj. wielkopolskiego	Wrocław	44,2	10,5	7,6	2005–2007
9.	12	Lublin	Dorohusk	41,0	34,0	24,5	2005–2006
10.	2	gr. woj. mazowieckiego	Terespol	34,0	26,0	18,7	2006–2008
11.	17	Piaski	Zamość	59,0	50,0	36,0	2006–2008
12.	4	Rzeszów	Radymno	65,0	85,0	61,2	2006–2008
13.	8	Korycin	Białystok	34,0	30,6	22,0	2006–2008
14.	7	Elbląg	Miłomłyn	53,0	39,8	28,6	2006–2008
Razem [1–14]				561,9	535,5	385,8	

Źródło: Opracowanie własne.

Tabela 3
Projekty obwodnic miast i miejscowości wzdłuż dróg krajowych
w latach 2004–2006

Lp.	Nr drogi	Nazwa odcinka	Długość w km	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki z funduszu ERDF w mln euro	Lata realizacji
		Od				
1	2	3	5	6	7	8
Projekty zasadnicze						
1.	78	Chałupki	3,9	9,4	6,0	2004–2006
2.	65	Gołdap	5,4	10,1	6,5	2004–2005
3.	17	Hrebenne	2,3	8,3	5,3	2004–2006
4.	9	Głogów Małopolski	4,8	10,0	6,4	2004–2006
5.	4	Pilzno	2,5	8,3	5,3	2004–2006
6.	73	Wojnicz	3,7	15,2	9,7	2005–2007
7.	77	Stalowa Wola	7,6	16,0	10,2	2005–2007
8.	8/19	Wasilków	4,5	14,0	9,0	2005–2007
9.	46	Lubliniec	9,5	15,2	9,7	2005–2007
10.	32	Kargowa	7,5	13,7	8,8	2005–2007
11.	50	Stojadła	2,6	8,0	5,1	2005–2007
12.	22	Chojnice	13,1	32,9	21,1	2006–2008
13.	50	Żyrardów	12,7	21,3	13,8	2006–2008
Razem [1–13]			80,1	182,4	116,8	

Źródło: Opracowanie własne.

POPRAWA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ DLA ZEWNĘTRZNEJ OBSŁUGI PASAŻERSKIEJ AGLOMERACJI MIEJSKIEJ

Polega na modernizacji linii kolejowych państwowego znaczenia położonych poza układem TINA, ale łączących ważne centra miejskie o ogólnokrajowym znaczeniu, jako centra gospodarcze, kulturalne itp. Potrzeby

dotyczące tej zmiany są bardzo duże⁵. Ze względu na ograniczone środki, zarówno z funduszy strukturalnych, jak i z budżetu państwa, liczba ewentualnych projektów, za pomocą których będzie realizowane to działanie, zostanie ograniczona do 2–3.

Projekt zasadniczy modernizacji linii kolejowych państwowego znaczenia, z wykorzystaniem środków z funduszu ERDF, służący poprawie obsługi aglomeracji miejskich przedstawiono w tabeli 4. Tabela ta zawiera również projekty rezerwowe. Lokalizację projektów na sieci kolejowej przedstawiono na mapie „Lokalizacja projektów na sieci kolejowej”.

Tabela 4

Projekty dotyczące poprawy infrastruktury kolejowej dla zewnętrznej obsługi aglomeracji miejskich w latach 2004–2006 (w mln euro)

Lp.	Nazwa projektu	km	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki z funduszu ERDF w mln euro	Lata realizacji
1	1	2	3	4	5
Projekt zasadniczy					
1.	1. Modernizacja linii Warszawa–Łódź – odcinek 1. 2. Warszawa Centralna–Skierniewice	65 km	163,0	123,3	2005–2007
Projekty rezerwowe					
2.	Modernizacja linii Warszawa–Łódź – ciąg dalszy projektu 1. – odcinek 2. – Skierniewice–Koluszki	40 km	100,3	75,2	2005–2007
3.	Modernizacja linii Warszawa–Łódź – ciąg dalszy projektu 1. – odcinek 3. – Koluszki–Łódź	25 km	66,0	49,5	2007–2008

