

Konrad SALMONOWICZ<sup>1</sup>

## Źródła finansowania rozwoju infrastruktury transportu wodnego śródlądowego w Polsce

### 1. WSTĘP

Rozwój infrastruktury transportu w gospodarce narodowej to proces bardzo złożony, ale niezwykle ważny z punktu widzenia gospodarki narodowej. Rozwój transportu zbliża do siebie rynki, umożliwia zwiększenie produkcji, a więc poprzedza wzrost gospodarczy. Dobrze rozwinięta infrastruktura transportowa jest motorem do powstawiania nowych przedsiębiorstw oraz zakładów przemysłowych. Jest więc czynnikiem determinującym wzrost gospodarczy. Rozwój zaś transportu jest możliwy dzięki inwestycjom, a więc zarówno dzięki modernizacji istniejącej już infrastruktury, jak i budowie nowych obiektów infrastrukturalnych.

Rola infrastruktury transportu w rozwoju społeczno-gospodarczym, problemy w dostosowaniu jej do nowych wyzwań, zmiany polityki rozwoju infrastruktury transportu związane z rozszerzeniem Unie Europejskiej, wreszcie ciągle jeszcze niedoceniane w Polsce znaczenie infrastruktury w kształtowaniu procesów rozwoju społeczno-gospodarczego i związane z tym nieprawidłowości w jej rozwoju spowodowały, że istnieje potrzeba prowadzenia ciągłych badań nad wpływem nowych uwarunkowań na politykę rozwoju infrastruktury [17].

Ogromna rola infrastruktury transportu w funkcjonowaniu gospodarki narodowej i jej specyfika sprawiają, że wszelkie nieścisłości w nieustannie trwającym procesie jej rozwoju wywierają niekorzystny wpływ na gospodarkę. W Polsce od wielu lat można zauważyć strategię polityki oszczędnościowej względem infrastruktury transportowej, która jednak zwykle prowadzi do pogłębiania się trudności, a odkładanie i przesuwanie problemu w tej dziedzinie doprowadzić może w krótkim czasie do „kryzysu transportowego”. Dotkliwie, nieraz nieodwracalne skutki takiej polityki mają swoje źródło w problemach związanych

<sup>1</sup> Akademia Morska w Szczecinie, Wydział Inżynieryjno-Ekonomiczny Transportu

z uzasadnieniem konieczności rozwoju infrastruktury, spowodowanych niepełną znajomością związków pomiędzy zakłóceniami w rozwoju gospodarki i infrastruktury. Dlatego tak ważnym problemem zarówno polskiej, jak i gospodarek innych krajów jest właściwe planowanie rozwoju infrastruktury transportowej, zarówno długo jak i krótkoterminowe.

## **2. POJĘCIE I SPECYFIKA INFRASTRUKTURY TRANSPORTU**

Transport jest jednym z najważniejszych sektorów gospodarki krajów Unii Europejskiej, współokreślającym jej efektywność i konkurencyjność w wymiarze globalnym oraz dynamikę wzrostu. Pojęcie i specyfika infrastruktury transportu, pomimo iż od wielu lat funkcjonuje w języku polskim nie ma dotąd ogólnie uznanej i uważanej definicji i tym samym nie jest jednoznacznie rozumiane. Przyczyną tego stanu – uniemożliwiającego praktycznie wszelkie precyzyjne analizy rozwoju, porównania międzygałęziowe czy międzynarodowe stopnia i tempa rozwoju infrastruktury, jej kapitałochłonności, efektywności inwestycji itp. – jest przede wszystkim ogólnikowość definicji, pozwalająca na dość dowolną ich interpretację [17].

W ostatnim okresie podjęto próby zdefiniowania pojęcia infrastruktura, która w najogólniejszym ujęciu przyjęła określać ogół podstawowych urządzeń i instytucji koniecznych do prawidłowego funkcjonowania gospodarki. Urządzenia te obejmują stworzone przez człowieka, trwale zlokalizowane, liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego, stanowiące podbudowę życia społeczno-gospodarczego, z uwagi na ich funkcje przemieszczania osób i ładunków (transport), wiadomości (łącność), energii elektrycznej (energetyka) i wody (gospodarka wodna). Obiekty infrastrukturalne posiadają typowe cechy takie jak: niepodzielność techniczna i ekonomiczna, wysoka kapitałochłonność, długi okres żywotności oraz ewentualnie długi okres powstawania, występowanie znacznych efektów zewnętrznych, z których wiele ma charakter odroczone. Tak przedstawione kryterium wyłącza z pojęcia infrastruktura np. urządzenia przeładunkowe czy magazyny[3].

Zadaniem infrastruktury jest zapewnienie podstawowych warunków rozwoju systemu społeczno-gospodarczego jako całości oraz pozostałych elementów gospodarki. W związku z powyższym, infrastruktura transportowa obejmuje stworzone przez człowieka, trwale zlokalizowane podstawowe urządzenia dróg (infrastruktura liniowa) i punktów transportowych (infrastruktura punktowa). Wyżywa ona na gospodarkę i społeczeństwo stwarzając dogodne warunki przemieszczania osób i towarów (ładunków) w formie pośredniej i bezpośredniej. Z ekonomicznego punktu widzenia najważniejszą cechą

infrastruktury transportowej jest publiczny charakter świadczonych przez nią usług. Istnieją oczywiście wyjątki, czyli usługi infrastruktury transportowej o charakterze dóbr prywatnych [4].

Transport - rozumiemy jako zespół czynności polegających na przemieszczaniu m.in. dóbr materialnych w czasie i przestrzeni przy użyciu odpowiednich środków technicznych. Infrastrukturę transportu tworzą w głównej mierze trzy podstawowe grupy:

- drogi wszystkich gałęzi transportu;
- punkty transportowe (lotniska, porty, itp.);
- urządzenia pomocnicze służące do bezpośredniej obsługi dróg i punktów transportowych.

