

Adam PRZYBYŁOWSKI¹

OCENA STANU ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W POLSCE W KONTEKŚCIE WYMOGÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Streszczenie. Istniejący układ sieci transportowej z powodu braku odpowiedniej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz szybkich kolei nie służy efektywnej alokacji zasobów i nie zapewnia właściwej jakości obsługi przewozów pasażerskich i towarowych. Modernizacji wymagają również porty morskie, lotnicze i rzeczne. W rezultacie system transportowy w naszym kraju nie jest zrównoważony ani też efektywny w kategoriach ekonomicznych czy też sprawny technicznie, co rodzi określone konsekwencje w sferze ekologicznej i społecznej. Szansą na poprawę tej sytuacji jest członkostwo w Unii Europejskiej, zwłaszcza poprzez dostęp do funduszy unijnych, pod warunkiem ich skutecznego wykorzystania. Budowa i modernizacja polskiej infrastruktury transportu powinna być prowadzona na podstawie ilościowego, gałęziowego i przestrzennego rozkładu potrzeb przewozowych z jednoczesnymi działaniami dostosowawczymi do wymogów UE.

EU REQUIREMENTS AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN POLAND

Summary. The existing transport infrastructure network in Poland does not ensure the proper quality of passenger and cargo flows because of the lack of motorways, high speed railways and because of the underdevelopment of seaports, airports and river ports. As a result, the Polish transport system is not effective and sustainable in economical, ecological and social terms. Polish accession to the EU and accessibility of the European funds increase the possibility of the transport infrastructure's development unless there is a sufficient level of their absorption. The development of the Polish infrastructure on national and regional level should be carried out by combining the real demand as regards the development of the transport network in Poland with EU priorities.

1. WPROWADZENIE

Stan infrastruktury transportowej jest ważnym kryterium oceny poziomu rozwoju społeczno- ekonomicznego kraju, a także znacząco wpływa na wzrost gospodarczy.

Oceniając z tej perspektywy sieć infrastruktury transportowej w Polsce, trzeba zauważyć, iż nie spełnia ona obecnie oczekiwań użytkowników krajowych dróg, kolei i innych gałęzi transportu. Nie zapewnia ona również właściwej obsługi międzynarodowych strumieni ruchu towarowego w warunkach gwałtownego wzrostu przewozów, jaki nastąpił w ciągu ostatnich kilkunastu lat. Szybko rosną też wymagania użytkowników transportu wobec jakości usług przewozowych; dotyczy to zwłaszcza skrócenia czasu przewozu,

¹ Katedra Eksploatacji Portów, Wydział Nawigacyjny, Akademia Morska w Gdyni, tel. 058 6901838, adam@am.gdynia.pl

zwiększenia bezpieczeństwa przewozów oraz zapewnienia procesowi przewozowemu cech intermodalności.

Wysoki stopień dekapitalizacji obiektów i urządzeń infrastrukturalnych, a także nie zawsze właściwe przestrzenne rozmieszczenie elementów sieci może utrzymywać bądź generować dysproporcje między poszczególnymi regionami kraju.

Poważne niedostatki infrastrukturalne występują we wszystkich gałęziach transportu. Istniejący układ sieci transportowej z powodu braku odpowiedniej sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz szybkich kolei nie służy efektywnej alokacji zasobów i nie zapewnia właściwej jakości obsługi przewozów pasażerskich i towarowych. Modernizacji wymagają również porty morskie, lotnicze i rzeczne.

W rezultacie system transportowy w naszym kraju nie jest zrównoważony, ani też efektywny w kategoriach ekonomicznych czy też sprawny techniczne, co rodzi określone konsekwencje w sferze ekologicznej i społecznej. Z punktu widzenia potrzeb transportowych naszego kraju akcesja do Unii Europejskiej w roku 2004 stworzyła nowe możliwości w zakresie rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej, gdyż w ramach wspólnej polityki transportowej i regionalnej istnieją instrumenty i środki finansowe, które mogą być przeznaczone na ten cel. Członkostwo Polski w UE wiąże się również z wdrożeniem i sprostaniem wielu wymogom w zakresie infrastruktury transportu.