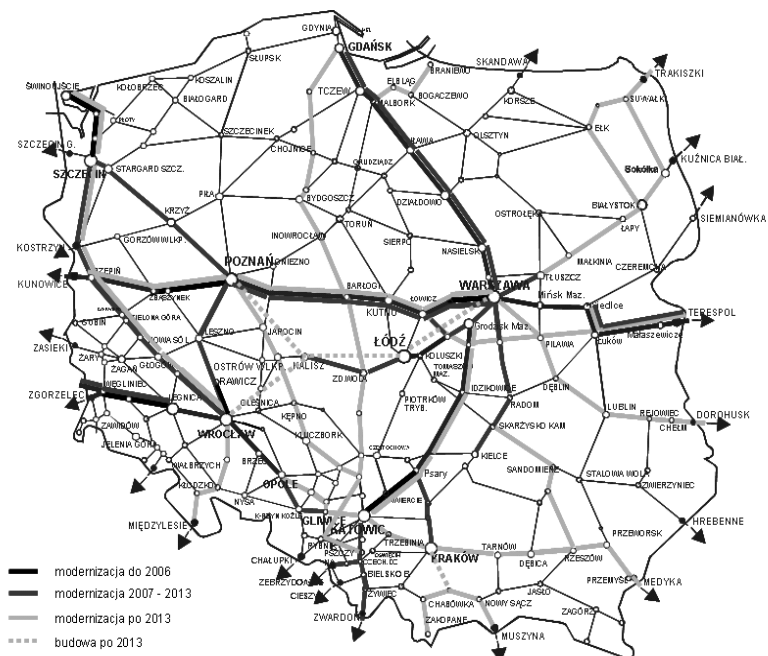
⁵ Por. J. Perenc : Marketing w warunkach zliberalizowanego rynku transportowego, w pracy zbiorowej pod red. B.Liberadzkiego:” Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej, Warszawa- Poznań 2007, s. 419-422

Lp.	Nazwa projektu	km	Koszt ogółem w mln euro	W tym środki z funduszu ERDF w mln euro	Lata realizacji
1	1	2	3	4	5
4.	Modernizacja linii kolejowej Warszawa–Radom–Kielce, odc. Warszawa–Warka	65 km	117,5	78,7	2006–2008
Razem [1–3]			446,8	325,8	

Źródło: PLK SA.

Rysunek 2

Program modernizacji linii kolejowych układu AGC i AGTC



Źródło: www.pkpplk.com.pl.

Łączne nakłady na trzy główne cele SPO Transport – Gospodarka Morska na lata 2004–2006 pozwalają ocenić skalę realnych inwestycji w polskiej infrastrukturze na 1053,3 mln euro. Są to środki, którymi nasz kraj w poprzednich okresach nie dysponował. Pozwoliło to w istotny sposób ograniczyć część zapóźnień i zaległości w budowie i remontach infrastruktury. Regiony kraju, w których zlokalizowano te nakłady (uwidocznione w tabeli 2, 3 i 4), po oddaniu inwestycji do eksploatacji w sposób istotny uzyskują poprawę stanu jakościowego swoich składników infrastrukturalnych. Syntezę finansową programu SPO Transport – Gospodarka Morska obrazuje tabela 5 oraz rysunki 2 i 3.

Tabela 5
Synteza finansowa programu SPO Transport – Gospodarka Morska
na lata 2004–2006 (w mln euro)

Działanie	Łączne środki na lata 2004–2006	Udział w %	Z tego	
			Środki krajowe	Wkład ERDF
1. Przebudowa dróg krajowych	717,9	68,1	215,5	502,2
2. Poprawa dostępu do portów morskich	191,6	18,2	61,4	130,2
3. Poprawa infrastruktury kolejowej	142,8	13,6	35,7	107,1
4. Pomoc techniczna	1,2	0,01	0,5	0,7
Razem	1053,3	100,0	313,3	740,2

Źródło: Obliczenia własne na podstawie informacji Ministerstwa Infrastruktury, czerwiec 2002 r.

PRAZEMIANY INFRASTRUKTURY DROGOWEJ I KOLEJOWEJ W LATACH 2007–2013

Stan polskiego systemu transportowego na prognozie 2007 r. jest barierą rozwoju przemysłu, handlu, usług oraz wymiany międzynarodowej. W interesie Polski leży stworzenie sprawnych połączeń transportowych z krajami Europy i Azji.

Rozwój nowych technologii w sferze transportu, poprawa efektywności pojazdów, ograniczenie emisji spalin, hałasu, zastosowanie nowoczesnych urządzeń ochrony środowiska może w sposób istotny przyczynić się do ograniczenia negatywnego wpływu rozwoju transportu na środowisko naturalne.

Polska do Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T zaliczyła 4816 km dróg.

