

Andrzej Wasiak

Uniwersytet Łódzki

PERSPEKTYWY ROZWOJU SEKTORA TRANSPORTU W POLSCE

1. Wstęp

Przedmiotem artykułu jest problematyka sektora transportu w Polsce, jego stan, możliwości i perspektywy rozwoju. Celem opracowania jest próba syntetycznej diagnozy poszczególnych dziedzin tego sektora oraz wyeksponowanie głównych (zdaniem autora) kierunków jego rozwoju.

Transport jest jednym z ważniejszych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju. Sprawnie funkcjonujący system transportowy aktywizuje gospodarkę narodową, natomiast poważne zaniedbania w tej dziedzinie istotnie ograniczają możliwości jej dalszego rozwoju. Szczególna rola transportu w procesie rozwoju gospodarczego uzasadnia zatem celowość określania kierunków polityki transportowej, narzędzi oraz metod jej realizacji w powiązaniu z ogólną koncepcją polityki gospodarczej państwa, a także konieczność badania tej problematyki.

Celem naszego kraju zawsze było i jest nadal, zrównanie się z krajami Europy Zachodniej pod względem stopnia rozwoju cywilizacyjnego i poziomu życia. Wymaga to jednak stworzenia silnych infrastrukturalnych podstaw wzrostu gospodarczego, w tym sprawnego systemu transportowego. Z tego punktu widzenia jest więc istotne, by transport nie tylko przestał być barierą hamującą rozwój gospodarczy państwa, lecz by przez stworzenie właściwej infrastruktury i zapewnienie wysokiej jakości usług na wolnym i konkurencyjnym rynku, stał się elementem prorozwojowym.

Jakość polskiej infrastruktury drogowej, w tym szczególnie sieci autostrad, odbiega wyraźnie od oczekiwań i potrzeb użytkowników. Wadliwy system jej finan-

sowania, postępująca degradacja oraz dynamiczny wzrost przewozów sprawiają, że staje się ona nie luką, a wręcz barierą w rozwoju.

Stan infrastruktury jest jednym z najważniejszych kryteriów poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego i istotnym czynnikiem wpływającym na tempo wzrostu dochodu narodowego. Infrastruktura transportowa w bezpośredni sposób wpływa na jakość życia ludności. Jest ona kluczową dziedziną gospodarki narodowej, której rozwój tworzy stabilne miejsca pracy i stymuluje wzrost w innych sektorach gospodarki.

2. Polityka transportowa i jej cele

Transport w znaczeniu funkcjonalnym towarzyszy każdej działalności ludzkiej, współtworząc ją, będąc także komplementarny wobec różnych form działalności ludzkiej. Transport umożliwia sprawne oraz efektywne funkcjonowanie każdej działalności, jest czynnikiem wzrostu i rozwoju społeczno-gospodarczego oraz mobilności ludzkiej i gospodarczej. Działalność transportowa, technika, technologia, organizacja oraz systemy zarządzania ulegają stałej ewolucji w czasie, przechodząc do coraz doskonalszych form i rozwiązań.

Polityka transportowa to „programowanie rozwoju systemu transportowego oraz oddziaływanie na sprawne jego funkcjonowanie”, z uwzględnieniem wymagań teorii i praw ekonomicznych [3, s. 20-21]. Zadaniem współczesnej polityki transportowej jest stwarzanie warunków do sprawnego, bezpiecznego, efektywnego ekonomicznie i przyjaznego ekologicznie, ograniczającego uciążliwość dla środowiska, przemieszczania osób oraz ładunków. Celem polityki transportowej staje się więc współtworzenie systemu transportowego, który będzie funkcjonował w harmonii ze środowiskiem i narastającym niedoborem zasobów: energetycznych, materiałowych, kapitałowych i in. Następstwem takiej polityki jest wykreowanie przyjaznego systemu transportowego, czyli takiego, który nie stwarza żadnych niedogodności i problemów.

Zgodnie z polityką transportową Unii Europejskiej wymagane jest, aby:

- zapewniona była wolna konkurencja firm transportowych,
- przewoźnicy i użytkownicy systemu transportowego byli traktowani równo przez wszystkie państwa członkowskie Unii Europejskiej,
- koordynowana była polityka w zakresie inwestowania w infrastrukturę o znaczeniu międzynarodowym,
- doskonała była taryfikacja transportu, w tym system opłat za korzystanie z infrastruktury oparty na zasadzie wnoszenia opłat za otrzymaną usługę z uwzględnieniem wszystkich elementów kosztów związanych np. z obciążeniem środowiska, zgodnie z zasadą „użytkownik płaci”,
- popierany był rozwój systemów transportu publicznego, jako bardziej przyjaznych środowisku naturalnemu i cywilizacyjnemu,

- zmniejszono do minimum zagrożenie zdrowia i życia we wszystkich sektorach transportu,

- w sektorze transportu stosowana była zasada użyteczności publicznej [4, s. 23]¹.

Należy więc modelować system transportowy państwa, mając na uwadze:

- optymalizowanie jego wzrostu i rozwoju majątkowego,
- wpływanie na zakładany przebieg procesów oraz zjawisk transportowych, zarówno wewnątrz działu transportu, jak i w realizacji między transportem, a jego otoczeniem, tj. między przewoźnikami a usługobiorcami,

- oddziaływanie na rozwój przedsiębiorstw transportowych przez ich dywersyfikację własnościowo-strukturalną,

- optymalne funkcjonowanie rynku usług transportowych w warunkach uczciwej konkurencji,

- rozwój właściwych standardów transportowych (w zakresie m.in. warunków bezpieczeństwa i ekologii) [4, s. 10].