2. WYMOGI UNII EUROPEJSKIEJ I SIEĆ TRANSPORTOWA W POLSCE

Wymogi unijne i międzynarodowe w odniesieniu do sieci drogowych regulują przede wszystkim [1]:

- dyrektywa Rady 96/53/WE określająca standard nacisku 115 kN/oś,
- dyrektywa Rady 95/50 i umowa ADR w kontekście przewozu towarów niebezpiecznych.

Jeśli chodzi o sieć kolejową, to jej rozwój musi uwzględniać międzynarodowe umowy: AGC (europejska umowa dotycząca głównych międzynarodowych linii kolejowych) i AGTC (umowa dotycząca głównych linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów pomocniczych). Spełniać ona musi następujące wymogi techniczne:

- możliwość szybkości dla pociągów pasażerskich do 160 km/h, a pociągów towarowych do 120 km/h,
- dostosowanie nośności linii do nacisku 225 kN/oś.

Ponadto, istotne jest sprostanie standardom interoperacyjności zawartym w dyrektywie Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności w systemie transeuropejskich linii kolejowych dużych prędkości oraz dyrektywie Parlamentu i Rady 2001/16 w sprawie interoperacyjności systemu transeuropejskich kolei konwencjonalnych celem zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa i niezakłóconego ruchu pociągów (odpowiednie warunki techniczne i operacyjne).

W zakresie sieci wodnej śródlądowej wyznacznikiem dostosowania do międzynarodowych umów i regulacji są standardy zawarte w takich dokumentach i przepisach, jak: Konwencja o żegludze na Renie z 1963 r. (Konwencja z Mannheim z 1868 r.), Przepisy o inspekcji na Renie z 1995 r., Przepisy dotyczące transportu towarów niebezpiecznych na Renie (ADNR), Konwencja dunajska z 1948 r., Zalecenie Europejskiej Komisji Gospodarczej NZ (EKG) w sprawie jednolitych wymagań dla statków żeglugi śródlądowej z 1981 r. Duże znaczenie ma tu również polityka tworzenia spójnej europejskiej sieci dróg wodnych międzynarodowego znaczenia AGN i sieci dróg wodnych dla transportu kombinowanego. Porty rzeczne powinny respektować wymogi organizacji międzynarodowych zajmujących się rozwojem transportu wodnośródlądowego w Europie, a w tym np. ERSTU (EUROPEAN RIVER-SEA-TRANSPORT UNION).

W odniesieniu do portów morskich istotne znaczenie ma:

- system inspekcji statków w portach morskich oraz procedury i wymogi organizacyjno-administracyjne dotyczące Port State Control (Dyrektywa Rady 94/57),
- liberalizacja dostępu do rynków usług portowych w WE oraz poprawa efektywności funkcjonowania portów morskich i lepszego wykorzystania infrastruktury portowej (Zielona Księga Komisji nt. portów morskich i infrastruktury morskiej z 1997 r., Pakiet Portowy I i II).

W zakresie międzynarodowych i unijnych wymogów dotyczących transportu lotniczego istotne są zasady i przepisy organizacji lotnictwa cywilnego ICAO oraz IATA, a także JAA i Eurocontrol w kontekście standardów technicznych i bezpieczeństwa lotów oraz procedur administracyjno-organizacyjnych, jak również EASA w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Zgodność z wymogami dot. transportu lotniczego to konieczność przyjęcia jednolitych standardów bezpieczeństwa lotów i zarządzania ruchem lotniczym. Wiąże się to z pełną harmonizacją [2]:

- wymogów technicznych (projektowanie, produkcja, obsługa, naprawa i konserwacja samolotów),
- wymogów organizacyjnych i kadrowych (personel latający),
- procedur administracyjnych.

Chodzi również o jednoznaczne określenie i stosowanie kompatybilnych specyfikacji technicznych w zakresie nabywania urządzeń i systemów zarządzania ruchem lotniczym, czyli tzw. systemów ATM/CNS, spełniających wymogi interoperacyjności.

