

Urszula Kowalczyk
Instytut Morski w Gdańsku

Zielone korytarze w polityce transportowej RP

W świetle systematycznie rosnącego przepływu ludzi i ładunków wzrasta znaczenie zrównoważonego transportu. Do 2050 roku przewidywany jest wzrost przewozów towarowych i pasażerskich o 80% w porównaniu do obecnego poziomu przewozów w UE. Do sprawnych przewozów towarowych potrzebna jest wielogłęziowa, zintegrowana sieć transportowa bazująca na nowoczesnej i dobrze zaprojektowanej infrastrukturze, wykorzystująca najnowsze technologie. Potrzebom efektywnego wdrażania i rozwoju transportu intermodalnego wychodzi naprzeciw koncepcja zielonych korytarzy. Zielone Korytarze będą służyły w najbliższej dekadzie osiągnięciu wyznaczonych w Białej Księdze celów polityki transportowej UE, w tym: bardziej wydajnego i mniej uciążliwego dla środowiska transportu, bez ograniczania mobilności towarów i usług. Obserwowane obecnie przesuwanie szlaków transportowych w kierunku połączeń z Azją i osłabienie dynamiki przewozów na połączeniach z Ameryką Północną uzasadnia potrzebę uruchamiania korytarzy w relacjach południkowych obejmujących również polskie porty.

Koncepcja zielonych korytarzy w nowej polityce transportowej Unii Europejskiej

Rozszerzenie UE ukazało w pełnym świetle różnice w rozwoju i stanie infrastruktury transportowej między starymi państwami członkowskimi i Europą Środkową i Wschodnią. Jednym z głównych celów w strategii rozwoju UE jest zmniejszenie luki rozwojowej pomiędzy regionami, dlatego też jednym z głównych priorytetów unijnej polityki transportowej powinno być sprzyjanie działaniom zmierzającym do rozbudowy infrastruktury transportowej w mniej rozwiniętych obszarach.

Komisja Europejska opublikowała w marcu 2011 roku strategiczny dokument pt. *Droga do konkurencyjnego i proekologicznego systemu transportu*, dotyczący jednolitej europejskiej przestrzeni transportowej. Dokument ten określa warunki ramowe dla europejskiej polityki transportowej w perspektywie następnej dekady. Jest on jednym z najważniejszych elementów „Strategii 2020”, której głównym celem jest zrównoważony rozwój oparty na oszczędności zasobów naturalnych. Od możliwości pełnej integracji wszystkich regionów zależy przyszły dobrobyt Europy. Skuteczny transport jest tego niezbędnym warunkiem¹. Inwestycje w infrastrukturę transportową należy planować w sposób maksymalizujący pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy i minimalizujący negatywne skutki dla środowiska. Biała Księga zakłada gruntowną zmianę dotychczasowego sposobu realizacji polityki transportowej. Ważnym jej aspektem staje się odzwierciedlenie rzeczywistego wykorzystania infrastruktury. Nie należy przy tym rozumieć tych założeń jako powrotu do koncepcji przenoszenia przewozów na inne środki transportu. Jednym z celów jest przejęcie części przewidywanego wzrostu przewozów towarowych na większe odległości przez transport kolejowy i wodny, natomiast przewidywany dalszy wzrost także przewozów drogowych wiąże się z działaniami na rzecz wdrażania technologii ograniczających emisję spalin i wydajnych samochodów ciężarowych zużywających mniej paliwa.

W zasadzie ostatnia rewizja polityki transportowej UE stanowi odejście od polityki korytarzowej na rzecz spójnej sieci transportowej UE. Sieć TEN-T składać się ma z sieci bazowej i kompleksowej i powinna gwarantować najmniej szkodliwe oddziaływanie na środowisko. Korytarze mniejsze miałyby przebiegać pomiędzy korytarzami kluczowymi. Do sieci bazowej zakwalifikowano 10 korytarzy. Wyznaczenie bazowych korytarzy ma na celu usprawnienie przepływu towarów na głównych ciągach transportowych na obszarze UE. Subwencje europejskie miałyby koncentrować się na ograniczonej liczbie projektów, przede wszystkim na projektach ponadnarodowych, które często schodzą na dalszy plan wobec decyzji poszczególnych państw faworyzujących projekty krajowe.

