

SYSTEM TRANSPORTOWY JAKO CZYNNIK KONKURENCYJNOŚCI REGIONU (NA PRZYKŁADZIE WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO)

TADEUSZ TRUSKOLASKI
UNIwersytet w Białymstoku

1. WSTĘP

Okres transformacji gospodarki w Polsce oprócz szeregu pozytywnych i niekwestionowanych osiągnięć przyniósł także niemało skutków negatywnych. Zaliczyć do nich należy przede wszystkim powstanie i pogłębienie się wielu zaniedbań w rozwoju i finansowaniu infrastruktury transportu. Długi okres zwrotu nakładów na transport oraz wysoka kapitałochłonność inwestycji były powodem do przesuwania zamierzeń rozwojowych na „lepsze czasy”. Tymczasem diagnoza stanu infrastruktury wskazywała na wiele niedociągnięć i zaniedbań. Standard sieci drogowych nie zaspokaja bieżących potrzeb, a istniejąca nawierzchnia drogowa znajduje się w stanie, który nie odpowiada wymogom bezpieczeństwa ruchu. Słaba jest również dostępność komunikacyjna przejść granicznych, wynikająca przede wszystkim z niskiej funkcjonalności układu transportowego. Niski standard dróg sprawia, że drogi dojazdowe do przejść granicznych są niewydolne. Skutki niedociągnięć to między innymi ograniczenie dostępności zwłaszcza obszarów przygranicznych do współpracy na poziomie międzynarodowym i międzyregionalnym.

Celem referatu jest ocena nasycenia województwa podlaskiego elementami infrastruktury pod kątem określenia jej wpływu na konkurencyjność regionu. Wyposażenie infrastrukturalne jest jednym z najbardziej istotnych elementów oceny obszaru przez potencjalnych inwestorów, a więc stanowi o konkurencyjności regionów. Jeżeli region odbiega od innych pod względem rozwoju infrastruktury, to oznacza, że istniejące zaniedbania będą rzutowały na rozwój gospodarczy przez wiele następnych lat. W krótkim okresie bowiem nie jest możliwe nadrobienie zaległości nie tylko ze względów technicznych, ale przede wszystkim ekonomicznych, organizacyjnych i prawnych.

2. ZAGADNIENIA KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW

Konkurencyjność uznawana jest dzisiaj za jeden z najistotniejszych elementów rozważań w naukach ekonomicznych, politycznych oraz w zakresie zarządzania.

The World Competitiveness Yearbook 1997 przedstawia konkurencyjność międzynarodową jako zdolność kraju do tworzenia wartości dodanej i w ten sposób podnoszenia bogactwa narodowego – poprzez właściwe gospodarowanie zasobami i procesami, atrakcyjnością i agresywnością, uwzględniające wymiar globalny i lokalny oraz integrowanie tych wszystkich elementów w jednolity, spójny model ekonomiczny i społeczny [8, s. 20]. Powyższą definicję można zastosować do konkurencyjności regionalnej i międzyregionalnej. Stanowi ona bowiem istotny czynnik różnicujący rozwój w samorządnych regionach. Wzrost konkurencyjności regionów słabiej rozwiniętych będzie sprzyjał wyrównywaniu poziomu rozwoju gospodarczego.

Opptyka konkurencyjności stara się uwzględniać jak najszerszą mozaikę czynników warunkujących promocję danego kraju i regionu. Badania nad konkurencyjnością, pozwalają na stworzenie 8 grup czynników warunkujących konkurencyjność [8, s. 21]:

- stan gospodarki;
- infrastruktura;
- poziom umiędzynarodowienia;
- jakość rządów;
- zarządzanie;
- stan finansów;
- nauka i technika;
- czynnik ludzki.

Procesy przemian strukturalnych powinny być prowadzone w układach regionalnych, z uwzględnieniem specyficznych warunków, to jest z rozpoznaniem występujących barier i możliwości ich pokonywania. Podstawowe znaczenie w procesie transformacji gospodarki w regionach ma problematyka konkurencyjności. Kwestia ta podnoszona jest także w najnowszych opracowaniach dotyczących zagadnień gospodarki przestrzennej Polski. Konkurencyjność, obok otwarcia na świat i innowacyjności, wymieniana jest jako podstawowy warunek dostosowywania się polskiej gospodarki do gospodarki światowej [5].

Regionalna konkurencyjność gospodarki przejawia się przede wszystkim w aspekcie rozwoju samorządności. W polskiej praktyce oznaczało to w latach 90. tylko samorząd lokalny. Jednak idea ta „zdała egzamin” i autentyczny samorząd, pochodzący z wyborów, funkcjonuje także na szczeblu powiatu i regionu od początku ubiegłego roku. Regionalne władze samorządowe powinny się troszczyć o wiele zagadnień, które szczegółowo reguluje ustawa [10]. Wśród tych zadań eksponowane miejsce znalazło się, analogicznie jak w cytowanej wyżej *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, dla podnoszenia poziomu konkurencyjności i innowacyjności regionu.

Wszystkie procesy gospodarcze, zarówno w skali mikro jak i makro, przebiegają w zależności od wielu uwarunkowań. Konkurencyjność regionalna zależy od spełnienia wielu okoliczności zarówno instytucjonalnych, prawnych, jak też mate-

rialnych. Infrastruktura techniczna stanowi element niezbędny nie tylko do bieżącego funkcjonowania gospodarki, ale również jest nieodzowna w procesie jej restrukturyzacji i transformacji. Jest również wymieniana w kontekście konkurencyjności regionu. Nie jest możliwe osiągnięcie unowocześnienia struktury gospodarki bez należytej jej podbudowy.