Przez nasz kraj przebiegają cztery korytarze transportowe, tj.:

- a) korytarz I: Budzisko – Augustów – Białystok – Warszawa (339 km),
- b) korytarz II: Świecko – Poznań – Warszawa – Siedlce – Terespol (682 km),
- c) korytarz III: Olszyna – Legnica – Bielany Wrocławskie – Gliwice – Kraków – Tarnów – Medyka (818 km),
- d) korytarz IV: Gdynia – Poznań – Piotrków Trybunalski – Katowice – Bielsko Biała – Zwardoń – (1447 km)

Według stanu na 31.12.2005 r. w Polsce było eksploatowanych ogółem 381 463 km dróg, z czego: 18 287 to drogi krajowe, 28 476 drogi wojewódzkie, 128 328 powiatowe oraz 206 371 to drogi gminne. W połowie 2006 r. posiadaliśmy tylko 674 km autostrad i 257 km dróg ekspresowych. W docelowym planie GDDKiA zostanie zbudowanych około 2 tys. km sieci autostrad oraz około 5 tys. dróg ekspresowych. Największy problem pod koniec 2005 r. to fakt, że 25% dróg było w złym stanie technicznym, 26% było w stanie niezadowolającym, a jedynie 49% dróg było w stanie dobrym. Do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest tylko 2190 km, zaś na drogach międzynarodowych ten nacisk dotyczy 5500 km dróg. W Traktacie Akcesyjnym Polska zobowiązała się do wzmocnienia przed 2011 r. 2500 km dróg do nacisku 115 kN/oś.

Kolejnym ważnym wyzwaniem w transporcie drogowym jest ograniczenie nadmiernej liczby wypadków drogowych. Na naszych drogach w 2005 r. zginęły 5444 osoby, a ponad 61 tys. zostało rannych. Polska ma jeden z najgorszych w Europie wskaźników bezpieczeństwa na 100 tys. mieszkańców – wynoszący 14,3, gdy w innych krajach wynosi około 6.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w uzgodnieniu z Ministerstwem Transportu i całą Radą Ministrów przyjęło w listopadzie 2006 r. Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W ramach Priorytetów Krajowego Programu Reform w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko wskazano na sześć osi priorytetowych, tj.:

- a) Oś priorytetowa VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T,
- b) Oś priorytetowa VII: Transport przyjazny środowisku,
- c) Oś priorytetowa VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe,
- d) Oś priorytetowa IX: Infrastruktura drogową w Polsce Wschodniej,
- e) Oś priorytetowa XVII: Konkurencyjność regionów.

W ramach celów Osi VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T do 2012 r. ma nastąpić istotna poprawa dostępności komunikacyjnej Polski oraz połączeń międzyregionalnych. W ramach zadań realizowanych w tych latach powinna nastąpić istotna poprawa płynności ruchu i bezpieczeństwa na drogach, poprawione winny być przejazdy przez miasta i aglomeracje. Jako najważniejsze zadanie

w ramach Osi VI realizowana będzie budowa autostrad A1, A2, A4 i A18, budowa odcinków dróg ekspresowych między największymi aglomeracjami, budowa obwodnic miast, przebudowa dróg krajowych. W wyniku tych działań, a szczególnie działań GDDKiA, powstanie w tym okresie sieć drogowa o wyższych parametrach użytkowych, zostanie stworzony w Polsce szkielet dróg o obniżonej przepustowości, nastąpi redukcja zatłoczenia motoryzacyjnego w rejonach wielkich miast oraz skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi miastami.

Najważniejszym efektem realizowanych zadań inwestycyjnych w tym okresie będzie wybudowanie do 2013 r. 477 km autostrad, 1132 km dróg ekspresowych, wzmocnienie nacisków do 115 kN/oś na długości 375 km. Zbiorcze zestawienie wskaźników dla osi VI obrazuje tabela 6.

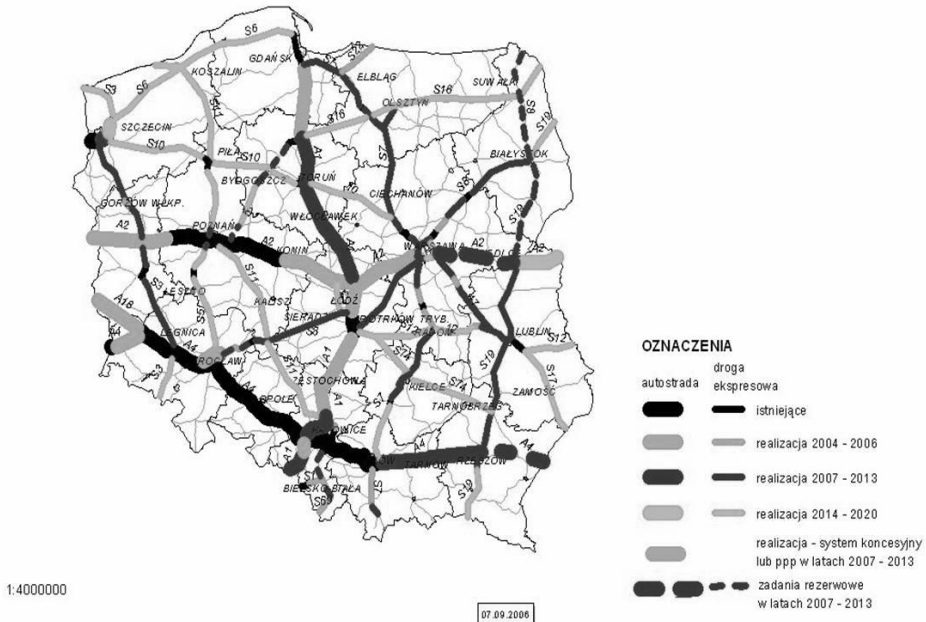
Tabela 6
Wskaźniki osi VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

