

Monika Musiał-Malagó
Katedra Gospodarki Regionalnej
Uniwersytet Ekonomiczny w Krakowie

Stan i kierunki rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce

Streszczenie

Istotnym czynnikiem przyspieszenia rozwoju i zwiększenia konkurencyjności gospodarki jest stan infrastruktury transportowej. W Polsce wymaga ona modernizacji i rozbudowy, aby możliwe było umacnianie spójności społeczno-gospodarczej kraju. Obecny stopień rozwoju i stan techniczny infrastruktury transportu stanowią barierę rozwoju gospodarki i modernizacji kraju oraz hamują proces pełnej integracji Polski z Unią Europejską w zakresie polityki transportowej.

W niniejszym artykule przedstawiono stan i perspektywy rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce w latach 2000–2010, ze szczególnym uwzględnieniem transportu drogowego, kolejowego i lotniczego. Artykuł zawiera również omówienie możliwości finansowania rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce wynikające z polityki regionalnej Unii Europejskiej. Szczegółowej analizie poddano zakres i wielkość wydatków przewidzianych na infrastrukturę transportową w regionalnych programach operacyjnych na lata 2007–2013.

Słowa kluczowe: infrastruktura transportowa, finansowanie infrastruktury transportowej, transport drogowy, sieć kolejowa.

1. Wprowadzenie

Globalizacja gospodarki światowej i procesy integracyjne zmieniły warunki funkcjonowania infrastruktury transportowej na świecie. Istotnym elementem tych

zmian stał się wzrost konkurencyjności między operatorami zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym dla dostosowania tego systemu do potrzeb rynku. Rozwój sieci transportowej i rozwój konkurencyjności są wzajemnie od siebie zależne, bowiem z jednej strony lepszy stan infrastruktury przyczynia się do rozwoju konkurencyjności, z drugiej zaś brak w pełni otwartych i konkurencyjnych rynków stanowi przeszkodę w optymalnym wykorzystaniu istniejących sieci (zob. [Musiał-Malagó 2007, s. 40]).

W wyniku zmian strukturalnych w transporcie duże znaczenie przypisuje się poprawie dostępu różnych gałęzi transportu do środków oraz rozwojowi ponadkrajowych sieci transportowych. Ujednolicenie infrastruktury transportu stanowiącego podstawę spójnego systemu transportowego jest istotnym czynnikiem determinującym rozwój współpracy gospodarczej danego obszaru. Jednak tworzenie jednolitej sieci transportowej odpowiadającej potrzebom integracji gospodarczej napotyka liczne ograniczenia, związane z istniejącym zagospodarowaniem przestrzennym, kapitałowe, dotyczące ochrony środowiska.

W rozwoju infrastruktury poszczególnych gałęzi transportu w Polsce występują poważne dysproporcje, które spowodowały nierówne warunki ich funkcjonowania i ograniczoną konkurencyjność. Niskie nakłady i inne błędy popełnione w procesie rozwoju transportu spowodowały, że nawet najbardziej rozwinięta infrastruktura nie odpowiada standardom europejskim. W konsekwencji pogorszeniu uległa relatywna dostępność przestrzenna wielu ośrodków i regionów w skali regionalnej, krajowej i europejskiej.

Celem artykułu jest analiza i ocena stanu oraz kierunków rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce w pierwszej dekadzie XXI w. z uwzględnieniem transportu drogowego, kolejowego i lotniczego. Artykuł zawiera również omówienie możliwości finansowania rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce, które zapewnia polityka regionalna Unii Europejskiej, oraz kierunków jej rozwoju.

2. Infrastruktura transportowa w Polsce

Transformacja systemowa, członkostwo Polski w Unii Europejskiej i czynniki o charakterze globalnym przyniosły zmiany warunków funkcjonowania infrastruktury transportowej w Polsce. Istniejący system jest wielogałęziowy, z dominacją transportu samochodowego i kolejowego w przewozach zarówno pasażerskich, jak i ładunków. W 2010 r. wszystkimi rodzajami transportu przewieziono 837,8 mln pasażerów, tj. o 36,5% mniej niż w 2000 r., oraz 1838,5 mln ton ładunków, tj. o 44,6% więcej niż w 2000 r. Spadek dotyczący przewozów pasażerów zanotowano w transporcie kolejowym i samochodowym, zaś wzrost w transporcie

lotniczym, żegludze morskiej i śródlądowej. Z kolei wzrost w zakresie przewozów ładunków miał miejsce w przypadku transportu lotniczego, kolejowego i samochodowego, spadek dotyczył zaś żeglugi morskiej i śródlądowej (zob. tabela 1).