Na kształt polityki transportowej wpływa wiele czynników, do których można zaliczyć:

- aktualny stan systemu transportowego,
- zakładane kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego kraju,
- organizację i zasady współpracy użytkowników transportu,
- położenie tranzytowe kraju,
- międzynarodowe doświadczenia z zakresu rozwoju i funkcjonowania systemów transportowych.

Do instrumentów wdrażania polityki transportowej należy zaliczyć prawo, planowanie rozwoju i finansowanie sektora transportu oraz działania administracji publicznej wszystkich szczebli [4, s. 31-32]. Niezbędne jest również jej monitorowanie. Do najważniejszych elementów monitorowania należą:

- dane o sieciach transportowych (drogi, koleje, sieci pasażerskiego transportu zbiorowego, lotniska i linie lotnicze, porty morskie, drogi wodne śródlądowe i porty, terminale i centra logistyczne transportu kombinowanego),

- dane o ruchu na tych sieciach,

- dane o wielkości przewozów pasażerskich i towarowych w poszczególnych gałęziach,

- dane ekonomiczne i finansowe o ruchu,

- informacje o przepływach finansowych, środkach przeznaczanych na funkcjonowanie i rozwój, akumulacji i stratach,

- wyniki badań preferencji, badań o zachowaniach użytkowników poszczególnych systemów, prognozy wielkości i struktury ruchu [11].

¹ Zasada użyteczności publicznej (ang. *Public Service Obligation*), w tym przypadku rozumiana jako sposób osiągania celów społecznych (np. obsługa nierentownych, lecz niezbędnych połączeń), jednak zgodnie z zasadami wolnego rynku.

Monitorowanie wdrażania polityki będzie polegać na okresowych analizach stopnia osiągania celów i dokonywaniu jej modyfikacji. Analizy takie powinny być wykonywane nie rzadziej niż co 5 lat. Wprowadzone mają być również miary osiągnięcia celów oraz procedury oceny zgodności przedsięwzięć, głównie inwestycyjnych, z uchwaloną polityką na poszczególnych szczeblach państwa i samorządu terytorialnego. Jako miary realizacji tej polityki mają być przyjęte m.in. następujące wskaźniki:

- udział kolei w przewozach pasażerskich i ładunków,
- udział transportu zbiorowego w podróżach pasażerskich w miastach i obszarach metropolitalnych,
- przewozy lotnicze w portach regionalnych,
- udział transportu wodnego śródlądowego w przewozach ładunków,
- przewozy transportem morskim bliskiego zasięgu,
- liczbę zabitych i rannych w wypadkach drogowych,
- autostrady, drogi ekspresowe – km,
- drogi o konstrukcji nawierzchni dostosowanej do nacisku 115 kN/oś,
- drogi w złym stanie technicznym,
- linie kolejowe dostosowane do prędkości 200 km/h lub 160 km/h,
- emisję gazów cieplarnianych,
- emisję innych zanieczyszczeń powietrza,
- fragmentaryczność krajobrazu w wyniku pocięcia głównymi szlakami transportowymi,
- liczbę osób narażonych na nadmierny hałas transportu,
- liczbę miast z systemami centralnego zarządzania ruchem,
- procent ruchu drogowego objęty systemami pobierania opłat [4, s. 32].

Realizacja przyjętej polityki transportowej jest bez wątpienia przejawem pełnienia przez państwo funkcji regulacyjnych, a stosowanie mechanizmu interwencji państwowego w sektorach infrastrukturalnych, ze względu na dobro i interes publiczny jest bardzo często koniecznością. Należy jednak unikać błędów regulacyjnych opisywanych w literaturze i tam, gdzie to możliwe, zmniejszać zakres ingerencji władz publicznych w gałęziach infrastrukturalnych, w tym również w sektorze transportu [1, s. 14].

3. Stan infrastruktury transportu w Polsce

3.1. Drogi i transport samochodowy

Warunkiem sprawnego funkcjonowania transportu samochodowego jest istnienie sieci dróg o twardej i ulepszonej nawierzchni.

Sieć drogowa w Polsce jest dobrze rozwinięta, liczy 364,0 tys. km, z czego ok. 250 tys. km to drogi o nawierzchni twardej [9, s. 14]. Wskaźnik gęstości dróg o

nawierzchni twardej wynosi 79,9 km/100 km² i stanowi 67% średniej dla Unii Europejskiej (116/100 km²). Długość autostrad (394 km) w przeliczeniu na 1000 km², wynosi zaledwie ok. 1,23 km, przy średniej dla UE ok. 16 km. Udział dróg o nawierzchni twardej jest stosunkowo mały w województwach Polski północnej (warmińsko-mazurskie, pomorskie i podlaskie). Najkorzystniejszą sytuacją kształtuje się w województwach Polski południowej (śląskie, małopolskie, dolnośląskie i świętokrzyskie). Znaczna część dróg jest jednak niskiej jakości i wymaga modernizacji przez zwiększenie ich nośności.