Oś priorytetowa VI	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2012 (2015)	Źródło danych/częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Autostrady (wybudowane) (km)	0	477 (636)	GDDKiA (rocznie)
	Drogi ekspresowe (wybudowane) (km)	0	1132 (1310)	GDDKiA (rocznie)
	Drogi przebudowane do nośności 115 kN/oś	0	375 (500)	GDDKiA (rocznie)
	Lotniska (przebudowane) (szt.)	0	8	Podmioty zarządzające lotniskami (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu samochodów osobowych na zmodernizowanych odcinkach (min)	0	273 (364)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych na zmodernizowanych odcinkach (min)	0	553 (738)	GDDKiA (rocznie)
	Zwiększenie przepustowości portów lotniczych w sieci TEN-T (mln pasażerów)	7,1	25,2	Podmioty zarządzające portami lotniczymi (rocznie)

Źródło: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, MRR Warszawa 2006, s. 93.

Rysunek 3

Program modernizacji dróg do 2020 r.



Źródło: www.gddkia.gov.pl (22.09.2009).

W osi priorytetowej VII: Transport przyjazny środowisku ma nastąpić zwiększenie udziału przyjaznych środowisku gałęzi transportu w przewozie osób i ładunków. Oznacza to, że poprawiona zostanie oferta stanu połączeń kolejowych w sieci TEN-T, obsługi pasażerów w międzynarodowym i międzyregionalnym transporcie kolejowym oraz nastąpi zwiększenie udziału przyjaznego środowisku transportu publicznego w obsłudze mieszkańców obszarów metropolitarnych i zwiększenie udziału transportu intermodalnego w ogólnych przewozach ładunków. W ramach VII osi będą modernizowane linie:

- E65: Gdańsk – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice,
- E30: Zgorzelec – Wrocław – Katowice – Kraków – Medyka,
- E59: Świnoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Opole – Chałupki,
- C65/1: Zduńska Wola – Karsznice – Łódź – Skierniewice,
- C30/1: Kraków – Muszyna,

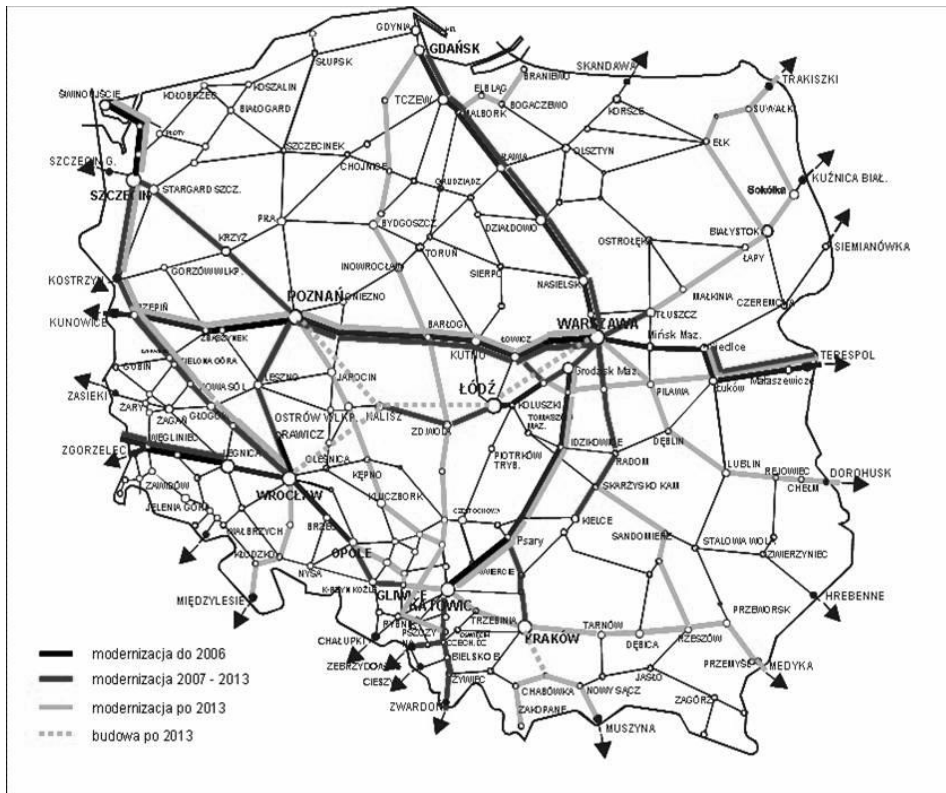
- C59/1: Nowa Sól – Żagań – Węgliniec – Zgorzelec,
- C59/2: Wrocław – Międzyzlesie.

