

PROROZWOJOWY MODEL POLITYKI TRANSPORTOWEJ

Tadeusz TRUSKOLASKI¹
Anna BUSŁOWSKA²

1. Wprowadzenie

Polityka transportowa ma szczególny charakter z uwagi na cele, jakie spełnia transport oraz specyficzne cechy infrastruktury transportowej. Zależność pomiędzy polityką transportową i rozwojem gospodarczym jest bezsporna. W związku z tym istnieje konieczność badania tych zależności. Przyjmuje się założenie, że infrastruktura transportowa powinna wyprzedzać procesy gospodarcze. Chociaż niewątpliwie istnieje również zależność odwrotna oddziaływania poziomu rozwoju gospodarczego na transport, szczególnie w zakresie możliwości wypracowania środków na inwestycje infrastrukturalne. Z uwagi jednak na długi okres kształtowania infrastruktury, możliwość powstawania wąskich gardeł w transporcie, jest to relacja, która w dobrze prosperującej gospodarce nie powinna mieć znaczenia praktycznego. Głównym zadaniem budowanych struktur systemu transportowego oraz kształtowanych mechanizmów powinno być stworzenie możliwości zwiększania jego zdolności do świadczenia usług na coraz wyższym poziomie, ogólnej poprawy kondycji finansowej oraz umożliwienie dalszego rozwoju.

Celem artykułu jest ukazanie kierunków ewaluacji i kształtowania się polityki transportowej i jej wpływu na prorozwojowy charakter procesów gospodarczych.

2. Podstawowe relacje transport a gospodarka

W różnych modelach ekonomicznych odnoszących się do problematyki relacji transportu i rozwoju gospodarczego należy zauważyć, że przez wielu teoretyków znaczenie transportu było pomijane lub marginalizowane.

Przegląd myśli ekonomicznej XX wieku nasuwa następujące wnioski. Poglądy klasyków wpływały na inwestycje w dziedzinie transportu. Szkoła

¹ Dr hab. Tadeusz Truskolaski – prof. UwB, Wydział Ekonomii i Zarządzania Uniwersytetu w Białymstoku.

² Mgr Anna Busłowska – Wydział Ekonomii i Zarządzania Uniwersytetu w Białymstoku.

klasyczna uważała transport za działalność nieprodukcyjną, a więc nie tworzącą dochodu narodowego. Według R. F. Harroda jedną z przyczyn nieelastyczności gospodarki może być niedorozwój infrastruktury transportowej. Stan ten utrudniał optymalną alokację czynników produkcji, a tym samym straty w produkcji. Neoklasyczna (neoliberalna) teoria rozwoju pomijała czynnik transportu, chociaż go nie negowała. Przedstawiciele tego nurtu w teorii ekonomii uznawali podstawową infrastrukturę, za coś naturalnego i rozwiniętego na miarę istniejących potrzeb. Teoria rozwoju gospodarczego J. Schumpetera zakładała wyraźne implikacje do transportu. Bez innowacji nie byłoby możliwe coraz sprawniejsze pokonywanie przestrzeni. Natomiast A. Hansen i B. Higgins twierdzili, że następstwem zmniejszania się dynamiki wzrostu gospodarczego jest m.in. spadek działań związanych z ekspansją geograficzną, a w konsekwencji również negatywne oddziaływanie na transport. Nie jest możliwa eksploracja świata bez korzystania z różnorodnych gałęzi transportu. Stąd też teoria stagnacji sekularnej odnosi się pośrednio do transportu i wskazuje na korelację pomiędzy dynamiką rozwoju gospodarczego i transportu. Teoria rozwoju inicjowanego podkreślała, że w inwestycjach infrastrukturalnych znaczące miejsce zajmują te, które dotyczą kształtowania sieci transportowej. Dobrze rozwinięty układ transportowy jest jednym z czynników wyznaczających atrakcyjność inwestycyjną danego regionu, służy także sprawnej alokacji środków produkcji i produktu finalnego.

Jednym ze współczesnych badaczy z dziedziny transportu popierającym ten pogląd jest M. Mindur [11, s. 71–80.] Zły stan infrastruktury albo jej niedorozwój są zasadniczym czynnikiem ograniczającym rozwój społeczno-gospodarczy. Infrastruktura transportowa stwarza ramy funkcjonowania całej gospodarki, warunkuje realizację planów rozwojowych oraz stymuluje rozwój gospodarczy. W świetle powyższych spostrzeżeń nasuwa się stwierdzenie, iż polityka transportowa powinna pozostawać w ścisłej korelacji z polityką gospodarczą, a rozbudowa i rozwój sieci transportowych powinien mieć wyprzedzający charakter w stosunku do przemian gospodarczych. Dostosowana do potrzeb infrastruktura transportowa jest czynnikiem zwiększającym atrakcyjność inwestycyjną danego obszaru, przyczynia się do rozwoju regionalnego i współpracy międzyregionalnej, sprzyja rozwojowi wymiany handlowej, umożliwia czerpanie korzyści z handlu zagranicznego oraz z przewozów tranzytowych. Rozwinięta sieć transportowa służy również zmniejszeniu kongestii oraz sprzyja upowszechnieniu się ruchu turystycznego.

Podobny pogląd reprezentuje T. Truskolaski [26, s. 36]. Znaczącą rolę w rozwoju odgrywa transportowa polityka inwestycyjna, której wykonawcą powinien być samorząd terytorialny różnego szczebla i państwo. Sprawnie działająca sieć transportowa pobudza wymianę handlową, działalność usługową, produkcyjną, inwestycyjną. Wskazuje się, że nakłady na infrastrukturę powinny wynosić 10% [23, s. 23] wszystkich nakładów inwestycyjnych w gospodarce, aby procesy rozwoju gospodarczego przebiegały prawidłowo.

Nie ma – jak widać z tego krótkiego przeglądu myśli ekonomicznej – jednoznacznego stanowiska teoretyków myśli ekonomicznej odnośnie znaczenia transportu w gospodarce, chociaż jego wpływ nie jest pomijany. Zwiększenie racjonalności transportu przekłada się na zwiększenie tempa rozwoju gospodarczego względem wielkości przewozów (spadek transportochłonności gospodarki). Stąd też w działaniach pragmatycznych duże znaczenie przypisuje się polityce transportowej, która ma wyznaczać cele i kierunki rozwoju transportu w korelacji z poziomem rozwoju gospodarczego. Długookresowe strategie, programy rozwoju poszczególnych działów gospodarki powinny uwzględniać i przewidywać przyszłe potrzeby transportowe oraz niezbędne nakłady na ich zaspokojenie. Dzięki temu możliwy będzie do zrealizowania model polityki, w którym sprawnie działający układ transportowy stwarza ramy rozwoju i prawidłowego funkcjonowania całej gospodarki.

