

# Emilia Kuciaba

---

## Znaczenie polityki spójności dla rozwoju transportu w Unii Europejskiej

---

Ekonomiczne Problemy Usług nr 59, 159-169

---

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](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

EMILIA KUCIABA\*

## ZNACZENIE POLITYKI SPÓJNOŚCI DLA ROZWOJU TRANSPORTU W UNII EUROPEJSKIEJ

### Wprowadzenie

Obszar Unii Europejskiej charakteryzuje się dwiema odmiennymi cechami odzwierciedlającymi jego niespójność społeczną i gospodarczą. Pierwszą z nich, cenioną oraz postrzeganą jako fundament do dalszego rozwoju, jest różnorodność kulturowa oraz narodowa. Kolejną, uważaną za przeszkodę na drodze do dalszej integracji, jest zróżnicowanie warunków życia ludności<sup>1</sup>. Na gruncie obaw rodzących się wraz z rozwojem kolejnych faz integracji europejskiej powstała polityka spójności Wspólnoty.

Termin spójność (kohezja) wywodzi się z języka łacińskiego (łac. *cohaesio* – stykanie się) i jest rozumiany w ujęciu ekonomicznym, społecznym i przestrzennym. Spójność społeczna mierzona jest za pomocą wskaźnika stopy bezrobocia oraz stopy partycypacji (miernik określający, jaka część ludności w wieku produkcyjnym znajduje zatrudnienie). Spójność gospodarcza oceniana jest za pomocą produktu krajowego brutto na mieszkańca, uwzględniającego parytet siły nabywczej. Spójność przestrzenna charakteryzowana jest czasem przejazdu do danego obszaru komunikacją lotniczą, drogową i kolejową. Jest ona oceniana również miernikiem ilości konsumentów osiągniętych w danym czasie<sup>2</sup>.

---

\* Mgr Emilia Kuciaba – Uniwersytet Szczeciński.

<sup>1</sup> E. Kawecka-Wyrzykowska, *Polityki gospodarcze Unii Europejskiej*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2009, s. 41.

<sup>2</sup> <http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/Slowniczek/>.

Warunek spójności społecznej, gospodarczej oraz terytorialnej regionów Wspólnoty nie może zostać spełniony bez udziału działalności transportowej. Wynika to z roli transportu jako elementu towarzyszącego każdej aktywności ludzkiej. Zapewnia on warunki działalności produkcyjnej oraz tworzy dostępność społeczną i gospodarczą w przekroju terytorialnym<sup>3</sup>.

Cele polityki transportowej oraz polityki spójności Wspólnoty wzajemnie się uzupełniają, sprzyjając optymalnemu rozwojowi Europy.

## 1. Relacje polityki spójności z polityką transportową

W 1957 roku w Traktacie rzymskim postanowiono o przyjęciu wspólnej polityki w zakresie transportu. W traktacie tym postawiono również przed Europą zadanie osiągnięcia spójności ekonomicznej i społecznej oraz wyrażono wolę, by „zjednoczyć gospodarki narodowe i wspierać ich harmonijny rozwój poprzez zmniejszanie różnic pomiędzy poszczególnymi regionami oraz zmniejszanie poziomu zacofania gospodarczego obszarów znajdujących się na terenach mniej uprzywilejowanych”<sup>4</sup>.

Główne zasady rzeczywistej polityki spójności wobec państw członkowskich zostały ustalone w 1986 roku wraz z podpisaniem Jednolitego aktu europejskiego<sup>5</sup>. W artykule 130a umieszczono następujący zapis<sup>6</sup>: *W celu wspierania swego harmonijnego rozwoju Wspólnota rozwija i prowadzi działania zmierzające do wzmocnienia swej spójności gospodarczej i społecznej. W szczególności Wspólnota zmierza do zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych regionów oraz do zmniejszenia zacofania regionów mniej uprzywilejowanych.*

Dodano ponadto, że państwa członkowskie mają za zadanie prowadzić i koordynować swoją politykę gospodarczą w taki sposób, aby osiągnąć cele zapisane w artykule oraz wspierać osiąganie tych celów za pomocą funduszy strukturalnych.

---

<sup>3</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 14.

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/history/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/history/index_pl.htm).