W transporcie kombinowanym kluczową rolę pełni umowa AGTC, dotycząca głównych linii międzynarodowego transportu kombinowanego i obiektów pomocniczych. Podstawowa sieć transportu kombinowanego składa się z dróg kolejowych i wodnych, które mają zapewnić dostęp do wszystkich państw członkowskich, a także z niezbędnych urządzeń, umożliwiających połączenia transportowe między koleją, drogami śródlądowymi, lądowymi i morskimi. Podstawą jest tu decyzja 93/628/WE o utworzeniu transeuropejskich sieci transportu kombinowanego AGTC.

Sprostanie powyższym wymogom dotyczącym składników infrastruktury transportu w poszczególnych gałęziach jest sporym wyzwaniem dla polskiego systemu transportowego.

Należy podkreślić, iż pomimo dosyć rozległej sieci transportowej w naszym kraju występuje jednak niedostosowanie infrastruktury do wielkości i struktury gałęziowej przewozów. Są to braki infrastrukturalne widoczne w stosunku do potencjalnego popytu w transporcie drogowym i morskim (głównie w portach morskich). Niezbędne jest zatem dokonanie znaczących inwestycji infrastrukturalnych celem polepszenia dostępności komunikacyjnej Polski [3]. Inwestycje infrastrukturalne w transporcie pozwolą bowiem na znaczący skok technologiczny, umożliwią wykorzystanie korzystnego geograficznego położenia kraju oraz podniosą konkurencyjność polskiej gospodarki w UE. Zaniechanie inwestycji infrastrukturalnych może spowodować negatywne skutki, takie jak: utrwalenie peryferyjności położenia Polski w UE, spadek dostępności komunikacyjnej kraju oraz wzrost kosztów zewnętrznych (tablica 1).

Nakłady na infrastrukturę powinny uwzględniać: z jednej strony – dynamikę wzrostu popytu na usługi transportowe, a z drugiej – wymogi określone w polityce transportowej UE dotyczące zrównoważonego rozwoju transportu. Większość nakładów finansowych przeznaczają się jednak, jak dotychczas, na rozwój transportu drogowego (autostrady i drogi ekspresowe), choć dokumenty rządowe podkreślają znaczenie zrównoważonego rozwoju, wskazując na preferowanie gałęzi przyjaznych środowisku oraz transportu kombinowanego [4].

Tablica 1

Analiza SWOT sieci transportowej w Polsce

Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> - poprawny układ transportowy, rozwinięta infrastruktura wszystkich gałęzi transportu, zwłaszcza rozległy system sieci drogowej i kolejowej, - dosyć dobry poziom równowagi pomiędzy transportem kolejowym a drogowym, - duża gęstość infrastruktury kolejowej (przewyższająca gęstość sieci kolejowej w krajach UE), w ponad połowie długości sieci zelektryfikowana, - wysoki odsetek odcinków sieci drogowej i kolejowej znaczenia międzynarodowego, - przygotowane programy modernizacji infrastruktury transportowej i portów morskich. 	<ul style="list-style-type: none"> - duża liczba odcinków sieci drogowej będących „czarnymi punktami”, - niezadowalający stan bezpieczeństwa, duża wypadkowość w transporcie drogowym, wynikająca w dużej mierze ze stanu infrastruktury transportowej (np. mała liczba bezkolizyjnych skrzyżowań), - mała elastyczność eksploatacyjna wynikająca z braku technologii międzygałęziowych, - zła jakość infrastruktury drogowej, - brak sieci autostrad, - brak linii kolejowych gwarantujących w ruchu pasażerskim prędkości ponad 160 km/h i ruchu towarowym ponad 120 km/h, - brak sieci szybkich kolei, - degradacja obiektów infrastruktury punktowej, szczególnie dworców kolejowych, - dysproporcje w rozwoju infrastruktury transportowej w kraju (na niektórych obszarach stan ilościowy i jakościowy infrastruktury transportowej znacznie odbiega od średniej krajowej), - niedoinwestowanie portów morskich, - minimalne zainteresowanie kapitału prywatnego i zagranicznego inwestycjami transportowymi.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> - międzynarodowe programy rozwoju infrastruktury, np. połączeń sieci transportowych w ramach TEN-T, - dostępność funduszy UE i środków własnych w celu realizacji inwestycji infrastrukturalnych, - niwelowanie negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne poprzez np. budowę obwodnic. 	<ul style="list-style-type: none"> - brak środków na inwestycje infrastrukturalne w transporcie, - kongestia, narastanie problemu „wąskich gardeł” na polskich drogach, - zamykanie odcinków linii kolejowych ze względu na ich nierentowność (zwykle są to zmiany nieodwracalne), - duży zasięg programu inwestycji, - ryzyko niewystarczającego poziomu absorpcji pomocy unijnej (np. ze względu na złe funkcjonowanie GDDKiA czy PLK), - niedostateczne przygotowanie projektów inwestycyjnych, - konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji.