W ramach inwestycji dla osi VII zostanie zmodernizowany kolejowy i okręgowy dostęp do portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu.

W obszarze transportu publicznego wspierane będą głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (metro, szybka kolej miejska, linie tramwajowe) wraz ze wsparciem zakupu taboru, budową i rozbudową węzłów przesiadkowych oraz systemów telepatycznych – które mają w istotny sposób poprawić funkcjonowanie transportu publicznego (szczególnie w dużych miastach i aglomeracjach miejskich). Głównymi beneficjentami projektów w ramach osi priorytetowej VII będą: PKP, PLK SA, zarządy morskich portów w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu, jednostki samorządu terytorialnego, operatorzy centrów logistycznych, Rejonowe Zarządy Gospodarki Wodnej. Projektodawcy osi VII szacują, że do roku 2013 Polska w istotny sposób poprawi wskaźniki, które w syntetyczny sposób obrazują przemiany gałęzi przyjaznych środowisku naturalnemu. Obrazuje to tabela 7 i rysunek 4.

Rysunek 4

Program modernizacji linii kolejowych do 2010 r.



Źródło: www.pkpplk.com.pl (22.09.2009).

Tabela 7
Przewidywane wskaźniki osi VII: Transport przyjazny środowisku

Oś priorytetowa VII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2012 (2015)	Źródło danych/częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Zmodernizowane linie kolejowe (km)	0	1248 (1566)	PKP PLK SA (rocznie)
	Wybudowane i zmodernizowane nabrzeża portowe (km)	0	6,6 (8,9)	Zarządy portów morskich (rocznie)
	Wybudowane lub	0	410 (550)	Jednostki samorządu

Oś priorytetowa VII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2012 (2015)	Źródło danych/częstotliwość pomiaru
	zmodernizowane sieci transportu szynowego i trolejbusowego (km)			terytorialnego (rocznie)
	Zbudowane i rozbudowane centra logistyczne oraz terminale kontenerowe (szt.)	0	3 (5)	Operatorzy centrów logistycznych (rocznie)
	Drogi wodne zmodernizowane (km)	0	270 (370)	RZGW (rocznie)
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu zmodernizowanymi odcinkami linii kolejowych (min)	0	525 (700)	Rozkład jazdy pociągów (rocznie)
	Wzrost zdolności przeładunkowej portów (%)	0	10,8 (14,4)	Zarządy portów morskich (rocznie)
	Przewozy komunikacją miejską (mln pasażerów)	4150	4225 (4250)	GUS (rocznie)

Źródło: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, MRR Warszawa 2006, s. 93.

W ramach realizacji osi VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe mają być realizowane te zadania, które przyczyniają się do poprawy stanu bezpieczeństwa oraz poprawią dostępność komunikacyjną sieci w Polsce (połączeń zewnętrznych i międzyregionalnych położonych poza siecią TEN-T). Celami szczegółowymi w osi VIII mają być m.in.:

- a) poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym (spadek wypadków o około 40–45%),
- b) poprawa stanu dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T,
- c) usprawnienia zarządzania ruchem drogowym,
- d) rozbudowa krajowego systemu transportu morskiego i rzecznoego.

Głównymi beneficjentami w ramach osi priorytetowej VIII będą: Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, policja (KGP), straż pożarna, GDDKiA, podmioty zarządzające lotniskami, samorządy terytorialne, okręgowe i rejonowe zarządy dróg wodnych, urzędy morskie. Jak wspomniano, stan bezpieczeństwa na polskich drogach jest zły. Nadmierna wypadkowość generuje bardzo duże straty społeczne w skali całej gospodarki narodowej. Poprawa bezpieczeństwa, zmniejszenie liczby ofiar oraz liczby rannych w wypadkach drogowych jest nakazem i koniecznością dbałości o życie i zdrowie. Szacunek przewidywanych rezultatów w priorytecie VIII do 2013 r. obrazuje tabela 8.