Wykształcony układ funkcjonalno-przestrzenny regionu wraz z systemem infrastruktury technicznej powinien tworzyć istotny czynnik rozwoju i konkurencyjności tego obszaru. Jeżeli założymy, że niemożliwy lub znacznie utrudniony jest proces wyrównywania różnic w poziomie rozwoju bez napływu kapitału zagranicznego, to musimy zgodzić się również ze stwierdzeniem, że wzrost konkurencyjności regionu będzie stymulował inwestycje zagraniczne. Ważnym zagadnieniem jest zatem zdynamizowanie czynników, które tę konkurencyjność kształtują. Do nich niewątpliwie zaliczamy infrastrukturę techniczną, w tym transport.

3. ZNACZENIE INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W ASPEKTCIE KONKURENCYJNOŚCI

Konsekwencje budowy lub modernizacji infrastruktury transportu można podzielić na trzy kategorie [4]:

1. Efekty ekonomiczne:

- koszty ponoszone na budowę i eksploatację infrastruktury liniowej i punktowej;
- koszty zakupu i korzystania ze środków transportu;
- skrócenie czasu podróży (skala wyrażona w jednostkach czasu);
- zmiany wartości nieruchomości (dodatnie i ujemne);
- wzrost aktywności ekonomicznej spowodowany realizacją przedsięwzięcia;
- przychody z opłat za korzystanie z infrastruktury.

2. Efekty społeczno-ekonomiczne:

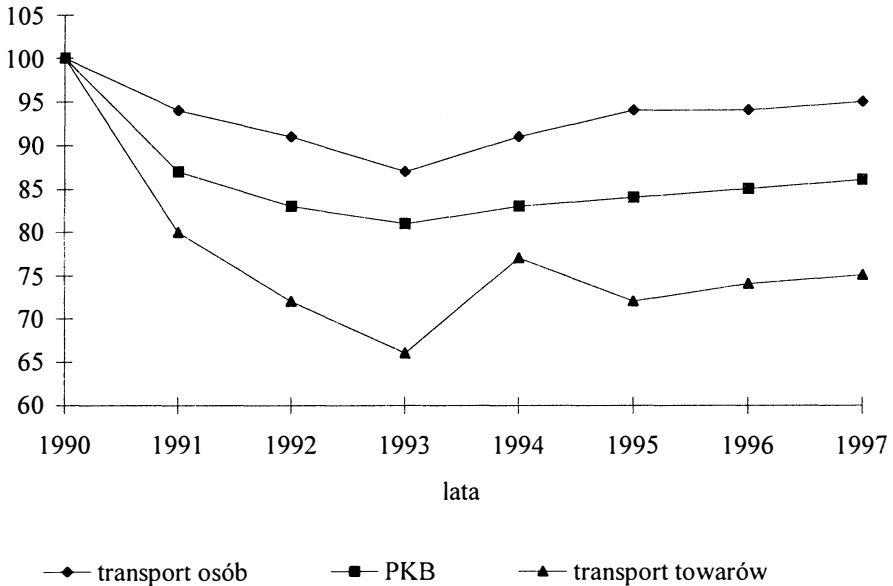
- redystrybucja dochodu między regionami i grupami społeczno-ekonomicznymi;
- przyczynienie się do spadku bezrobocia (liczba nowo stworzonych (bezpośrednio lub pośrednio) stanowisk pracy).

3. Efekty ochrony środowiska i bezpieczeństwa (efekty zewnętrzne):

- wpływ na poziom zanieczyszczenia powietrza, gleby i wody oraz na hałas (ekspercka ocena ilościowa zmian w skażeniu środowiska);
- wpływ na bezpieczeństwo na drogach transportowych (mierzony liczbami wypadków i ich ofiar oraz wartością szkód materialnych);
- wpływ na zachowanie dziedzictwa kulturowego (ocena jakościowa);
- wpływ na florę i faunę (ocena jakościowa).

Należy zastanowić się które z powyższych efektów inwestowania w infrastrukturę transportu mają charakter podnoszący konkurencyjność regionów?

Znaczna część efektów ekonomicznych tworzy dodatkowy popyt przede wszystkim inwestycyjny i w mniejszym stopniu konsumpcyjny. Według teorii popytowych popyt globalny tworzy warunki do wzmożenia aktywności gospodarczej w regionie, co z kolei przyczynia się do zwiększenia dochodów, zatrudnienia i nowych inwestycji w inne przedsięwzięcia niż infrastruktura. Wzrost transportu jest ściśle powiązany za wzrostem gospodarczym, co ilustruje rys. 1.



Rys. 1. Zależność zmian transportu od produkcji krajowej brutto (PKB)

Źródło: [2, s. 372].

Inwestycje transportowe wykazują się wysoką efektywnością ekonomiczną. Bank Światowy potwierdza, że wewnątrz stopa zwrotu w finansowanych przez bank tego typu przedsięwzięciach wynosi 21%, wobec 10-12% uznanych za wystarczające [2, s. 372].