Zródło: opracowanie własne na podstawie Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport na lata 2004-2006, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, marzec 2004 oraz wcześniejszych wersji tego programu z 2003 r.

Występuje również przesadna formalna koncentracja na koordynacji rozwoju i finansowaniu infrastruktury. Zbyt mało natomiast uwagi poświęca się problemom związanym z tworzeniem i funkcjonowaniem mechanizmów rynkowych. Rozwijając infrastrukturę transportu, nie uwzględnia się w dostatecznym stopniu jednocześnie takich istotnych kwestii, jak: jaki ma być kształt rynku transportowego, jak ma wyglądać konkurencja na cząstkowych rynkach transportowych i jak na tych rynkach będą kształtować się koszty i korzyści użytkowników. Poprzez koncentrację na rozwoju infrastruktury transportu w układzie paneuropejskich korytarzy równolegle rozbudowuje się i modernizuje drogi oraz linie kolejowe tworząc de facto układy konkurencyjne, które nie zawsze sprzyjają użytkownikom krajowym i całej gospodarce.

Istnieje brak widocznego związku pomiędzy aspektem programowym a realizacyjnym rozwoju transportu w Polsce, tzn. między opracowanymi przez Polską administrację programami i strategiami rozwoju [5] a faktyczną realizacją ustalonych celów programowych (rys. 1). Inicjatywy są zazwyczaj podejmowane doraźnie i często na podstawie przesłanek politycznych i preferencji regionalnych, a nie zawsze przejrzystych kryteriów ekonomicznych.

Szansą na szybszą modernizację i rozbudowę polskiej sieci transportowej jest możliwość korzystania ze wsparcia unijnego (było to możliwe już na etapie przedakcesyjnym) w ramach dostępnych funduszy strukturalnych i spójności. Unia Europejska przeznaczająca dużą część swojego budżetu na działania strukturalne [6]; wydatki na te cele stanowią drugą pozycję po rolnictwie (tablica 2).

Roczny poziom nakładów na polską infrastrukturę transportu wzrósł z 1,5 mld EUR w 2002 roku do 3,5 mld EUR w 2006 roku, co oznacza wzrost wskaźnika inwestycji transportowych w PKB do 1,8%, co jest istotnym przełomem [7]. W latach 2007-13, czyli w nowym okresie budżetowym UE, Polska nadal będzie otrzymywać spore wsparcie finansowe, martwi jednak niski poziom absorpcji na obecnym etapie. Do końca 2005 roku Polska wykorzystywała z Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport zaledwie 0,2% środków [8]!