Tabela nr 8

Przewidywane wskaźniki osi VIII: Transport przyjazny środowisku

Oś priorytetowa VII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2012 (2015)	Źródło danych / częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Wybudowane i zmodernizowane drogi ekspresowe (km)	0	512 (669)	GDDKiA (rocznie)
	Drogi krajowe przebudowane do nośności 115 kN/oś (km)	0	225 (300)	GDDKiA (rocznie)
	Liczba przebudowanych miejsc niebezpiecznych	0	15 (20)	GDDKiA, KRBRD (rocznie)
	Liczba przebudowanych lotnisk w zakresie ochrony i bezpieczeństwa	0	11	Podmioty zarządzające lotniskami (rocznie)

Oś priorytetowa VII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2012 (2015)	Źródło danych / częstotliwość pomiaru
Wskaźniki rezultatu	Skrócenie czasu przejazdu samochodów osobowych po zmodernizowanych drogach (min)	0	18 (24)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych po zmodernizowanych drogach (min)	0	40 (54)	GDDKiA (rocznie)
	Liczba ofiar śmiertelnych wypadków drogowych (na 100 tys. mieszkańców oraz w liczbach bezwzględnych)	14,3 5444	8,5 (7,4) 2800	KGP (rocznie)

Źródło: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, MRR Warszawa 2006, s. 93.

OŚ PRIORYTETOWA IX: INFRASTRUKTURA DROGOWA W POLSCE WSCHODNIEJ

Celem osi priorytetowej IX jest poprawa połączeń komunikacyjnych głównych miast (Białystok, Lublin) z Warszawą poprzez rozwój sieci drogowej na terenie tych województw. Województwa „ściany wschodniej” mają słabą łączność komunikacyjną ze stolicą oraz pozostałymi regionami kraju. Miasta i województwa tego regionu leżą na trasie wielu połączeń tranzytowych i międzynarodowych. Szczęólnego znaczenia nabierają drogi S8 i S17, które powinny zostać przebudowane do parametrów dróg ekspresowych. W ramach osi priorytetowej IX

wsparcie uzyskają także projekty w zakresie przygotowania dokumentacji technicznej dotyczącej przewidywanych inwestycji. Szacunek efektów z realizacji osi IX obrazuje tabela 9.

Tabela nr 9
Przewidywane wskaźniki osi IX: Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej

Oś priorytetowa VII	Nazwa wskaźnika	Wartość w roku bazowym	Zakładana wartość w roku docelowym 2012 (2015)	Źródło danych / częstotliwość pomiaru
Wskaźniki produktu	Wybudowane i zmodernizowane drogi ekspresowe (km)	0	268 (268)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów osobowych na zmodernizowanych odcinkach (min)	0	55 (55)	GDDKiA (rocznie)
	Skrócenie czasu przejazdu samochodów ciężarowych na zmodernizowanych odcinkach (min)	0	122 (122)	GDDKiA (rocznie)

Źródło: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, MRR Warszawa 2006, s. 93.

OŚ PRIORYTETOWA XVII: KONKURENCYJNOŚĆ REGIONÓW

Celem ostatniej osi priorytetowej jest poprawa konkurencyjności regionów poprzez realizację kluczowych inwestycji infrastrukturalnych. W ramach tej osi wsparcie finansowe mogą uzyskać projekty, które ze względu na skalę problemów społeczno-gospodarczych w ramach danego regionu wykraczają poza możliwości realizacji w ramach programów zarządzanych przez władze regionalne. W szczególności mogą być wspierane projekty w zakresie sieci drogowej, kolejowej, „czystego transportu publicznego” oraz projekty z zakresu infrastruktury społecznej. W ramach tej osi będą realizowane tzw. duże projekty indykatywne.

Głównymi beneficjentami w ramach XVII osi będą głównie jednostki samorządu terytorialnego – ale dopuszcza się także wsparcie dla innych podmiotów (w zależności od zakresu i skali efektywności danego projektu).

Głównym efektem realizacji XVII osi priorytetowej ma być wzrost dostępności komunikacyjnej w ramach regionów oraz wzrost konkurencyjności regionów dzięki poprawie atrakcyjności inwestycyjnej – poprzez uzbrojenie terenów przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod lokalizację zakładów produkcyjnych, dystrybucyjnych i usługowych. Zespół autorów Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko szacuje, że do 2013 r. można wesprzeć około 30 regionalnych projektów, które mają szansę uzyskać około 67% wsparcia – dla projektów, które realizują strategię lizbońską.

Zbiorczy plan finansowy dla 18 osi priorytetowych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko obrazuje tabela nr 10.