Infrastrukturę transportową tworzy pięć głównych gałęzi transportu [13]:

- kolejowy;
- samochodowy;
- rurociągowy;
- żegluga śródlądowa i morska;
- lotniczy.

Jednym z klasycznych przykładów istnienia i wykorzystania infrastruktury transportowej oraz jej zróżnicowania jest przemysł petrochemiczny. W celu zapewnienia surowca do produkcji korzysta on z transportu rurociągowego, morskiego, kolejowego. Już na miejscu w przedsiębiorstwie do rozładunku i następnie do podania surowca na instalację przeróbki ropy wykorzystuje się transport rurociągowy. Natomiast gotowe wyroby trafiają do klientów za pomocą autocystern i cystern kolejowych.

Inne źródła klasyfikują infrastrukturę transportową jako jeden z czterech podsystemów technicznej infrastruktury kraju, w skład którego wchodzi wszystkie liniowe i punktowe składniki stałej bazy materialnej, właściwej poszczególnym gałęziom transportu. Jednak w niektórych opracowaniach poświęconych problemom rozwoju i finansowania infrastruktury transportu, termin ten traktowany jest w wąskim ujęciu. W takim przypadku, pod tym pojęciem rozumie się sieć transportową w znaczeniu fizycznym i organizacyjnym, pozwalającym na przemieszczanie się między różnymi punktami. Pojęcie to zatem zostało ograniczone tylko do składników tzw. infrastruktury liniowej. Punkty transportowe, a więc stacje, porty, terminale itp. nie zostały zaliczone do infrastruktury transportu, chyba że za korzystanie z tych składników pobiera się specjalne opłaty [9].

Dlatego też punktem wyjścia rozważań dotyczących problematyki infrastruktury transportu musi być dokładne określenie spektrum tego pojęcia, które byłyby możliwie najbardziej zgodne z definicjami infrastruktury i jej potocznym znaczeniem zarówno w Polsce, jak i innych krajach zarówno Unii Europejskiej jak i krajów całego świata, w którym pojęcie infrastruktura transportu jest powszechnie używane.

### 3. STAN INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W POLSCE

Stan rozwoju sektora transportu w każdym kraju najlepiej odzwierciedla charakterystyka jego systemu transportowego, który, mówiąc najogólniej, składa się z układu sieci infrastruktury transportowej i jej użytkowników, a więc przewoźników z określonym potencjałem przewozowym zdolnym do przemieszczania towarów i pasażerów.

Obecny stan rozwoju infrastruktury transportowej w Polsce oceniany jest negatywnie przez zdecydowaną większość jej użytkowników oraz konsumentów usług transportowych. Ocena tego typu odnosi się przy tym głównie do pierwszego i jednocześnie podstawowego jego składnika, tj. sieci infrastruktury transportu. Nie jest ona bezpodstawna, bowiem jedynie nieco ponad 53% sieci dróg krajowych jest w stanie dobrym, a 47% w stanie niezadowolającym i złym.

Jeszcze gorsza sytuacja występuje w układzie sieci kolejowej w Polsce, gdzie jedynie 25% łącznej długości linii kolejowych jest uznawana przez zarządcę tej sieci jako dobra. W tej sytuacji nie może dziwić, że zaledwie 4,9% torów kolejowych nadaje się do przewozów z szybkością 160 km/h, a tylko 15,1% może być wykorzystywana w przewozach dokonywanych z szybkością 120-160 km/h. Stan pozostałych składników sieci infrastruktury transportu w Polsce nie jest wcale lepszy. Jej niedorozwój, głównie w aspekcie jakościowym, czyli zły stan techniczno-eksploatacyjny, stanowi w istocie podstawową barierę sprawności i efektywności funkcjonowania infrastruktury transportowej i jest jednym z hamulców zrównoważonego rozwoju kraju. Szybka odbudowa sieci infrastruktury transportowej i poprawa jej standardów jakościowych należą zatem do podstawowych wyzwań, przed jakimi stoi Polska na progu obecnego stulecia. Proces ten, rozpoczęty już na początku minionej dekady i zintensyfikowany znacznie po akcesji do UE, napotyka jednakże na ogromne przeszkody, i co ważne, dziś już mniej natury finansowej, a bardziej instytucjonalno-organizacyjnej i prawnej.

Dużą szansą na poprawę obecnego stanu rzeczy są podpisane strategiczne dokumenty krajowe, mające na celu poprawę infrastruktury transportowej w Polsce:

- Strategia Rozwoju Kraju na lata 2007 – 2015. Wśród priorytetów znalazły się dwa realizowane przez niniejszy Program: poprawa stanu infrastruktury technicznej i społecznej oraz rozwój regionalny i podniesienie spójności terytorialnej.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010 – 2020. Określa cele i sposób działania podmiotów publicznych w odniesieniu do przestrzeni kraju oraz jako jedna z docelowych dziewięciu zintegrowanych strategii rozwoju oraz wskazuje na potrzebę wzmacniania terytorialnego wymiaru polityk rozwoju.
- Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025. Nadrzędnym celem według tego dokumentu jest poprawa jakości systemu transportowego i jego rozbudowa zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju jako jednego z czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców i o rozwoju gospodarczym kraju i regionów [10].

Na obroty z krajami Unii Europejskiej przypada od 70 do 80% wymiany handlowej Polski, dlatego Traktat z Maastricht nie przypadkowo kładzie nacisk na tworzenie ogólnoeuropejskiej infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Uwarunkowania te uczyniły z Polski równoprawnego partnera uczestniczącego w realizacji inicjatyw mających na celu budowę regionalnej infrastruktury w Europie, a przede wszystkim transportu lądowego poprzez modernizację linii kolejowych, budowę autostrad i dróg szybkiego ruchu w relacji (wschód - zachód i północ - południe).