W zakresie autostrad, dróg ekspresowych i dróg krajowych przygotowano program budowy autostrad i dróg ekspresowych. Program określił harmonogram prac oraz sposób sfinansowania poszczególnych projektów. Według tego programu uruchomione będą prace prowadzone jednocześnie na wielu odcinkach autostrad i dróg ekspresowych w Polsce. Realizacja poszczególnych faz projektowania i budowy zostanie przyspieszona. Zostaną podjęte kroki, aby jak najbardziej przyspieszyć realizację poszczególnych faz projektowania i budowy. Wydane do tej pory koncesje na budowę autostrad zostaną zrealizowane lub, w przypadku braku takiej możliwości, umorzone. Lokalne władze zostaną zaproszone do pomocy w przyspieszeniu realizacji inwestycji przez uruchamianie na wczesnym etapie robót przygotowawczych.

Główną instytucją współfinansującą nowe projekty stanie się wyodrębniony fundusz – Krajowy Fundusz Autostrad (KFA). Skarb Państwa zagwarantuje dodatkowe emisje obligacji oraz kredyty bankowe w celu zapewnienia dostępności środków finansowych na realizację programu budowy autostrad i dróg ekspresowych oraz będzie zasilać Fundusz akcjami spółek Skarbu Państwa. Jednym z adresatów takiej oferty obligacji, przy jednoczesnym zapewnieniu odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa tej inwestycji, będą powszechne fundusze inwestycyjne. Wykorzystane będą również środki:

- budżetowe – jako część wpływów z podatku akcyzowego od paliw,
- koncesjonariuszy (partnerstwo publiczne – prywatne),
- pomocowe z Unii Europejskiej,
- pożyczki od międzynarodowych instytucji finansowych (MIF),
- z sekurytyzacji przyszłych wpływów z opłat,
- ze sprzedaży połączonej z dzierżawą zwrotną niektórych elementów majątku Skarbu Państwa,

- z ewentualnych programów offsetowych w części dotyczącej działalności cywilnej.

Wynikiem tych działań do końca 2005 r. miało być uruchomienie i zakończenie prac budowlanych na ponad 900 km autostrad i 400 km dróg ekspresowych oraz 40 obwodnic miejscowości, a na 1500 km dróg – przystosowanie do nacisków 11,5 t na oś. Radykalnie miało wzrosnąć tempo budowy autostrad (z 60 km rocznie w 2001 r. do ok. 200 km rocznie w roku 2005 i w latach następnych), oraz dróg ekspresowych (z 20 km w 2001 r. do 60 km w 2005 r.).

We współpracy z samorządami wojewódzkimi uruchomione zostaną przedsięwzięcia porządkujące infrastrukturę drogową w obszarze przygranicznym. W tym celu zostaną wykorzystane środki z inicjatywy wspólnotowej Interreg².

Do skutecznego wykonania tego programu niezbędna będzie nowelizacja wielu ustaw, w tym ustaw o:

- autostradach płatnych,
- drogach publicznych,
- zamówieniach publicznych,
- finansach publicznych,
- poręczeniach i gwarancjach udzielanych przez Skarb Państwa.

3.2. Koleje

Sieć kolejowa ulega systematycznemu skracaniu. W ciągu ostatniej dekady została ona skrócona o ok. 12%. Obecnie jej długość wynosi ok. 23,5 tys. km, co daje gęstość linii kolejowych na poziomie 6,9 km/100 km² i przewyższa wartość średnią dla Unii Europejskiej. Występują znaczne różnice w gęstości sieci kolejowej między Polską zachodnią i wschodnią, na korzyść tej pierwszej. Ponad 95% to linie normalnotorowe, zelektryfikowane w 52%. Linie kolejowe podstawowego krajowego i międzynarodowego znaczenia, zwłaszcza zlokalizowane w europejskich korytarzach transportowych, wymagają modernizacji i dostosowania do standardów europejskich.

Kontynuowana będzie modernizacja infrastruktury kolejowej. Inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej będą finansowane ze środków Unii Europejskiej, kredytów międzynarodowych instytucji finansowych, środków własnych kolei oraz z dotacji budżetowych. Inwestycje będą realizowane, tam gdzie to możliwe, w formie partnerstwa z kapitałem prywatnym.

Celem strategicznym tych działań jest podniesienie konkurencyjności transportu kolejowego w ramach zrównoważonego rozwoju systemu transportowego kraju przez:

- reformę strukturalną PKP,
- rozwój infrastruktury kolejowej,
- obniżenie kosztów społecznych funkcjonowania tego transportu.

W ramach restrukturyzacji organizacyjnej przekształcono PKP w spółki prawa handlowego zajmujące się, m.in. podstawową działalnością transportową skupioną w:

- spółkach do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich – 4 spółki pasażerskie (PKP Intercity Sp. z o.o., PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o., PKP SKM Sp. z o.o., PKP WKD Sp. z o.o.),

² Interreg – inicjatywa Unii Europejskiej, wspierająca współpracę międzyregionalną, transgraniczną i międzynarodową, służącą zrównoważonemu rozwojowi oraz integracji terytorium Unii Europejskiej.

- spółkach do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów towarowych – 2 spółki towarowe (PKP Cargo SA, PKP LHS Sp. z o.o.),
- spółce do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi – 1 spółka PKP PLK SA [9, s. 17-18].