3. Zasady kształtowania się sieci transportowych

Sieć transportowa kształtowana jest pod wpływem wielu determinant. Wymienia się pięć podstawowych zasad kształtowania układu komunikacyjnego. Za pierwszą determinantę uważa się skłonność do zagęszczania dróg. Jest ona konsekwencją dążenia poszczególnych okręgów (jednostek) osadniczych do wytworzenia tras komunikacyjnych między nimi lub między innymi okręgami (jednostkami). Drugi czynnik wynika z chęci jak najtańszego przemieszczania się społeczeństwa. Trzeci to zmniejszenie eksploatacji środków finansowych na przedsięwzięcia transportowe. Istotna jest również skłonność do dublowania dróg wyższego rzędu przez drogi niższego rzędu, co bierze się z zasad substytucji, komplementarności i paralelizacji. Występuje również tendencja do podnoszenia poziomu technicznego dróg, przez poprawienie stanu technicznego głównych pasm komunikacyjnych [10, s. 146–149].

Kształtowanie się sieci transportowych musi także odpowiadać potrzebom transportowym zgłaszanym ze strony społeczeństwa, jak i sfery produkcji. Potrzeby transportowe wynikają z braku jedności miejsca i czasu elementów niezbędnych do prowadzenia działalności bądź osiągnięcia określonego celu. Potrzeba transportowa jest wyrazem popytu zgłaszanego przez gospodarkę albo społeczeństwo na przemieszczanie osób i rzeczy w określonym czasie na określoną odległość. Potrzeby transportowe powstają w zakresie układów osadniczych (mobilność ludzi spowodowana czynnikami socjalnymi, bytowymi, itp.), w obrębie układów produkcji dóbr i usług (przewozy surowców, półfabrykatów, itp.) oraz potrzeby powstające na granicy tych układów (mobilność zawodowa ludzi, dostarczanie dóbr do finalnych odbiorców, itp.). Wśród podstawowych źródeł potrzeb transportowych można wymienić:

- lokalizację surowców naturalnych;
- kooperację w produkcji;
- międzynarodowy podział pracy;

- organizację dystrybucji;
- rozmieszczenie rynków zbytu;
- rozmieszczenie bogactw naturalnych, produkcji materialnej, działalności naukowej i kulturalno-rekreacyjnej, ludności;
- różnice geograficzne;
- specjalizację produkcji;
- korzyści skali;
- cele polityczne i militarne;
- stosunki społeczne;
- imprezy kulturalne. [11, s. 71].

Reasumując należy stwierdzić, że niedostosowanie rozwoju sieci transportowej, przewozów i oferty do zgłaszanych potrzeb znajduje odzwierciedlenie w spadku ogólnej efektywności gospodarki. Z drugiej strony prawidłowy rozwój transportu nie byłby możliwy bez rozwoju innych gałęzi transportu, które określają potrzeby transportowe oraz dostarczają dóbr i usług niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania sieci transportowych.

W świetle współczesnych procesów gospodarczych i społecznych polityka transportowa jest kształtowana także z punktu widzenia jej zgodności z zasadami zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*). W dziedzinie transportu pojęcie to odnosi się do rozwoju transportu odpowiadającego zmianom popytu, zharmonizowanego z potrzebami społecznymi oraz przede wszystkim wymogami ochrony środowiska.

Mając na uwadze powyższe, do głównych przesłanek kształtowania rozwoju transportu w skali europejskiej można zaliczyć [11, s. 15]:

- procesy integracyjne krajów UE,
- gospodarcze znaczenie transportu,
- rola układu komunikacyjnego w podnoszeniu standardu życia ludności,
- wpływ transportu na środowisko przyrodnicze.

W określaniu kierunków rozwoju współczesnych kierunków polityki transportowej należy mieć także na uwadze, że w gospodarce opartej na wiedzy popyt na surowce i materiały odznacza się tendencją malejącą, co pociąga za sobą malejący popyt na przewozy. Ponadto procesy integracyjne w ramach UE sprzyjają transformacji technologicznej i produktowej gospodarek i wpływają na osłabienie popytu na transport i zmianę podstawowych parametrów makroekonomicznych (np. transportochłonność w PKB, udział sektora transportu w PKB, udział zatrudnionych w transporcie do zatrudnionych ogółem, itd.).

Modelowe kształtowanie systemu transportowego państwa, to główny cel polityki transportowej. Polega ono na [5, s. 18]:

- wpływaniu na rozwój przedsiębiorstw transportowych, które są zróżnicowane własnościowo i strukturalnie oraz zapewniają najlepsze działanie rynku usług transportowych;
- optymalizowaniu jego wzrostu i rozwoju rzeczowego, infra- i suprastrukturalnego;

- stymulowaniu odpowiedniego przebiegu procesów i zjawisk transportowych (wewnątrz działu transportu oraz w zależnościach zachodzących pomiędzy transportem a jego otoczeniem);
- wpływaniu na procesy rozwojowe standardów transportowych³.

Polityka transportowa, odnosząc się do nauk ekonomicznych, musi przestrzegać głównie dwóch zasad: zasady równowagi oraz zasady efektywności. Pierwsza dotyczy ładu gospodarczego, który zakłada politykę równowagi pomiędzy popytami a popytem na usługi przewozowe, jak również zobowiązuje do zachowania określonych proporcji między formowaniem się tempa wzrostu fundamentalnych wielkości ekonomicznych, np. wzrostu płacy, wydajności usług transportowych, wielkości produkcji, świadczeń socjalnych i usług transportowych. Zasada efektywności dotyczy racjonalnej wydajności oraz racjonalnej oszczędności. Wariant wydajnego działania zakłada maksymalizację efektów przy aktualnym popycie na dodatkowe usługi transportowe. Wariant oszczędnościowy obliuguje do minimalizowania nakładów przy żądanym poziomie efektu, czyli nakazuje maksymalizować zaoszczędzone zasoby. Obok zasad równowagi i efektywności wymienić można również zasadę zapewnienia wzajemnych korzyści uczestnikom współdziałania, czyli dla transportu i jego pozatransportowego otoczenia [19, s. 21–23]. Według P. Sulmickiego istotne są także tzw. reguły powszechnego postępowania, które również mają znaczenie w polityce transportowej. Wymienia on wśród nich zasady podstawowe i instytucjonalne [24, s. 58].

4. Polityka transportowa a rozwój

Celem polityki transportowej Wspólnot Europejskich jest radykalne przezwyciężanie przeszkód w każdej gałęzi transportu. Odbywa się to za pomocą ujednolicania przepisów technicznych, podatkowych i socjalnych, wspierania wolnej konkurencji pomiędzy wszystkimi państwami członkowskimi oraz poprzez niwelowanie dyskryminacji przewoźnika z powodu jego siedziby. Złagodzenie rynku wspólnoty to także odpowiednie supozycje w sferze kwalifikacji zawodowych, bezpieczeństwa, socjalnych aktów prawnych, norm ekologicznych oraz obowiązku świadczenia usług publicznych przez przewoźników niektórych gałęzi transportu [7, s. 214–215].

Polityka transportowa dąży do kompleksowego zabezpieczenia funkcjonowania państwa, rządu oraz podmiotów centralnych i pośrednich, opartych na programowaniu i realizacji rozwoju aktywności przewozowej. Są to procedury uwarunkowane kreowaniem terytorialnej konstrukcji rzeczowo-organizacyjnej struktury transportowej oraz ustalaniem norm ekonomiczno-prawnych, jak rów-

³ W zakresie norm technicznych środków i urządzeń transportowych, warunków bezpieczeństwa w transporcie, rozwoju postulatów transportowych i w zakresie stwarzania warunków do ich realizacji. Za: Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2005, s. 18.

niez wpływem na potrzeby transportowe. Współrealizatorami dążeń polityki transportowej są jej podmioty – przedsiębiorstwa transportowe [23, s. 29].

