

Kamil Giemza

Przedmiot rozprawy doktorskiej pt. „Zmniejszanie luki rozwojowej państw UE na przykładzie polityki transportowej”

Polityka transportowa Unii Europejskiej, jej rola oraz znaczenie dla gospodarek państw członkowskich bywa niedoceniana. W rozprawie doktorskiej przedstawione zostaną powiązania rozwoju sektora transportowego wraz z infrastrukturą transportową oraz jego organizacji z rozwojem gospodarczym wybranych państw. Dokonana zostanie analiza możliwości zmniejszania luki rozwojowej państw i regionów za pomocą polityki transportowej, która jest niezbędna dla realizacji założeń polityki spójności Unii Europejskiej. W artykule wskazuję na wybrane zagadnienia, które stanowią będą tzw. punkty orientacyjne dla dalszych rozważań podjętych w dysertacji, tj. transportowe regulacje UE, uregulowania i strategię w poszczególnych typach transportu, powiązanie polityki transportowej z gospodarką oraz infrastruktury transportowej ze zmniejszaniem luki rozwojowej państw UE.

Temat rozprawy wynika z bezpośredniego zainteresowania polityką transportową UE, polityką o fundamentalnym znaczeniu dla integracji europejskiej od narodzin Wspólnot Europejskich, zapisanej już w traktacie ustanawiającym Europejską Wspólnotę Gospodarczą w 1957 r.¹ Transport jest jednym z podstawowych elementów składowych służących powstaniu i funkcjonowaniu wolnego rynku.

Przywołując miarodajne dane dotyczące znaczenia transportu, zgromadzone przez Urząd Statystyczny Unii Europejskiej wystarczy wskazać, że: branża transportowa za-

¹ Obecnie transport znajduje się w kompetencjach dzielonych Unii z Państwami Członkowskimi na mocy art. 4 ust. 2 pkt g Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Szerzej o transporcie traktują art. 74–84 z 1957 r. z późniejszymi zmianami z Traktatu o Unii Europejskiej, w ostatecznym kształcie art. 70–80 w Traktacie Nicejskim – dziś Tytuł VI art. 90–100, po reformie Traktatu z Lizbony (Dz. Urz. UE C 306 z 17.12.2007, tom 50) za: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:306:SOM:PL:HTML,\(02.12.2012\)](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2007:306:SOM:PL:HTML,(02.12.2012)).

trudnia obecnie ponad 10 milionów osób, co stanowi 4,5% pracowników UE ogółem, i wytwarza 4,6% produktu krajowego brutto (PKB); produkcja sprzętu transportowego odpowiada za kolejne 1,7% PKB i 1,5% zatrudnienia; towary i usługi związane z transportem pochłaniają przeciętnie 13,2% budżetu gospodarstw domowych; logistyka – w tym transport i składowanie stanowi 10–15% kosztów produktu końcowego²; a zatory komunikacyjne kosztują Unię Europejską około 1% PKB rocznie³.

Luka rozwojowa a regulacje UE

Zmniejszanie luki rozwojowej należy rozpatrywać jako działania zmierzające do likwidowania dysproporcji rozwojowych poszczególnych państw UE. Zmniejszanie tej luki jest jednym z fundamentów powołania Unii Europejskiej i stanowi egzemplifikację polityki spójności. Różnice w rozwoju poszczególnych państw są faktem, zadaniem UE, m.in. poprzez regulacje prawne oraz instrumenty finansowe, jest ich niwelowanie.

Wszelki obrót gospodarczy, za wyjątkiem przepływu kapitału czy usług świadczonych z wykorzystaniem łączy teleinformatycznych, zakłada zawsze fizyczną wymianę dóbr czy usług, stąd uregulowanie statusu transportu jest jednym z najważniejszych elementów prowadzących do pełnej integracji gospodarczej. Aktualnym wyzwaniem stojącym przed państwami członkowskimi, jest utworzenie jednolitego europejskiego obszaru transportowego. W białej księdze dotyczącej utworzenia jednolitego rynku transportowego wskazuje się, że: „Przyszły dobrobyt naszego kontynentu zależeć będzie od możliwości pełnej integracji jego wszystkich regionów w światowej gospodarce. Skuteczny transport jest tego niezbędnym warunkiem”⁴. Zasadniczym pytaniem, na które UE zmuszona będzie odpowiedzieć jest to dotyczące sposobu pogodzenia potrzeby podróżowania obywateli i zapotrzebowań gospodarki związanych z transportem towarów z przewidywaną malejącą dostępnością zasobów i ograniczeniami w zakresie środowiska. Istotnym czynnikiem hamującym rozwój jest brak integracji systemów transportowych Europy Wschodniej i Zachodniej, brak jednolitych przepisów i regulacji.