Wpływu infrastruktury transportu na środowisko naturalne nie można jednoznacznie określić. Występowanie konfliktów między rozwojem infrastruktury a elementami przyrody jest nieuniknione. Problem tkwi w ograniczaniu negatywnego oddziaływania transportu.

4. CHARAKTERYSTYKA UKŁADU TRANSPORTOWEGO WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO

Problematyki rozwoju systemu transportowego Polski północno -wschodniej nie można rozpatrywać w oderwaniu od systemu transportowego Polski i Europy.

Dostosowanie polskiego transportu do standardów europejskich, przede wszystkim w dziedzinie rozbudowy i unowocześniania infrastruktury, należy analizować w wielu aspektach [1, s. 10]:

- sieci krajowej, będącej istotnym elementem przestrzennego zagospodarowania kraju;
- procesów integracji gospodarczej z innymi krajami;
- możliwości finansowych państwa oraz możliwości innych źródeł finansowych;
- ożywienia gospodarczego, jakie powodują duże przedsięwzięcia inwestycyjne.

Rozwój sieci transportowych, które przebiegają przez województwo podlaskie, stanowi szansę dla aktywizacji społecznej i gospodarczej regionu, wzrostu atrakcyjności lokalizacyjnej i zwiększenia ruchu transgranicznego.

Konieczność realizacji programów rozwoju sieci drogowej w Polsce i tym samym w województwie podlaskim wynika z następujących głównych przesłanek:

- spodziewane uczestnictwo w strukturach europejskich wymaga dostosowania infrastruktury drogowej do standardów obowiązujących w krajach Unii Europejskiej;
- polska granica wschodnia i województwo podlaskie w najbliższej przyszłości stanie się „wschodnią granicą zachodniej integracji”;
- zakładany wzrost gospodarczy kraju spowoduje znaczne zwiększenie ilości przewozów drogowych;
- prognozowany rozwój motoryzacji w Polsce zakłada, że około 2010 r. liczba samochodów na jeden tysiąc mieszkańców ulegnie podwojeniu i osiągnie poziom zbliżony do zachodnioeuropejskiego.

Program modernizacji sieci drogowej obejmuje sieć istniejących głównych połączeń drogowych w Polsce, w tym sieć dróg międzynarodowych (E) przebiegających przez nasz kraj (trzyście odcinków dróg o łącznej długości 5547 km) i główne połączenia drogowe o znaczeniu krajowym.

Wobec dużego zrozumienia naszych potrzeb w zakresie rozbudowy infrastruktury drogowej przez czynniki europejskie zakłada się dalszy rozwój programów współfinansowanych przez międzynarodowe instytucje finansowe, a w szczególności: Bank Światowy, Europejski Bank Inwestycyjny, Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, Fundusz PHARE.

Ostatecznym efektem programu modernizacyjnego głównych istniejących dróg w Polsce powinno być dostosowanie ich do standardów europejskich i uzyskanie możliwości niezakłóconego przepływu pojazdów, osób i towarów przez terytorium naszego kraju.

TRANSPORT KOLEJOWY

Do linii kolejowych pierwszorzędnych w województwie podlaskim należą następujące odcinki:

- Warszawa–Białystok–Kuznica Białostocka – dwutorowa na odcinku Warszawa–Białystok;
- Białystok–Elk–Korsze–Bartoszyce–Głomno–granica państwa (zelektryfikowana Białystok–Elk);
- Białystok–Sokółka–Suwałki, leżąca ciągu trasy kolejowej Via Baltica;
- Białystok–Bielsk Podlaski–Czeremcha–granica państwa;
- Białystok–Zubki Białostockie–granica państwa;
- Siedlce–Czeremcha–Siemianówka–granica państwa.

Istotne znaczenie dla powiązań międzynarodowych mają odcinki toru szerokiego i bazy przeładunkowe w strefie przygranicznej oraz kolejowe przejścia graniczne dla ruchu osobowego i towarowego.

Linie drugorzędne i trzeciorzędne nie mają znaczenia dla rozwoju współpracy transgranicznej, a ze względów ekonomicznych ograniczono na tych liniach w ostatnim okresie kursowanie pociągów.

Tabela 1. Linie kolejowe eksploatowane w 1998 r.

Wyszczególnienie	Ogółem w km	Na 100 km ² pow.	Zelektryfikowane		Jednotorowe		Dwu- i więcej torowe w km
			w km	w % ogółu	w km	w % ogółu	
Polska	23 210	7,4	11 614	50,0	13 214	56,9	8873
woj. podlaskie	821	4,1	213	25,9	713	86,8	108

Źródło: opracowanie własne na podstawie [9, s. 76].

Podstawowy układ linii kolejowych w województwie zarówno pod względem rozmiarów jak i parametrów techniczno-użytkowych nie odpowiada w pełni potrzebom sprawnej obsługi ruchu. Wskaźnik gęstości linii kolejowych wynosi 4,1 km na 100 km² powierzchni, jest najniższy w kraju i stanowi 55% wskaźnika średniokrajowego. W strukturze sieci kolejowej województwa podlaskiego dominują linie jednotorowe, stanowiące około 87% ogólnej długości sieci normalnotorowej, tj. o 30 punktów więcej niż średnio w kraju. Wpływa to niekorzystnie na przepustowość linii kolejowych. Równie niski jest poziom elektryfikacji linii kolejowych. W województwie podlaskim zelektryfikowano tylko 25,9% linii kolejowych, średnio w kraju 50%.