Założenia polskiej polityki transportowej na bazie doświadczeń z lat ubiegłych koncentrują się na:

- wpływu na rozwój przedsiębiorstw transportowych, które są zróżnicowane własnościowo i strukturalnie oraz zapewniają najlepsze działanie rynku usług transportowych;
- optymalizowaniu jego wzrostu i rozwoju rzeczowego, infra- i suprastrukturalnego;
- stymulowaniu odpowiedniego przebiegu procesów i zjawisk transportowych (wewnątrz działu transportu oraz w zależnościach zachodzących pomiędzy transportem a jego otoczeniem);
- wpływu na procesy rozwojowe standardów transportowych;
- polityka transportowa dąży do kompleksowego zabezpieczenia funkcjonowania państwa, rządu oraz podmiotów centralnych i pośrednich, opartych na programowaniu i realizacji rozwoju aktywności przewozowej.

Jedną z funkcji rozwoju infrastruktury transportowej jest pobudzanie koniunktury gospodarczej. Infrastruktura ta w przyszłości stanie się napędem konkurencyjności gospodarki europejskiej. Będzie z niej można uzyskać korzyści nie tylko transportowe, ale również ogólnogospodarcze i społeczne. Dzięki rozwojowi infrastruktury transportowej zyskuje się możliwość stworzenia realnych podstaw w europejskich procesach integracyjnych. Założenia współpracy międzynarodowej uwarunkowane są formowaniem się nowej europejskiej harmonii przestrzennej. Wymagają one jednolitej europejskiej polityki rozwoju infrastruktury oraz unifikacji norm i standardów operacyjnych oraz eksploatacyjnych [8, s. 54].

Wyznacznikami wysokiej intensywności przewozów międzynarodowych w Europie jest wysoki poziom rozwoju gospodarczego i aktywności gospodarczej oraz niezbyt duży obszar poszczególnych krajów. Europa posiada także gęstą sieć transportową (drogową, kolejową oraz sieć lotnisk). Wodne szlaki śródlądowe najlepiej rozwinięte są w Europie Zachodniej i Wschodniej, Europa Środkowa posiada wyraźną lukę w rozwoju infrastruktury transportowej. Generalnie infrastruktura i działalność transportowa jest nierównomiernie rozwinięta, co związane jest w dużej mierze z gęstością zaludnienia, jak również ze stopniem aktywności gospodarczej [8, s. 56; 12, s. 31–32].

Cele polityki transportowej dotyczące rozwoju infrastruktury transportu to m.in.: [8, s. 57]

- bezpieczeństwo – adaptacja infrastruktury względem nowoczesnych środków transportu (wymaga to m.in. opracowania nowych przepisów dotyczących ruchu, norm dopuszczenia pojazdów do eksploatacji oraz przystosowania infrastruktury do nowoczesnych pojazdów);

- spójność – ujednoczenie funkcjonalne, międzygałęziowe. Istnieje projekt, aby dla integracji infrastruktury utworzyć ogólnoeuropejską organizację, gromadzącą i rozdzielającą środki na te cele w całej Europie;
- dostępność – zwiększyć ją może m.in. usunięcie kongestii poprzez tworzenie „korytarzy transportowych” infrastruktury różnych gałęzi transportu oraz usprawnienie przeładunków i uproszczenie formalności celnych;
- ochrona środowiska naturalnego za pomocą znacznego zwiększenia roli kolei jako fundamentu europejskiego systemu transportowego; rozwoju żeglugi śródlądowej, transportu rurociągowego i transportu kombinowanego; usprawnienia transportu przez zastosowanie logistyki oraz telematyki jako narzędzia do zarządzania i kierowania procesami transportowymi.

Ze względów historycznych powiązania w zakresie przewozów, zachodzące pomiędzy „starymi” państwami członkowskimi a nowymi członkami Unii Europejskiej, nie są na wysokim poziomie. Kapitał państw przyjętych do Unii w 2004 roku jest za mały, by zrealizować niezbędne przedsięwzięcia. Państwa te nie są w stanie uzupełnić niedoborów finansowych nawet w ramach pomocy strukturalnej, a przedtem przedakcesyjnej (ISPA). Do niezbędnych działań usprawniających połączenia z członkami Unii Europejskiej zalicza się⁴: [8, s. 151–152]

- analizę niezbędnych projektów zmierzających do całkowitej redukcji „wąskich gardeł” na granicach i modernizacji infrastruktury kolejowej;
- szersze wykorzystanie dodatkowych strumieni finansowych w ramach kapitału Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

Fundamentalnymi warunkami utworzenia jednolitej europejskiej sieci transportowej są m. in.: [2, s. 65]⁵

- strategiczne inwestycje dopełniające istniejący układ infrastruktury;
- kluczowe unowocześnienia, likwidujące „wąskie gardła” w przyszłym systemie przewozowym;
- priorytetowe modernizacje, dostosowujące istniejące drogi do norm europejskich.

Priorytetowe miejsce w polityce Unii Europejskiej zajmuje idea tworzenia transeuropejskich sieci Transportowych (TEN-T) w różnych gałęziach transportu, odpowiednio ze sobą zharmonizowanych i efektywnie łączących poszczególne kraje europejskie. Komisja Europejska postrzega sieć TEN-T, jako instrument pobudzania rozwoju gospodarki dzięki realizacji następujących celów

⁴ 529 mln euro wobec potrzeb oszacowanych łącznie na około 91 mld euro. Więcej: Jastrzębska J., *Polski transport kolejowy w procesie integracji z Unią Europejską*, Wydawnictwo Work, 2001, s. 151.

⁵ Por. także S. Handley, *Transport Policy In the European Union*, Houndmills 2004, s. 4–13; T. Truskolaski, *The Infrastructural Conditions of The Competitiveness of Region on the Example of Transport in North-Eastern Poland* [w:] *Increasing Regional Competitiveness Polish and British Experience*, pod red. B. Kożuch, Toruń 1999, s. 208–209.

cząstkowych: budowanie efektywnego, bezpiecznego i taniego transportu, wzrost kohezji i eliminacja peryferyjności regionów mniej rozwiniętych gospodarczo, poprawa współpracy i wymiany handlowej między Europą Wschodnią, a Zachodnią, a także przyczynianie się do rozwoju technologicznego [3, s. 105].