Polska negocjowała trzy lata politykę transportową z Unią Europejską. W wyniku negocjacji uzgodnione zostały następujące rozwiązania:

1. W zakresie transportu lotniczego Polska, wraz z dniem w którym weszła do Unii Europejskiej, musiała zliberalizować dostęp do tras lotniczych zgodnie z rozporządzeniem 2408/92 w sprawie dostępu przewoźników wspólnotowych do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych oraz prawo do zakładania przedsiębiorstw lotniczych zgodnie z rozporządzeniem 2407/92 w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych.
2. W zakresie transportu drogowego Polska uzyskała okres przejściowy do 31 grudnia 2010r. w odniesieniu do dyrektywy 96/53 ustanawiającej dla pewnych pojazdów drogowych, poruszających się wewnątrz Wspólnoty, maksymalnych dopuszczalnych wymiarów w ruchu krajowym i międzynarodowym oraz maksymalnej dopuszczalnej wagi w ruchu międzynarodowym.
3. W zakresie transportu kolejowego Polska uzyskała okres przejściowy do 31 grudnia 2006 roku w odniesieniu do dyrektywy 91/440 zmienionej dyrektywą 2001/12

na dostęp dla licencjonowanych przedsiębiorstw kolejowych do sieci Transeuropejskich Kolejowych Sieci Towarowych TERFN (Trans-european Rail Freight Network) na terytorium RP, zdefiniowanej jako sieć odpowiadająca liniom kolejowym ujętym w raporcie końcowym TINA i udostępnienie rocznej ogólnej zdolności przepustowej licencjonowanym przedsiębiorstwom kolejowym w wysokości 20%. Jednocześnie Polska przyznała międzynarodowym ugrupowaniom przedsiębiorstw kolejowych i przedsiębiorstwom wykonującym przewozy kombinowane nieograniczony dostęp do polskiej sieci kolejowej w celach wykonywania przewozów międzynarodowych i tranzytu [12].

Unia Europejska w tej mierze stawia nie tylko konkretne wymagania ilościowe, ale również jakościowe – techniczne i ekonomiczne. W dużej mierze odnosi się to tylko do niektórych elementów infrastruktury transportowej takich jak infrastruktura drogowa i kolejowa. Dane statystyczne wyraźnie wskazują na ogromne rozbieżności, zarówno ilościowe jak i jakościowe, jakie istnieją nadal pomiędzy polskim a unijnym systemem transportowym.

Z powyższych danych wynika, że sieć linii kolejowych w Polsce jest stosunkowo dobrze rozwinięta. Można w niej wyróżnić linie o podstawowym znaczeniu (o łącznej długości około 17 tys. km) oraz pozostałe linie lokalne o małym obciążeniu przewozami. Linie lokalne, z racji ich nierentowności, poddawane są sukcesywnej likwidacji, natomiast linie o podstawowym znaczeniu wymagają systematycznej modernizacji. W konkurencji z transportem samochodowym transport kolejowy musi powiększać prędkość przewozu pasażerów i ładunków.

Polska ma w miarę dobrze rozwiniętą sieć dróg samochodowych, które wymagają jednak podwyższenia ich standardu. Istniejący w Polsce program budowy dróg i autostrad przewiduje budowę ok. 7 tys. km, w tym program budowy autostrad obejmujący 2,6 tys. km. Obecnie mamy 916 km autostrad w Polsce. To nie wiele jak na tak duże państwo. Dużą szansą na zmianę obecnej sytuacji niosą zbliżające się wydarzenia sportowe Euro 2012, które w zdecydowany sposób przyspieszyły prace związane z budową nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, a także modernizację obecnych odcinków.

Poniższa tabela zawiera podstawowe dane statystyczne obrazujące stopień zróżnicowania sieci drogowej i kolejowej w Europie i w Polsce.

Tabela 1. Podstawowe wskaźniki gęstości sieci komunikacyjnych w Europie oraz Polsce w 2010 r.

	Gęstość sieci komunikacyjnych [km/100km <sup>2</sup> ]		Całkowita długość autostrad [km]
	kolejowej	drogowej	
Austria	7,6	127,9	1 696
Białoruś	2,7	45,7	-
Rep. Czeska	12,2	163,1	657
Francja	5,3	186,3	10 950
Grecja	1,9	89,1	880
Hiszpania	3,0	134,6	11 432
Holandia	7,1	355,0	2 342
Litwa	2,7	123,8	417
Niemcy	11,7	180,5	12 594
Norwegia	1,3	28,7	239
<b>Polska</b>	<b>6,5</b>	<b>122,6</b>	<b>851</b>
Fed. Rosyjska	0,5	5,5	-
Rumunia	4,5	83,4	281
Słowacja	7,4	89,3	328
Szwecja	2,6	94,5	1 806
Szwajcaria	11,8	172,9	1 726
Ukraina	3,6	28,1	15
Węgry	8,7	171,5	785
Wlk. Brytania	6,7	162,7	3 669
Włochy	6,6	161,9	6 620
UNIA EUROPEJSKA	5,6	102,2	57 765

Źródło: Ważniejsze dane o wybranych państwach i o województwach. [21]

#### 4. KIERUNKI I PRIORYTETY ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU

Niezmiernie ważnym czynnikiem rozwoju gospodarczego, cywilizacyjnego i kulturowego jest infrastruktura transportowa, w szczególności infrastruktura drogowa będąca składnikiem majątku narodowego. W takich krajach jak Niemcy, Francja, Włochy osiągnięto wysoki standard transportu drogowego, zarówno autostrad i dróg ekspresowych, jak też dróg regionalnych i lokalnych, odpowiadający potrzebom społeczno-gospodarczym tych społeczeństw.