Z powyższej analizy wynika, że stopień niedoinwestowania w linie kolejowe oznacza, iż nie stanowią one czynnika intensyfikacji współpracy międzynarodowej i podnoszenia konkurencyjności regionu. Istnieje wręcz tendencja do zamykania nierentownych linii kolejowych, pogarszając i tak relatywnie słabe nasycenie obszaru w sieć kolejową. Stopień nowoczesności także nie podnosi tego elementu infrastruktury do rangi bodźca zmieniającego oblicze gospodarcze Polski północno-wschodniej.

Poprawa stanu infrastruktury kolejowej pozwoliłaby na zatrzymanie pogłębiającej się luki w zakresie transportu kolejowego. Powinna stać się także przy-

czynkiem do rozwoju transportu kombinowanego. Jest to problem, który powraca w wielu dyskusjach, ponieważ jego rozwiązanie przyniosłoby wiele korzyści:

- przyczyniłoby się do ochrony środowiska naturalnego;
- zahamowało dewastację infrastruktury drogowej;
- wpłynęłoby na ograniczenie ruchu, a tym samym na zmniejszenie liczby wypadków drogowych.

TRANSPORT DROGOWY

Transformacja gospodarki narodowej i otwarcie granic przyczynia się do wzrostu przewozów towarów i przemieszczeń ludności. Obok zmian ilościowych występują również zmiany kierunków przewozów. Dotyczy to przede wszystkim nowych kierunków ciężarów wzdłuż nie wykorzystywanego w okresie powojennym, szlaku północny wschód – południowy zachód [7, s. 68]. Już obecnie polskie drogi są na tym terenie silnie obciążone, szczególnie transportem towarowym pomiędzy Europą Zachodnią a Litwą, Łotwą, Estonią, Białorusią i Rosją (Obwodem Kaliningradzkim). Połączenia te przebiegają przez obszar Polski północno-wschodniej. „W układzie sieci drogowej kierunki Warszawa–Białystok–Kuznica oraz Suwałki–Budzisko były zawsze uznawane za bardzo ważne i aktualnie połączenia te zaliczane są do kategorii dróg krajowych międzynarodowych. Również w przygotowywanym projekcie nowego, docelowego układu autostrad i dróg ekspresowych w Polsce kierunki Warszawa–Białystok–Kuznica oraz Warszawa–Szypliszki przewidywane są jako połączenia o standardzie dróg ekspresowych [7, s. 68]”.

Drogi w województwie podlaskim są ogólnodostępne. Brak jest dróg szybkiego ruchu z ograniczoną dostępnością, co obniża w poważnym stopniu warunki bezpieczeństwa ruchu i ogranicza parametry eksploatacyjne. Struktura przestrzenna układu drogowego jest właściwa, ale ze względu na stan techniczny i przepustowość system staje się niewydolny, przede wszystkim na przejściach granicznych, głównych ciągach międzynarodowych i w większości miast.

W latach 90. nastąpił w regionie gwałtowny wzrost obciążenia ruchem, zwłaszcza ruchem ciężkim, w związku z uruchamianiem kolejnych przejść granicznych. Sieć drogowa nie była projektowana na takie obciążenia, stąd pojawiły się duże zadania w zakresie modernizacji głównych dróg krajowych. Dotyczy to w szczególności dróg prowadzących do przejść granicznych.

Zgodnie z ustawą o drogach publicznych od początku 1999 roku w Polsce są cztery kategorie dróg publicznych: krajowe, wojewódzkie, powiatowe i gminne. Drogi krajowe stanowią własność Skarbu Państwa, natomiast drogi wojewódzkie, powiatowe i gminne są własnością właściwych samorządów.

Na terenie województwa podlaskiego na bazie istniejącej sieci utworzono:

- **drogi krajowe** o długości 942 km co stanowi 5,5% udziału w sieci krajowej; zarządca – Generalna Dyrekcja Dróg Publicznych, Oddział Północno-Wschodni w Białymstoku. Gęstość dróg krajowych w województwie podla-

skim wynosi 4,68 km/100 km² powierzchni (Polska 5,43 km/100 km² powierzchni);

- **drogi wojewódzkie** – 1152 km, co stanowi ok. 4% udziału w sieci krajowej; zarządca – Zarząd Województwa Podlaskiego. Gęstość dróg wojewódzkich w województwie podlaskim wynosi 5,70 km/100 km² powierzchni (Polska 9,27 km/100 km² powierzchni);
- **drogi powiatowe** – 7274 km, co stanowi 5,6% udziału w sieci krajowej; zarządca – 14 Zarządów Powiatów Ziemskich. Gęstość dróg powiatowych w województwie podlaskim wynosi 36,0 km/100 km² powierzchni (Polska 41,6 km/100 km² powierzchni).