¹ BIAŁA KSIĘGA. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu KOM(2011) 144 wersja ostateczna*, Bruksela, 28.3.2011, s. 3.

Nie wszystkie państwa odnoszą się z jednakowym entuzjazmem do nowej polityki transportowej UE. Nowe koncepcje finansowania infrastruktury przewidują uzależnienie od rentowności. Zadanie to należy do kompetencji państw członkowskich, ale celem UE jest doprowadzenie do kompatybilności systemów poszczególnych krajów i niedyskryminacji. Rozbudowa i połączenie wszystkich elementów sieci TEN-T umożliwi realizację takich priorytetów unijnych jak spójność gospodarcza i społeczna czy jednolity rynek unijny². Jednakże kreowanie sieci transportowych opartych wyłącznie na efektywności ekonomicznej nie jest w stanie zapewnić spodziewanych efektów ani dla sieci kompleksowej, ani dla bazowej sieci TEN-T. Dla zrównoważenia przyszłej struktury sieci TEN-T, zdaniem Grupy Wyszehradzkiej, konieczne jest jej zagęszczenie odpowiednio do gęstości zaludnienia. Działania w ramach rozwoju europejskiej sieci transportowej powinny zmierzać do zapewnienia zrównoważonego geograficznie dostępu do przyszłej sieci TEN-T, ponieważ niedostateczna dostępność do sieci transportowej mogłaby spowalniać tempo rozwoju gospodarczego całej UE. Aby poprawić konkurencyjność zrównoważonych środków transportu, a także wyeliminować negatywny wpływ transportu na środowisko, Komisja Europejska powinna wziąć pod uwagę także jakościowe aspekty, a nie tylko ilościowe oparte na dostępnych danych statystycznych.

Wkazuje się, aby finansowanie projektów z funduszy unijnych było dostępne dla całej sieci TEN-T, należałoby także uwzględnić specyfikę państw członkowskich w ustalaniu planu rozwoju infrastruktury dla całego obszaru UE. Dzięki temu zapewniony będzie zrównoważony rozwój transportu wszystkich państw członkowskich i jego integracja z siecią europejską.

Koncepcja zielonych korytarzy pojawiła się w 2007 roku w Komunikacie Komisji Europejskiej: Plan działań na rzecz logistyki transportu towarowego³, zakładający optymalne dla środowiska naturalnego powiązanie żeglugi morskiej bliskiego zasięgu, kolei, żeglugi śródlądowej i transportu drogowego. Zielone korytarze mają przyczynić się do zmniejszenia zużycia energii podczas przewozu towarów, co ma przełożyć się na ograniczenie emisji CO₂ i ograniczenie hałasu generowanego w czasie transportu. Prawidłowe funkcjonowanie zielonych korytarzy wymaga zharmonizowania przepisów administracyjnych oraz zapewnienia swobodnego dostępu do nich dla wszystkich zainteresowanych podmiotów. Zielone korytarze powinny stanowić obszary testowania nowych technologii transportowych oraz zdalnych systemów kontroli ruchu.

Wsparciem dla wypracowania przez KE koncepcji zielonych korytarzy jest projekt SuperGreen realizowany w ramach 7. Programu Ramowego⁴. Jego celem jest przeanalizowanie koncepcji na przykładzie wybranych korytarzy wzorcowych i ustalenie wspólnych parametrów wyznaczających wymogi stawiane przyszłym korytarzom. W wyniku selekcji, podczas której brano pod uwagę: wolumen przewozów, długość korytarza, rodzaj ładunku, intermodalność, uwarunkowania geograficzne, zastosowanie nowych technologii i ICT, zarządzanie łańcuchem dostaw, organizację rynku, lokalizację przestrzenno-demograficzną i obszarów wrażliwych środowiskowo, wybrano 9 korytarzy o największym potencjale do „zazieleniania” (rysunek 1).