Głównymi kierunkami i priorytetami w rozwoju infrastruktury transportu jest poprawa dostępności transportowej poszczególnych województw, zwłaszcza obszarów służących konkurencyjności danego regionu (porty, centra gospodarcze, obszary rekreacyjne). Rozwój infrastruktury transportowej kładzie szczególny nacisk na:

- budowę autostrad i dróg ekspresowych oraz linii kolejowych o dużej szybkości w międzynarodowych korytarzach transportowych;
- budowę sprawnych powiązań drogowych do portów i centrów logistycznych w obszarach szczególnie ważnych;
- rozwój transportu lotniczego, z uwzględnieniem modernizacji portów lotniczych;
- rozbudowę portów morskich i baz promowych;



- modernizację międzynarodowych dróg wodnych śródlądowych;
- modernizację dróg dojazdowych do dużych ośrodków koncentrujących miejsca pracy i usług ponad-lokalnych;
- modernizację linii kolejowych regionalnych i wprowadzenie lekkiego taboru kolejowego;
- integrację infrastrukturalną i organizacyjną regionalnego transportu pasażerskiego.

Równie ważnym aspektem w rozwoju infrastruktury transportowej jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego i zmniejszenie uciążliwości oraz szkodliwego oddziaływania na otoczenie poprzez:

- budowę obwodnic miast;
- tworzenie zhierarchizowanych sieci drogowych regionalnych i miejskich, wykorzystywanych zgodnie z przeznaczeniem;
- tworzenie struktur przestrzennych minimalizujących ryzyko występowania konfliktów pomiędzy różnymi użytkownikami infrastruktury transportowej, zmotoryzowanymi i niezmotoryzowanymi.

Ważnym aspektem w planowaniu rozwoju infrastruktury transportowej w ostatnim okresie jest zrównoważony rozwój, coraz częściej odgrywający kluczową rolę w planowaniu rozwoju infrastruktury transportowej. Degradacyjny wpływ na środowisko był od lat wymieniany wśród czynników kształtujących strukturę gałęziową systemów transportowych oraz oddziałujących na kierunki rozwoju poszczególnych gałęzi. W ostatnim czasie łatwo dostrzec można zmianę postrzegania problemu zrównoważonego rozwoju na korzyść wzrostu świadomości o dbałość środowiska, efektami tego są m.in.:

- rozwój metod pomiaru szkodliwego oddziaływania na środowisko;
- rozwój metod oceny ekonomicznej wpływu różnych dziedzin gospodarki, w tym również transportu na środowisko, pozwalających na bardziej precyzyjne określenie negatywnych skutków działalności transportowej [15].

Polskie priorytety w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej pokrywają się z priorytetami UE dotyczącymi sektora transportowego. Głównym priorytetem Polski jest rozwój sieci transeuropejskich, przebiegających przez terytorium Polski, w tym głównie autostrad A1, A2, A4 oraz dróg ekspresowych S3, S5, S7, S8, S12, S22. Celem jest zbudowanie dobrej jakości połączeń z krajami Wspólnoty, a także rozwój międzyregionalnych połączeń pomiędzy ekonomicznymi centrami różnych regionów Polski.



Działania polskiego rządu zmierzają do zapewnienia zrównoważonego rozwoju transportowego, służącego zmniejszeniu różnic rozwojowych pomiędzy regionami.

## 5. FINANSOWANIE ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W POLSCE

Polityka finansowania infrastruktury transportowej narodziła się w drugiej połowie XX wieku. Opiera się na założeniu, że państwo, jak każda jednostka, musi dokonywać wyboru przed podjęciem decyzji. Decyzje władzy państwowej powinny odzwierciedlać zarówno indywidualne preferencje, jak i sposób zebrania oraz segregacji tych preferencji. Istotnym elementem w polityce finansowania infrastruktury transportowej w tym przypadku jest forma kultury politycznej przyjęta w danym kraju, przesądzająca o sposobie dokonywania wyboru społecznego. W takim przypadku można wyróżnić trzy formy takiej kultury:

- koncepcja rynku politycznego;
- koncepcja biurokracji;
- koncepcja asymetrii.

W Polsce możemy przyjąć formę kultury, w której proponowane jest przyjęcie zasady finansowania transportu zgodnie z zasadą „użytkownik płaci” - z uwzględnieniem kosztów zewnętrznych oraz zasadą użyteczności publicznej, nie stanowiącej pomocy publicznej (zgodne z regulacjami Unii Europejskiej). Zgodnie z tą zasadą, rozwiązaniem docelowym będą opłaty za korzystanie z infrastruktury publicznej, w tym drogowej, proporcjonalnie do wykonanej pracy przewozowej i rodzaju pojazdu, zatłoczenia, kosztów inwestycji i utrzymania oraz wpływu i uciążliwości dla otoczenia. Taka forma w krótkim czasie zmierzać będzie do systemu elektronicznego pobierania opłat, najpierw na sieci autostrad i dróg ekspresowych, a docelowo na całej sieci dróg publicznych. Dochody będą kierowane w całości na finansowanie inwestycji i utrzymanie dróg, a z czasem także na wspieranie innych form transportu.

Finansowanie transportu publicznego podporządkowane miałyby być zasadzie rozrachunku gospodarczego z uwzględnieniem zasady organizowania przewozów oraz zasady użyteczności publicznej; w szczególności przewiduje się rekompensowanie ze środków publicznych redukcji przychodów z powodu ulg i zwolnienia od opłat.

Dostosowywanie polskiego transportu do Wspólnoty Europejskiej rozpoczęto jeszcze przed podpisaniem układu o stowarzyszeniu Polski z UE. Pierwszy szerszy program działań dostosowawczych zawarto w dokumencie dot. polityki transportowej (MTiGM, 1995), zaakceptowanym przez Radę Ministrów w 1995 r. Dodatkowym bodźcami do działań

dostosowawczych było uzgodnienie omówionego już systemu korytarzy transportowych oraz określenie regulacji, jakie należało wdrożyć w okresie przystosowawczym.