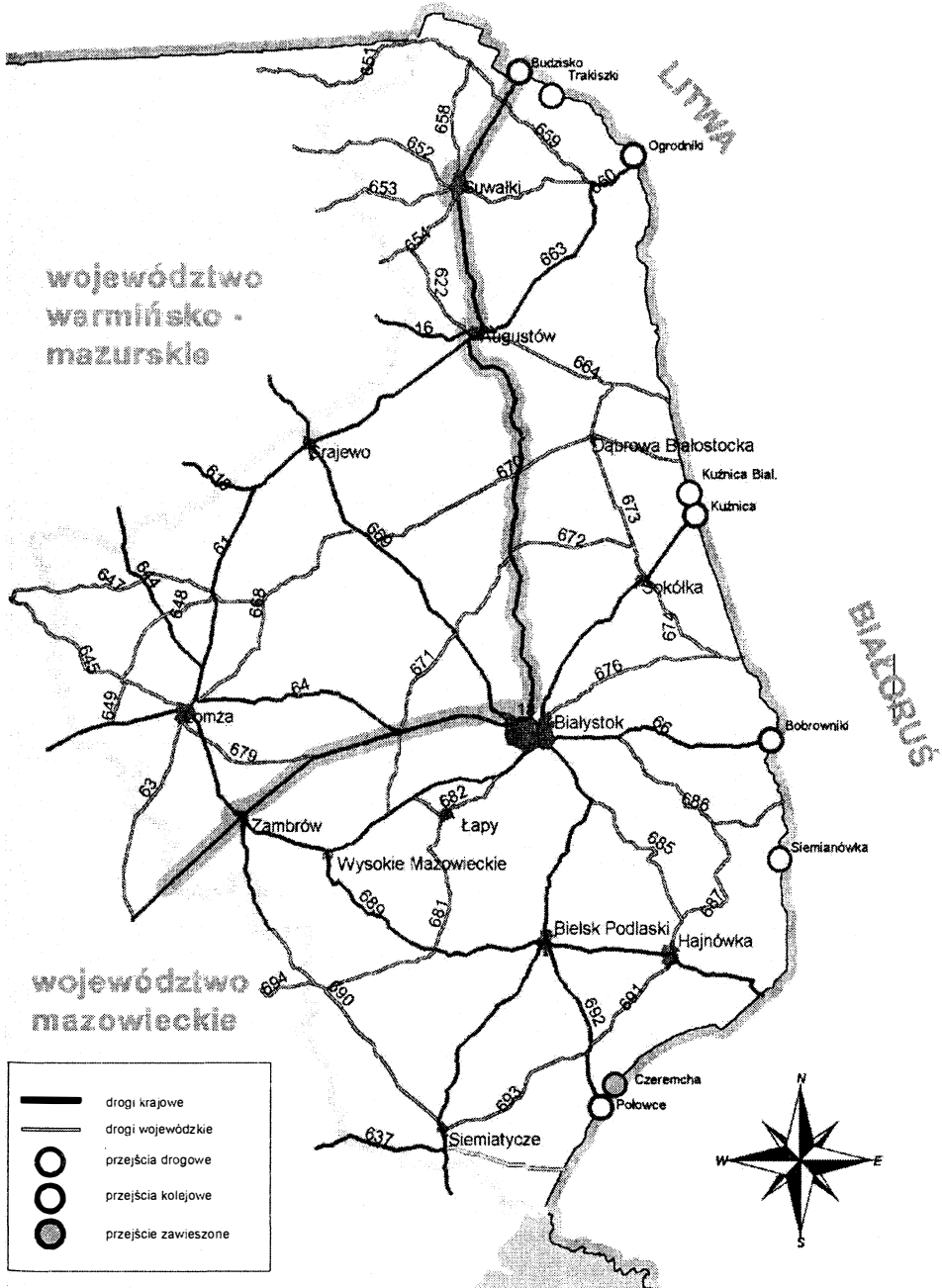
Jak wynika z powyższego zestawienia, gęstość poszczególnych kategorii dróg jest niższa od średniej krajowej, ponieważ udział województwa podlaskiego w powierzchni kraju wynosi około 6,5%. Największa różnica w gęstości dróg występuje w przypadku dróg wojewódzkich, których nasycenie wynosi tylko 61% średniej krajowej.

Układ głównych dróg krajowych województwa podlaskiego tworzy fragment sieci dróg międzynarodowych i wewnątrz krajowych wykorzystywanych w relacjach tranzytowych między województwami oraz krajami sąsiednimi. Dysfunkcją istniejącego układu dróg krajowych w województwie podlaskim jest ich ogólnodostępność. Brak jest dróg szybkiego ruchu z ograniczoną dostępnością, co obniża w poważnym stopniu warunki bezpieczeństwa ruchu i ogranicza parametry eksploatacyjne. Szczególne zagrożenie dla ruchu międzyregionalnego stanowi nieuporządkowany ruch w okolicach podmiejskich i brak obwodnic miejskich.

Najważniejsze drogi w województwie podlaskim z punktu widzenia powiązań międzynarodowych to następujące połączenia: (rys. 2):

- Nr 18 Warszawa–Ostrów Mazowiecka–Białystok–Kuźnica–granica państwa;
- Nr 19 granica państwa–Szypliszki–Suwałki–Białystok–Lublin–Rzeszów;
- Nr 61 Warszawa–Ostrołęka–Łomża–Augustów (Suwałki);
- Nr 66 Białystok–Bobrowniki–granica państwa.