Zielone korytarze są wprawdzie nową koncepcją realizacji polityki transportowej UE, chociaż jej wdrażanie nie stanowi radykalnej zmiany dotychczasowego kierunku lecz kontynuację wcześniej przyjętych założeń. Priorytetem pozostaje nadal zrównoważony rozwój, ale przy nacisku na współmodalność, a nie na intermodalność. Oznacza to większy nacisk na współpracę różnych gałęzi transportu aniżeli na rywalizację. Nadal jednak ważną rolę będzie odgrywał transport intermodalny.

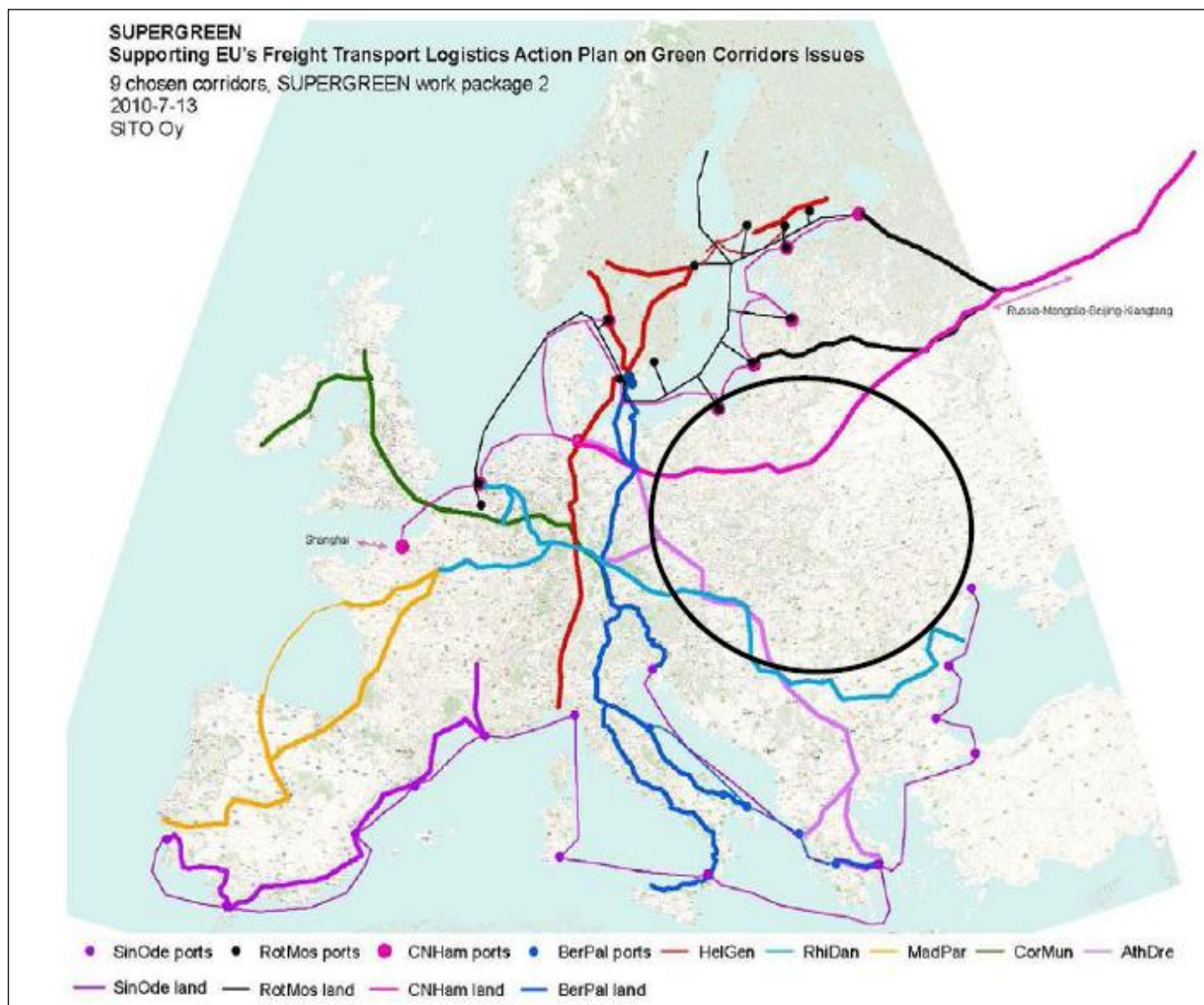
Zasady prowadzenia narodowej polityki i strategii rozwoju transportu w Polsce