Oddzielenie organizacyjne poszczególnych spółek powoduje także oddzielenie finansowe, co jest jednym z podstawowych wyznaczników reformy transportu kolejowego w krajach Unii Europejskiej. Z praktycznego punktu widzenia umożliwia to spółkom dokładne śledzenie wskaźników finansowych, w tym również kosztów. Jest to istotne z punktu widzenia państwa, które jest zainteresowane zwiększeniem dostępności do transportu kolejowego i bierze na siebie odpowiedzialność za pokrycie deficytu środków finansowych z obszaru pasażerskich przewozów regionalnych (przewozy do pracy, szkół) zgodnie z uregulowaniami Unii Europejskiej.

Rola spółki PKP PLK SA jako zarządcy niezależnego od operatorów polega na udostępnianiu infrastruktury kolejowej na zasadach niedyskryminacyjnych wszystkim podmiotom mającym wymagane prawem koncesje (co także podyktowane jest uregulowaniami Unii Europejskiej). W tym celu wyliczone zostały stawki opłat za korzystanie z infrastruktury. Ten obszar działalności pozostanie domeną państwa i na obecnym etapie nie przewiduje się jej prywatyzacji.

Integralną częścią reformy transportu kolejowego są inwestycje w nowy tabor i inwestycje w rozwój infrastruktury kolejowej. Te pierwsze są podstawową domeną spółek przewozowych, ale nie wyklucza się wykorzystania nowego unijnego instrumentu finansowego, w ramach którego możliwe będzie finansowanie zakupu taboru.

W przypadku infrastruktury kolejowej głównymi przesłankami prowadzenia modernizacji są:

- dążenie do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego z Unią Europejską z osiągnięciem wysokiego stopnia harmonizacji i standaryzacji umożliwiającego sprawne powiązanie regionów Polski z regionami Unii Europejskiej – w przypadku przewozów pasażerskich liniami pozwalającymi przemieszczać się z prędkością do 160 km/h, w przypadku przewozów ładunków – do 120 km/h,
- dążenie do znacznego obniżenia kosztów eksploatacji przez przywrócenie właściwych parametrów techniczno-eksploatacyjnych w celu podniesienia atrakcyjności połączeń kolejowych w skali kraju i poszczególnych regionów, poprawa dostępności w wymiarze regionalnym i rozwój usług transportowych o charakterze publicznym (przewozy do pracy, szkół),
- podniesie konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do innych gałęzi transportu i wzrost udziału transportu kolejowego w przewozach ogółem.

3.3. Porty morskie i lotniska

Infrastruktura transportu morskiego stanowi integralną część systemu sieci infrastrukturalnej i majątku narodowego każdego państwa. Wraz z innymi subsystemami:

przemysłowym, gospodarki wodnej, energetyki i telekomunikacji, tworzy subsystem infrastruktury transportu. Z punktu widzenia działalności gospodarczej transportu morskiego, podstawowe znaczenie dla funkcjonowania i rozwoju gałęzi przypada jego infrastrukturalnym obiektom punktowym, czyli portom morskim [7, s. 79].

W polskich portach morskich przeładowano w 2000 r. ok. 50 mln ładunków, w tym głównie zboże, węgiel kamienny i koks oraz rudy metali, ropę naftową. Przeładunki skupiają się w Gdańsku (40% ogółu przeładunków), Szczecinie (27%), Świnoujściu i Gdyni (po 16%); niewielkie znaczenie ma port w Kołobrzegu. Ruch pasażerski i przewóz samochodów w żegludze morskiej obsługują głównie promy, w niewielkim stopniu statki pasażerskie obcych bander i statki handlowe. Żegluga promowa dysponuje 8 promami o łącznej nośności 22 tys. DWT. Promy (pasażersko-samochodowe i kolejowo-samochodowe) obsługują głównie żeglugę na Morzu Bałtyckim.

Do najważniejszych połączeń należą:

- Świnoujście – Kopenhaga,
- Świnoujście – Ystad,
- Gdańsk – Nynasham,
- Gdańsk – Trelleborg,
- Gdańsk – Trelleborg – Kopenhaga.

Największym portem pasażerskim jest Szczecin ze Świnoujściem (przyjazdy – 611 tys. osób, wyjazdy – 571 tys. osób w 1998 r.). Porty pasażerskie znajdują się również w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu. Porty morskie stanowią strategiczne węzły krajowej i europejskiej infrastruktury transportowej, łączące i integrujące różne gałęzie transportu lądowego (transport kolejowy, drogowy i wodny śródlądowy) z międzynarodowym transportem morskim, działającym w skali europejskiej i globalnej.

W infrastrukturze dostępu do portów morskich podstawowe cele działań obejmują podniesienie ich konkurencyjności na rynku międzynarodowym, potrzebę przedłużenia lądowej infrastruktury transportowej o trasy morskie, co umożliwi rozszerzanie zakresu i podnoszenie jakości w świadczeniu usług logistycznych oferujących dostawę towaru od nadawcy do odbiorcy.

Nastąpią zmiany w strukturze i wielkości obrotów polskich portów morskich, spadek przeładunków towarów masowych oraz dynamiczny wzrost, obrotów kontenerowych i drobnicy. Będzie rozwijana żegluga bliskiego zasięgu jako priorytetowy kierunek polityki żeglugowej Unii Europejskiej. Nastąpi aktywizacja małych portów i przystani morskich jako regionalnych ośrodków przedsiębiorczości [9, s. 19].