Polska jako członek Unii Europejskiej musi brać pod uwagę politykę Komisji Ekonomicznej UE i jest zobowiązana do respektowania przyjętych w niej zasad kształtowania finansów publicznych, polityki monetarnej oraz zarządzania długiem sektora finansów publicznych. Komisja przewiduje, że w Polsce do roku 2015 potrzeby inwestycyjne w transporcie wyniosą około 36 423,21 mln euro w tym w:

- koleje o dł. 5529 km wynosić będą 14 612,20 mln euro, w tym na liniach podstawowych 3651 km - 9 718,00 mln euro oraz dodatkowych 1878 km - 4 894,20 mln euro;
- drogi ogółem 4723 km - o nakładach 17 549,95mln euro, w tym drogi podstawowe 3315 km o nakładach 12 538,95 mln euro oraz dodatkowe 1408 km o nakładach 5 011,00 mln euro;
- wodne drogi śródlądowe 1213 km o nakładach 436,5 mln euro;
- infrastruktura transportowa w tym:
  - porty lotnicze - 8 - nakłady 2 930,75 mln euro;
  - porty rzeczne - 16; - nakłady 0,35 mln euro;
  - porty morskie - 4; - nakłady 716,61 mln euro;
  - terminale - 19; - nakłady 178,85 mln euro.

Transport osób powinien się w tym czasie podwoić, a nawet zwiększyć czterokrotnie. Tylko drogowy transport towarowy wewnątrz tych krajów zwiększy się o 85÷ 93 %, przy czym w eksporcie o 29÷ 43 %, a w imporcie o 18÷ 37 %. Drogowy przewóz osób będzie większy o 150 %. Już dziś zły stan infrastruktury bardzo utrudnia firmom z Europy Środkowo-Wschodniej konkurowanie z zachodem.

Aby program finansowania infrastruktury transportu mógł być realizowany musi istnieć długookresowy program polityki transportowej państwa, nie podlegający próbom negacji lub radykalnym zmianom w wyniku dojścia do władzy po wyborach nowej orientacji politycznej. Praktyka polityczna i parlamentarna w Europie nie dostarcza w tym zakresie zbyt wielu budujących przykładów. W większości państw ustalenie wysokości nakładów na inwestycje transportowe odbywa się w cyklach rocznych a nie wieloletnich, przy czym programy polityki transportowej oraz plany rozwoju infrastruktury transportowej stanowią jedynie pewne „tło koncepcyjne” [5].

## 6. ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM WODNYCH DRÓG ŚRÓDLĄDOWYCH

Wodne drogi śródlądowe w Polsce to gałąź transportu od wielu lat zaniedbywana, do połowy XX wieku Łaba i Odra były najważniejszymi drogami transportu wodnego w Europie Środkowej. Po Łabie, ponad 20 000 statków transportowało do 18 mln ton towarów rocznie. Odrą przewożono około 12 mln ton ładunku między śląskim zagłębiem przemysłowym, Berlinem i Bałtykiem. Dziś wysokość przewozów osiąga ledwie jedną piątą tej wartości. Transport Łabą na dłuższych odcinkach wynosi jedną dziesiątą wcześniejszej ilości.

Rozwój transportu wodnego śródlądowego zależy nie od długości i gęstości dróg wodnych, a od ich jakości i układu przestrzennego. Na jakość dróg wodnych wpływają po pierwsze czynniki określające żeglugową przydatność drogi wodnej, tzn. warunki naturalne rzek. Warunki te określają inwestycje infrastrukturalne, które niezbędne są do rozwoju żeglugi śródlądowej. Po drugie jakość dróg wodnych zależy od warunków nawigacyjnych na określonym szlaku wodnym. Do kluczowych inwestycji związanych z infrastrukturą wodną śródlądową zalicza się:

- pogłębianie - najważniejszy sposób poprawy dostępności i żeglowności rzec, w szczególności stosowany jest na wąskich rzekach,
- regulację - jej celem jest poprawa warunków nawigacyjnych poprzez zapewnienie niewielkiej głębokości tranzytowej, kształtowanie szlaku żeglownego,
- kanalizację - jest to zestopniowanie koryta rzeki,
- zbiorniki retencyjne.

Transport wodny śródlądowy postrzegany jest jako gałąź, która może być alternatywą do transportu samochodowego lub lotniczego. Żegluga śródlądowa nie powoduje znacznych zanieczyszczeń powietrza i nie zwiększa niebezpieczeństwa związanego z transportem. Dodatkowo ten typ transportu jest stosunkowo tani w porównaniu z innymi rodzajami przewozu towaru i usług. Do najważniejszych cech transportu wodnego śródlądowego należą [20]:

- możliwość masowych przewozów ładunków o niskiej wartości,
- niskie ceny przewozowe w przypadku przewozów dużych partii ładunków na duże odległości,
- wydłużony czas dostawy (niewielka szybkość eksploatacji, nieregularność przewozów),

- niewielka dostępność przestrzenna ze względu na niedostosowanie sieci dróg wodnych do umiejscowienia rynków zbytu,
- niskie bezpieczeństwo ładunków podatnych na przewóz, szczególnie wrażliwych na wilgoć i przemieszczenia,
- brak dostosowania dróg wodnych do lokalizacji centrów przemysłowo-handlowych (brak możliwości transportowania ładunków typu door-to-door),
- nieregularność przewozów, co związane jest z czynnikami pogodowymi i klimatycznymi (w niektórych krajach zima uniemożliwia żeglugę śródlądową).