Tabela 10

Zbiorcza tabela finansowa dla programu Infrastruktura i Środowisko w podziale na osie priorytetowe oraz źródła finansowania (w euro, w cenach bieżących)

Oś priorytetowa	Wkład wspólnotowy	Wkład krajowy			Ogółem
		Ogółem	Krajowy wkład publiczny	Wkład prywatny	
	1	2 = 3 + 4	3	4	5 = 1 + 2
Oś priorytetowa I	2 725 000 000	480 882 353	480 882 353		3 205 882 353
Oś priorytetowa II	1 190 000 000	210 000 000	210 000 000		1 400 000 000
Oś priorytetowa III	545 000 000	96 176 471	96 176 471		641 176 471
Oś priorytetowa IV	200 000 000	467 000 000	67 000 000	400 000 000	667 000 000
Oś priorytetowa V	89 800 000	15 847 059	15 847 059		105 647 059
Oś priorytetowa VI	7 626 000 000	1 545 764 706	1 545 764 706	200 000 000	9 171 764 706

Oś priorytetowa	Wkład wspólnotowy	Wkład krajowy			Ogółem
		Ogółem	Krajowy wkład publiczny	Wkład prywatny	
	1	2 = 3 + 4	3	4	5 = 1 + 2
Oś priorytetowa VII	7 513 500 000	3 239 10 0 000	3 239 100 000	200 000 000	10 752 60 0 000
Oś priorytetowa VIII	2 945 490 000	529 792 353	519 792 353	10 000 000	3 475 282 353
Oś priorytetowa IX	990 000 000	174 705 882	174 705 882		1 164 705 882
Oś priorytetowa X	732 200 000	641 141 176	86 141 176	555 000 000	1 373 341 176
Oś priorytetowa XI	974 280 000	718 931 765	171 931 765	547 000 000	1 693 211 765
Oś priorytetowa XII	489 970 000	86 465 294	86 465 294		576 435 294
Oś priorytetowa XIII	349 990 000	70 585 882	61 792 941	8 822 941	420 575 882
Oś priorytetowa XIV	500 000 000	88 235 294	88 235 294		588 235 294
Oś priorytetowa XV	187 800 000	33 141 176	33 141 176		220 941 176
Oś priorytetowa XVI	189 363 161	33 417 028	33 417 028		222 780 189

Oś priorytetowa	Wkład wspólnotowy	Wkład krajowy			Ogółem
		Ogółem	Krajowy wkład publiczny	Wkład prywatny	
	1	2 = 3 + 4	3	4	5 = 1 + 2
Oś priorytetowa XVII	599 880 000	105 861 176	105 861 176		705 741 176
Ogółem	27 848 273 161	8 537 047 616	6 616 224 675	1 920 822 941	36 385 320 777

Gdzie:

Oś I – Gospodarka wodno-ściekowa, II – Zarządzanie odpadami i ochrona ziemi, III – Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniu środowiska, IV – Przedsięwzięcia z zakresu ochrony środowiska, V – Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych, VI – Drogowa i lotnicza sieć TEN-T, VII – Transport przyjazny środowisku, VIII – Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe, IX – Infrastruktura drogowa w Polsce wschodniej, X – Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku, XI – Bezpieczeństwo energetyczne, XII – Kultura i dziedzictwo kulturowe, XIII – Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa systemu ochrony zdrowia, XIV – Infrastruktura szkolnictwa wyższego, XV – Pomoc techniczna (EFRR), XVI – Pomoc techniczna (FS), XVII – Konkurencyjność regionów.

WPLYW INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ NA ATRAKCYJNOŚĆ GOSPODARCZĄ REGIONÓW

Atrakcyjność gospodarcza regionów łączy się z wieloma aspektami życia gospodarczego i społecznego. Zazwyczaj termin ten odnosi się do atrakcyjności inwestycyjnej lub lokalizacyjnej. Czasami też używa się atrakcyjności do określenia konkurencyjności – czyli możliwości absorpcji danego rodzaju działalności kapitału, technologii lub innowacji⁶. Najczęściej atrakcyjność gospodarczą regionów utożsamia się ze zdolnością do przyciągnięcia inwestycji, czyli:

- procedurą podejmowania decyzji lokalizacyjnej;
- rezultatem tej czynności – czyli miejscem prowadzenia działalności.