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> *Jednolity akt europejski*, Luksemburg 17.02.1986, Haga 28.02.1986.

W Traktacie o Unii Europejskiej, który wszedł w życie w 1993 roku, znajduje się zapis, że jednym z najistotniejszych celów Unii, obok unii gospodarczej i walutowej oraz rynku wewnętrznego, jest spójność gospodarcza i społeczna<sup>7</sup>. W marcu 2000 roku w Lizbonie Rada Europejska przyjęła strategię mającą na celu wzrost poziomu zatrudnienia i przekształcenie Unii w „najlepiej prosperującą gospodarkę świata do roku 2010”. Rada w Göteborgu uzupełniła tę strategię w czerwcu 2001 roku o zrównoważony rozwój<sup>8</sup>.

Wspólnotowa polityka strukturalna oraz polityka transportowa służą zrównoważonemu pod względem gospodarczym rozwojowi regionów Europy. Polityka strukturalna dąży do wzmocnienia spójności gospodarczej i społecznej w Unii Europejskiej poprzez zmniejszenie dysproporcji w poziomie rozwoju regionów. Celem polityki transportowej Europy jest tworzenie sprawnych, wydajnych i zrównoważonych systemów transportowych, które odpowiadają wymagom społeczeństwa oraz gospodarki. Istnieje jasna zależność pomiędzy stanem spójności społecznej i gospodarczej a rozwojem systemu transportowego.

Zarówno spójność, jak i transport są ważnym obszarem prac podmiotów polityki we Wspólnocie Europejskiej. „Kohezja i transport” były tematem sprawozdania prac Komisji Europejskiej wydanego w 1999 roku jako wynik obrad trzeciej Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu, która odbyła się w 1997 roku w Helsinkach. Zawarto w niej wniosek mówiący, że koordynacja polityki transportowej i polityki spójności oraz połączenie obu obszarów w sposób zapewniający największą efektywność ich funkcjonowania są niezbędne<sup>9</sup>.

Transport ma potencjalnie decydujący wpływ na spójność gospodarczą i społeczną. Różnice w gęstości oraz stanie technicznym infrastruktury w regionach mogą prowadzić do różnic w konkurencyjności przedsiębiorstw. Regiony lepiej funkcjonujące gospodarczo są najczęściej lepiej wyposażone w infrastrukturę. Inwestycje w infrastrukturę przyczyniają się do wzrostu zatrudnienia w długim i krótkim okresie<sup>10</sup>. Wywołują krótko- i długookresowe zmiany dochodu w regionie, zmiany produktywności czynników produkcji, redystrybucję zatrudnienia i dochodu między regionami i grupami społeczno-ekonomicznymi,

---

<sup>7</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/policy/history/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/policy/history/index_pl.htm).

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Bericht über die Mitteilung der Kommission zum Thema Kohäsion und Verkehr, KOM(98)0806-C4-0058/99), Ausschuss für Regionalpolitik, 23 April 1999.

<sup>10</sup> *Ibidem*.

intra- i interregionalne migracje czynników produkcji oraz zmiany wartości nieruchomości (dodatnie i ujemne)<sup>11</sup>.

Rozwój transportu nie powinien być postrzegany w oderwaniu od potrzeb regionów. Inwestycje w transport nie uwzględniające specyfiki regionów nie prowadzą do zmniejszenia dysproporcji w rozwoju lub znacznego wzrostu na danym obszarze. Priorytety muszą być ustalane z uwzględnieniem uwarunkowań regionalnych, cech poszczególnych gałęzi transportu oraz celu zrównoważonej mobilności<sup>12</sup>.