Miejsce w którym obecnie znajdują się wodne drogi śródlądowe w Polsce spowodowały przede wszystkim względy polityczne. Przez ponad 50 lat Łaba i Odra były rzekami granicznymi w sercu Europy. Na ich brzegach dzielono państwa i przeciągano linie oddzielające Wschód od Zachodu. W rezultacie podupadło gospodarcze znaczenie rzek, które utraciły status głównych arterii komunikacyjnych. Szlaki handlowe i miejsca pełne życia przekształciły się w strefy zamknięte i obszary peryferyjne [22].

Aby nadrobić stracone pięćdziesięciolecie wprowadzane są specjalne programy „ożywienie rzek” związane z utrzymaniem rzek i zapóźnienia inwestycyjne mające na celu wznowienie ruchu na dawnych drogach wodnych. Polski "Program dla Odry 2006" rozpoczęty 6 lipca 2001 roku, zakłada zatrzymanie dekapitalizacji śródlądowych dróg wodnych. Przewiduje inwestycje w wysokości 9 miliardów złotych (2,25 miliardów euro) na okres 2002 - 2016, które tylko w 11% zostaną pokryte z polskiego budżetu. Z inwestycji zaplanowanych na lata 2002 - 2004 w wysokości 516 milionów złotych nie zrealizowano do tej pory nawet jednej piątej. Program infrastruktury przewiduje w ramach Narodowego Planu Rozwoju 2007 - 2013, przeznaczenie 143 milionów euro na drogi żeglugi śródlądowej. Realizację tego programu jest podstawowym warunkiem wzrostu udziału gałęzi transportu wodnego śródlądowego w obsłudze portów morskich Szczecina i Świnoujścia, włączenia polskiej żeglugi śródlądowej do systemu przewozów kombinowanych, w tym kontenerowych i wykorzystania szans, jakie dla żeglugi może stworzyć budowa centrum logistycznego nad Odrą w rejonie Gliwic [6].

Aby wzmocnić pozycję żeglugi śródlądowej Komisja infrastruktury Transportu EWG, działając zgodnie z postanowieniami Traktatu z Maastricht, przedstawiła w czerwcu 1992 r. propozycję rozwoju europejskiej sieci dróg kołowych oraz analogiczny jak dla transportu samochodowego „master plan europejskich śródlądowych dróg wodnych”, który uwzględnił m.in.:

- możliwość przyjęcia ładunków od innych gałęzi transportu, zmniejszając w ten sposób zjawisko kongestii, głównie na drogach kołowych;
- obecne i przyszłe znaczenie drogi wodnej dla międzynarodowego transportu między krajami Wspólnoty oraz tranzytu i handlu z krajami rozwijającymi się;
- włączenie transportu wodnego śródlądowego do technologii przewozów międzygałęziowych;
- wpływ rozwoju i modernizacji dróg wodnych na integrację całej sieci transportowej [19].

Inwestycje w infrastrukturę transportu wodnego zajmują strategiczne miejsce, ze względu iż docelowa sieć dróg wodnych o standardach odpowiadających międzynarodowym wymaganiom ma w niej osiągnąć 12 tys. km [18].

Bez inwestycji infrastrukturalnych trudno będzie wdrożyć w Polsce europejskie tendencje w zakresie kształtowania i rozwoju systemów transportowych w ścisłej współpracy z przyjazną dla środowiska żeglugą śródlądową. Dużą szansą dla rozwoju żeglugi śródlądowej jest „Funduszu Żeglugi Śródlądowej”, którego celem jest wspieranie śródlądowego transportu wodnego, polegającego na dofinansowaniu modernizacji taboru żeglugowego i innych przedsięwzięć dotyczących restrukturyzacji sektora żeglugi śródlądowej, w tym przedsięwzięć mających na celu poprawę ochrony środowiska i bezpieczeństwa żeglugi, poprzez udzielanie kredytów preferencyjnych, kredytów uzupełniających w formie dopłat do kredytów komercyjnych i ich umorzeń oraz pożyczek oprocentowanych i nieoprocentowanych dla armatorów żeglugi śródlądowej. Środki Funduszu mogą być także przeznaczone na wypłaty za trwałe wyłączenie statków z eksploatacji (złomowanie). Podstawowe założenia funduszu kształtują się następująco:

- Składki wnoszone przez armatorów.
- Środki przekazywane z budżetu państwa - w wysokości określonej w ustawie budżetowej.
- Przychody ze sprzedaży akcji i udziałów w spółkach z udziałem Skarbu Państwa przekazywanych Bankowi Gospodarstwa Krajowego w celu dofinansowania Funduszu.
- Odsetki od lokat środków Funduszu w bankach.
- Przychody z inwestycji środków Funduszu w papiery wartościowe emitowane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski oraz papiery wartościowe określające świadczenia pieniężne gwarantowane lub poręczane przez Skarb Państwa lub Narodowy Bank Polski.

- Darowizny i zapisy oraz wpływy z pozostałych tytułów.

Szanse dla rozwoju żeglugi śródlądowej tkwią w rozwoju przewozów: kombinowanych, przybrzeżnych oraz morsko-rzecznych, a także w umocnieniu dotychczasowej pozycji żeglugi śródlądowej na rynkach europejskich, dostosowania do nowych warunków, zmianach technologii przewozu, transportu nowych ładunków. Ważne znaczenie dla rozwoju żeglugi śródlądowej ma prowadzona polityka, polegająca na tworzeniu sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego, punktów logistycznych w portach rzecznych i morsko-rzecznych.