² Komunikat Komisji do Rady, Parlamentu Europejskiego, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – *Logistyka transportu towarowego w Europie – klucz do zrównoważonej mobilności* (COM/2006/0336 końcowy/) Bruksela, 28.6.2006, s. 4, za: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0336:PL:HTML>, (1.12.2012).

³ White Paper *Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system* (COM/2011/0144 final/) Brussels, 28.3.2011, s. 101, za: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011DC0144:EN:HTML>, (3.12.2012).

⁴ *Ibidem*, s. 3.

Spójność i ujednolicanie stanowi klucz do zmniejszania luki rozwojowej państw. Muszą zostać opracowane i ustanowione jasne ramy polityczne (oparte w największym stopniu na mechanizmach rynkowych) pozwalające producentom i przemysłowi na planowanie inwestycji. Sytuacja, w której jedno z państw członkowskich wprowadziłoby nakaz korzystania wyłącznie z samochodów elektrycznych, a inne z pojazdów kołowych zasilanych biopaliwami, przyczyniłoby się do uniemożliwienia swobodnego podróżowania po Europie. Nie można rozwijać transportu przy ograniczaniu mobilności.

Inwestowanie w multimodalność transportu⁵ przyniesie w krótkim okresie widoczne rezultaty. Lepsza integracja sieci transportowych umożliwi większy wybór rodzajów transportu, przyczyniając się do większego wykorzystania transportu zbiorowego dla przewozów osobowych, tj. autobusów, autokarów, transportu kolejowego i lotniczego, oraz transportu śródlądowego, morskiego i kolejowego dla przewozu towarów na większe odległości. Podróże wieloma środkami transportu powinny ułatwiać systemy informacji internetowej, elektronicznej rezerwacji i płatności.

Zbędne wydaje się zwielokrotnianie rodzajów transportu na niewielkim obszarze, np. miejskim, w którym występują wszystkie typy transportu powodując zatory, straty finansowe oraz liczne sytuacje tzw. utraconej korzyści wynikającej z niedotarcia na spotkania biznesowe, niezrealizowanych z tej przyczyny umów i zobowiązań, zmniejszanie liczby transakcji na skutek wydłużającego się czasu transportowania.

Infrastruktura kształtuje mobilność. Inwestowanie w infrastrukturę transportową ma pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, umożliwia stworzenie miejsc pracy i dobrobytu, zwiększa rozmiar handlu, dostępność geograficzną i mobilność obywateli. Wyrażna jest dysproporcja w postaci rozwoju infrastruktury transportowej w krajach nowej i starej UE. Brak aktywnej polityki w tym zakresie przyczyni się do zwiększenia kosztów zatorów komunikacyjnych o około 50% do 2050 roku⁶. Pogłębi się także niekorzystna różnica w dostępności między obszarami centralnymi a pozostałymi. Stale wzrastają koszty społeczne wypadków i zanieczyszczenia hałasem.

Transport wodny

Dwie trzecie zewnętrznych granic półwyspu europejskiego to granice morskie, przez co Europa jest obszarem zorientowanym na gospodarkę morską. Rozwój trans-

⁵ Rozumiany jako wykorzystywanie więcej niż jednego środka transportu przy zachowaniu jednej umowy o przewóz (np. wykorzystywanie transportu kolejowego, śródlądowego i drogowego).

⁶ *Ibidem*, s. 5.

portu wodnego a szczególnie krótkodystansowej żeglugi morskiej, przyczynia się do zmniejszenia natężenia transportu drogowego i kolejowego. Nie istnieje jeszcze wewnętrzny rynek transportu morskiego, przez co podróż z jednego państwa członkowskiego do drugiego traktowana jest jako podróż poza granice UE. Europa dysponuje największą flotą handlową świata, zatrudniającą bezpośrednio około 300 tysięcy marynarzy i około trzech milionów osób wykonujących powiązane zawody⁷. Do portów europejskich zawija co roku ponad 80 tysięcy statków handlowych.