W zakresie modernizacji infrastruktury zapewniającej dostęp do portów od strony morza przewiduje się modernizację toru wodnego Świnoujście – Szczecin, przebudowę wejścia do portu Kołobrzeg, realizację programu ochrony brzegów morskich, uruchomienie programu rozwoju służb ratownictwa morskiego. W zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury portów działania obejmują: realizację projektów drogowych w rejonie portów morskich Szczecina i Świnoujścia, modernizację linii kolejowych w Gdańsku i Gdyni, w tym mostu kolejowego nad Martwą

Wisłą, a także dokończenie Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni i stopniową budowę Trasy Sucharskiego w Gdańsku, zwiększenie możliwości przeładunków kontenerów w portach dzięki budowie terminalu kontenerowego na Nabrzeżu w Szczecinie (finansowanej w części z kredytu z Banku Światowego), modernizację terminalu kontenerowego w Gdyni, zwiększenie zdolności przeładunków kontenerów w Gdańsku, modernizację terminali promowych w Gdańsku i Gdyni oraz kontynuację prac inwestycyjnych i modernizację obiektów infrastruktury portowej służące przeładunkom drobnicy, ładunków płynnych i innych towarów handlu morskiego.

Nawiązując do transportu lotniczego, można zauważyć, że transport ten w ostatnim czasie uczynił szybkie postępy zarówno pod względem technicznym, jak i samego rozwoju przewozów. Jest to gałąź transportu najlepiej rozwinięta w państwach o dużej powierzchni i o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego [2, s. 413].

W Polsce transport lotniczy ma znaczenie głównie w międzynarodowych przewozach pasażerskich. Korzysta z niego ponad 5 mln osób, z tego ok. połowę pasażerów przewiozły Polskie Linie Lotnicze LOT. Największym portem lotniczym (krajowym i zagranicznym) jest Okęcie, ponadto: Kraków – Balice, Gdańsk – Rębiechowo, Poznań – Ławica, Wrocław – Strachowice, Katowice – Pyrzowice (tab. 1).

Kontynuacja rozbudowy i modernizacji infrastruktury portów lotniczych oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych (pomocy nawigacyjnych) ma na celu osiągnięcie kompatybilności ze standardami NATO i EUROCONTROL. Niezbędna jest w tym zakresie finalizacja budowy Terminala – 2 MPL Warszawa Okęcie oraz infrastruktury lotniczych urządzeń naziemnych realizowanych przez Agencję Ruchu Lotniczego. Podjęto prace studyjne nad lokalizacją nowego portu lotniczego dla aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

Tabela 1. Wybrane porty lotnicze w Polsce wraz ze średnią liczbą pasażerów obsługiwanych rocznie

Port Lotniczy	Średnia liczba pasażerów obsługiwanych rocznie
Warszawa – Okęcie	6 085 111
Kraków – Balice	841 123
Katowice – Pyrzowice	622 612
Gdańsk – Rębiechowo	464 656
Poznań – Ławica	380 676
Wrocław – Strachowice	363 244

Źródło: „Biuletyn Informacyjny Lotnictwa Cywilnego” 2005 nr 1 (134).

Do najważniejszych celów rozwoju transportu lotniczego należą:

- zapewnienie trwałych podstaw rozwoju dla narodowego przewoźnika Polskich Linii Lotniczych LOT,
- wzrost znaczenia lotniska Warszawa – Okęcie na rynku międzynarodowym,

- wzrost dochodów polskich portów lotniczych i Agencji Ruchu Lotniczego jako konsekwencja zwiększonej liczby operacji lotniczych oraz rozwój połączeń z portów regionalnych do państw UE.

Ponadto, celem jest ożywienie w obszarze „małego” transportu lotniczego i wykreowanie dodatkowych miejsc pracy, pobudzenie koniunktury gospodarczej w regionach, zmniejszenie bezrobocia wywołane inwestycjami w infrastrukturę portów lotniczych.

4. Źródła finansowania rozwoju infrastruktury transportu

Poważną przeszkodą w rozwoju infrastruktury transportu są ograniczenia finansowe. Aktualne problemy finansowania rozwoju infrastruktury transportu dotyczą:

- zapewnienia odpowiednich nakładów z budżetu,
- znalezienia źródeł finansowania inwestycji o znaczeniu międzynarodowym,
- udziału kapitału prywatnego w finansowaniu rozwoju infrastruktury,
- ujednolicenia zasad finansowania rozwoju infrastruktury różnych gałęzi transportu.

Rozwój infrastruktury jest jedną z podstawowych form interwencjonizmu państwowego w sferę transportu. Utrzymanie wpływu państwa na kształt i jakość tej infrastruktury wymaga przyjęcia za nią odpowiedzialności także finansowej lub co najmniej znaczącego udziału budżetu w nakładach na ten cel [6].

Finansowanie infrastruktury transportowej jest sferą życia gospodarczego stawiającą przed ekonomistami i politykami wyzwania, na które trudno znaleźć skuteczne rozwiązania. Ani zbierane przez dziesięciolecia obserwacje z praktyki gospodarczej, ani modele teoretyczne nie dają wystarczającej podstawy do stworzenia systemu skutecznego i efektywnego. W żadnym z rozwiniętych państw nie udało się znaleźć rozwiązań gwarantujących wystarczające zasilanie finansowe inwestycji w sferze infrastruktury transportowej o podstawowym znaczeniu dla funkcjonowania państwa.