Rozwój systemu drogowego w regionie opiera się na koncepcji budowy trasy Via Baltica. Via Baltica leży w ciągu międzynarodowego korytarza transportowego, jednego z czterech przebiegających przez teren Polski. Dzięki jej uruchomieniu i funkcjonowaniu będzie możliwość bezpośredniego powiązania drogą ekspresową krajów nadbałtyckich z regionem podlaskim i dalej z Europą Zachodnią i Centralną, tj. z północy w kierunku południowym i zachodnim. Najdłuższe odcinki dróg w województwie stanowią następujące połączenia (drogi): Nr 19 – 233,3 km, Nr 18 – 142,8 km i droga Nr 61 – 120,6 km. Dwie pierwsze drogi znajdują się bezpośrednio w ciągu drogi Via Baltica, natomiast droga Nr 61, planowana jako droga ekspresowa, stanowi odgałęzienie drogi Via Baltica. Podobnie duże znaczenie ma odcinek południowy drogi Nr 19, Białystok–Bielsk Podlaski–Siemiatycze–Lublin–Rzeszów, który stanowiąc odnogę drogi Via Baltica, powinien stać się jej integralną częścią.



Rys. 2. Sieć dróg krajowych i wojewódzkich w województwie podlaskim

Źródło: opracowanie na podstawie danych GDDP Oddział Północno-Wschodni w Białymstoku.

Do Obwodu Klalinigradzkiego jedyny dostęp lądowy z Zachodu przebiega przez Polskę. Polska północno-wschodnia może z tego tytułu czerpać znaczne korzyści, jeżeli w odpowiedni sposób zostanie przystosowana infrastruktura transportowa. Zaniechanie niezbędnych inwestycji spowoduje utratę ewentualnych dochodów wynikających z funkcji tranzytowych. Nie zostanie wykorzystana również szansa otwarcia przestrzeni gospodarczej omawianego terytorium dla kapitałów i inwestycji zagranicznych. Słaba dostępność funduszy z krajów Europy Zachodniej jest w dużej mierze wynikiem zaniedbań transportowych, „... a brak poprawy w tym zakresie będzie prowadził do dalszej peryferyzacji tych terenów [3, s. 91]”.

5. PRZEJŚCIA GRANICZNE

Na granicy wschodniej jest za mało przejść granicznych, a odległości między nimi są zbyt duże. Przejścia graniczne w większości mają małą przepustowość i niewystarczającą liczbę stanowisk odpraw. Dużym utrudnieniem jest również brak obwodnic w większości miast nadgranicznych. Wszystko to powoduje wydłużenie czasu dojazdu do przejścia i oczekiwania na odprawę, szczególnie w ruchu samochodów ciężarowych i powstawanie zatorów hamujących wymianę towarową i tranzyt.

LITWA

Polska granica z Litwą jest najkrótsza – liczy 102,4 km w województwie podlaskim. W 1997 r. granicę przekroczyło 3,5 mln osób. Znajdują się tu dwa przejścia drogowe w Ogrodnikach i Budzisku oraz kolejowe w Trakiszkach:

- na przejściu Ogrodniki–Łódzkie, otwartym w lipcu 1988 r., odbywa się całodobowy ruch osobowy i towarowy o ładowności do 3,5 tony. Ze względów ekologicznych ruch towarowy od września 1993 r. został wstrzymany (trasy dojazdowe do przejść prowadzą przez Puszcę Augustowską i Wigierski Park Narodowy). Przepustowość przejścia – 3000 pojazdów osobowych na dobę. W 1998 r. granicę w Ogrodnikach przekroczyło ok. 1,4 mln osób i 414,6 tys. pojazdów;
- przejście Budzisko–Kalwarija całodobowe dla ruchu towarowego i osobowego. Uruchomione dla ruchu towarowego we wrześniu 1993 r., a dla ruchu osobowego we wrześniu 1995 r. Przepustowość przejścia – 3000 pojazdów osobowych i 1000 ciężarowych na dobę;
- kolejowe przejście Trakiszki–Szestokai, zmodernizowane w 1994 r. zostało udostępnione dla ruchu osobowego, a po zakończeniu prac modernizacyjnych uruchomiony zostanie stały ruch towarowy. Przejście to leży na trasie kolejowej Sokółka–Suwałki, zakwalifikowanej przez PKP do linii pierwszorzędnych w ciągu trasy kolejowej Via Baltica.

BIALORUŚ

W województwie podlaskim przejścia drogowe z Białorusią znajdują się w Kuźnicy Białostockiej, Bobrownikach i Połowcach (bilateralne dla obywateli Polski i Białorusi), a kolejowe w Kuźnicy Białostockiej, Czeremsze, Siemianówce i Zubkach Białostockich:

- przejście Kuźnica Białostocka istnieje od 1992 r. Nie posiada urządzeń infrastrukturalnych odpowiednich do natężonego ruchu. Przepustowość – 1600 samochodów osobowych na dobę i 400 ciężarowych. Wymaga całkowitej przebudowy i należytego wyposażenia. Planowane prace polegające na zlokalizowaniu przejścia na 18 hektarach są planowane na lata 2000-2004;
- przejście w Bobrownikach istnieje od 1994 r. Obecna przepustowość wynosi 400 ciężarówek na dobę. Jest najnowocześniejsze i najlepiej wyposażone na tej granicy; modernizacja została zakończona w 1999 r. Przejście posiada możliwości odpraw towarowo-osobowych. Przepustowość przejścia wynosi:
 - 250 pojazdów towarowych na dobę;
 - 1500 pojazdów osobowych na dobę.