Transport samochodowy

Transport samochodowy odgrywa najważniejszą rolę w realizacji usług przewozowych. Wynika to z pozytywnych cech tego rodzaju transportu, do którego należą: elastyczność, bezpośredniość przewozów, niskie ceny. Dynamiczny rozwój infrastruktury oraz poprawa jakości sieci drogowej oraz preferencje dla inwestycji międzynarodowych to najważniejsze tendencje rozwojowe w tej gałęzi transportowej. Jednakże rozbieżność interesów różnych stron procesów inwestycyjnych, aspekty finansowe, kwestie negatywnego wpływu transportu drogowego na środowisko powodują, iż w praktyce ujednoczenie europejskiej sieci transportowej przebiega wolno, a jej układ nie odpowiada w pełni potrzebom określonym przez warunki współpracy międzynarodowej. Opóźnienia rozwojowe infrastruktury drogowej generuje szereg problemów, w szczególności związanych z powstawaniem „wąskich gardeł”, kongestią, wzrost kosztów zewnętrznych, szkodliwością dla środowiska przyrodniczego. Rozszerzenie Unii przyczyniło się do powstania nowych problemów infrastrukturalnych. Powiązania transportowe między starymi i nowymi państwami członkowskimi są słabo rozwinięte.

W związku z tym, że budowanie infrastruktury transportu jest czynnikiem decydującym o stopniu integracji europejskiej zarówno na poziomie Wspólnoty oraz narodowym, realizowane są projekty wspierające rozwój transportu, w tym także drogowy. W propozycji europejskiej polityki transportowej w aspekcie rozwoju infrastruktury drogowej priorytetowe znaczenie mają następujące projekty [2, s. 62]⁶:

- budowa brakujących tras m. in. na przejściach granicznych głównych połączeń między krajami Wspólnoty oraz stworzenie nieistniejących jeszcze ważnych dróg w ramach integracji z obszarami peryferyjnymi i odseparowanymi;
- budowa dróg między krajami Wspólnoty a Skandynawią oraz państwami Środkowej i Wschodniej Europy;
- stworzenie międzygałęziowych połączeń ważnych dla głównych osi transportu kombinowanego;

⁶ Por. *Program Budowy Autostrad do 2015 roku* [w:] „Polskie drogi”, nr 8(82)/ 2001, s. 6–13; J. Gontarz, *Transport samochodowy w perspektywie XXI wieku* [w:] „Zeszyty Naukowe” Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 242, Prace Wydziału Transportu i Łączności nr 14/1998, s. 93–99 oraz T. Truskolaski, *Zmiany w zarządzaniu i finansowaniu dróg w wyniku reformy administracyjnej (na przykładzie DODP w Białymstoku)* [w:] *Podlasie – perspektywy rozwoju*, Katedra Polityki Ekonomicznej i Rozwoju gospodarczego, Katedra Ekonomii Politycznej, Materiały z konferencji naukowej Rajgród, 07–09.06.1999, Uniwersytet w Białymstoku, Białystok 1999, s. 244–261.

- budowa obwodnic wokół głównych centrów municypalnych na trasie sieci transeuropejskich; .
- tworzenie systemów kierowania ruchem.

Są to przedsięwzięcia prorozwojowe mające wpływ na całą europejską gospodarkę. Powinny być realizowane w oparciu o wspólne założenia wynikające z problemów realizacji wspólnej polityki transportowej. Do wspomnianych trudności należą [18, s. 32]:

- nierówny rozwój poszczególnych gałęzi transportowych;
- kongestia na drogach, kolejach, w dużych miastach i portach lotniczych;
- negatywne oddziaływanie rozwoju transportu na środowisko.

Celem głównych działań w ramach UE jest stworzenie optymalnych warunków dla użytecznego systemu transportowego oraz zapewnienie jednolitych zasad dostępu do rynku i do zawodu oraz możliwości świadczenia usług w oparciu o zasady uczciwej konkurencji w celu realizacji zasad zrównoważonego rozwoju.

W rozważaniach dotyczących rozwoju drogowej polityki transportowej należy stwierdzić, iż znaczący wpływ na jej kierunki mają zapisy Strategii Lizbońskiej. Jej głównym celem jest podejmowanie działań zmierzających do rozwoju gospodarki opartej na wiedzy, konkurencyjnej, tworzącej wzrost gospodarczy i wzrost zatrudnienia, tworzącej spójność społeczną oraz zapewniającej przestrzeganie zasad ochrony środowiska przyrodniczego. Obecnie podstawowym dokumentem formułującym cele rozwojowe polityki transportowej UE jest Biała Księga z 2001 r. („Europejska polityka transportowa 2010. Czas na podjęcie decyzji”). Oprócz ogólnych zadań polityki transportowej zmierzającej do budowy efektywnego i sprawnego systemu transportowego zwraca uwagę na konieczność tworzenia alternatywy dla transportu drogowego oraz odchodzenia od równoznaczności pojęć 'wzrost gospodarczy' i 'wzrost transportu'.

Transport kolejowy

Po II wojnie światowej rynek usług transportu kolejowego ukształtował się w ten sposób, że w kraju istniał najczęściej jeden przewoźnik operujący na prawie całej sieci i monopolizujący całą gałąź transportu. Od początku lat dziewięćdziesiątych w ramach struktur europejskich prowadzona jest reforma kolejnictwa, mająca na celu demonopolizację i wzrost konkurencyjności wewnątrz tej branży. Ostatecznym wynikiem tego procesu będzie (lub jest) podział przewozów kolejowych w określonym kraju pomiędzy kilku operatorów i marginalizacja pozostałych operatorów.

Transport kolejowy przegrywa w walce konkurencyjnej z innymi gałęziami transportu, szczególnie transportem drogowym. Taka sytuacja z punktu widzenia gospodarki narodowej jest niekorzystna. Spadek znaczenia transportu kolejowego powoduje wzrost nakładów na utrzymanie infrastruktury drogowej oraz na obsługę tzw. zewnętrznych kosztów transportu. Ponadto spadek znaczenia transportu kolejowego na rzecz przewozów drogowych powoduje wzrost uciąż-

liwości dla środowiska przyrodniczego wynikający z nadmiernej emisji hałasu, spalin, wypadków drogowych itp.

Rozwój rynku usług transportu kolejowego należy rozpatrywać w kategoriach dalszego wzrostu i rozszerzania zakresu tych usług, tj. wzrostu podaży. Kolej powinna się odznaczać większą orientacją na klienta i jego potrzeby i charakteryzować sobą: pewnością, elastycznością, krótki czas przewozu, dużą częstotliwość połączeń, dobrze rozwiniętą sieć połączeń oraz konkurencyjne ceny. W związku z powyższym do głównych kierunków rozwoju kolei można zaliczyć [11, s. 158]:

- rozdzielenie „infrastruktury kolejowej” od „eksploatacji”;
- tworzenie szybkich bezpośrednich połączeń krajowych między dużymi ośrodkami przemysłowymi oraz portami morskimi realizowanych wg stałego rozkładu jazdy;
- tworzenie szybkich międzynarodowych połączeń zarówno w ruchu pasażerskim jak i towarowym;
- rozwój usług logistycznych typu „just in time”, „just in place”;
- rozwój przewozów intermodalnych;
- rozwój pasażerskich przewozów regionalnych z uwzględnieniem segmentacji w zakresie przewozów aglomeracyjnych i pozaaglomeracyjnych;
- rozwój transportu kolejowego w zakresie tzw. przewozów hotelowych polegających na zapewnieniu klientom nocnych dojazdów do aglomeracji miejskich o dogodnych dla nich porach.

Przewidywana główna sieć linii kolejowych w Europie ma obejmować 22 linie główne i 7 linii uzupełniających na kierunku północ-południe oraz 18 linii głównych i 10 linii uzupełniających w kierunku wschód-zachód [21, s. 93–98].