Sytuacja w tym zakresie w jednych krajach jest nieraz dość satysfakcjonująca, w innych jest chronicznie zła, prowadząc do degradacji technicznej stworzonej w poprzednich dziesięcioleciach infrastruktury. Są trzy powody tego stanu rzeczy:

- pozostawienie infrastruktury transportowej w gestii władz publicznych, mających trudności w sprawnym zarządzaniu finansami publicznymi,
- opory użytkowników infrastruktury wobec prób wdrożenia zasad obciążania ich kosztami korzystania z dostępu do sieci transportowej,
- nieracjonalne wykorzystywanie dostępnych źródeł finansowych w procesie realizacji projektów inwestycyjnych [5].

W związku z niewielkimi możliwościami państwa w wyasygnowaniu odpowiednich środków na rozwój infrastruktury ważną rolę w tym procesie może odegrać kapitał prywatny, a także pomoc zagraniczna w finansowaniu inwestycji o

znaczeniu międzynarodowym. Choć doświadczenia w wykorzystaniu kapitału prywatnego w procesie rozwoju infrastruktury transportu są stosunkowo niewielkie, jest to źródło kapitału, którego w naszych warunkach nie można lekceważyć. Dlatego też dobrze, że pojawiają się coraz częściej koncepcje wykorzystania kapitału prywatnego do finansowania takich przedsięwzięć, jak autostrady czy śródlądowe drogi wodne.

Można wyróżnić następujące metody finansowania infrastruktury transportowej:

- system tradycyjny – finansowanie wyłącznie z budżetu państwa,
- system tradycyjny wspierany kredytami międzynarodowych instytucji finansowych: Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI), Banku Światowego (BS), Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOiR),
- system tradycyjny – finansowanie z budżetu państwa i funduszy Unii Europejskiej,
- system koncesyjny – partnerstwo publiczno-prywatne – alternatywne finansowanie infrastruktury transportowej [10].

W okresie 2004-2006 Polska przeznaczy na rozbudowę infrastruktury 4,49 mld euro, z czego 3,25 mld euro będzie pochodzić z Unii Europejskiej, a reszta to środki krajowe. Polska ma przestarzałą infrastrukturę i nieefektywny system transportowy. Unia Europejska, zdając sobie z tego sprawę, rezerwuje dla nas 17,3 mld euro na budowę dróg, sieci kolejowej i lotnisk w latach 2007-2013 [10].

5. Kierunki rozwoju infrastruktury transportu

Podstawowym celem strategii jest wydatna poprawa dostępności transportowej Polski, przede wszystkim przez poprawę połączeń Warszawy ze stolicami europejskimi, a następnie przez poprawę połączeń z głównymi regionami kraju. Inwestycje na ten cel pozwolą:

- zapewnić sprawne połączenia transportowe służące intensyfikacji wymiany handlowej na rynku Unii Europejskiej,
- poprawić dostępność głównych aglomeracji miejskich w Polsce, stanowiących ważne ośrodki wzrostu gospodarczego,
- wspomagać rozwój regionów,
- poprawić bezpieczeństwo w transporcie, w tym eliminację wysokich kosztów społecznych i ekonomicznych wypadków drogowych,
- obniżyć koszty środowiska wynikające ze zrównoważenia rozwoju sektora transportowego.

Wszystkie projekty realizowane w ramach strategii mają spełnić kryterium efektywności ekonomicznej oraz minimalizować niekorzystne oddziaływanie na środowisko. Przyczynią się one do wzrostu konkurencyjności wewnątrztransportowej, spowodują wzrost konkurencyjności gospodarki Polski w Europie i poprawią połączenie Polski z krajami Wspólnoty.

Realizacja pierwszego etapu prac mających na celu stworzenie w Polsce do 2020 r. nowoczesnej sieci transportowej to:

Cele szczegółowe do 2013 roku

Sieć drogowa

- Przekazanie do eksploatacji 85% docelowej sieci autostrad.
- Przekazanie do eksploatacji 40% docelowej sieci dwujezdniowych dróg ekspresowych.
- Przystosowanie dróg do zwiększonej normy naciskowej dla samochodów ciężarowych zgodnie z harmonogramem określonym w traktacie akcesyjnym.
- Poprawa stanu utrzymania dróg krajowych, tak by w 2013 r. osiągnąć następujące wskaźniki:
 - stan dobry 80%,
 - stan zadowalający 15%,
 - stan zły 5%.
- Wyprowadzanie dróg krajowych z miast dzięki budowie co najmniej 90 obwodnic.
- Utrzymanie obecnego tempa przebudowy dróg krajowych w miastach na prawach powiatu.
- Modernizacja dróg w celu dostosowania ich do standardów określonych warunkami technicznymi i wymaganiami w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego (60% dostosowania podstawowej sieci dróg – krajowych i wojewódzkich – w 2013 r.).