W zestawieniu 45 największych portów UE pod względem wartości przeładunków znajdują się jedynie cztery porty państw nowej UE, które zanotowały wzrost wartości transportowania towarów na przestrzeni lat 2000-2007, tj. Konstanca (Rumunia) o 74,6%, Tallinn (Estonia) o 23,3%, Ryga (Łotwa) o 93,3% oraz Kłajpeda (Litwa) o 41,2%⁸.

Rzeki odpowiadają za 3% transportu towarowego, choć w niektórych korytarzach ich udział przekracza 40%. Wskazuje się na niewykorzystany potencjał takich korytarzy rzecznych jak Dunaj, który to mógłby zwiększyć swoją efektywność poprzez włączenie go do wielomodalnych łańcuchów logistycznych.

Transport kolejowy

Transport kolejowy zajmuje 10% udziału w całkowitym transporcie towarowym Unii Europejskiej i 7% w transporcie pasażerskim (w tym 6% przypada dla pociągów między-miastowych, a 1% dla miejskich tramwajów i metra). Nadrzędnym celem polityki UE w zakresie transportu kolejowego jest jego wysoka interoperacyjność, która jest jednoznaczna ze zdolnością systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających określony stopień wydajności⁹. Różnice techniczne i operacyjne pomiędzy systemami krajowymi państw Unii Europejskiej doprowadziły do podziału narodowych rynków krajowych, co uniemożliwiło rozwój sektora kolejowego na skalę europejską. Aby usprawnić proces zbliżania się kolejowych rynków krajowych powołano Europejską Agencję Kolejową¹⁰, która zajmuje się wdrażaniem prawodawstwa wspólnotowego w celu

⁷ W rozumieniu państw Unii Europejskiej oraz Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

⁸ *Zmieniająca się rola portów morskich UE w globalnej logistyce transportowej, ekspertyza*, Dyrekcja Generalna ds. polityki wewnętrznej, Bruksela 2009, Tabela 2.3., s. 21.

⁹ Zdolność ta jest zależna od warunków prawnych, technicznych oraz operacyjnych ustanowionych dyrektywą 57/2008 Parlamentu i Rady z 17 czerwca 2008 roku.

¹⁰ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiające Europejską Agencję Kolejową, Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, s. 1-43, za: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:08:32004R0881:PL:PDF>, (3.12.2012).

polepszenia konkurencyjnej pozycji sektora kolejowego. Agencja wspiera innowacyjność służącą integracji poszczególnych kolejowych rynków krajowych.

Dobrze rozwinięta kolej przynosi wymierne korzyści, co można zaobserwować na przykładzie Wielkiej Brytanii. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Kolei w Wielkiej Brytanii obejmuje 30-letni horyzont czasowy, a w samych tylko latach 2009–2014 rząd zobowiązał się do zainwestowania 15,3 mld GBP w sektor kolejnictwa na rzecz zwiększenia wydolności przewozowej kolei. Prognozowane przychody z przejazdów pasażerskich mają wynieść ok. 39,2 mld GBP¹¹.

Transport drogowy

Transport drogowy jest najbardziej powszechnym spośród wszystkich typów transportu. Przypada na niego 44% transportu towarowego i około 85% transportu pasażerskiego¹². Jest wyjątkowym typem transportu na tle pozostałych z powodu dominującego udziału zwykłych obywateli UE w kierowaniu pojazdami kołowymi, w odróżnieniu od kolei, statków morskich i powietrznych, które są obsługiwane przez wykwalifikowany personel.

W kwestii ogólnej struktury ceny w transporcie drogowym, poszukiwana jest taka równowaga, gdzie zwiększanie opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej lub opodatkowanie paliwa, wpłynie na zmniejszenie ruchu, a w rezultacie przyczyni się do spadku kosztów zewnętrznych¹³ i kosztów infrastruktury, aż do uzyskania równowagi pomiędzy kosztami i opłatami. Będzie to skuteczne i sprawiedliwe, jeżeli systemy opłat będą stosowane na obszarze całej sieci transeuropejskiej.

Ciężkie pojazdy uiszczają coroczne opłaty zgodnie z systemem *Eurowiniety* w zależności od stopnia szkodliwości dla środowiska i dla infrastruktury drogowej. Przyjmuje się, że w najbliższej przyszłości możliwe będzie ujednoczenie stawek i opłat w tym sektorze. Opłaty ponoszone przez przewoźników są zależne od emisji spalin (norma EURO) i rozmiaru pojazdu mierzonym liczbą osi¹⁴.