⁶ Por. K. Kuciński: Lokalizacja przedsiębiorstw a konkurencyjność, SGH Warszawa 2001, Tom LXXXVI, s. 175

Przegląd metod lokalizacji działalności produkcyjnej, usługowej, handlowej uwidocznił, że jako najważniejsze czynniki lokalizacji wymienia się⁷:

1. Kryterium rynku – tj. wielkość rynku, potencjał, wzrost/spadek, poziom rozwoju gospodarczego regionu, struktura rodzajowa gospodarki, wielkość wymiany towarowej, konkurencyjność;
2. Kryterium komunikacyjne – dostępność do infrastruktury podstawowej i ilościowej, jakość infrastruktury, skala kongestii, warunki cenowe operatorów;
3. Kryterium dodatkowych zachęt – tj. uzbrojenie danego terenu, ulgi podatkowe, dodatkowe zachęty dla inwestorów;
4. Kryterium ceny i dostępności gruntów.

Obok ważnego kryterium rynku nie mniej ważne jest kryterium komunikacyjne. Przyszła lokalizacja wielu zakładów produkcyjnych w Europie i w Polsce była i jest uzależniona od lokalizacji względem dróg kołowych, linii i stacji kolejowych, portów morskich, portów lotniczych, terminali transportu kombinowanego, przejść granicznych itp. Wielu zachodnich autorów, w tym T. Rephann⁸, na podstawie swoich badań empirycznych przeprowadzonych w USA doszło do następujących wniosków:

- a) inwestycje w infrastrukturę transportową mają większy wpływ na aktywność gospodarczą w gorzej uprzemysłowionych regionach;
- b) obecność kilku typów infrastruktury (np. drogowej, lotnisk) współprzyczynia się do wzrostu efektywności inwestycji;
- c) skrajnie niedorozwinięte regiony są mniej obiecującymi kandydatami do inwestycji w porównaniu z regionami o średnim rozwoju;
- d) określona lokalizacja i jej efekty są pozytywnie skorelowane ze stopniem zurbanizowania i bliskością aglomeracji.

⁷ Por. M. Ratajczak: Infrastruktura w gospodarce rynkowej, AE Poznań, 1999, s. 11-44

⁸ T. Rephann: Higwawy investment and regional economic development: decision methods and empirical foundation, Urban Studies 30(2) 1993, s. 447

STRESZCZENIE

W artykule autor przedstawił wpływ stanu i rozwoju infrastruktury transportu na rozwój, aktywność i zdolność do absorpcji inwestycji w polityce regionalnej. Infrastruktura może być swoistym drogowskazem dla rozwoju kraju i regionów. W artykule omówiono dwie główne fazy rozwoju:

- a) Infrastruktura w ramach SPOT – Transport – Gospodarka Morska w latach 2004–2006;
- b) Kierunki rozwoju infrastruktury na lata 2007–2013 w ramach Narodowej Strategii Rozwoju.

Całość kończą przykłady prawidłowego oddziaływania infrastruktury na politykę regionalną.

SUMMARY

EVALUATION OF THE TRANSPORT INFRASTRUCTURE
TRANSFORMATIONS FROM SOPT (2004 – 2006) TO DEVELOPMENTAL
AXES (2007 – 2013)

In the article the author presented the impact of the condition and development of transport infrastructure on development of investment, its activity and its ability to be absorbed into the regional policies. The infrastructure may be a sort of a guide post for the development of the country and its regions. In the article, two main phases of infrastructure development were discussed:

- a) Infrastructure within SOPT (Sectoral Operational Programme Transport): Maritime Economy in years 2004–2006,
- b) Directions of infrastructure development for 2007–2013 framed in the National Strategy for Regional Development.

The article ends with examples of correct influence of the infrastructure on the regional policy.

Translated by Józef Perenc

LITERATURA:

1. P. Banister; J. Berechman: Transport investment and economic development UCLPres, London 2000

2. M. Bąk; J. Burnewicz: Innowacyjne finansowanie transportu „Problemy ekonomiki transportu Nr 2/2004
3. Narodowa Strategia Rozwoju na lata 2007–2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2006
4. M. Nowicki: Jak integracja z UE wpłynie na Polskie regiony, Gdańsk 2003
5. K. Kuciński: Lokalizacja przedsiębiorstw a konkurencyjność, SGH Warszawa 2001
6. Program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”, MRR, Warszawa 2006
7. SPO Transport – Gospodarka Morska na lata 2004–2006, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa 2002
8. J.Perenc: Marketing w warunkach zliberalizowanego rynku transportowego, w pracy zbiorowej pod red. B.Liberadzkiego:” Liberalizacja i deregulacja transportu w Unii Europejskiej, Warszawa–Poznań 2007,
9. M. Ratajczak: Infrastruktura w gospodarce rynkowej, AE Poznań 1999
10. T. Rephann: Higwahy investment and regional economic development, Urban Studies
11. W. Tarczyński i A. Mikołajczyk: Polityka regionalna, Gdańsk 2001 30(2)1993