Sieć kolejowa

Zakończenie modernizacji 40-50% kolejowej transeuropejskiej sieci transportowej, w tym:

- Przystosowanie co najmniej 3 odcinków linii kolejowych o łącznej długości nie mniejszej niż 700 km do prędkości 200 km/godz. dla pociągów pasażerskich.
- Poprawa stanu technicznego istniejącej infrastruktury kolejowej, tak by w 2013 r. 80% linii znajdowało się w stanie dobrym, a 20% w stanie zadowalającym.
- Likwidacja wąskich gardeł powodujących ograniczenia prędkości na liniach kolejowych o dużych potokach przewozowych.

Porty morskie

- Zakończenie prac nad zapewnieniem sprawnego dostępu drogowego i kolejowego do portów morskich.
- Kontynuowanie prac nad poprawą infrastruktury portów morskich i dostępu do nich od strony morza.

Lotnictwo

- Wspieranie wybranych inwestycji infrastrukturalnych w portach lotniczych.
- Poprawa dostępu drogowego i kolejowego do portów lotniczych.
- Prowadzenie prac przygotowawczych i projektowych do budowy centralnego lotniska dla Polski.

Śródlądowy transport wodny

- Wspieranie rozwoju śródlądowych dróg wodnych.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego

Do 2013 r. liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych ma zmniejszyć się o 50% w stosunku do 2003 r., tzn. do poziomu nie przekraczającego 2820 zabitych. Działania prewencyjne i kontrolne mają doprowadzić w 2013 r. do:

- 50-procentowego zmniejszenia liczby przekroczeń prędkości,
- 95-procentowego (przód) i 80-procentowego (tył) wskaźnika stosowania pasów bezpieczeństwa,
- 50-procentowego zmniejszenia liczby nietrzeźwych kierowców.

W przypadku wszystkich nowych inwestycji i modernizacji dróg prowadzony będzie audyt bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zarządcy dróg wzmocnią działania związane z przebudową miejsc niebezpiecznych (likwidacja czarnych punktów). Ma nastąpić zmniejszenie niebezpiecznych zachowań młodych kierowców, tak aby powodowali oni nie więcej niż 10% śmiertelnych wypadków. Prowadzenie szeroko zakrojonych kampanii medialnych i działań edukacyjnych skierowanych do użytkowników dróg. Priorytety realizacji tych zadań w obecnym stanie znacznego zagrożenia są następujące:

- bezpieczna prędkość,
- eliminacja alkoholu,
- nadzór nad „młodymi kierowcami” (młodymi zarówno stażem kierowców, jak wiekiem),
- bezpieczna droga do szkoły,
- lokalizacja i audytowanie czarnych punktów, szkolenie kierowców,
- akcje uświadamiające w mediach [12].

Instrumenty wdrażania polityki w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego dotyczą szeroko rozumianej sfery administracji publicznej, zarządzania oraz działalności politycznej i społecznej na wszystkich szczeblach organizacji państwa. Stąd trudno o jednoznaczną formułę organizacyjną, choć jest ona oparta na systemie rad bezpieczeństwa ruchu drogowego (od centralnej, jako organu doradczego premiera Rzeczypospolitej Polskiej, przez wojewódzkie, organizowane przez wojewodów i marszałków, do innych inicjatyw instytucjonalnych, właściwych w terenie według lokalnych potrzeb i możliwości).

Ma nastąpić utworzenie podstaw nowoczesnego rynku transportowego, oferującego przedsiębiorcom i obywatelom usługi wysokiej jakości, w drodze realizacji następujących działań:

- przełamania impasu w restrukturyzacji i prywatyzacji kolei,
- rozpoczęcia procesu odnowy floty morskiej i śródlądowej,
- zakończenia procesu przekształceń własnościowych w sektorze lotniczym,
- lepszego wykorzystania w transporcie nowoczesnych technik informatycznych.

Szczególnie trudna jest ocena realności różnych opracowań i strategii rozwoju, w tym także ocena prezentowanych zamierzeń w sektorze transportu, w sytuacji niestabilności politycznej w państwie i braku konsekwentnej polityki transportowej. Zdaniem autora przedstawione w części 5 artykułu kierunki rozwoju transportu w Polsce, tak istotne dla rozwoju gospodarczego naszego kraju, mogą być zrealizowane. Potrzebna jest jednak do tego stabilna i konsekwentna polityka transportowa państwa. Istnieje szansa, że dzięki wykorzystaniu w większym stopniu środków unijnych tempo prac inwestycyjnych w sektorze transportu zostanie przyspieszone, a nakreślone cele rozwojowe do 2013 r. osiągnięte.

6. Podsumowanie

Jakość polskiej infrastruktury transportowej, w tym przede wszystkim sieci dróg i autostrad, stanowi coraz poważniejszą barierę rozwoju kraju, zwłaszcza w kontekście naszych aspiracji europejskich. Również w tej dziedzinie potrzebny jest radykalny „nowy początek” – przełamanie dominującej dotąd niemocy i wskazanie sposobu osiągnięcia wyraźnego postępu. Infrastruktura jest jedną z tych dziedzin, w których zaniedbania są szczególnie widoczne. Prezentowany w artykule program działań w zakresie infrastruktury jest oparty na wnioskach wynikających z analizy stanu obecnego i błędów popełnianych w przeszłości. Jest wyrazem determinacji do dokonania zmian i opiera się na przekonaniu, że rozwój infrastruktury może i powinien być traktowany jako jedna z najważniejszych dźwigni rozwoju gospodarczego.