Zasady rozwoju systemu transportowego w układzie gałęziowym i terytorialnym sformułowane są w oparciu o Transeuropejskie Korytarze Transportowe i sieć uzupełniającą, które razem tworzą Transeuropejską Sieć Transportową. Korytarze transportowe stanowią ciągi infrastruktury transportowej o znaczeniu międzynarodowym, wzdłuż których przebiegają szlaki transportowe o odpowiednich parametrach technicznych z rozmieszczonymi na nich węzłami transportowymi (na przykład centrami logistycznymi).

² *Wspólne propozycje Grupy Wyszehradzkiej odnośnie rewizji sieci TEN-T* [on-line] Dostępny w Internecie: <http://www.mi.gov.pl> (dostęp: 30.08.2011).

³ COM (2007) 607.

⁴ Studium SuperGreen – *Supporting EU's Freight Transport Logistics Action Plan on Green Corridors*, realizowane jest na zlecenie Komisji Europejskiej od 2010 r. w ramach VII Programu Ramowego.



Rys. 1. Zielone korytarze w projekcie Supergreen.

Źródło: Witecki, J., *Innovative infrastructure as an element of Green Corridors*. Prezentacja na Konferencji Międzynarodowej: „Zielone Korytarze. Działania na rzecz multimodalnego, zrównoważonego systemu transportowego”. Szczecin 21-22 września 2011.

Zgodnie z Traktatem ustanawiającym Konstytucję dla Europy od 2004 roku zmiany systemowe w transporcie muszą być przez Unię konsultowane i uzgadniane z państwami członkowskimi oraz ich parlamentami i władzami regionalnymi⁵. Jednakże pewne kwestie wspólnej polityki transportowej pozostają w wyłącznej kompetencji organów Wspólnoty. Należą do nich przede wszystkim zasady wykonywania transportu międzynarodowego na obszarze Wspólnoty oraz gwarancje swobody świadczenia usług przez przedsiębiorstwa transportowe.

Polityka transportowa UE skoncentrowana jest na realizacji wytyczonych celów związanych z budową i modernizacją istniejącej sieci TEN-T. Stanowi ona dla UE kluczową (bazową) sieć transportową, która musi spełnić wysokie kryteria techniczne gwarantujące zaspokojenie potrzeb transportowych wynikających z unijnych swobód przemieszczania się ludzi, towarów i usług. Priorytetowymi celami polityki transportowej UE są inwestycje w infrastrukturę transportową, bez względu na indywidualne potrzeby poszczególnych państw. Kwestie rozwiązań docelowych w postaci autostrady, drogi ekspresowej, linii kolejowej, elektryfikacji itp. zależą od decyzji wewnętrznych każdego państwa członkowskiego, w zależności od dotychczasowych i planowanych ciągów transportowych. Sieć uzupełniająca TEN-T znajduje się poza Korytarzami Paneuropejskimi. Określając przebieg korytarzy transportowych w krajach Europy Wschodniej i Środkowej, przyjęto, że oprócz krajowego znaczenia dany korytarz powinien wpisywać się w koncepcję

⁵ Konferencja Przedstawicieli Rządów Państw Członkowskich. CIG 87/2/04, Bruksela, 29 października 2004 r.

całej sieci paneuropejskiej, przy czym przez każdy kraj Europy Środkowej i Wschodniej przebiegać będzie co najmniej jeden korytarz.