Tabela 1. Przewozy pasażerów i ładunków w Polsce w latach 2000–2010

| Wyszczególnienie | 2000 | 2005 | 2010 | Dynamika 2000–2010 (w %) |
|--------------------------------|-----------|-----------|-----------|--------------------------------|
| Przewozy pasażerów (w tys.) | | | | |
| Przewozy pasażerów ogółem | 1 319 972 | 1 046 930 | 837 790 | –36,5 |
| Transport kolejowy | 360 687 | 258 110 | 261 269 | –27,6 |
| Transport samochodowy | 954 515 | 782 025 | 569 652 | –40,3 |
| Śródlądowy transport wodny | 1265 | 1444 | 1397 | 10,4 |
| Transport morski | 625 | 714 | 672 | 7,5 |
| Transport lotniczy | 2880 | 4637 | 4800 | 66,7 |
| Przewozy ładunków (w tys. ton) | | | | |
| Przewozy ładunków ogółem | 1 271 529 | 1 422 576 | 1 838 492 | 44,6 |
| Transport kolejowy | 187 247 | 269 553 | 216 899 | 15,8 |
| Transport samochodowy | 1 006 705 | 1 079 761 | 1 551 841 | 54,2 |
| Śródlądowy transport wodny | 10 433 | 9607 | 5141 | –50,7 |
| Transport morski | 227 774 | 9362 | 8362 | –96,3 |
| Transport lotniczy | 28 | 34 | 41 | 46,4 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych), [„Transport...”, 2011, Musiał-Malagó 2005].

W badanym okresie udział transportu samochodowego w przewozach pasażerów wyniósł 68,0%, zaś w przewozach towarów 84,4%. Transportem kolejowym przewieziono ogółem 261,2 mln pasażerów, co stanowiło 31,2% całkowitej liczby pasażerów przewiezionych środkami transportu publicznego. Z kolei przewóz ładunków koleją w badanym okresie wykazał początkowo wzrost z 187 mln ton w 2000 r. do 270 mln ton w 2005 r., a następnie spadek do 217 mln ton w 2010 r.

Udział komunikacji lotniczej w wielkościach przewozów pasażerów w systemie transportowym kraju od 2000 r. wykazywał tendencję rosnącą, w 2010 r. odnotowano nieznaczny spadek. W latach 2000–2010 liczba ton przewiezionych ładunków ogółem transportem lotniczym wzrosła o 46% (zob. tabela 1).

Liczba pasażerów przewiezionych żeglugą śródlądową wyniosła w 2010 r. 4,8 mln i była wyższa o 10% w porównaniu z 2000 r. Żeglugą śródlądową przewieziono zaś 5,1 mln ton ładunków, tj. o ponad połowę mniej niż w 2000 r.

W 2010 r. morską flotą transportową przewieziono 672 tys. pasażerów i 8,3 mln ton ładunków. W przypadku przewozu ładunków widoczny jest prawie trzykrotny spadek.

Celem wszystkich państw członkowskich Unii Europejskiej jest wzmocnienie spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. Z perspektywy transportu najistotniejsza jest spójność terytorialna, która oznacza integrację systemów transportowych państw członkowskich w system o zasięgu europejskim. Integracja ta realizowana jest poprzez rozwój transeuropejskiej sieci TEN-T¹, którą tworzą najważniejsze ciągi komunikacyjne krajowych sieci transportowych.

Obecna sieć TEN-T została utworzona na bazie paneuropejskich korytarzy transportowych oraz wcześniej zdefiniowanej sieci jako układ TINA, który po rozszerzeniu UE o nowe kraje w 2004 r. został określony jako sieć TEN-T. Według ustaleń Konferencji Ministrów Transportu (Kreta – 1994 r., Helsinki – 1997 r.) przez terytorium Polski przebiegają cztery z dziesięciu paneuropejskich korytarzy. Są to [„Strategia rozwoju transportu...”, 2011, s. 67]:

- korytarz I (Helsinki–Tallin–Ryga/Kaliningrad–Gdańsk/Kowno–Warszawa),
- korytarz II (Berlin–Warszawa–Mińsk–Moskwa–Niżny Nowogród),
- korytarz III (Berlin/Drezno–Wrocław–Katowice–Kraków–Lwów–Kijów),
- korytarz VI (Gdynia/Gdańsk–Warszawa–Katowice–Żylin/Ostrawa–Brno–Brześć).

Drogowa transeuropejska sieć transportowa TEN-T obejmuje w Polsce 4816 km dróg. Są to główne korytarze transportowe kraju, na których występuje największe obciążenie ruchem, w szczególności tranzytowym [„Program budowy dróg...”, 2011, s. 7].

Na koniec 2010 r. Polska dysponowała siecią dróg publicznych o łącznej długości 406 122,1 km (tj. tylko o ok. 8,9% większej niż w 2000 r.), z czego 18 607,9 km stanowiły drogi krajowe. Sieć drogowa Polski charakteryzuje się relatywnie wysoką i równomierną gęstością szlaków o nawierzchni twardej. Ogólna gęstość dróg o nawierzchni twardej w końcu 2010 r. wynosiła 87,6 km na 100 km². Ponad 91,3% długości dróg o nawierzchni twardej stanowiły drogi o nawierzchni ulepszonej (zob. tabela 2).