Program tworzenia europejskiej sieci linii kolei dużych prędkości w ramach AGC przewiduje [2, s. 68]:

- sieć dróg przewozów pasażerskich dużych prędkości (200 km/h i więcej) tworzoną głównie poprzez budowę nowych linii;
- przystosowanie niektórych istniejących dróg do przewozów z minimalną prędkością 160 km/h.

Jednym z atutów kolei powinny być szybkie przewozy. Ogólna długość linii szybkich kolei w Europie zarówno istniejących jak i projektowanych wynosi ok. 7,6 tys. Rozwój szybkich połączeń kolejowych jest niewątpliwie zaletą i szansą rozwoju transportu kolejowego. Tego typu przewozy cieszą się nieślabnącym powodzeniem na Zachodzie Europy (Niemcy i Francja). Dzięki osiąganiu prędkości handlowej dochodzącej do ok. 250 km/h są one w stanie skutecznie konkurować z przewozami samochodowymi oraz lotniczymi. Statystyki pokazują, że w regionach, gdzie kursują szybkie pociągi znacznie spadły przewozy lotnicze oraz indywidualne przejazdy prywatnym samochodami. Warto zauważyć, że polityka związana z liberalizacją transportu generalnie opiera się na redukowaniu dopłat, dofinansowania i subwencji w dziedzinie transportu. Sytuacja ta nie dotyczy kolei. Dofinansowanie sektora kolejowego

w ramach Wspólnoty jest znaczące i obejmuje głównie pomoc w zakresie: redukcji zadłużenia przedsiębiorstw kolejowych, utrzymania i nowych inwestycji dotyczących infrastruktury kolejowej, w tym inwestycji podejmowanych w ramach sieci TEN-T, dopłaty do przewozów towarowych, głównie intermodalnych, itp. Pomoc finansowa wynika z korzyści, które generuje rozwój kolei odnoszących się przede wszystkim do jego proekologicznego charakteru i spełnianiu zasad zrównoważonego rozwoju. Spełnienie tych celów wymaga podejmowania działań rozwojowych kolei w kierunku modernizacji infrastruktury oraz taboru, zapewnienie jednakowych warunków dla podmiotów działających na rynku usług kolejowych, dofinansowanie utrzymania powszechnie dostępnej infrastruktury kolejowej, aby stawki za użytkowanie linii kolejowych nie stanowiły czynnika pogarszającego konkurencyjność, stosowanie zachęt w celu angażowania kapitału prywatnego w przedsięwzięcia rozwojowe [11, s. 188].

Transport wodny śródlądowy i transport morski

Program działania Komisji Europejskiej w zakresie transportu wodnego skierowany do krajów zainteresowanych i opiera się na trzech filarach [29, s. 86]:

- poprawie jakości i skuteczności żeglugi;
- udoskonalaniu infrastruktury portowej i sprawności portów poprzez włączenie projektów wspólnego zainteresowania do planu trans-europejskiej sieci portowej, uwzględniając interesy żeglugi i portów rzeczno-morskich oraz pomoc finansową dla portów i konkretne określenie relacji finansowych pomiędzy portami i władzami publicznymi;
- przygotowaniu żeglugi do potrzeb poszerzonej Europy, m. in. poprzez nacisk – w relacjach z krajami trzecimi (zwłaszcza z krajami morza Bałtyckiego, Morza Czarnego i Morza Śródziemnego – dotyczący krajów, które nie są członkami UE) – na promocję koniunktury żeglugi morskiej bliskiego zasięgu wraz z morskimi połączeniami z Unią Europejską oraz przez należyte wspieranie przedsięwzięć rozwoju żeglugi morskiej bliskiego zasięgu w ramach programów specjalistycznej pomocy dla krajów Europy Środkowej i Wschodniej.

Podkreśla się również potrzebę wdrożenia projektu MARIS – mechanizmu, który będzie jednym z elementów przygotowujących żeglugę do potrzeb i norm poszerzonej Europy oraz nasilenie funkcjonowania Grup Roboczych ds. transportu morskiego w obszarach Morza Bałtyckiego, Czarnego i Śródziemnego. Zadaniem ich jest realizacja programów koncentrujących się m.in. na rozwijaniu możliwości żeglugi na tych obszarach [29, s. 87].

Ponadto, jedną z koncepcji silnie wspieranych przez UE jest tworzenie tzw. „autostrad morskich” (*motorways of the sea*). Jest to projekt świadczenia usług logistycznych o wysokiej jakości opartych o krótko dystansowy transport morski (ze względu na swoje cechy porównywany z lądowymi autostradami). Sieć autostrad morskich ma stanowić łącznik między wieloma portami morskimi. Jej

celem jest odciążenie lądowych dróg i autostrad o charakterze transeuropejskim oraz poprawienie obsługi regionów peryferyjnych i wyspiarskich. Koncepcja rozwoju autostrad morskich jest odpowiedzią na rosnący udział transportu lądowego, głównie kołowego w przewozach i wiąże się z negatywnym oddziaływaniem tego transportu na środowisko przyrodnicze. Na terenie Unii Europejskiej wyznaczono następujące *motorways of the sea* [9, s. 206]:

- Bałtycka Autostrada Morska (łączy nadbałtyckie kraje członkowskie UE z krajami Europy Zachodniej i Centralnej);
- Zachodnioeuropejska Autostrada Morska (łączy Hiszpanię i Portugalię z krajami basenu Morza Północnego);
- Południowo-Wschodnioeuropejska Autostrada Morska (łączy porty na Adriatyku z portami na Morzu Jońskim na wschodnim wybrzeżu Morza Śródziemnego);
- Południowo-Zachodnioeuropejska Autostrada Morska (łączy Hiszpanię, Francję, Włochy, Maltę z portami autostrady południowo-wschodnioeuropejskiej oraz morzem Czarnym).

Tworzenie prawdziwych autostrad morskich dla trans-europejskiej sieci transportowej jest ogromną szansą dla ożywienia żeglugi morskiej oraz stwarza możliwość oferowania produktywnych i uproszczonych usług. W przeciwieństwie do budowy dróg, tworzenie autostrad jest łatwiejsze. Wymaga tylko działań koordynacyjno-organizacyjnych, gdyż zakłada się, że autostrady mają działać w oparciu o istniejącą infrastrukturę morską. Zakładane korzyści z powstania tych szlaków wodnych nie zostaną osiągnięte jednak, bez stworzenia połączeń na znacząco wyższym poziomie między portami morskimi, a siecią kolejową i żeglugą śródlądową. Modernizacje te mają się odbywać w ramach zintegrowanych łańcuchów morsko-lądowych. Aby autostrady morskie mogły spełniać postawione im cele, wokół nich powinny się skupiać skoncentrowane strumienie ładunków, zapasy towarów, działalność portowa, transport intermodalny i usługi [1, s. 207].