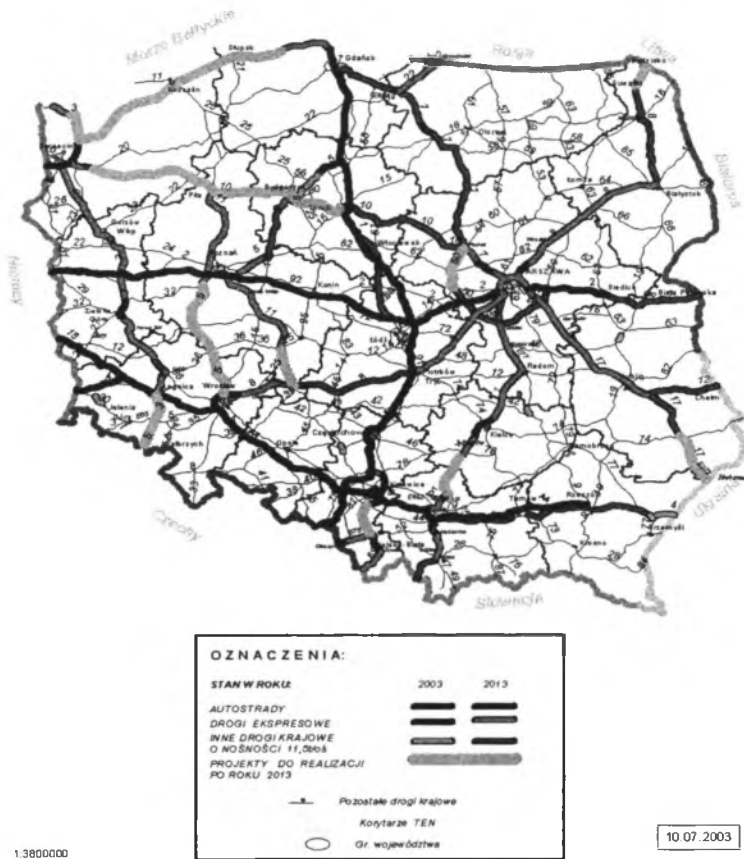
Sama akcesja i dostęp do funduszy UE nie są jedynymi przesłankami zwiększenia możliwości inwestycyjnych polskiej sieci transportowej, gdyż musi temu towarzyszyć wysoka zdolność absorpcyjna tych środków. O skuteczności wykorzystania środków pomocowych zadecydują: zdolność i umiejętność współfinansowania projektów strukturalnych ze środków krajowych (publiczne i/lub prywatne), umiejętność odpowiedniego przygotowania projektów, realizacji, monitorowania i ewaluacji inwestycji. Ponadto, istotna jest umiejętność współpracy wszystkich partnerów w procesie aplikacji oraz absorpcji funduszy – od przedstawicieli rządu i Komisji Europejskiej aż do ostatecznego beneficjenta pomocy strukturalnej. Duże wyzwanie stanowi także pułap w postaci poziomu dofinansowania projektów ze środków własnych, który może spowodować, iż głównymi beneficjentami środków na rozbudowę i modernizację systemów transportowych będą województwa zachodnie oraz aglomeracje środkowej i zachodniej Polski.

Wśród 30 projektów priorytetowych w ramach TEN-T znalazły się 3 polskie. Jest to mała liczba w stosunku do skali potrzeb. Z drugiej jednak strony, biorąc pod uwagę liczbę członków UE (25) i wyzwania, jakie wiążą się właśnie ze współfinansowaniem tych inwestycji, jest to liczba adekwatna do możliwości UE i wydolności finansowej Polski.

System finansowania infrastruktury transportowej powinien być spójny i efektywny w wymiarze rzeczowym i finansowym oraz zapewniać odpowiednie jej wykorzystanie, a także odpowiadać potrzebom przewozowym występującym na rynkach transportowych. Obecny system jest niewydolny i nieefektywny w aspekcie realizacji zakładanych celów. Ponadto, brak jest innowacyjnych rozwiązań finansowych, szeroko już stosowanych w świecie.



STRATEGIA
przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce
w latach 2003 - 2013



Rys. 1. Strategia przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce w latach 2003-2013

Fig. 1. Strategy of major national roads' reconstruction in Poland in 2003-2013

Źródło: Ministerstwo Infrastruktury, www.mi.gov.pl, 18.12.2004.

Nie ma również nadal skutecznych rozwiązań prawnych i ekonomicznych dotyczących rozwoju partnerstwa publiczno-prywatnego.

W tym kontekście ważnym dylematem jest zagadnienie, czy autostrady powinny być budowane systemem tradycyjnym czy koncesyjnym. Za tym pierwszym przemawia fakt, iż państwo jako inwestor osiąga niższe koszty budowy niż inwestorzy prywatni. Ponadto, na wybudowanych autostradach przez koncesjonariuszy opłaty są zazwyczaj tak wysokie, że kierowcy wybierają publiczne drogi alternatywne. Z drugiej jednak strony, za mało jest środków budżetowych i unijnych, więc koncesje dla inwestorów prywatnych to szansa na budowanie w szybszym tempie (choć w tym systemie w ciągu 15. lat wybudowano zaledwie dwa, i to relatywnie krótkie, odcinki). Ostatnie jednak deklaracje rządowe wskazują na preferowanie systemu tradycyjnego: budową autostrad miałyby się zająć specjalne spółki państwowe, co budzi wiele zastrzeżeń specjalistów w tej dziedzinie [8].