Jedną z ważniejszych części systemu dróg są autostrady. Ich budowa warunkuje otwarcie Polski na gospodarkę światową i integrację z Unią Europejską. Długość autostrad i dróg ekspresowych na koniec 2010 r. wynosiła odpowiednio 857 i 675 km. Łączna sieć autostrad stanowiła zaledwie 4,6% długości wszystkich dróg krajowych w Polsce, zaś dróg ekspresowych 3,6%. Długość autostrad i dróg ekspresowych wzrosła w stosunku do 2000 r. zaledwie o odpowiednio 499,4 i 481,7 km (zob. tabela 2). W porównaniu z krajami UE istotnym mankamentem sieci drogowej w Polsce jest słabo rozwinięta sieć autostrad i dróg ekspresowych. Pomimo że stan dróg w Polsce się poprawia, nadal odczuwalny jest brak dróg o wysokich standardach.

¹ TEN-T – Trans-European Transport Networks (transeuropejska sieć transportowa).

Tabela 2. Długość dróg w Polsce w latach 2000–2010 (w tys. km)

| Wyszczególnienie | Długość dróg w Polsce | | | | | |
|------------------|-----------------------|---------------|-----------------------------|------------|-----------|------------------|
| | drogi publiczne | | w tym o nawierzchni twardej | | | |
| | ogółem | w tym krajowe | autostrady | ekspresowe | ogółem | w tym ulepszonej |
| 2000 | 372 977,0 | 18 026,0 | 358,0 | 193,0 | 249 828,0 | 205 637,0 |
| 2005 | 381 462,8 | 18 254,4 | 551,7 | 257,7 | 253 781,4 | 227 249,6 |
| 2010 | 406 122,1 | 18 607,9 | 857,4 | 674,7 | 273 759,8 | 249 806,8 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych), [„Transport...”, 2005, 2010].

Obecnie w Polsce ok. 59% sieci dróg wymaga przeprowadzenia różnego rodzaju remontów (zob. tabela 3). Ponad 17% potrzeb remontowych to kwestie bardzo pilne, zaś około 24% remontów powinno być zaplanowane do wykonania w ciągu najbliższych lat. W latach 2000–2011 widoczny jest spadek odsetka dróg krajowych o złym stanie nawierzchni o 17 pkt proc. i równoczesny wzrost odsetka dróg w stanie dobrym i zadowalającym o 35 pkt proc.

Tabela 3. Stan techniczny nawierzchni sieci dróg krajowych w Polsce w latach 2000–2011 (procent dróg krajowych)

| Wyszczególnienie | 2000 | 2005 | 2011* |
|--|------|------|-------|
| Stan dobry i zadowalający – nawierzchnie wymagające remontów | 23,6 | 48,9 | 58,8 |
| Stan niezadowalający – nawierzchnie wymagające zaplanowanie remontów | 41,6 | 26,2 | 23,6 |
| Stan zły – nawierzchnie wymagające natychmiastowych remontów | 34,8 | 24,9 | 17,6 |

* Z uwagi na brak danych na koniec 2010 r. w tabeli zamieszczono dane na koniec 2011 r.

Źródło: [„Raport...”, 2000, 2005, 2011].

Choć stan infrastruktury drogowej jest słaby, szybko wzrasta liczba samochodów. Liczba zarejestrowanych samochodów osobowych w 2010 r. wyniosła 17,2 mln i była większa o 72,5% w stosunku do 2000 r. Na 1000 mieszkańców przypadało 451 samochodów, podczas gdy w 2000 r. było ich 259² (zob. tabela 4). Pomimo systematycznego wzrostu liczby pojazdów wskaźnik ten jest jednym

² W Polsce w latach 2000–2010 długość dróg utwardzonych wzrosła o 9,6%, zaś liczba samochodów o 74,1%, co oznacza, że przyrost sieci dróg jest wolniejszy niż wzrost liczby samochodów.

z najniższych w Unii Europejskiej³, co wiąże się z niższym poziomem zamożności ludności Polski niż większości krajów UE.

Tabela 4. Samochody osobowe w Polsce

| Wyszczególnienie | 2000 | 2005 | 2010 |
|---|--------|----------|----------|
| Liczba samochodów osobowych (w tys.) | 9991,3 | 12 339,4 | 17 239,8 |
| Liczba samochodów osobowych na 1000 mieszkańców | 259 | 323 | 451 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych).

Ważnym elementem systemu komunikacyjnego jest również transport kolejowy. Sieć kolejowa w Polsce jest dobrze rozwinięta pod względem ilościowym, charakteryzuje ją wysoki stopień elektryfikacji oraz wysoki odsetek linii dwutorowych i o większej liczbie torów. Jednak w porównaniu z pozostałymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej polska sieć kolejowa wykazuje znacznie gorsze cechy eksploatacyjne. Zły stan techniczny wielu elementów infrastruktury kolejowej nie pozwala na realizację zobowiązań Polski wynikających z zawartych międzynarodowych umów AGC i AGTC⁴.