Ważne miejsce w tworzeniu europejskich wodnych sieci transportowych zajmuje również żegluga śródlądowa. W krajach UE dominują w niej przede wszystkim przewozy międzynarodowe. Rozwój tej gałęzi transportu szczególnie wpisuje się w zasady zrównoważonego rozwoju z uwagi na jego małą uciążliwość dla środowiska przyrodniczego. Do jednego z najważniejszych szlaków w ramach europejskich sieci żeglugi śródlądowej należą kanał Ren-Men-Dunaj oraz żegluga na terenie nowych landów niemieckich łączących Europę Zachodnią z Polską. Pierwsza z wymienionych inwestycji szlakiem o długości ok. 3500 km połączyła baseny Morza Czarnego i Północnego. Przewiduje się, że ten szlak wodny znacznie zwiększy konkurencyjność i atrakcyjność żeglugi śródlądowej z uwagi na mniejsze koszty przewozu oraz pozytywne oddziaływanie na przyrodę. Dużą rolę w rozwoju znaczenia żeglugi śródlądowej przypisuje się także inwestycjom podejmowanym na terenie byłej NRD. Modernizacja głównych szlaków na linii wschód-zachód może przyczynić się do wzrostu zaintereso-

sowania tym mało energochłonnym i mało obciążającym środowisko środkiem transportu [28, s. 126].

Szczególne warunki rozwoju żeglugi wodnej powstają, gdy łączy się ona z transportem morskim poprzez zlokalizowanie w ujściach rzek portów morskich. Korzyści wynikające ze współpracy tych dwóch gałęzi transportu mogą dochodzić nawet do 50% udziałów w obsłudze potrzeb transportowych w zakresie przewozów towarowych.

Transport lotniczy

Transport lotniczy jest jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się gałęzi transportowych w szczególności w przewozach pasażerskich⁷. Dostęp do tego typu infrastruktury transportowej jest jednym z kryteriów konkurencyjności gospodarki oraz czynnikiem wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną regionu. Funkcjonowanie portów lotniczych pobudza tworzenie nowych miejsc pracy, przynosi efekty mnożnikowi, pobudza rozwój ruchu turystycznego. W polityce transportowej lotnictwa wyróżnia się dwa kierunki zmian. Pierwszy dotyczy zarządzania na zasadach skomercjalizowanych przez podmioty wydzielone ze struktur państwowych. Drugi kierunek polityki transportowej odnosi się do zwiększenia procesów konsolidacyjnych, związanych z tworzeniem sieci głównie w zakresie sieci portów lotniczych oraz rozwój współpracy między nimi.

Proces liberalizacji transportu lotniczego trwał w Unii Europejskiej dziesięć lat, począwszy od 1987 r. Pierwsze regulacje dotyczyły w szczególności: zasad konkurencji w transporcie lotniczym, częściowej liberalizacji taryf lotniczych oraz rozszerzenia dostępu wspólnotowych przewoźników lotniczych do regularnej obsługi tras między krajami członkowskimi. Kolejne skupiały się głównie na: systemie taryf, dalszej liberalizacji dostępu do rynku przewozów lotniczych, praktykach niezgodnych z zasadami, licencji dla przewoźników lotniczych, dostępu do tras powietrznych wewnątrz Wspólnoty oraz opłat i stawek za usługi lotnicze. Powstała także idea stworzenia jednolitej, europejskiej przestrzeni powietrznej (*Single European Sky*) – zaproponowana przez Komisję Europejską w 1999 r.⁸ [30, 12. 01. 2006.] Tą koncepcję uznano za „pilną potrzebę”, w szczególności ze względu na dynamiczny rozwój rynku usług lotniczych niezbędny jest unijny system regulacyjny, który poprzez wspólne zarządzanie ruchem powietrznym miałyby zapewnić bezpieczeństwo oraz punktualność lotów [31, 12. 01. 2006.]. Założenia polityki spójności UE oraz polityki regio-

⁷ W 2005 r. ruch pasażerski objął ok. 2 mld osób, w roku 1987 było to o miliard mniej, w 1974 r. liczba ta wyniosła ok. 500 mln. Na rynku lotniczym operuje ok. 900 przewoźników, a największy udział w pracy przewozowej mają linie amerykańskie przed europejskimi i azjatyckimi. W Europie jest 370 lotnisk, w tym 335 jest zlokalizowanych na terenie „starej” Unii. Za: Liberadzki B., Mindur L., (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom 2007, s. 306.

⁸ Por. *Poland strategic priorities for the transport sektor*, Infrastructure Unit Europe and Central Asia Region, Dokument of the World Bank 1999, s. 26–27.

nalnej wskazują na konieczność polepszania dostępności transportu lotniczego oraz likwidację izolacji regionów ubogich w tego rodzaju infrastrukturę. Ponadto procesy liberalizacji lotnictwa mają na celu:

- rozwój usług przewoźników lotniczych;
- tworzenie nowych połączeń umożliwiającich klientom/regionom bezproblemowy dostęp do tego typu usług;
- poprawę jakości i obniżenie kosztów;
- poprawę funkcjonowania poprzez pośrednie oddziaływanie transportu w zakresie m.in. handlu, turystyki, itd.

Nowi członkowie Unii Europejskiej także musieli dokonać działań przystosowujących do standardów europejskich, a szczególnie w zakresie: zarządzania portami lotniczymi, modernizacji infrastruktury lotniczej i tras komunikacyjnych, bezpieczeństwa, ochrony środowiska, a także dostępu do rynku usług lotniczych [13, s. 86]. Powyższe zagadnienia precyzuje Umowa Lotnicza o Wspólnym Europejskim Obszarze Lotniczym [22, s. 113]. Jak podkreślają eksperci z IATA⁹, dostęp do globalnej sieci transportowej jest podstawowym elementem świadczącym o sukcesie realizowanej europejskiej polityki transportu powietrznego. Obecnie w przewozach lotniczych integracja przybiera głównie formę aliansów strategicznych. Te formy powstają głównie z powodów regulacyjnych, klauzul narodowościowych i porozumień międzynarodowych. Transport lotniczy Unii ma szansę stać się liderem na tym rynku dzięki konsolidacji, tworzeniu nowych miejsc pracy i równym dostępie dla Europejczyków do usług tej branży. W tym celu należy zwrócić szczególną uwagę na budowę trwałego systemu usług lotniczych, ukierunkowanego na wzrost, również ze strony nowych państw członkowskich [32, 12.01.2006; 14, s. 157–179].

Transport kombinowany

Duże znaczenie dla rozwoju rynku usług transportowych ma promowanie nowych, proekologicznych rozwiązań transportowych. Jednym z nich jest transport kombinowany, szczególnie promowany przez UE. W praktyce gospodarczej funkcjonuje kilka określeń związanych z przewozami kilkoma środkami transportu. Należy jednak mieć na uwadze różnice występujące między nimi i nie używać niżej przytoczonych pojęć zamiennie. Podstawowe definicje opracowane przez ekspertów brzmią następująco [29, s. 19–20]:

- transport multimodalny – oznacza przewóz towarów co najmniej dwoma różnymi środkami transportu;
- transport intermodalny – przewóz towarów w jednej i tej samej jednostce ładunkowej lub pojeździe, przy użyciu sukcesywnie różnych gałęzi transportu i bez przeładunku samych towarów w zmieniających się gałęziach transportu;
- transport kombinowany – to przewozy intermodalne, w których zasadnicza część podróży obsługiwana jest przez kolej, żeglugę śródlądową

⁹ International Aviation Transport Association.

lub morską, a początkowa lub/i końcowa faza podróży odbywa się transportem samochodowym.