Brak jest odpowiedniej drogi dojazdowej. Obecnie ruch odbywa się na brukowanej krajowej drodze Nr 66 z Białegostoku (43 km).

W województwie podlaskim funkcjonują obecnie trzy przejścia kolejowe: w Trakiszkach, w Kuźnicy Białostockiej i Siemianówce. Przejście kolejowe w Czeremsze jest zawieszona, a przejście w Zubkach Białostockich zostało zlikwidowane. Jest to kontynuacja niekorzystnych dla województwa decyzji związanych z ograniczaniem roli transportu kolejowego.

PRIORYTETY MODERNIZACJI I INWESTYCJI

Z wyżej wymienionych przejść granicznych za najważniejsze w Polsce północno-wschodniej należy uznać następujące: Budzisko, Bobrowniki, Kuźnica Białostocka.

Najważniejsze inwestycje w zakresie przejść granicznych obejmują:

- niewątpliwym priorytetem na granicy wschodniej powinna być kompleksowa modernizacja przejścia w Kuźnicy Białostockiej wraz z budową terminalu. W związku z modernizacją powyższego przejścia, na czas remontu nastąpi znaczny wzrost obciążenia na przejściach w Bobrownikach i Budzisku. Aby mogły one przyjąć zwiększony ruch graniczny, należy przede wszystkim zmodernizować drogi dojazdowe Nr 66 i 19;
- uruchomienie w pełnym zakresie (dla ruchu towarowego i osobowego) przejścia granicznego w Bobrownikach;
- dalszą rozbudowę przejścia w Bezledach w celu zwiększenia przepustowości;
- budowę przejścia drogowego w Wizajnach;
- modernizację przejścia drogowego w Ogrodnikach;

- modernizację przejść kolejowych w Kuźnicy Białostockiej, Trakiszkach (w ciągu drogi kolejowej Via Baltica). Z uwagi na wzrastające obciążenie dróg kołowych należałoby rozpatrzyć zasadność wprowadzenia wspomnianego wyżej kombinowanego transportu towarowego.

RUCH NA PRZEJŚCIACH GRANICZNYCH

Natężenie ruchu na przejściach granicznych jest bezpośrednim miernikiem rozwoju współpracy transgranicznej oraz pośrednim wskaźnikiem sytuacji w gospodarce kraju. Ogólne natężenie ruchu wzrosło w latach 1992-1997 od poziomu ok. 800 tys. pojazdów do 2400 tys. pojazdów. W 1998 r. nastąpiło zmniejszenie ruchu na przejściach granicznych, co zostało spowodowane spadkiem koniunktury gospodarczej na świecie, a przede wszystkim kryzysem w Rosji. Zmniejszenie ruchu dotyczyło w pierwszej kolejności pojazdów osobowych i ciężarowych do 3,5 ton nośności. Spadek ruchu dużych samochodów ciężarowych był minimalny. Może to oznaczać, że kryzys gospodarczy w większym stopniu dotknął małe podmioty gospodarcze oraz tak zwany „handel walizkowy”.

Z wielkości ruchu można również ocenić, jakie znaczenie mają w regionie poszczególne przejścia. Od 1993 r. wyraźnie zmniejsza się ruch na przejściu w Ogrodnikach, od ponad miliona pojazdów w 1993 r. do 400 tys. w 1998 r. Ruch z Ogrodnik przejmują przejście w Budzisku, na którym natężenie ruchu wzrosło z ok. 100 tys. pojazdów w 1994 r. do ponad 800 tys. w 1998 r. Przejście w Budzisku leży w ciągu trasy Via Baltica i rosnący na nim ruch podkreśla istotne znaczenie tego kierunku.

6. LOTNISKA

W zakresie powiązań tranzytowych należy także wymienić możliwości uruchomienia transportu lotniczego. Możliwości te wyznaczają 2 lotniska V klasy technicznej o nawierzchni naturalnej. Są to:

- lotnisko w Białymstoku należące do Aeroklubu Białostockiego, a także użytkowane przez Zespół Lotnictwa Sanitarnego;
- lotnisko w Suwałkach należące do Aeroklubu Suwalskiego.

Lotniska te są wykorzystywane sporadycznie do lotów pasażerskich wewnątrz krajowych.

Dostosowanie lotnisk lokalnych w Suwałkach i Białymstoku do obsługi małych samolotów jest w fazie rozważań projektowych. Stworzyłyby to możliwości i ułatwienia w kontaktach z biznesem, a turystom krajowym i zagranicznym szybszy dostęp na obszary chronionego krajobrazu i bazy turystycznej. Ponadto istnieje koncepcja budowy lotniska w okolicach Białegostoku lub budowa nowego lotniska na bazie istniejącego lotniska sportowego.

7. ŻEGLUGA ŚRÓDLĄDOWA

Transport wodny na terenie województwa podlaskiego odbywa się na akwenie wodnym Pojezierza Suwalsko-Augustowskiego. Żegluga śródlądowa w regionie nie ma charakteru komunikacji publicznej, przewozy pasażerskie są związane z turystyką i odbywają się w sezonie wiosenno-letnim w okresie od maja do września i stanowią pewien rodzaj atrakcji dla osób czasowo tu przebywających.

Na obszarze Pojezierza Suwalsko-Augustowskiego żegluga śródlądowa odbywa się wzdłuż Kanału Augustowskiego i na jeziorze Wigry. Kanał budowany był w latach 1825-1830 i 1833-1838. Łączy on rzeki Biebrzę i Niemen [6].