Należy zaznaczyć, że w Polsce sieć kolejowa ulega systematycznemu zmniejszeniu. W 2010 r. długość eksploatowanych linii kolejowych wynosiła 20 228 km, co oznacza gęstość linii kolejowych na poziomie 6,5 km/100 km² (zob. tabela 5). W porównaniu z 2000 r. jej długość uległa skróceniu o 2332 km (tj. o 10,3%). Najważniejszą część infrastruktury kolejowej w Polsce stanowi kolejowa trans-europejska sieć transportowa TEN-T, której długość na terytorium Polski wynosi 5370 km [Wstępny program..., 2005, s. 13].

Zły stan techniczny całej polskiej sieci kolejowej, będący wynikiem wieloletnich zaniedbań, jest jedną z przyczyn małej atrakcyjności oferty kolejowej na rynku przewozów. Sieć ta wymaga przeprowadzenia szeregu działań interwencyjnych skierowanych przede wszystkim na remonty i naprawę elementów infrastruktury, w tym między innymi torów, obiektów inżynierskich i urządzeń energetyki. Zły stan infrastruktury powoduje konieczność ograniczania prędkości na wielu liniach, co pogarsza znacznie jakość oferowanych usług i ich konkurencyjność. W szczególności złym stanie technicznym jest polska infrastruktura kolejowa o znaczeniu regionalnym i lokalnym.

³ W 2008 r. średnio dla 27 krajów UE wyniósł on 470 samochodów osobowych na 1000 mieszkańców.

⁴ AGC – europejska umowa o głównych międzynarodowych połączeniach sieci kolejowych, AGTC – europejska umowa o ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących.

Tabela 5. Długość linii kolejowych w Polsce w latach 2000–2010

| Eksploatowane linie kolejowe | 2000 | 2005 | 2010 |
|---|--------|--------|--------|
| W km | 22 560 | 20 253 | 20 228 |
| Na 100 km ² powierzchni ogólnej w km | 7,2 | 6,5 | 6,5 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych), [„Transport...”, 2005, 2010].

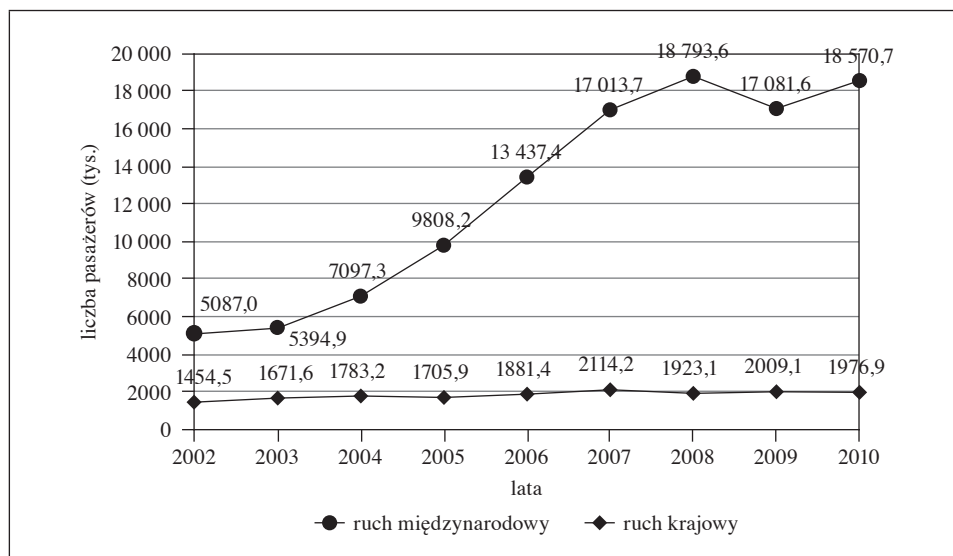
Istotne znaczenie dla rozwoju infrastruktury transportowej ma jej dostosowanie do wymogów Unii Europejskiej. Przedsięwzięcia modernizacyjne mają polegać na zapewnieniu zgodności parametrów techniczno-eksploatacyjnych linii kolejowych ze standardami UE. Konieczna stała się poprawa dostępności przestrzennej i zwiększenie płynności ruchu, bezpieczeństwa i jakości oferowanych usług oraz usprawnienie systemów organizacyjno-zarządczych. Istotnym założeniem w przypadku sektora kolei jest osiągnięcie do 2030 r. szkieletowej sieci połączeń szybkich, osiągających prędkość 140–160 km/h, i zmodernizowanych, tj. o prędkości 120 km/h, wraz z zapewnieniem powiązań głównych krajowych ośrodków wzrostu kolejami dużych prędkości (200 km/h).