Ten rodzaj transportu pozwala połączyć zalety różnych gałęzi transportowych, przyczyniając się do wzrostu efektywności transportu i ograniczenia jego kosztów zewnętrznych. Zwiększenie zainteresowania transportem kombinowanym wynika z przemian zachodzących w strukturze handlowej i wymianie międzynarodowej. Otwarcie granic, swobodny przepływ towarów i ludzi spowodowało szybki wzrost transportu kołowego, a tym samym zwiększenie jego negatywnych skutków [17, s. 7–10].

Podstawową formę przewozu towarów w ramach transportu kombinowanego stanowią przewozy szynowo-drogowe. Wśród nich można wyróżnić trzy podstawowe systemy [15, s. 300]:

1. system „na barana” (*Piggy Back*) – dotyczy przewozu jednego środka transportu za pomocą innego środka transportu, np. przyczep, naczep siodłowych na specjalnych wagonach kolejowych;
2. system „ruchomej drogi” (*Ro-La*) – dotyczy przewozu przyczep siodłowych wraz z ciągnikami, przewozu samochodów ciężarowych z przyczepami na specjalnych wagonach (np. niskopokładowymi); w Polsce tego rodzaju przewozy są jeszcze w fazie eksperymentów;
3. system „bimodalny” – dotyczy sytuacji, w której specjalna naczepa siodłowa jest dostosowana do przewożenia na szynach kolejowych przy pomocy specjalnych wózków; w Polsce są prowadzone badania techniczne w zakresie tego systemu transportu kombinowanego.

Obecnie uważa się, iż najbardziej efektywnym systemem transportu kombinowanego jest system „bimodalny”. Warto tu zwrócić uwagę, iż jest to najbardziej korzystny sposób transportu, gdyż udział masy towarów do masy taboru jest tu największy. Jednakże słaba jakość usług kolejowych (opóźnienia, strajki, niedoinwestowanie w zakresie infrastruktury, itp.) sprawia, że Komisja Europejska jest zainteresowana poszukiwaniem nowych możliwości rozwoju transportu kombinowanego w zakresie transportu wodnego.

Aby transport intermodalny (kombinowany) efektywnie konkurował z innymi sektorami transportowymi, potrzebna jest wewnętrzna integracja procesów transportowych w następujących dziedzinach [16, s. 11–12]:

- techniczno-technologicznej (przystosowanie środków transportu i urządzeń przeładunkowych do obsługi tej samej jednostki przeładunkowej);
- organizacyjnej (jeden operator całego procesu transportowego);
- dokumentacyjnej (jeden dokument transportowy);
- cenowej (takie same zasady kwotowania cen);
- prawnej (jeden kontrakt dotyczy całego procesu transportowego).

Należy także zauważyć, że korzyści odnoszone z rozwoju transportu kombinowanego zależą od warunków, w jakich się on odbywa oraz od preferencji społeczeństw, np. w krajach peryferyjnych ze względu na brak kosztów tranzytowych znacznie mniejsze jest zainteresowanie transportem kombinowanym

[28, s. 306]. Inaczej jest w krajach nadbałtyckich o tranzytowym położeniu. Komisja Europejska szacuje, że będzie to region najszybciej rozwijający się w Europie. Zwiększy się zatem wolumen obrotów z zagranicą, a co za tym idzie, wzrosną potrzeby transportowe. Obecnie silny trend rozwoju usług transportowych odnotowuje się w żegludze morskiej. Szacuje się, że ten wzrost może się jeszcze zintensyfikować, co poniesie za sobą wzrost popytu na usługi w morsko-lądowych łańcuchach transportu kombinowanego [29, s. 99]. Dlatego ważne jest, aby ww. kraje jak najszybciej przyjęły odpowiednie unijne dyrektywy i decyzje dotyczące transportu kombinowanego w celu zapewnienia sprawnych i bezpiecznych przewozów.

Polityka Unii Europejskiej, z uwagi na zalety transportu kombinowanego, jest silnie zorientowana na promocję tego rodzaju transportu. Komisja Europejska wspiera finansowo inicjatywy zmierzające do rozwoju transportu kombinowanego. Jednym z pierwszych instrumentów wsparcia w tej dziedzinie był program PACT – Pilot Actions for Combined Transport (1993 r.). W ramach tego programu była udzielana pomoc na projekty pilotażowe, badania dotyczące przewozów kombinowanych odbywających się na trasach istniejących i projektowanych. W 1998 r. przedłużono kontynuację PACT do 2002 r., zapewniając tym razem wsparcie na projekty innowacyjne realizowane w ramach rozwoju sieci transportu kombinowanego. W 2003 r. został uruchomiony 7-letni program pod nazwą Marco Polo. W ramach niego są promowane projekty zmierzające do rozwoju alternatywnych względem transportu drogowego metod przewozu towarów (żegluga, kolej, transport kombinowany). Do głównych celów programu Marco Polo należą [15, s. 356]:

- rozwój nowych, niedrogowych usług transportowych;
- pomoc w uruchamianiu usług i urzędzeń strategicznych z punktu widzenia europejskiego systemu transportowego;
- kształtowanie wspólnych celów opierających się na projektach zrealizowanych na rynku transportowym.

Warunkiem odpowiedniego funkcjonowania systemu transportu kombinowanego jest zapewnienie odpowiedniej jakości połączeń między krajowym i międzynarodowym systemem transportu lądowego i morskiego oraz transportu rzeczno- i powietrznego. Ponadto ważnym czynnikiem w rozwoju transportu kombinowanego pozostaje zunifikowanie w skali międzynarodowej jednostek ładunkowych, urzędzeń przeładunkowych oraz środków przewozowych. Istotną rolę spełnia również odpowiednia organizacja i współpraca przedsiębiorstw transportowych i spedycyjnych. Odpowiednie funkcjonowanie całego systemu nie może obejść się bez sprawnie działającego systemu informatycznego, który zapewni racjonalny dobór środków transportu do danego zadania przewozowego, będzie monitorował terminowość dostaw dzięki bieżącej kontroli [15, s. 308].

5. Zakończenie

Należy podkreślić, że polityka transportowa powinna sprzyjać tworzeniu struktur i mechanizmów stymulujących świadczenie usług na wysokim poziomie, poprawie efektywności i tworzeniu warunków proinwestycyjnych i prorozwojowych.

Finalne układy tras poszczególnych gałęzi transportu tworzone i modernizowano wraz z transformacjami polityczno-gospodarczymi zachodzącymi w Europie oraz zmieniającymi się społecznymi priorytetami. Fundamentem europejskiej polityki rozwoju infrastruktury transportowej stała się koncepcja tworzenia sieci transeuropejskich. Jest to związane ze znaczącym wpływem transportu na rozwój gospodarczy i społeczny. Ważna rola infrastruktury w wyrównywaniu szans rozwojowych oraz wspieranie integracji regionów jest przyczyną podejmowania przez władze Unii Europejskiej oraz poszczególne kraje członkowskie szeregu działań mających na celu zmniejszenie różnic w przestrzennym rozmieszczeniu infrastruktury transportowej, likwidowaniu „wąskich gardeł”, budowę brakujących połączeń oraz proekologicznych rozwiązań infrastrukturalnych.