¹¹ http://london.trade.gov.pl/pl/britan/article/detail,1406,Polityka_transportowa_Wielkiej_Brytanii.html, (2.12.2012).

¹² Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego. Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r. (COM/2006/0314 końcowy/), s. 8, za: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:PL:PDF>, (3.12.2012).

¹³ Koszty zewnętrzne to m.in. zanieczyszczenie powietrza, zmiany klimatyczne, hałas czy zatłoczenie.

¹⁴ Wynoszą od 750 do 1550 euro rocznie – jest to koszt stały i niezależny od ilości przejechanych kilometrów.

Europejskie rozwiązania w dziedzinie zrównoważonego transportu należy wdrażać na całym świecie: kierowcy z UE są teraz właścicielami jednej trzeciej spośród 750 milionów samochodów na świecie. Międzynarodowa Agencja Energetyczna (MAE)¹⁵ przewiduje, że do 2050 r. liczba samochodów przekroczy 2,2 miliarda¹⁶, przy czym najszybszy wzrost odnotują gospodarki wschodzące.

Osobnym zagadnieniem w transporcie drogowym jest transport miejski, gdyż aż 80% Europejczyków żyje w aglomeracjach miejskich. Infrastruktura miejska jest szczególnie skomplikowana, gdyż musi obsługiwać jednocześnie transport publiczny, osobowy, ciężarowy, godząc potrzeby rowerzystów i pieszych.

Wątkiem, którego nie będę rozwijać w artykule szczegółowo, to kwestia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Szacuje się, że koszty związane z usuwaniem skutków wypadków drogowych w całej Unii Europejskiej to rocznie około 45 miliardów euro. Uwzględniając psychologiczne, zdrowotne i inne skutki wypadków dla ofiar i ich rodzin to kwota ta ulega potrojeniu i sięga 160 miliardów euro (2% budżetu Unii)¹⁷. Najbliższa realizacji wizji „zero” wypadków śmiertelnych jest Szwecja, gdzie liczba ofiar wyniosła 266 w roku 2010. Najgorsze statystyki drogowych ofiar śmiertelnych w przeliczeniu na całkowitą populację odnotowano w Grecji – 1258 oraz w Rumunii – 2377, co stanowi 111 ofiar na milion ludności¹⁸.

Transport lotniczy

Porty i linie lotnicze w UE zatrudniają obecnie 670 tysięcy osób, natomiast około 3,2 miliona ludzi jest bezpośrednio lub pośrednio zależnych od sektora transportu lotniczego¹⁹. W 2009 r. z portów lotniczych w UE skorzystało ponad 750 milionów osób, co stanowi jedną trzecią rynku światowego. Jego udział w transporcie towarowym wynosi 0,1% w ruchu wewnątrzunijnym²⁰. Można stwierdzić, iż ma to marginalne znaczenie, jednak odległości w Unii nie są tak ogromne, stąd stosuje się inne rodzaje transportu.

¹⁵ Za: <http://www.iea.org/aboutus/> (1.12.2012).

¹⁶ *Energy Technology Perspectives 2010, scenarios & strategies to 2050*, IEA 2010, s. 281.

¹⁷ Skutki i koszty wypadków drogowych za: www.drogaibezpieczenstwo.org.pl, (2.12.2012).

¹⁸ Opracowanie własne na podstawie źródła: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm, (2.12.2012).

¹⁹ *Impact assessment of the Single Aviation Market on employment and working conditions for the period 1997-2007*, Brussels, 26.04.2010, SEC (2010) 503, s. 3, za: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/doc/sec_2010_503_en.pdf, (2.12.2012).

²⁰ Wyrażoną w tonokilometrach, a więc ilość ton pomnożoną przez ilość kilometrów, pomijając drogę wykonaną bez ładunku.

Gdyby jednak wziąć pod uwagę dobra luksusowe lub wartość towarów wtedy współczynnik wykorzystywania towarowego transportu lotniczego byłby znacznie wyższy.