Szczególną rolę we współczesnym transporcie odgrywa transport lotniczy. Przyczyną jest wejście Polski do struktur Unii Europejskiej oraz liberalizacja przepisów dotyczących dostępu obcych przewoźników do polskiego rynku. W Polsce znajduje się 89 lotnisk o nawierzchni utwardzonej, w tym 1 centralny port lotniczy i 11 regionalnych portów lotniczych (z czego 8 należy do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T) [Burnewicz 2010, s. 32].

Najważniejsze dla ruchu międzynarodowego i krajowego lotniska to:

- port centralny Warszawa-Okęcie,
- 7 portów regionalnych: Kraków-Balice, Gdańsk-Rębiechowo, Poznań-Ławica, Pyrzowice koło Katowic, Wrocław, Szczecin-Goleniów, Rzeszów.

Od 2005 r. trwa intensyfikacja i decentralizacja ruchu lotniczego. Obserwuje się wzrost ruchu pasażerów w portach lotniczych, co związane jest, jak już wspomniano, z liberalizacją rynku przewozów lotniczych i w konsekwencji wzrostem liczby przewoźników niskokosztowych, znaczną migracją zarobkową i zwiększeniem ruchu turystycznego. W 2010 r. w polskich portach lotniczych odprawiono 20 547,7 tys. pasażerów. Szczególnie duży wzrost odnotowano w okresie po wejściu Polski do Unii Europejskiej, przy czym największy ruch pasażerów w portach lotniczych miał miejsce w 2008 r. Większy wzrost odnotowano w komunikacji międzynarodowej niż w komunikacji krajowej (zob. rys. 1). Regularna komunikacja lotnicza utrzymywana jest ze 105 miastami, w tym z 96 w sieci międzynarodowej (zob. tabela 6). Transport lotniczy obsługuje stosunkowo niewielką masę towarową, z czego aż 86% dotyczy wymiany międzynarodowej [Rydzikowski i Wojewódzka-Król 2009, s. 3–25].



Rys. 1. Ruch pasażerów w portach lotniczych w latach 2002–2010

Źródło: opracowanie własne na podstawie [„Transport...”, 2003–2010].

Tabela 6. Wybrane dane o transporcie lotniczym

| Liczba miast, z którymi utrzymywana jest regularna komunikacja lotnicza | 2000 | 2005 | 2010 |
|---|------|------|------|
| Ogółem | 51 | 77 | 105 |
| W tym w sieci międzynarodowej | 42 | 67 | 96 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS (Bank Danych Lokalnych).

Obecny układ polskiej sieci transportowej nie służy efektywnemu rozmieszczeniu przemysłu i usług ani nie zapewnia właściwej jakości obsługi ruchu przewozów pasażerskich i towarowych. Sytuacja ta jest wynikiem braku kompleksowego systemu autostrad i dróg ekspresowych oraz szybkich kolei w Polsce. Stan sieci transportowej hamuje wymianę międzynarodową z krajami Unii Europejskiej i z pozostałymi krajami sąsiadującymi, ogranicza możliwość przyciągania kapitału zagranicznego i zmniejsza mobilność siły roboczej (zob. [Musiał-Malagó 2007, s. 41]). Zwiększenie sprawności funkcjonowania infrastruktury technicznej poprzez jej rozbudowę i modernizację stanowi przesłankę dla rozwoju miast i regionów kraju, staje się bowiem ono korzystnym miejscem lokalizacji kapitału, innowacji i przedsiębiorczości europejskiej i światowej.

3. Finansowanie infrastruktury transportowej w Polsce

Potrzeby inwestycyjne w zakresie infrastruktury transportowej w Polsce są znaczne. Wynika to głównie z niedostatecznego poziomu jej rozwoju oraz dużego stopnia dekapitalizacji jej obiektów i urządzeń.

Podstawowym źródłem finansowania projektów inwestycyjnych infrastruktury transportowej w Polsce są środki budżetu państwa. Znaczącym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych są również środki pochodzące z funduszy Unii Europejskiej. W okresie przedakcesyjnym na inwestycje infrastrukturalne w dziedzinie transportu przeznaczano środki z funduszu ISPA, PHARE oraz mającego na celu wspieranie rozwoju obszarów wiejskich funduszu SAPARD. Od 1 maja 2004 r. środki pomocowe z budżetu Unii Europejskiej pochodzą z Funduszu Spójności, funduszy strukturalnych – Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Społecznego – oraz budżetu sieci TEN-T. W perspektywie finansowej obejmującej lata 2007–2013 na rozbudowę infrastruktury transportowej przeznaczono z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności ok. 22 677,9 mln euro. Inwestycje transportowe wspierane są w ramach następujących programów operacyjnych:

- „Infrastruktura i środowisko” (17 409,9 mln euro),
- „Rozwój Polski Wschodniej” (883,8 mln euro),
- regionalne programy operacyjne (4384,9 mln euro).