Brak właściwego wyposażenia infrastrukturalnego w gospodarce jest najczęściej wynikiem dużej kapitałochłonności infrastruktury, wysokich nakładów niezbędnych na jej wyposażenie, co przy ograniczonych możliwościach finansowo-rzeczowych powoduje rozwijanie jedynie jej najniezbędniejszych elementów. Znaczenie infrastruktury w rozwoju jest tym większe, im bardziej proporcjonalnie w stosunku do potrzeb jest ona rozwinięta w układzie swych elementów<sup>13</sup>. Inwestycje w infrastrukturę, po przekroczeniu pewnego poziomu, wykazują jednak ograniczone stopy zwrotu. W regionach i państwach najsłabiej rozwiniętych połączenia mogą oferować w dłuższej perspektywie wyższy stopień zwrotu w postaci zwiększonej konkurencyjności przedsiębiorstw oraz ułatwić mobilność siły roboczej. W regionach posiadających rozproszoną i niewielką bazę gospodarczą oraz sieć osadniczą opartą na małych miastach bardziej optymalne może być tworzenie regionalnej infrastruktury transportowej. Należy więc zaznaczyć, że konieczne jest dostosowanie inwestycji w infrastrukturę do potrzeb i stopnia rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów i państw<sup>14</sup>.

W każdej dziedzinie warunkiem realizacji określonych założeń programowych jest dostęp do odpowiednich zasobów finansowych. Spośród barier rozwoju transportu szczególne znaczenie mają ograniczenia typu ekonomicznego, wynikające z braku odpowiednich w stosunku do potrzeb środków finansowych. Nieuwzględnianie istniejących w tej dziedzinie ograniczeń na etapie konstru-

---

<sup>11</sup> P. Rosik, M. Szuster, *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008, s. 23.

<sup>12</sup> Bericht über die Mitteilung der Kommission zum Thema Kohäsion und Verkehr..., *op.cit.*

<sup>13</sup> W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu. Charakterystyka, cechy, rozwój*, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982, s. 44.

<sup>14</sup> Czwarte sprawozdanie w sprawie spójności gospodarczej i społecznej, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM(2007) 273 wersja ostateczna, Bruksela 2007.

owania określonych programów rozwoju może znacznie zmniejszać skuteczność ich realizacji<sup>15</sup>.

W okresie programowania 2007–2013 największe środki finansowe Wspólnoty przeznaczone są na politykę spójności. Stanowią one 44,2% budżetu Unii Europejskiej<sup>16</sup>.

## 2. Transport jako obszar programowania polityki spójności w latach 2007–2013

Działania i projekty finansowane z budżetu UE są odzwierciedleniem priorytetów wyznaczonych na daną chwilę przez kraje UE. Szereguje się je według obszernych kategorii wydatków (znanych jako pozycje budżetowe) i 31 różnych obszarów polityki.

Z budżetu UE finansowane są działania i projekty w tych dziedzinach polityki, w których wszystkie kraje UE zgodziły się działać na poziomie Unii<sup>17</sup>.

Od roku 2007 Polska stała się największym beneficjentem unijnego budżetu. W latach 2007–2013 ma ona szansę uzyskać z budżetu łącznie około 91 mld euro. Jest to 10,5% całego budżetu UE przeznaczonego dla 27 państw Wspólnoty. Oznacza to, że Polska otrzyma średniorocznie ok. 13 mld euro. Wpłaty Polski do budżetu Unii będą w tym czasie około czterokrotnie niższe od transferów, jakie otrzyma<sup>18</sup>.

Na kształt polityki spójności w latach 2007–2013 składają się dwa fundusze strukturalne (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego i Europejski Fundusz Społeczny) oraz Fundusz Spójności (rysunek 1). Inwestycje realizowane w ramach funduszy strukturalnych mają zasięg regionalny. Przy pomocy Funduszu Spójności finansowane są duże projekty krajowe w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej.

---

<sup>15</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Infrastruktura transportu...*, *op.cit.*, s. 297.

<sup>16</sup> <http://ec.europa.eu/dgs/budget/>.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> E. Kawecka-Wyrzykowska, *Polityki gospodarcze Unii Europejskiej...*, *op.cit.*, s. 41.



Rys. 1. Główne narzędzia finansowania polityki spójności w latach 2007–2013

Źródło: opracowanie własne.