Dużą reformą sektora lotniczego była propozycja utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES, Single European Sky), którą sformułowano już w 2000 roku. Niezbędne jest dalsze zwiększanie przepustowości lotniczej w związku z rocznym przyrostem ruchu lotniczego rzędu 5%²¹. Rozwój transportu lotniczego nie oznacza jednak nieskończonych korzyści. Wiąże się również z wyzwaniem, jednym z nich jest problem przeciążonych lotnisk. Z pomocą przychodzi Rozporządzenie Rady nr 95/9386, zgodnie z którym umożliwia się wprowadzenie koordynowanych portów lotniczych. Takim portem zarządza koordynator, który musi być neutralny wobec państwa członkowskiego. Koordynowane lotniska mogą powstać w wyniku suwerennej decyzji państwa (np. ze względu na przekroczenie norm hałasowych jak na lotnisku Chopina w Warszawie²²) lub też w przypadku stwierdzenia przepustowości za niewystarczającą do planowanej działalności przewoźników lotniczych. Państwo zapewnia przeprowadzenie analizy przepustowości i podejmuje niezbędne kroki, choćby w infrastrukturze, aby sytuacja uległa poprawie.

Polityka transportowa a gospodarka

Państwo poprzez inwestowanie w politykę transportową zwiększa liczbę miejsc pracy związanych bezpośrednio z realizowanymi projektami, zgłaszając zapotrzebowanie na materiały, półfabrykaty i urządzenia specjalistyczne (co pobudza sprzedaż i samą ich produkcję, jak i zatrudnienie) stwarza warunki dla obrotu gospodarczego, który może być szybszy, przyjazny środowisku i bardziej bezpieczny.

Polityka transportowa to też zwykle przemieszczanie się obywateli. Obywatele UE są mobilni i należy dążyć do wprowadzenia ułatwień i udogodnień w ich przemieszczaniu się do miejsc pracy, rodzin, jak i we wszystkich pozostałych kierunkach. Odpowiednie taryfy i opłaty za korzystanie z transportu mogą prowadzić do aktywizowania

²¹ Nieefektywne wykorzystanie przestrzeni powietrznej przyczynia się do zahamowania wzrostu gospodarczego oraz spadku międzynarodowej konkurencyjności europejskiego rynku transportu lotniczego. Pomocne w realizacji inicjatywy SES jest utworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni (Functional Airspace Blocks – FABs), utworzenie Europejskiego Górnego Rejonu Informacji Powietrznej (European Upper Information Region – EUIR) i rozwój przepisów dotyczących elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Flexible Use of Airspace – FUA).

²² <http://www.lotnisko-chopina.pl/pl/lotnisko/informacje-ogolne/pressroom/aktualnosci/2011/8/lotnisko-chopina-bedzie-koordynowane>, (3.12.2012).

lub odwrotu od pewnych obszarów miast czy regionów. Poprzez modernizowanie sieci kolejowych, dróg czy połączeń lotniczych bezpośrednio wpływa się na zainteresowanie nie tylko turystyką, ale i stałym zatrudnieniem.

Polityka gospodarcza państw rozwijających się, której zadaniem jest zwiększenie konkurencyjności gospodarki, opiera się w dużej mierze na dostępności poszczególnych regionów. Zwiększenie szans ich konkurowania w skali europejskiej, jednocześnie zapewniając szanse uczestnictwa w tych procesach wszystkim mieszkańcom kraju, niezależnie od miejsca zamieszkania²³ jest przykładem bezpośredniego powiązania sprawnego transportu i gospodarki.

Celem strategicznym polityki regionalnej jest wzrost, zatrudnienie i spójność w horyzoncie długookresowym. Za pomocą polityki transportowej można sprostać tym wyzwaniom, kreując pobudzenie gospodarcze danego obszaru. Dotyczy to szczególnie mieszkańców mniejszych gmin i miast dojeżdżających do większych ośrodków miejskich w celach zarobkowych, determinowanych wyłącznie przez bliskość geograficzną. Gdyby uruchomić bezpłatną kolej w kierunku innego miasta o podobnym czasie podróży, zapewne część mieszkańców zmieniłaby miejsce pracy, kierując się rachunkiem ekonomicznym. Zadaniem polityki regionalnej realizowanej w tym ujęciu przez transport jest podejmowanie działań na rzecz rozwoju słabszych ośrodków oraz budowanie ich potencjału absorpcyjnego.