Strukturę funduszy unijnych przyznanych na poszczególne kategorie interwencji w zakresie infrastruktury transportu w podziale na poszczególne programy operacyjne przedstawiono w tabeli 8. Przeważająca tych środków przeznaczona została na infrastrukturę drogową i kolejową, odpowiednio 66,7 i 24,1%, najmniejsza zaś na żeglugę śródlądową, transport multimodalny i ścieżki rowerowe (zob. tabela 7).

Tabela 7. Dofinansowanie infrastruktury transportowej ze środków unijnych w latach 2007–2013 (w mln euro)

| Wyszczególnienie | PO IiŚ | PO RPW | RPO | Ogółem | |
|---|----------|--------|--------|------------|-------|
| | | | | w mln euro | w % |
| Infrastruktura transportowa ogółem, w tym | 17 409,9 | 883,2 | 4384,9 | 22 677,9 | 100,0 |
| – kolej | 504,5 | – | 315,4 | 819,9 | 3,6 |
| – kolej sieci TEN-T | 3902,5 | – | – | 3902,5 | 17,2 |
| – tabor kolejowy | – | – | 272,9 | 272,9 | 1,2 |
| – tabory kolejowe sieci TEN-T | 486,3 | – | – | 486,3 | 2,1 |

cd. tabeli 7

| Wyszczególnienie | PO liŚ | PO RPW | RPO | Ogółem | |
|---|--------|--------|--------|------------|------|
| | | | | w mln euro | w % |
| – autostrady | 1726,1 | – | – | 1726,1 | 7,6 |
| – autostrady sieci TEN-T | 7705,1 | – | – | 7705,1 | 34,0 |
| – drogi krajowe | 1924,9 | 362,9 | 40,0 | 2327,8 | 10,3 |
| – drogi regionalne i lokalne | – | 297,5 | 3053,6 | 3351,1 | 14,8 |
| – ścieżki rowerowe | – | 43,0 | 59,3 | 102,2 | 0,5 |
| – transport miejski | – | 72,0 | 205,4 | 277,4 | 1,2 |
| – transport multimodalny | – | – | 65,4 | 65,4 | 0,3 |
| – transport multimodalny sieci TEN-T | 111,3 | – | – | 111,3 | 0,5 |
| – inteligentne systemy transportowe | 140,0 | 107,9 | 109,8 | 357,7 | 1,6 |
| – porty lotnicze | 403,5 | – | 224,8 | 628,3 | 2,8 |
| – porty morskie | 424,8 | – | 19,0 | 443,8 | 2,0 |
| – śródlądowe drogi wodne (regionalne i lokalne) | 80,9 | – | 19,2 | 100,1 | 0,4 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie: [Program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” 2007, Program operacyjny „Rozwój Polski Wschodniej” 2007], 16 regionalnych programów operacyjnych zatwierdzonych przez Komisję Europejską.

W ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko” w sektorze transportu realizowane są inwestycje, w ramach których dąży się do osiągnięcia następujących celów [Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko” 2007, s. 99–100; Koźlak 2009, s. 6]:

- poprawa dostępności komunikacyjnej Polski i połączeń międzyregionalnych w ramach sieci TEN-T poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T, w tym powiązanie głównych ośrodków gospodarczych w Polsce siecią autostrad i dróg ekspresowych,

- połączenie największych ośrodków miejskich Polski Wschodniej ze stolicą kraju,

- rozwój gałęzi transportu stanowiących alternatywę dla transportu drogowego poprzez rozbudowę kolejowej sieci TEN-T, infrastruktury portów morskich i transportu intermodalnego,

- poprawa stanu bezpieczeństwa w transporcie oraz stanu połączeń międzyregionalnych poprzez inwestycje zwiększające bezpieczeństwo i płynność ruchu (np. inteligentne systemy transportowe),

– rozwój sieci drogowych stanowiących uzupełnienie inwestycji realizowanych w ramach TEN-T.

Wysokość środków Unii Europejskiej na dofinansowanie infrastruktury transportu jest zróżnicowana w poszczególnych województwach. W perspektywie finansowej obejmującej lata 2007–2013 największe wydatki na rozwój i modernizację infrastruktury transportowej przeznaczyło województwo mazowieckie (547,5 mln euro), najmniejsze zaś województwo opolskie (110,3 mln euro).

Największą część środków z regionalnego programu operacyjnego na transport przeznaczyło województwo warmińsko-mazurskie, a następnie województwo podlaskie, pomorskie i wielkopolskie. Najmniejszy odsetek środków na ten cel zaplanowało województwo dolnośląskie – 16,1% (zob. tabela 8).

Wysoki odsetek środków przeznaczony na rozwój infrastruktury transportowej związany jest z niską dostępnością transportową tych województw w skali wewnątrzregionalnej i krajowej.