Infrastruktura transportowa jest jednym z najbardziej widocznych efektów polityki spójności osiągniętych w ramach pomocy z funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności Unii Europejskiej. Przyczynia się ona do realizacji celu polityki spójności, jakim jest wspieranie wzrostu i tworzenie nowych miejsc pracy w regionach. Kluczowe znaczenie dla wzmocnienia gospodarki regionalnej oraz osiągnięcia spójności i konkurencyjności ma zwiększenie dostępności transportowej regionów<sup>19</sup>. W latach 2007–2013 inwestycje transportowe realizowane w ramach polityki spójności będą się koncentrować na regionach konwergencji. Podział dostępnych środków na poszczególne gałęzie transportu przedstawia się następująco<sup>20</sup>:

- projekty dotyczące transeuropejskich sieci transportowych we wszystkich gałęziach transportu – 38 mld euro, tj. 11% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności (prawie połowa z tych środków zostanie przydzielona na infrastrukturę drogową, a pozostała część na infrastrukturę kolejową);
- inwestycje związane z infrastrukturą drogową – 41 mld euro, tj. 12% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności;
- inwestycje związane z infrastrukturą kolejową – 23,6 mld euro, tj. 6,8% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności;
- transport miejski – 8,1 mld euro, tj. 2,3% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności;
- porty i żegluga śródlądowa – 4,1 mld euro, tj. 1,2% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności;

<sup>19</sup> [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/themes/transport/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/transport/index_pl.htm).

<sup>20</sup> *Ibidem*.

- transport multimodalny i inteligentne systemy transportowe – 3,3 mld euro, tj. 1% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności;
- lotniska – 1,9 mld euro, tj. 0,5% wszystkich środków inwestycyjnych w ramach polityki spójności.

Priorytety i obszary wykorzystania oraz system wdrażania funduszy europejskich w Polsce określa dokument strategiczny *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia*<sup>21</sup>. Jego cele realizowane są za pomocą pięciu programów operacyjnych o zasięgu krajowym oraz 16 regionalnych programów operacyjnych.

Najważniejsze źródło finansowania inwestycji transportowych w Polsce stanowi *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*. Jest to największy z punktu widzenia dostępnych środków i zakresu działań program operacyjny w Unii Europejskiej. Na jego realizację w latach 2007–2013 Polska otrzyma z unijnego budżetu ok. 27,9 mld euro, z czego na inwestycje w infrastrukturę transportową przeznaczone będzie ponad 70% tych środków<sup>22</sup>.

Środki z programu będą rozdysponowane według osi priorytetowych w następujących proporcjach<sup>23</sup>:

- drogowa i lotnicza sieć TEN-T – 45%,
- transport przyjazny środowisku – 40%,
- bezpieczeństwo transportu i kolejowe sieci transportowe – 15%.

Oczekiwany efektami programu są: budowa 477 km autostrad oraz 1400 km dróg ekspresowych w sieci TEN-T, przebudowa 8 lotnisk, modernizacja 1250 km linii kolejowych, budowa 410 km sieci transportu szynowego i trolejbusowego oraz modernizacja 270 km dróg wodnych<sup>24</sup>.

Ważną rolę we wzmocnieniu spójności społeczno-gospodarczej oraz we wzroście gospodarczym pełnią transeuropejskie sieci transportowe. Idea ich powstania pojawiła się we Wspólnocie Europejskiej w 1990 roku. Podstawy prawne dał jej Traktat z Maastricht z 1993 roku, na mocy którego rozszerzono zakres Traktatu rzymskiego o nowy rozdział poświęcony transeuropejskim sieciom transportu, energetyki i telekomunikacji<sup>25</sup>.

---

<sup>21</sup> [www.funduszeuropejskie.gov.pl](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl).

<sup>22</sup> [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

<sup>23</sup> *Ibidem*.

<sup>24</sup> [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl).

<sup>25</sup> *Rozwój infrastruktury transportu w Polsce*, red. E. Załoga, Wyd. Naukowe US Szczecin 1999, s. 73.



Dodatkowym instrumentem finansowym w dziedzinie transportu, obok Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, jest program wspólnotowy TEN-T. Jest on zaliczany do tzw. projektów wspólnego zainteresowania, dysponuje wyodrębnioną w budżecie Unii Europejskiej pulą środków finansowych i jest skierowany do wszystkich państw członkowskich UE. Na cele rozwoju sieci TEN-T w latach 2007–2013 ustanowiona została osobna linia budżetowa w wysokości 8013 mln euro<sup>26</sup>.