## **7. WYKORZYSTANIE FUNDUSZY STRUKTURALNYCH UE W POLSCE W LATACH 2007 – 2013.**

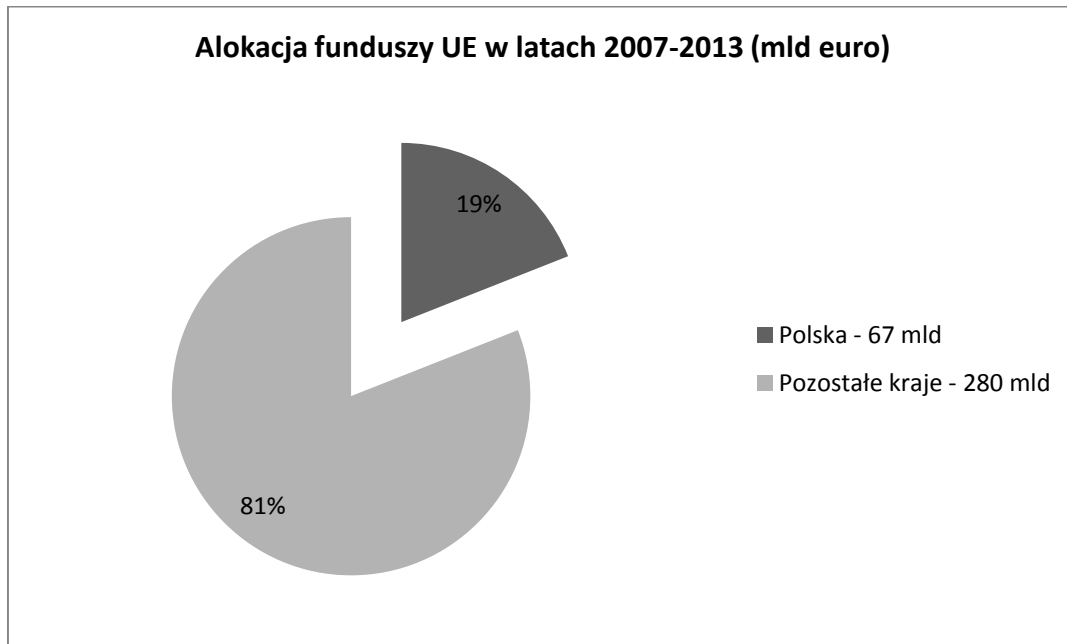
Przystąpienie Polski do Unii Europejskiej w 2004 roku otworzyło przed Polską szerokie możliwości korzystania ze środków finansowych, przeznaczonych dla państw członkowskich poprzez fundusze strukturalne i Fundusz Spójności. W latach 2004 – 2006 uruchomione zostało bezpośrednie finansowanie z budżetu UE przysługujące państwom członkowskim. Polska w obecnym okresie stanęła przed ogromną szansą ze względu na nowy budżet Unii Europejskiej i Perspektywy Finansowej Unii Europejskiej na lata 2007 – 2013. Stopień w jakim zostaną rozdysponowane i wykorzystane środki przyczyni się w dużej mierze do rozwoju gospodarczego i społecznego kraju oraz wzrostu jego konkurencyjności w obszarze rynku wspólnotowego oraz globalnego. Niezmiernie istotnym problemem jest w chwili obecnej przeprowadzenie analiz dotychczasowych postępów w realizacji projektów unijnych, poszukiwanie i eliminowanie problemów i barier, które negatywnie wpływają na poziom wykorzystania funduszy. Polska stoi przed dodatkowym problemem, otóż skomplikowane procedury i biurokracja w polskich urzędach związana z pozyskiwaniem funduszy strukturalnych stanowi kolejną dużą barierę w pozyskiwaniu środków unijnych [8].

Analizy wskazują, że inwestycje zrealizowane w ramach programów UE zwiększają bezwzględny poziom PKB większości nowych państw członkowskich o 5-15% oraz powodują powstawanie dodatkowych 2 mln miejsc pracy.

W okresie już trwającym tj. 2007 – 2013 Polska otrzyma rekordową kwotę 67 mld euro, czyli ok. 19% całkowitej sumy funduszy przeznaczonych dla państw członkowskich. Stanowić to będzie rocznie kilkanaście procent budżetu krajowego. Takich funduszy Polska jeszcze nigdy nie otrzymała i prawdopodobnie już nigdy nie otrzyma. Dlatego tak istotne i ważne jest rozsądne i prawidłowe rozdysponowanie tych środków. Pomoc finansowa UE

dla Polski w ostatnim okresie zwiększyła się znacząco. W latach 2003 – 2004 Polska z funduszy przedakcesyjnych otrzymała łącznie ok. 1 mld euro. W latach 2004 – 2006 suma ta wynosiła już ok. 13 mld euro. W kolejnych latach tj. 2007 – 2013 wzrosło kilkakrotnie to jest do poziomu 67 mld euro.

Polska otrzymała środki z Funduszu Spójności przeznaczone na realizację dużych projektów z zakresu transportu (38 projektów) i środowiska (90 projektów). Wyniki części transportowej są lepsze niż środowiskowej.



**Rys. 1. Alokacja funduszy UE w latach 2007-2013 (mld euro)**

Źródło: [16].

W czerwcu 2007 roku wypłacono prawie 40% środków na projekty transportowe i 17,64% na projekty środowiskowe. Projekty transportowe realizuje Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad i Polskie Linie Kolejowe S.A.

Analizy wskazują, że inwestycje realizowane ze środków budżetu ogólnego UE zwiększą długoterminowy potencjał produktywności w ramach całej UE. Wskazują ponadto, że inwestycje zrealizowane w ramach programów UE zwiększą bezwzględny poziom PKB większości nowych państw członkowskich o 5-15%.