Polityka transportowa jest skierowana na zapewnienie większej efektywności systemu transportowego. Podejmuje się działania na rzecz liberalizacji, szczególnie tych gałęzi transportu, które w najmniejszym stopniu podlegały procesom rynkowym, tj. transportu lotniczego oraz kolejowego.

Reasumując można stwierdzić, że w warunkach globalizacji i silnej konkurencji na rynkach międzynarodowych koszt transportu może być jednym z podstawowych czynników decydujących o atrakcyjności inwestycyjnej i handlowej, tym samym jego wpływ na rozwój i wzrost gospodarczy nie może być pomijany. Istnieje potrzeba wypracowania metod badania elementów sieci transportowych w zakresie ich dostosowania do realizowanych zadań transportowych oraz w stosunku do rosnących potrzeb i wymagań klienta oraz w dbałości o ogólny interes społeczny. Kształtowanie sieci komunikacyjnych wymaga również uwzględnienia właściwości ekonomicznych transportu, np. oddziaływanie na skalę produkcji oraz na dystrybucję dóbr, oddziaływanie na pogłębianie się podziału pracy oraz na specjalizację produkcji, wtórny charakter zapotrzebowania na jego usługi.

Literatura

- [1] *Biała Księga. Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2002, s. 22–23.
- [2] Burnewicz J., Wojewódzka-Król K., *Europejska polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1993, s. 65.
- [3] Domańska A., *Wpływ infrastruktury transportu drogowego na rozwój regionalny*, PWN, Warszawa 2006, s. 105.

- [4] Gontarz J., *Transport samochodowy w perspektywie XXI wieku* [w:] „Zeszyty Naukowe” Uniwersytetu Szczecińskiego, nr 242, Prace Wydziału Transportu i Łączności nr 14/1998, s. 93–99.
- [5] Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzkowski W., *Polityka transportowa*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2005, s. 18.
- [6] Handley S., *Transport Policy In the European Union*, Houndmills, 2004, s. 4–13.
- [7] Januszkiewicz W., *Wspólna polityka transportowa. Unia Europejska. Integracja Polski z Unią Europejską*, IKiCHz, Warszawa 1997, s. 214–215.
- [8] Jastrzębska J., *Polski transport kolejowy w procesie integracji z Unią Europejską*, Wydawnictwo Work, 2001, s. 54, 151–152.
- [9] Józwiak Z., *Rola autostrad morskich w rozwoju międzynarodowych korytarzy transportowych*, [w:] Łaciński P., Woźniak B., (red.), *Tranzyt europejski wyzwaniem dla Polski*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Cła i Logistyki, Warszawa 2007, s. 206.
- [10] Kupiec L., *Kryteria i zasady kształtowania układu przestrzennego infrastruktury ekonomicznej*. Rozprawa habilitacyjna, Białystok 1975, s. 146–149.
- [11] Liberadzki B., Mindur L., (red.), *Uwarunkowania rozwoju systemu transportowego Polski*, Wydawnictwo Instytutu Technologii Eksploatacji – PIB, Warszawa – Radom 2007, s. 71–80.
- [12] Liberadzki B., *Wyzwania transportowe dla Europy, Wspólna Europa, Szanse i zagrożenia dla transportu*, TRANS 95, Warszawa 1995, s. 31–32.
- [13] Marciszewska E., *Wsparcie Unii Europejskiej dla sektora lotniczego w Polsce*, [w:] *Transport a Unia Europejska*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, nr 27, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2004, s. 86.
- [14] McGowan F., *Polityka Unii Europejskiej w zakresie transportu powietrznego: od jednolitego do globalnego rynku* [w:] Burniewicz J., *Polityka transportowa Unii Europejskiej*, Instytut Europejski, Łódź 1998, s. 157–179.
- [15] Mindur L., (red.), *Technologie transportowe XXI wieku*, Wydawnictwo Idee, Warszawa-Radom 2008, s. 300.
- [16] Neider J., Marciniak-Neider D., *Przewozy intermodalne w handlu międzynarodowym*, Państwowe Wydawnictwa Ekonomiczne, Warszawa 1995, s. 11–12.
- [17] Neider J., Marciniak-Neider G., *Adaptacja transportu intermodalnego w Polsce do systemu przewozów intermodalnych w WE*, Urząd Rady Ministrów, Warszawa 1993, s. 7–10.
- [18] Perenc J., *Polityka transportowa Unii Europejskiej a wyzwania wobec transportu Polski*, [w:] Lipińska-Słota A., (red.), *Polski transport w europejskiej przestrzeni gospodarczej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2005.
- [19] Piontek F., *Zarys polityki transportowej*, Akademia Ekonomiczna im. Karola Adamickiego w Katowicach, Katowice 1985, s. 21.
- [20] *Program Budowy Autostrad do 2015 roku* [w:] „Polskie drogi”, nr 8(82)/2001, s. 6–13.
- [21] Ratajczak M., *Międzynarodowa infrastruktura transportu lądowego*, „Przegląd komunikacyjny”, 1985, nr 4–5, s. 93–98.
- [22] Ruciński A., *Liberalizacja rynku polskiego transportu lotniczego*, [w:] *Ekonomika transportu Lądowego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, nr 22, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002, s. 113.
- [23] Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K., (red.), *Transport*, PWN, s. 23.
- [24] Sulmicki P., *Planowanie i zarządzanie gospodarcze*, PWE, Warszawa 1973, s. 58.

- [25] Truskolaski T., *The Infrastructural Conditions of The Competitiveness of Region on the Example of Transport in North-Eastern Poland* [w:] Kożuch B., (red.), *Increasing Regional Competitiveness Polish and British Experience*, Toruń 1999, s. 208–209.
- [26] Truskolaski T., *Transport a dynamika wzrostu gospodarczego w południowo-wschodnich krajach Bałtyckich*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2006, s. 36.
- [27] Truskolaski T., *Zmiany w zarządzaniu i finansowaniu dróg w wyniku reformy administracyjnej (na przykładzie DODP w Białymstoku)* [w:] *Podlasie perspektywy rozwoju*, Katedra Polityki Ekonomicznej i Rozwoju gospodarczego, Katedra Ekonomii Politycznej, Materiały z konferencji naukowej Rajgród, 07–09.06.1999, Uniwersytet w Białymstoku, Białystok 1999, s. 244–261.
- [28] Wojewódzka – Król K., *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 126.
- [29] Wronka J., *Transport kombinowany w aspekcie wymogów zrównoważonego rozwoju*, Wydawnictwo Naukowe Ośrodka Badawczego Ekonomiki Transportu P.P., Warszawa-Szczecin 2002, s. 19–20
- [30] <http://www1.ukie.gov.pl/www/serce.nsf/0/67b63e1c666a0ee2c1256e850049638e?open>, 12. 01. 2006.
- [31] <http://assembly.coe.int/Documents/WorkingDocs/doc03/EDOC9823.htm>, 12.01.2006.
- [22] www.iata.org, 12.01.2006.