Zaawansowanie prac nad wzmocnieniem infrastruktury drogowej jest uzależnione od zdolności zapewnienia wystarczającego poziomu finansowania inwestycji infrastrukturalnych w obszarze drogownictwa. Strona polska podejmuje wysiłki w celu zapewnienia jak najwyższego poziomu finansowania inwestycji drogowych, jednakże niezwykle duże koszty i ograniczone możliwości budżetu państwa wymagają także solidarności ze strony Unii Europejskiej.

Z diagnozy stanu istniejącego transportu w Polsce wynika stwierdzenie, iż mimo stosunkowo poprawnego układu sieci transportowych, transport charakteryzuje się niedoborem podaży usług transportowych, wysokimi kosztami eksploatacji, małą efektywnością wobec zmian popytu na usługi transportowe oraz kosztowną rozbudową infrastruktury transportowej. Narastają potoki ruchu samochodowego oraz występuje przepełnienie dróg ruchem. Pogarsza się stan majątku trwałego w tym sektorze. Występuje duże zróżnicowanie regionalne w gęstości sieci transportowych i w wyposażeniu transportowym. Modernizacja i rozwój infrastruktury w Polsce są konieczne w związku z dostosowaniem sieci drogowej oraz kolejowej do standardów Unii Europejskiej oraz rozwiązaniem problemów transportowych w Polsce. Inwestycje w zakresie infrastruktury komunikacyjnej (transportu, łączności oraz energii) są jednym z czynników sprzyjających integracji ekonomicznej i pozagospodarczej. Infrastruktura dostosowana do potrzeb jednolitego rynku jest jed-

nym z niezbędnych elementów, który pozwoli wykorzystać pozytywne skutki integracji z UE. Polska infrastruktura transportowa powinna być zintegrowana z infrastrukturą unijną pod względem zarówno układu przestrzennego czy funkcjonalnego, jak i klasy technicznej.

Rozwój drogownictwa, jaki nastąpił szczególnie w ostatnim stuleciu, był spowodowany wzrostem znaczenia i ewolucji transportu. Dzięki nowym technologiom zanotowano znaczny postęp, jeśli chodzi o konstrukcję jezdni, wytrzymałość warstwy ścieralnej, a także nośność. Spowodowało to wzrost znaczenia dróg w działalności transportowej.

Budowa dróg szybkiego ruchu w programie rządowym jest jednym z ważniejszych postulatów, dlatego doprowadza się do ich budowy za wszelką cenę, nie zwracając uwagi na skutki społeczne, gospodarcze i ekonomiczne. Pozytywnym rozwiązaniem w ramach członkostwa jest skorzystanie z doświadczeń krajów Unii ze względów zarówno finansowych, organizacyjnych, jakości i trwałości autostrad (żywność obecnie budowanych polskich autostrad nie przekracza 20 lat), jak i ochrony środowiska. Promowanie i zastosowanie transportu kombinowanego zdaje się dobrem społecznym i gospodarczym.

Artykuł ten z pewnością nie wyczerpuje wszystkich zagadnień związanych z transportem i jego problemami, próbuje jedynie naświetlić rangę i znaczenie tak ważnego obszaru, jakim jest sektor transportu w Polsce.

Literatura

- [1] Brol M., *Regulacja publiczna w sektorze infrastrukturalnym*, [w:] *Gospodarka lokalna w teorii i praktyce*, red. E. Sobczak, AE, Wrocław 2002.
- [2] Fierli I., *Geografia gospodarcza świata*, PWE, Warszawa 1998.
- [3] Grzywacz W., *Polityka transportowa*, Wyd. Nauk. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 1991.
- [4] *Polityka transportowa państwa na lata 2005-2025* (projekt), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, 15 marca 2005 r.
- [5] „Problemy Ekonomiki Transportu”, Warszawa: Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu P.P. 2004 grudzień, z. 2.
- [6] Poźniak S., *Trwają prace nad konstruowaniem polskiej polityki transportowej*, „Przegląd Komunikacyjny” 1992 nr 9.
- [7] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., *Transport*, PWN, Warszawa 2002.
- [8] Steinbarth J., *Gonimy Europę*, „Gazeta Prawna” 4 lipca 2005, nr 128.
- [9] *Strategia rozwoju sektora transportu w latach 2004-2006*, Warszawa, wrzesień 2002.
- [10] www.mi.gov.pl z 1.03.2005.
- [11] www.ue.psm.pl z 20.02.2005.
- [12] www.ue.psm.pl z 23.03.2005.

PROSPECTS FOR THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT SECTOR IN POLAND

Summary

This article describes the issues associated with the challenges and prospects of development of transport, which is one of the most complex sectors of Polish economy and infrastructure in the aspects of national and local government policy.

Means of transport are a pre-requisite for effective functioning of the economy. It is a major factor in social and economic development, which allows indispensable mobility. Techniques, technology, organisation and management systems associated with transportation are subject to continuous development and go through various improvement phases.

Modern transport policy is aimed at creating optimum environment for effective, safe, economically viable and environment friendly transport of loads and goods.

Transport policy is concerned with building a transport system that will harmonise with the environment at the times of scarce energy, material, capital and other resources. Such policy will result in the development of a transport system that is free from inconvenience and problems. This is invariably an organisational but most of all financial problem.