Warto uzupełnić powyższe kryterium ekonomiczne o kryterium czasowe. W Londynie 20% osób dojeżdżających do pracy spędza w środkach transportu powyżej dwóch godzin dziennie²⁴, co oznacza jeden pełny dzień roboczy na tydzień. W Niemczech 37% osób spędza godzinę dziennie w drodze do pracy i z powrotem²⁵. Możemy przypuszczać, jakie tempo rozwoju osiągnęłaby aglomeracja londyńska, gdyby ustanowić sześć dni pracy w tygodniu, redukując jednocześnie efekt zmęczenia, stresu i innych negatywnych zjawisk wynikających z przemieszczania się w zatorach.

Poniższy schemat pokazuje dwa zasadnicze elementy charakteryzujące wzajemne relacje między transportem a gospodarką. Po pierwsze – rozwój transportu ma wpływ

²³ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie, Synteza*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010, s. 5, za: http://www.mmr.gov.pl/rozwoj_regionalny/Polityka_regionalna/KSRR_2010_2020/Strony/default.aspx, (3.12.2012).

²⁴ *Travel in London, Key trends and development, Report number 1, Transport for London*, Mayor of London 2009, za: <http://www.tfl.gov.uk/assets/downloads/Travel-in-London-report-1.pdf>, (02.12.2012).

²⁵ <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/index.htm>, (02.12.2012).

na ogólny wymiar gospodarki państwa, po drugie – rozwój transportu jest wprost uzależniony od pozostałych działów gospodarki, które określają zapotrzebowanie na usługi transportowe, kreując tym samym rozwój transportu²⁶.

Rysunek 1.

Schemat oddziaływania transportu na gospodarkę



Źródło: W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu*, Warszawa 1982, s. 52.

Rozwój transportu i gospodarki działa na zasadzie sprzężenia zwrotnego i pełnej wzajemnej współzależności. Gospodarka nie może rozwijać się bez transportu, a transport bez gospodarki.

Znaczenie rozwoju infrastruktury transportowej dla zmniejszenia luki rozwojowej

Gospodarka państwa jest tym sprawniejsza, im lepiej została wyposażona w składniki infrastruktury. W rozwoju społeczno-gospodarczym czynnik infrastrukturalny odgrywa decydującą rolę, ponieważ warunkuje realizację planów rozwojowych gospodarki. Zasadnym wydaje się zatem stwierdzenie o konieczności wyprzedzającego rozwoju infrastruktury transportowej w stosunku do rozwoju gospodarki. W innym przypadku dojdzie do sytuacji powstawania barier oraz ograniczeń prowadzących do zahamowania rozwoju gospodarki. Polityka transportowa powinna zatem zostać wysoce skoordynowana z polityką gospodarczą państwa. Jeżeli głównym założeniem polityki gospodarczej jest osiągnięcie jak najwyższe-

²⁶ M. Mindur, *Relationship between the economy and transport*, "LogForum Issue" 2005, nr 1.

go poziomu rozwoju gospodarczego, powiązanie z polityką transportową staje się nader oczywiste.

Inwestycje w infrastrukturę transportową zwiększają aktywizację gospodarczą przyległych terenów – co można zaobserwować we wzroście sprzedaży wielu sektorów, jak i zwiększeniu popytu na przewozy. Widoczne są również przesunięcia ruchu z sieci niemodernizowanych na odcinki modernizowane. Przyjmuje się, że średni popyt na przewozy i przejazdy nowego lub modernizowanego odcinka sieci w Polsce stanowi przynajmniej 20-30% przyrostu ruchu na tym odcinku²⁷.

Odpowiednia infrastruktura to wzrost bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ). BIZ oddziałują na gospodarkę na dwa sposoby. Po pierwsze – przez przyrost majątku stałego (takiego jak kapitał), jak przy inwestycjach krajowych, tworząc wiele miejsc pracy. Po drugie – poprzez wprowadzenie postępu techniczno-organizacyjnego do procesów produkcji, stanowiąc o wyższej produktywności danego przedsiębiorstwa.

Wpływy z turystyki obszarów o dobrej dostępności transportowej również mają znaczenie. Dzięki mobilizacji realizacji projektów transportowych na turniej EURO 2012, roczny napływ turystów zagranicznych do Polski spowoduje zwiększenie przychodów z turystyki w latach 2013–2020 o 4,2 mld zł²⁸.