W 1978 r. Kanał Augustowski eksploatowany był w przewozach towarowych na odcinku od śluz Kadryнки (77,4 km) do Augustowa (32,5 km) oraz w przewozach pasażerskich od Augustowa do śluz Paniewo (60,9 km). Długość szlaku eksploatowanego wynosi więc 44,9 km, co stanowi 56,1% ogólnej długości drogi wodnej. Dalsze transportowe użytkowanie Kanału Augustowskiego wymaga poprawy jego parametrów technicznych, głównie poprzez [6]:

- pogłębienie i poszerzenie kanału;
- likwidację ostrych zakoli;
- ubezpieczenie brzegów;
- dodatkowe zasilenie w wodę;
- przebudowanie oraz remont śluz i urządzeń;
- a także udrożnienie po stronie białoruskiej.

Z uwagi na szeroki zakres oczekujących prac można stwierdzić, że transport wodny nie będzie miał wyraźnego wpływu na kształtowanie układu sieci osadniczej województwa podlaskiego. Nie można jednak negować jego znaczenia jako elementu poprawy konkurencyjności regionu. Zapotrzebowanie na rozwój żeglugi śródlądowej w tym rejonie wynikać będzie z zakresu rozwoju turystyki, a transport wodny będzie jednym z czynników przyspieszających tempo rozwoju turystyki.

8. PODSUMOWANIE

Rozbudowa infrastruktury transportu w regionie graniczącym z trzema państwami: Rosją, Litwą i Białorusią implikuje możliwości wykorzystania czynnika położenia przygranicznego jako elementu stymulującego rozwój gospodarczy, podnosi atrakcyjność inwestycyjną i przyczynia się do zmiany nieefektywnej struktury gospodarczej.

Rozwój gospodarczy i poprawa konkurencyjności regionu uwarunkowane są:

- rozbudową przejść granicznych i modernizacją głównych ciągów drogowych i kolejowych;
- rozbudową powiązań telekomunikacyjnych, elektroenergetycznych i gazowych, zwłaszcza w elementach stanowiących barierę rozwoju nowych podmiotów gospodarczych;

- rozbudową lokalnej – głównie miejskiej – infrastruktury technicznej stwarzającej warunki do korzystnej lokalizacji kapitału przeznaczonego na uruchomienie nowej działalności produkcyjnej i usługowej, będącej siłą napędową konkurencyjności gospodarki.

W obecnej chwili w systemie transportu regionu brak jest elementów, które można byłoby uznać za nowoczesne. Planowane drogi ekspresowe są dla omawianego obszaru niezbędne, ale w skali światowej czy europejskiej owe elementy wyposażenia infrastrukturalnego zaliczane są również do tradycyjnych. Nie należy oczekiwać, że infrastruktura transportu będzie stanowiła czynnik przyspieszający procesy restrukturyzacyjne i podnoszący konkurencyjność województwa. Stanowi ona już obecnie barierę rozwoju, czyli nie jest elementem konkurencyjnym, nawet w skali krajowej, a tym bardziej na tle regionów UE.

Podstawowe elementy infrastruktury transportu wymagają radykalnego unowocześnienia i znacznych nakładów finansowych. Niski poziom rozwoju infrastruktury jest m.in. antybodźcem do inwestowania na obszarze regionu i rozwoju współpracy przygranicznej. W województwie podlaskim taka sytuacja nie powinna trwać zbyt długo. Brak wielu innych czynników podnoszących konkurencyjność regionu jest dodatkowym argumentem, aby system transportowy stał się elementem nowoczesnym, spełniającym oczekiwania na miarę XXI wieku.

LITERATURA

1. Bartczak M., *Problemy rozwoju infrastruktury transportu*, „Przegląd Komunikacyjny” 1992, nr 9.
2. „Drogownictwo” 1997, nr 12.
3. Gorzelak G., *Sytuacje problemowe kształtowania przestrzeni społeczno-ekonomicznej w procesie transformacji*, [w:] *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju Polska 2000 Plus. Hipoteza*, t. I, pod kier. J. Kołodziejskiego. CUP, Warszawa 1995.
4. Kamińska T., Rusak M., *Kryteria społeczno-ekonomiczne decyzji infrastrukturalnych w transporcie*, „Przegląd Komunikacyjny” 2000, nr 3.
5. *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, RCSS, Warszawa 1998 (materiał powielony).
6. Kupiec L., *Przeszłość i przyszłość Kanalu Augustowskiego*, „Miasto” 1993, nr 8.
7. Kupiec L., Proniewski M. (red.), *Rozwój Polski północno-wschodniej w warunkach transformacji gospodarczej*, FUW w Białymstoku, CUP BPR w Białymstoku, Białystok 1994.
8. *The World Competitiveness Yearbook 1997*, IMD, Lausanne, [za:] Brdulak H. (red.), *Konkurencyjność transportu, wybrane zagadnienia*, SGH, Warszawa 1998.
9. *Transport w 1998 r. Wyniki działalności*, GUS, Informacje i opracowania statystyczne, Warszawa 1999.
10. Ustawa z dnia 5.06.1998 r. o samorządzie wojewódzkim, (Dz.U. Nr 99, poz. 631).