Tablica 2

Perspektywa finansowa (UE-25) uwzględniająca rozszerzenie w cenach z roku 2004

TABLE 2a: FINANCIAL PERSPECTIVE (EU-25) ADJUSTED FOR ENLARGEMENT AT 2004 PRICES

	Current prices					2004 prices	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
COMMITMENT APPROPRIATIONS							
1. AGRICULTURE	41.730	44.530	46.587	47.378	49.305	50.431	50.575
1a Common Agriculture Policy	37.352	40.035	41.992	42.680	42.769	43.724	43.735
1a Rural development	4.395	4.495	4.595	4.698	6.536	6.707	6.842
2. STRUCTURAL ACTIONS	32.678	32.720	33.638	33.968	41.035	41.685	42.932
Structural funds	30.019	30.005	30.849	31.129	35.353	36.517	37.028
Cohesion fund	2.659	2.715	2.789	2.839	5.682	5.168	5.904
3. INTERNAL POLICIES	6.031	6.272	6.558	6.796	8.722	8.967	9.093
4. EXTERNAL ACTIONS	4.627	4.735	4.873	4.972	5.082	5.093	5.104
5. ADMINISTRATION (1)	4.638	4.776	5.012	5.211	5.983	6.154	6.325
6. RESERVES	906	916	676	434	442	442	442
Monetary reserve	500	500	250	0	0	0	0
Emergency aid reserve	203	208	213	217	221	221	221
Guarantee reserve	203	208	213	217	221	221	221
7. PRE-ACCESSION STRATEGY	3.174	3.240	3.328	3.386	3.455	3.455	3.455
Agriculture	529	540	555	564			
Pre-accession structural instrument	1.058	1.060	1.109	1.129			
PHARE (applicant countries)	1.597	1.620	1.664	1.693			
8. COMPENSATION					1.410	1.299	1.041
TOTAL APPROPRIATIONS FOR COMMITMENTS	93.792	97.189	100.672	102.145	115.434	117.526	118.967
TOTAL APPROPRIATIONS FOR PAYMENTS	91.322	94.730	100.078	102.767	111.380	112.260	114.740
Ceiling, apropos for payments as % of GNI (ESA 95)	1,07%	1,08%	1,11%	1,09%	1,08%	1,06%	1,06%
Margin for unforeseen expenditure	0,17%	0,16%	0,13%	0,15%	0,16%	0,18%	0,18%
Own resource ceiling	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%	1,24%

(1) The expenditure on pensions included under the ceiling for this heading is calculated net of staff contributions to the pension scheme, up to a maximum of 1 100 million euros at 1999 prices for the period 2000-2006.

Źródło: Financial perspective (EU-25) adjusted for enlargement at 2004 prices, http://europa.eu.int/comm/budget/furtherinfo/index_en.htm, 19.09.2005

Istotną kwestią są także bariery biurokratyczne, gdyż liczba i kwalifikacje urzędników mają wpływ na realizację zamierzeń inwestycyjnych. Korzystniejsze byłoby np. zatrudnienie na kontraktach odpowiednich fachowców rozliczanych z powierzonych im działań. Ponadto, oddziały Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad powinny mieć większą swobodę i elastyczność w zakresie zarządzania inwestycjami drogowymi.

Wreszcie sporym wyzwaniem jest realizacja wspólnej polityki transportowej UE [9], tak aby pozostając w zgodności z jej wymogami realizować jednocześnie te inwestycje, które będą korzystne dla poszczególnych polskich regionów.

Zatem, liczne wymogi unieme w zakresie infrastruktury transportu i problemy związane ze stanem i perspektywami rozwoju polskiej sieci transportowej to zagadnienie bardzo złożone, obejmujące wiele aspektów natury ekonomicznej, prawnej i technicznej oraz przestrzennej, a także społecznej [10].