## 8. ZAKOŃCZENIE

Infrastruktura transportu to wszystkie podstawowe urządzenia dróg, które stworzone zostały przez człowieka i mają charakter trwale zlokalizowany oraz podstawowy. Rozwój sektora transportu w Polsce napotyka na szereg barier i ograniczeń. Część z nich nie zostanie szybko wyeliminowana, jak np. bariera techniczno-infrastrukturalna, lecz inne, np. braku innowacyjnych i efektywnych form finansowania infrastruktury czy też sprawnego i skutecznego mechanizmu regulacji, mogą być stosunkowo szybko zniwelowane. Szczególnie ta ostatnia bariera wymaga pilnych rozstrzygnięć. Bez sprawnego mechanizmu regulacji krajowego systemu transportowego, którego integralnym elementem jest polityka transportowa, Polska nie osiągnie bowiem zamierzonych celów nie tylko w sferze regulacji rynku oraz rozwoju sieci infrastruktury transportowej, ale także forsowania strategii zrównoważonego rozwoju kraju. Infrastrukturę transportową rozumieć należy jako kapitał społeczny, który zawarty jest zarówno w drogach jak i innych systemach transportowych i komunikacyjnych. W skład infrastruktury transportowej wchodzi drogi wszystkich gałęzi transportu (publiczne drogi, linie kolejowe i lotnicze itp.), punkty transportowe oraz urządzenia pomocnicze, które służą do obsługi dróg i punktów transportowych. W interesie Państwa leży rozwój infrastruktury transportu, która jest motorem napędowym gospodarki narodowej. Wzdłuż dróg powstają nowe zakłady pracy, ośrodki przemysłowe, następuje łatwiejsza wymiana kapitału. Państwo ma za zadanie realizować cele publiczne, może je realizować za pomocą środków publicznych, środków prywatnych inwestorów lub za pomocą połączenia środków obu wyżej wymienionych kategorii. Dlatego tak istotnym problemem jest rozwój infrastruktury transportowej we wszystkich jej obszarach i dbanie o to, aby nie zaniedbywać którejś z jej gałęzi.

**ŹRÓDŁA FINANSOWANIA ROZWOJU INFRASTRUKTURY  
TRANSPORTU WODNEGO ŚRÓDLĄDOWEGO W POLSCE**

**Streszczenie**

Artykuł opisuje źródła i role finansowania rozwoju infrastruktury transportu w Polsce ze szczególnym uwzględnieniem transportu wodnego śródlądowego. Opisuje specyfikę infrastruktury transportowej. Przedstawia obecny oraz postulowany stan infrastruktury transportu w Polsce. Ukazuje istniejące bariery jakie spowalniają proces rozwoju infrastruktury transportu. Wskazuje źródła finansowania i pozyskiwania funduszy na jego rozwój. Obrazuje jak kształtuje się wykorzystanie funduszy strukturalnych UE w Polsce w latach 2007 – 2013.

**SOURCES OF FINANCING THE DEVELOPMENT  
OF INLAND WATER TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN POLAND**

**Abstract**

The article describes the roles of funding sources and development of transport infrastructure in Poland with particular reference to inland water transport. It describes the specificity of its infrastructure and presents the current and postulated condition of transport infrastructure in Poland. It shows the existing barriers that slow down the development of transport infrastructure. It indicates the funding sources and funds raise for its development and illustrates how to use the EU Structural Funds in Poland in the years 2007 to 2013.

**LITERATURA:**

- [1] Basiewicz T., Gołaszewski A., Rudziński L., „Infrastruktura transportu”, Oficyna wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2002.
- [2] Praca zbiorowa pod redakcją Brodeckiego Z., „Infrastruktura”, Wyd. LexisNexis, Warszawa 2004.
- [3] Coyle J., „Zarządzanie logistyczne, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne”, Warszawa 2002 r.
- [4] Gołębska E., „Kompedium wiedzy o logistyce”, Wydawnictwo Naukowe PWN 2008 r.
- [5] Praca monograficzna pod red. Grzelakowskiego A. S. „Formy i metody finansowania infrastruktury transportu w Polsce”, Wyd. Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005.
- [6] Kłosek K., „Koncepcja Śląskiego Centrum Logistycznego CeLT-Gliwice”, Mat. konferencyjne: Centra Logistyczne w Polsce. Wrocław 2001.
- [7] Lewandowski M., „Stan i rozbudowa polskiej infrastruktury transportowej”, Polski Rejestr Statków S.A. w Gdańsku, Gdańsk 2001.
- [8] Liberadzki B., Załoga E., „Wykorzystanie środków z funduszy UE w Polsce. Wskazówki na lata 2007-2013”, Infrastruktura transportowa szansą i barierą rozwoju regionalnego. Wydawnictwo Uczelniane WSG, Bydgoszcz 2008.
- [9] Link H., Maibach M., „Calculating Transport Infrastructure Costs. Final report of the expert advisors to the high level group on infrastructure charging”, Brussels 1999
- [10] Ministerstwo Infrastruktury: Program budowy dróg krajowych na lata 2011 – 2015.
- [11] Pawlak M., „Zarządzanie projektami”, Wyd. PWN, Warszawa 2006.
- [12] Rada Ministrów, „Raport na temat rezultatów negocjacji o członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej”. Warszawa 2002.
- [13] Rydzkowski W., „Usługi logistyczne”, Instytut Logistyki i Magazynowania Poznań 2007 r.
- [14] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., „Problemy transportu w rozszerzonej UE”, Wyd. PWN, Warszawa 2009
- [15] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., „Transport”, Wyd. PWN, Warszawa 2005.
- [16] Structural Funds Implementation in Poland, Challenges for 2007-2013, European Parliament, 2007.
- [17] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., „Infrastruktura transportu”, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
- [18] Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., Rolbiecki R.: Transport wodny śródlądowy. Wydawnictwo UG, Gdańsk 2007.

[19] Woś K., „Kierunki aktywizacji działalności żeglugi śródlądowej w rejonie ujścia Odry w warunkach integracji Polski z Unią Europejską”, Oficyna Wydawnicza „Sadyba”, Warszawa 2005.

[20] [www.poland-trade.com.pl](http://www.poland-trade.com.pl)

[21] [www.wiking.edu.pl](http://www.wiking.edu.pl)

[22] [www.zegluga.wroclaw.pl/](http://www.zegluga.wroclaw.pl/)