Tabela 8. Rozdysponowanie funduszy UE na inwestycje transportowe w ramach RPO w latach 2007–2013

| Województwo | Fundusze Unii Europejskiej na infrastrukturę transportową | |
|---------------------|---|---------------|
| | w mln euro | % środków RPO |
| Dolnośląskie | 195,9 | 16,1 |
| Kujawsko-pomorskie | 238,7 | 25,1 |
| Lubelskie | 262,5 | 22,7 |
| Lubuskie | 111,6 | 25,4 |
| Łódzkie | 250,8 | 24,9 |
| Małopolskie | 336,8 | 26,1 |
| Mazowieckie | 547,5 | 29,9 |
| Opolskie | 110,3 | 25,8 |
| Podkarpackie | 293,0 | 25,8 |
| Podlaskie | 205,1 | 32,2 |
| Pomorskie | 283,9 | 32,1 |
| Śląskie | 366,6 | 21,4 |
| Świętokrzyskie | 184,1 | 25,4 |
| Warmińsko-mazurskie | 352,3 | 34,0 |
| Wielkopolskie | 406,3 | 31,9 |
| Zachodniopomorskie | 239,7 | 28,7 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie regionalnych programów operacyjnych sporządzonych dla każdego województwa, zatwierdzonych przez Komisję Europejską.

Do europejskich źródeł finansowania projektów w zakresie infrastruktury należą również kredyty międzynarodowych instytucji finansowych: Europejskiego Banku Inwestycyjnego (EBI) oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBOR).

Środki finansowe na realizację inwestycji infrastrukturalnych mogą pochodzić także z innych źródeł:

- budżetów samorządów,
- kapitału prywatnego (np. w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego),
- środków własnych przedsiębiorstw.

4. Kierunki rozwoju infrastruktury transportu w Polsce

Transport należy do kluczowych czynników determinujących rozwój gospodarczy kraju. Kierunki rozwoju polskiej infrastruktury transportowej zostały przedstawione w opracowanym przez Ministerstwo Infrastruktury dokumencie „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”. Przedstawia ona potrzeby transportu kraju, w zakresie których należy podjąć działania, oraz wskazuje podmioty, narzędzia i źródła finansowania ich realizacji. Strategia rozwoju transportu musi być zgodna z innymi dokumentami strategicznymi odnoszącymi się do transportu sporządzanymi na szczeblu krajowym i regionalnym. Wśród tych dokumentów wymienia się m.in.:

- „Strategię rozwoju kraju 2020” – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, wrzesień 2012 r.,
- „Strategię rozwoju kraju 2007–2015” – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2006 r.,
- „Długookresową strategię rozwoju kraju 2030” – projekt, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2011 r.,
- „Narodowe strategiczne ramy odniesienia 2007–2013” – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, maj 2007 r.,
- „Politykę transportową państwa na lata 2006–2025” – Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005 r.,
- „Koncepcję przestrzennego zagospodarowania kraju 2030” – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, grudzień 2011 r.,
- „Krajową strategię rozwoju regionalnego 2010–2020” – Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, lipiec 2010 r.,
- program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, grudzień 2007 r.,
- regionalne programy operacyjne.

Cele zapisane w „Strategii rozwoju transportu” tworzą strukturę hierarchiczną – podano cel główny, cele strategiczne (infrastrukturalny i rynkowy), cele horyzontalne i operacyjne, w tym sektorowe i gałęziowe. Głównym celem wskazanym w dokumencie jest zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym [„Strategia rozwoju transportu...” 2011, s. 29]. Cele strategiczne odnoszą się do stworzenia nowoczesnej infrastruktury transportowej kraju oraz efektywnych systemów przewozowych i sprawnych rynków transportowych. Cele horyzontalne dotyczą tworzenia warunków do rozprzestrzeniania procesów rozwojowych, zarządzania zintegrowanym systemem transportowym, stosowania inteligentnych, innowacyjnych oraz proekologicznych rozwiązań, a także bezpieczeństwa i niezawodności oraz racjonalnego finansowania. Z kolei cele operacyjne odnoszą się do poszczególnych gałęzi transportu.

W celu stworzenia spójnego i zintegrowanego systemu transportowego niezbędna jest budowa i modernizacja infrastruktury transportowej. Realizacja tego zadania opiera się na [Kozłak 2012, s. 256–257]:

- budowie spójnej sieci dróg – sieci autostrad i dróg ekspresowych, obsługujących główne korytarze transportowe i zapewniających funkcjonalne powiązania pomiędzy największymi ośrodkami oraz modernizacja i przebudowa pozostałej sieci dróg;
- budowie kolei dużych prędkości i modernizacji infrastruktury kolejowej – w ramach infrastruktury kolejowej realizowane będą projekty polegające na modernizacji głównych linii i infrastruktury uzupełniającej (w tym dworców kolejowych) oraz kompleksowa modernizacja lub wymiana taboru kolejowego;
- modernizacji i rozbudowie portów lotniczych (w tym budowie nowego centralnego portu lotniczego);
- zwiększeniu potencjału istniejących portów morskich;
- modernizacji i rozwoju infrastruktury śródlądowego transportu wodnego (przywróceniu parametrów eksploatacyjnych na śródlądowych drogach wodnych);
- rozwoju spójnej sieci terminali logistycznych i platform multimodalnych;
- rozwoju różnych form transportu zbiorowego na obszarach miejskich;
- rozwoju inteligentnych systemów transportowych (wspieraniu i wdrażaniu technologii informacyjnych i komunikacyjnych w transporcie).