3. WNIOSKI

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, można sformułować następujące wnioski i rekomendacje pod adresem podmiotów odpowiedzialnych za modernizację i rozbudowę polskiej infrastruktury transportu:

1. Sprostanie obecnym i przyszłym wyzwaniom integracyjnym i transformacyjnym oraz globalnym związanym z rozwojem sieci transportowej w Polsce jest zadaniem trudnym

z powodu braku jasno określonej wizji jej rozwoju oraz celów strategicznych i instrumentów ich realizacji. Dotyczy to także relacji z pozostałymi składnikami infrastruktury technicznej, tj. przemysłami sieciowymi oraz polityką regionalną, konkurencji i ochrony środowiska.

2. Istnieje potrzeba ustalenia szczegółowego instrumentarium służącego realizacji ogólnie wytyczonych priorytetów rozwoju polityki transportowej państwa, zgodnych z polityką UE.

3. Mnogość dokumentów w tym względzie nie sprzyja spójności celów oraz szczegółowemu przedstawieniu precyzyjnych wytycznych na poziomie realizacyjnym. Polityka transportowa na poziomie krajowym nie obejmuje przykładowo wszystkich kategorii dróg, co może powodować konflikty na etapie realizacji konkretnych inwestycji. Stabilność wizji nie tylko ogólnych priorytetów rozwojowych, ale i metod ich wdrożenia oraz powszechność znajomości, zrozumienia i stosowania tych rozwiązań (co związane jest ze stabilnością fachowej kadry) znacząco ułatwiłoby cały proces rozwoju infrastruktury.

4. W zakresie rozwoju infrastruktury transportu niezbędny jest interwencjonizm. Państwo nie może wycofywać się ze swej roli regulatora i dystrybutora, gdyż nie ma instytucji mogącej je zastąpić, a samorządy są zbyt słabe w zakresie finansowym i koordynacyjno-zarządczym. Trzeba oczywiście wypracować właściwe mechanizmy, jak np. system weryfikacji projektów, czy też partnerstwa publiczno-prywatnego, by właściwie skonsumować środki finansowe i zaspokoić duże potrzeby inwestycyjne, jakie istnieją w naszym kraju.

5. Brak integracji sektorowej i pionowej w praktyce funkcjonowania państwa jest przyczyną niespójnej realizacji planów, strategii i programów w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej.

6. Należałoby również wdrożyć bardziej efektywne metody absorpcji funduszy unijnych, a także sposoby wpływania na kształt polityk europejskich i lobbingu na rzecz rozstrzygnięć bardziej służących polskiemu priorytetom.

Literatura

1. Grzelakowski A. S.: Polityka transportowa UE, (w:) Infrastruktura, Praca zbiorowa pod red. Z. Brodeckiego, LexisNexis, 2003, s. 29-47.
2. Januskiewicz W.: Wspólna polityka transportowa i ochrony środowiska, (w:) E. Kawecka-Wyrzykowska, Synowiec E. (red.): Unia Europejska, Przygotowania Polski do członkostwa. IKiCHZ, Warszawa 2001, s. 355-356.
3. Sektorowy Program Operacyjny: Transport na lata 2004-2006. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2003, s. 25.
4. Przybyłowski A.: Wpływ polityki transportowej i regionalnej Unii Europejskiej na rozwój infrastruktury transportowej w Polsce. Praca doktorska, UG, Sopot 2005, s. 185.
5. Strategia przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce w latach 2003-2013. Ministerstwo Infrastruktury, www.mi.gov.pl, 18.12.2004.
6. Financial perspective (EU-25) adjusted for enlargement at 2004 prices, http://europa.eu.int/comm/budget/furtherinfo/index_en.htm, 19.09.2005.
7. Burnewicz J.: Zmiany makroekonomiczne w procesie integracji polskiego transportu z Unią Europejską (1990-2002). Zeszyty Naukowe UG, Sopot 2005, s. 22.
8. Materiały na konferencję prasową Ministra Transportu, Ministerstwo Infrastruktury, www.mi.gov.pl, 18.05.2006.
9. White Paper. European transport policy for 2010: time to decide, COM(2001) XXX, Brussels, s. 7.
10. Grzelakowski A. S. (red.): Formy i metody finansowania infrastruktury transportu w Polsce. Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2005, s. 7.