W związku z modyfikacją polityki transportowej UE, w Polsce Minister Transportu Polska, Zarządzeniem nr 23 Ministra Transportu z dnia 31 sierpnia 2006 roku powołał Zespół ds. przygotowania propozycji modyfikacji wspólnotowych wytycznych dotyczących rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T)⁶. Zespół zakończył prace w I połowie 2008 roku po opracowaniu uzasadnień do propozycji modyfikacji, dokonaniu uzgodnień z krajami sąsiadującymi oraz przedłożeniu wniosku strony polskiej Komisji Europejskiej.

Polska zajmuje ważne miejsce w układzie sieci międzynarodowych korytarzy transportowych ze względu na swe położenie geograficzne. Według ustaleń Paneuropejskich Konferencji Ministrów Transportu na Krecie w 1994 roku i w Helsinkach w 1997 roku przez terytorium Polski przebiegają 4 z 10 Korytarzy Paneuropejskich (rysunek 2).



Rys. 2. Przebieg 10 Paneuropejskich Korytarzy Transportowych.

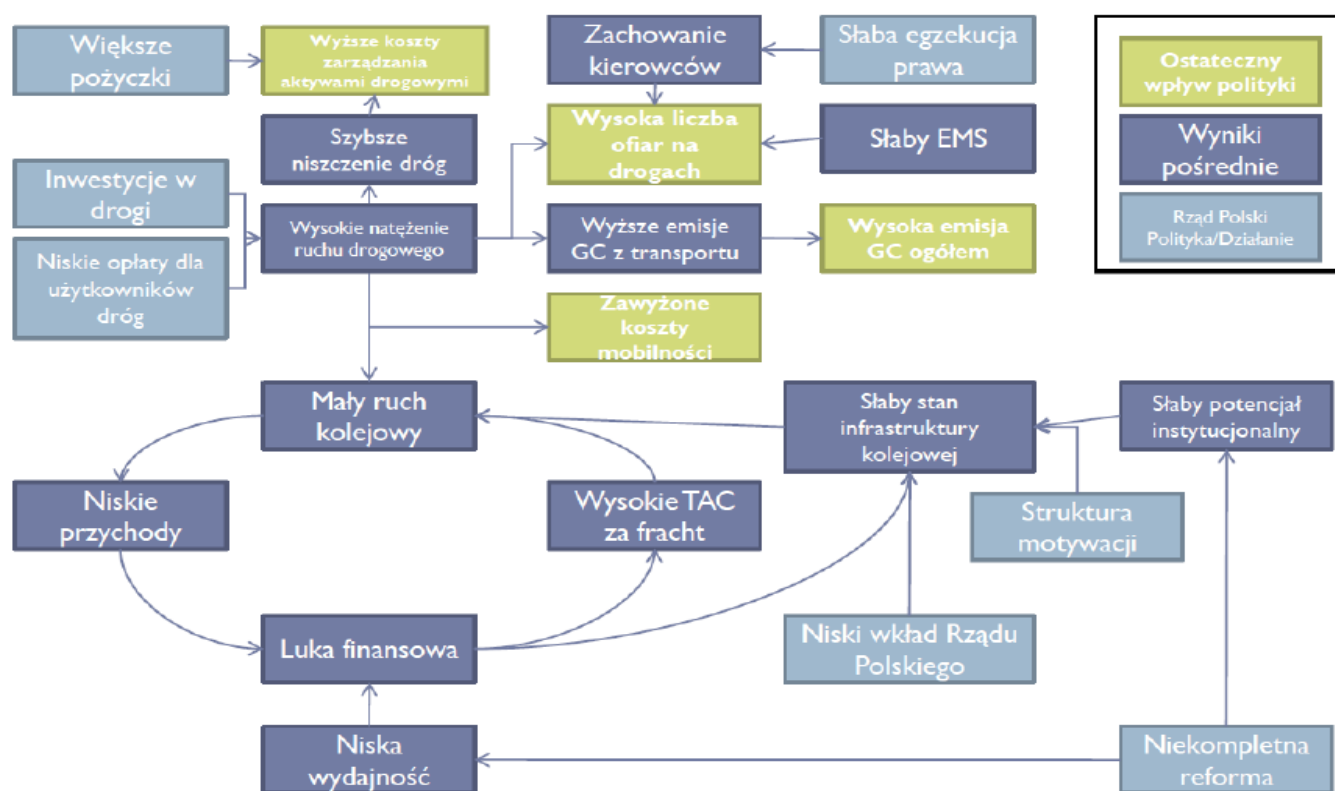
Źródło: bulletin.rec.org/bull103/corridors.html.