Unia Europejska kładzie nacisk na tworzenie jednolitej sieci transportowej (TEN-T), która będzie służyła usunięciu „wąskich gardeł”, modernizację infrastruktury i usprawnienie transgranicznej działalności przewozowej na potrzeby pasażerów i przedsiębiorców w całej UE. Cele TEN-T stanowią podstawę jednolitego rynku w celu zapewnienia swobodnego przepływu towarów i osób oraz wspierania wzrostu gospodarczego, zwiększania zatrudnienia i konkurencyjności UE.

Europejskie koleje muszą korzystać z torów o 7 różnych szerokościach, a jedynie 20 głównych portów lotniczych i 35 głównych portów morskich jest bezpośrednio połączonych z siecią kolejową. Bazowa sieć transportowa ma zostać utworzona do 2030 roku (kompleksowa do 2050 roku) i stanowić trzon transportu w ramach jednolitego rynku. Wyraźnym celem jest zagwarantowanie, że stopniowo do 2050 roku czas potrzebny większości europejskich obywateli i przedsiębiorców na dotarcie do sieci transportowej wynosić będzie mniej niż 30 minut. Sieć bazowa będzie obejmować zatem 83 główne porty lotnicze Europy z połączeniami kolejowymi i drogowymi, 37

²⁷ *Wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na transport w Polsce*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2003, s. 46.

²⁸ J. Borowski (red.), *Raport na temat wpływu przygotowań i organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 na gospodarkę Polski*, przygotowany na zlecenie spółki celowej Ministra Sportu i Turystyki, PL.2012 Sp. z o.o., Warszawa 2010, s. 14.

kluczowych portów lotniczych z połączeniami do dużych miast, 15 tys. km linii kolejowych zmodernizowanych do dużych prędkości, 35 dużych projektów transgranicznych mających na celu wyeliminowanie „wąskich gardeł”. Szacowany koszt przeprowadzenia tych inwestycji to 250 mld euro²⁹.

W przeszłości systemy transportowe w Europie rozwijane były w dużej mierze według potrzeb krajowych. Rezultatem tego jest nierównomierna dystrybucja infrastruktury transportowej oraz brak wzajemnych połączeń transportowych na granicach oraz wzdłuż kluczowych korytarzy transportowych. Słaby rozwój tego rodzaju wzajemnych połączeń utrudnia wzrost gospodarczy.

W dysertacji przedstawione zostaną przykłady inwestowania i rozwoju polityki transportowej wybranych państw Unii Europejskiej, z podziałem na państwa tzw. nowej UE, które prowadzą do zmniejszenia luki rozwojowej, i państwa „starej UE” dążące do dalszego rozwoju gospodarczego. Wybór przedstawionych państw i ostateczna struktura pracy jest determinowana przez istniejące oficjalne materiały i publikacje rzadko traktujące jednocześnie o transporcie i gospodarce, choć to działy tak bardzo ze sobą powiązane. Dominujące znaczenie polityki transportowej dla gospodarki państwa wydaje się być ujęciem nowatorskim w naukach społecznych. Zważywszy na odwołania do polityki transportowej już w traktatach założycielskich – powinna się ona znaleźć w obszarze szczególnego zainteresowania tychże nauk obok wspólnej polityki rolnej czy wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa.

The subject matter of the doctoral dissertation „Reducing the development gap of EU member states on the example of transport policy”

Abstract

Presentation of the dissertation on the impact of the EU transport policy on the reduction of the development gap between EU member states. The issue will be outli-

²⁹ W ramach instrumentu „Łącząc Europę” dostępnych jest „jedyne” 31,7 mld euro na infrastrukturę transportową w okresie finansowania 2014–2020, stanowi to kapitał początkowy pobudzający dalsze inwestycje państw członkowskich.

ned in the context of legal solutions, divided by different types of transport, such as waterway, rail, road and air transport. Moreover, the impact of transport policy on the economy including investments in transport infrastructure will be analysed.

Keywords: *Transport policy, European Union, Economy, Transport network (TEN-T)*

Streszczenie

Przedstawienie problematyki dysertacji o wpływie polityki transportowej UE na zmniejszanie różnic rozwojowych państw UE. Zagadnienia zostają naszkicowane w kontekście rozwiązań prawnych z podziałem na poszczególne typy transportu, tj. wodny, kolejowy, drogowy i lotniczy oraz wpływu założeń polityki transportowej na gospodarkę wraz z inwestowaniem w infrastrukturę transportową.

Słowa kluczowe: *polityka transportowa, Unia Europejska, gospodarka, sieć transportowa*