Projekty współfinansowane z budżetu TEN-T powinny stanowić projekty wspólnego europejskiego zainteresowania i spełniać określone kryteria. Mają one za zadanie integrować gałęzie transportu, przyczyniać się do zrównoważonego rozwoju sieci transportowej w obszarze Wspólnoty, zapewniać spójność, dostępność i interoperacyjność transeuropejskiej sieci transportowej oraz przyczyniać się do ochrony środowiska i podwyższenia standardów bezpieczeństwa. Na szczególne wsparcie programu mogą liczyć projekty transgraniczne. Priorytetowo są również traktowane projekty z zakresu transportu ekologicznego, jak również projekty stanowiące wspólne europejskie przedsięwzięcia w dziedzinie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Przez terytorium Polski przebiegają trzy trasy z listy projektów priorytetowych. Po rozstrzygnięciu przez Komisję Europejską konkursów przeprowadzonych w 2008 roku Polska otrzymała środki z Funduszu TEN-T na realizację czterech projektów o łącznej wartości 8,52 mln euro<sup>27</sup>. Wartość współfinansowana w ramach budżetu TEN-T wynosiła 3,95 mln euro<sup>28</sup>.

---

<sup>26</sup> [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

<sup>27</sup> Wykaz polskich projektów, którym przyznano współfinansowanie z Funduszu TEN-T w 2008 roku:

1. *Wstępne Studium Wykonalności dla zadania: Modernizacja i rozwój Katowickiego Węzła Kolejowego*, projekt nr 2008-PL-9102-S. Wartość projektu: 1,00 mln euro; wartość współfinansowania TEN-T: 0,50 mln euro.
2. *Prace studialne związane z długofalowym dostosowaniem Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, węzła sieci TEN-T w Polsce Północnej, do potrzeb transportu lotniczego*, projekt nr 2008-PL-9103-S. Wartość projektu: 3,00 mln euro; wartość współfinansowania TEN-T: 1,19 mln euro.
3. *Kompleksowa dokumentacja studialna i techniczna rozwoju Międzynarodowego Portu Lotniczego Wrocław S.A.*, projekt nr 2008-PL-9104-S. Wartość projektu: 2,52 mln euro; wartość współfinansowania TEN-T: 1,26 mln euro.
4. *Studium wykonalności dla utworzenia Baltic FAB (Funkcjonalne Bloki Przestrzeni Powietrznej)*, projekt nr 2008-EU-29-S. Wartość projektu: 2,00 mln euro; wartość współfinansowania TEN-T: 1,00 mln euro. Za: [www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

<sup>28</sup> *Ibidem*.

Poprawie funkcjonowania systemu transportu w Unii Europejskiej służy także inicjatywa wspólnotowa Marco Polo. Obszarami wsparcia programu są działania służące pokonywaniu barier strukturalnych na rynku transportu towarowego, tj. utrudniających funkcjonowanie rynków, obniżających konkurencyjność krótkodystansowego transportu morskiego, kolejowego i śródlądowego, w tym projekty obejmujące modyfikację lub tworzenie niezbędnej infrastruktury. Priorytetami programu są także działania związane z autostradami morskimi oraz te związane z przeniesieniem modalnym oraz unikaniem ruchu<sup>29</sup>.

Polityka spójności Unii Europejskiej dysponuje wieloma instrumentami finansowymi wspierającymi rozwój transportu. Inwestycje transportowe realizowane w ramach polityki spójności wzmacniają gospodarkę oraz są ważnym środkiem w dążeniu do osiągnięcia spójności i konkurencyjności regionów Unii Europejskiej.

## Podsumowanie

Transport przyczynia się do realizacji celów wyznaczonych w ramach prowadzenia europejskiej polityki spójności. Cele te polegają na wspieraniu działań prowadzących do wyrównywania warunków ekonomicznych i społecznych w regionach Unii Europejskiej. Rozwój transportu może wpłynąć na zwiększenie perspektyw rozwoju poszczególnych regionów, ułatwiając przepływ ludzi i towarów. Nie jest to jednak efekt konieczny do funkcjonowania infrastruktury transportu. Może ona bowiem nie spełniać funkcji osi, wokół której skupia się rozwój gospodarczy, a jedynie autonomicznego korytarza tranzytowego, który nie przyczyni się do poprawy warunków ekonomicznych i społecznych w regionie<sup>30</sup>. Należy jednak podkreślić, że priorytety polityki spójności oraz polityki transportowej mają wspólną płaszczyznę, jaką jest sprzyjanie realizacji celów konwergencji regionów Europy.