5. Podsumowanie

Infrastruktura transportu jest jednym z ważniejszych czynników stymulujących rozwój gospodarczy kraju. Dostępność tej infrastruktury oraz jej odpowiednia przepustowość umożliwiają dyfuzję wzrostu gospodarczego z regionów silnych do regionów słabo rozwiniętych. Zajmuje ona istotne miejsce wśród priorytetów, które odnoszą się do konkurencyjności i innowacyjności gospodarek, poprawy stanu infrastruktury technicznej oraz budowy spójności terytorialnej i które zostały wyznaczone w aktualnie obowiązujących dokumentach strategicznych. Sprawny system transportowy może przyczynić się do poprawy warunków życia, do zwiększenia dostępności obszarów oraz wpływa na ich atrakcyjność dla nowych inwestorów zagranicznych.

Obecny stopień rozwoju i stan techniczny infrastruktury transportu w Polsce stał się jedną z podstawowych barier wzrostu gospodarczego i modernizacji kraju hamujących proces pełnej integracji Polski z Unią Europejską w dziedzinie polityki transportowej. Polska infrastruktura transportowa jest niedostosowana do przedsiębiorczości Polaków, intensywności produkcji i wymiany oraz mobilności mieszkańców. Wieloletnie niedoinwestowanie w tym zakresie spowodowało w Polsce między innymi znaczne ograniczenia w zakresie dostępu regionów do głównych ciągów komunikacyjnych oraz możliwości rozwoju powiązań międzyregionalnych. Fundusze Unii Europejskiej przeznaczone na rozwój infrastruktury transportowej dają szansę na znaczną poprawę stanu infrastruktury w Polsce.

Literatura

- Bank Danych Lokalnych, www.stat.gov.pl.
- Burnewicz J. [2010], *Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych*, Ekspertyza dla Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, czerwiec.
- „Koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju 2030”, projekt (maj 2010 r.), Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Koźlak A. [2009], *Ekonomiczne i organizacyjne instrumenty wspierania rozwoju lokalnego i regionalnego*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 530, Finanse, rachunkowość, przedsiębiorczość, t. 1, Szczecin 2009, www.regioportal.pl/vdata/_pliki/opracowania/uslugi_komunalne/regio%5B36801%5D_a.kozlak_walcz_2009_w.9.02.pdf.
- Koźlak A. [2012], *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Musiał-Malagó M. [2005], *Transport and Infrastructure in Poland: The Current State and Project for the Future*, „European Transport”, nr 30.
- Musiał-Malagó M. [2007], *Infrastruktura transportowa w Polsce*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie, nr 746, Kraków.

- „Program budowy dróg krajowych na lata 2011–2015” [2011], Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, styczeń.
- Program operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” [2007], Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, grudzień.
- Program operacyjny „Rozwój Polski Wschodniej” [2007], Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, październik.
- „Raport o stanie technicznym nawierzchni asfaltowych i betonowych sieci dróg krajowych” z lat 2000, 2005, 2011, www.gddkia.gov.pl.
- Rydzikowski W., Wojewódzka-Król K. [2009], *Transport – problemy transportu w rozszerzonej UE*, PWN, Warszawa.
- „Strategia rozwoju transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)” [2011], Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, marzec.
- „Transport – wyniki działalności” [2003–2010], GUS, Warszawa.
- Wstępny program operacyjny „Konkurencyjność transportu” [2005], Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.

The Condition and Direction of the Transport Infrastructure in Poland

An essential factor in speeding up an economy’s development and raising its competitiveness is improving the condition of its transport infrastructure, which should be modernised and expanded to strengthen the social and economic cohesion of the country. The current development level and technical condition of Poland’s transport infrastructure is a main barrier to economic growth and modernisation of the country and is hampering the country’s integration with the EU in the area of transport policy. The article presents the condition and development prospects for Poland’s transport infrastructure in the years 2000–2010 with a particular focus on road, rail and air transport. The article also shows the financial opportunities in developing the country’s transport infrastructure that have been created by EU regional policy. The deeper analysis covers the distribution and size of allocations predicted for the transport infrastructure in regional operating programmes for the years 2007–2013.

Keywords: transport infrastructure, financing of the transport infrastructure, road transport, railway network.