---

<sup>29</sup> *Programy pomocowe oraz dotacje UE dla przedsiębiorstw 2007–2013*, red. M. Burnat-Mikosz, M. Gwiazda, M. Kosewska-Kwaśny, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2007, s. 82–84.

<sup>30</sup> J. Michałowski: *Autostrada A2 – jej znaczenie dla Wielkopolski*, Europejskie partnerstwo przestrzeni Wielkopolska – Poznań – Berlin – Brandenburgia, Berlin 2006; <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>.

**Literatura**

Bericht über die Mitteilung der Kommission zum Thema Kohäsion und Verkehr KOM(98)0806-C4-0058/99), Ausschuss für Regionalpolitik, 23 April 1999.

Czwarte sprawozdanie w sprawie spójności gospodarczej i społecznej, Komisja Wspólnot Europejskich, KOM(2007) 273 wersja ostateczna, Bruksela 2007.

Grzywacz W., *Infrastruktura transportu. Charakterystyka, cechy, rozwój*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1982.

*Jednolity akt europejski*, Luksemburg 17.02.1986 r., Haga 28.02.1986.

Kawecka-Wyrzykowska E., *Polityki gospodarcze Unii Europejskiej*, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie – Oficyna Wydawnicza, Warszawa 2009.

*Programy pomocowe oraz dotacje UE dla przedsiębiorstw 2007–2013*, red. M. Burnat-Mikosz, M. Gwiazda, M. Kosewska-Kwaśny, Wydawnictwo C.H. Beck, Warszawa 2007.

Rosik P., Szuster M., *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008.

*Rozwój infrastruktury transportu w Polsce*, red. E. Załoga, Wyd. Naukowe US, Szczecin 1999.

Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.

<http://ec.europa.eu/dgs/budget/>.

[http://europa.eu/pol/trans/index\\_pl.htm](http://europa.eu/pol/trans/index_pl.htm).

[http://ec.europa.eu/regional\\_policy/themes/transport/index\\_pl.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/themes/transport/index_pl.htm).

[www.funduszeuropejskie.gov.pl](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl).

[www.mi.gov.pl](http://www.mi.gov.pl).

[www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl).

[www.stadtentwicklung.berlin.de](http://www.stadtentwicklung.berlin.de).

## **DIE BEDEUTUNG DER KOHÄSIONSPOLITIK FÜR VERKEHRSENTWICKLUNG IN DER EUROPÄISCHEN UNION**

### **Zusammenfassung**

Der Verkehr ist eines der Schlüsselemente bei den Bemühungen zur Verringerung der regionalen und sozialen Disparitäten in der Europäischen Union und zur Stärkung ihres wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts. Die Europäische Union hat eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, den politischen und rechtlichen Rahmen auf europäischer Ebene zu setzen und die Partnerschaft und Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedstaaten und der Gemeinschaft zu fördern. Der Verkehrssektor trägt 10% zum BIP der Europäischen Gemeinschaft bei und spielt eine entscheidende Rolle für das Funktionieren des Gemeinsamen Marktes. Etwa 10 Millionen Beschäftigte erbringen in der Europäischen Union Verkehrsdienstleistungen. Das Ziel der gemeinschaftlichen Verkehrspolitik ist die Förderung leistungsfähiger und nachhaltiger Verkehrssysteme, die den Erfordernissen sowohl der Menschen als auch der Wirtschaft entsprechen. Es gibt eine klare langfristige Beziehung zwischen der Ebene der wirtschaftlichen Entwicklung und der der Verkehrssysteme. Die Kommission schlägt Möglichkeiten vor, die beiden politischen Bereiche zu kombinieren, um zu einem effektiveren Beitrag zu gelangen. Eine stärkere Koordinierung der Verkehrspolitiken und der Kohäsionspolitiken ist notwendig<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Bericht über die Mitteilung der Kommission zum Thema Kohäsion und Verkehr KOM(98)0806-C4-0058/99), Ausschuss für Regionalpolitik, 23 April 1999.