⁶ Zarządzenie nr 23 Ministra Transportu z dnia 31 sierpnia 2006 r. Dz. Urz. Ministra Transportu 2006 nr 7.

Z publicznego charakteru infrastruktury transportowej i konieczności tworzenia ładu w przestrzeni wykorzystywanej jednocześnie przez różne podmioty, zaspokajające stale rosnące potrzeby transportowe wynika potrzeba wysokiej aktywności władzy publicznej⁷. W okresie przygotowania do członkostwa w UE i zaraz po jego uzyskaniu, w Polsce powstały następujące rządowe dokumenty programowe polityki transportowej:

- „Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie” (1995)
- „Założenia Polityki transportowej państwa na lata 2000-2015. Dla zrównoważonego rozwoju kraju” (2005)
- „Polityka Transportowa Państwa na lata 2006-2025” (2005).

Nowa wersja dokumentu programowego polityki transportowej państwa nie została w następnych latach opracowana. Wprawdzie w minionej dekadzie zrealizowano terminowo cele bezwzględnie egzekwowane, ale zaniedbano oczekiwane programy inwestycyjne. Projekt „Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku” (z perspektywą do 2030 roku) powstał dopiero w 2011 w marcu⁸. Jego głównym celem jest „zwiększenie dostępności transportowej, poprawa bezpieczeństwa i efektywności sektora transportowego, poprzez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym”. Strategia Rozwoju Transportu w Polsce uwzględnia koncepcje wypracowane w ramach rewizji transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Koncepcje te są rezultatem uzgodnień krajowych oraz międzynarodowych w ramach Grupy Wyszehradzkiej (V4)⁹, jak i na forum całej UE. Potrzeby w zakresie poprawy jakości sieci drogowej wiążą się z wystąpieniem problemów i wyzwań zarówno natury finansowej, jak również społecznej, środowiskowej i instytucjonalnej. Wpływ bieżącej polityki na ogólną stabilność sektora transportowego ilustruje załączony poniżej schemat (rysunek 3).



Rys. 3. Wpływ obecnej polityki na całościową stabilność sektora transportu

Źródło: Report Nr. 59715-PL, Polska – Dokument dotyczący polityki transportowej: W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego. The World Bank, luty 2011. s. 141.

⁷ <http://www.maritime.com.pl/newsletter> (dostęp: 22.06. 2011).

⁸ Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – projekt. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, dnia 30 marca 2011 r.

⁹ Sprawozdanie z realizacji programu polskiego przewodnictwa w Grupie Wyszehradzkiej. Ministerstwo Spraw Zagranicznych, lipiec 2008 – czerwiec 2009, s. 5 oraz Wspólne propozycje Grupy Wyszehradzkiej odnośnie rewizji sieci TEN-T. <http://www.mi.gov.pl>. (dostęp: 30.08.2011).

Jako państwo członkowskie UE, Polska ma dużą swobodę w zakresie prowadzenia narodowej polityki i strategii rozwoju transportu, tym niemniej w porównaniu do innych państw sytuacja w sektorze budzi poważne zastrzeżenia. Odnosi się to szczególnie do sprawności i terminowości realizacji projektów infrastrukturalnych, zdolności absorpcji funduszy strukturalnych i spójności, liczby wypadków w transporcie drogowym, zmniejszenia uciążliwości transportu dla środowiska, wdrażania przełomowych innowacji transportowych (między innymi alternatywnych paliw i energooszczędnych silników), wdrażania przewozów intermodalnych czy żegluga morskiej bliskiego zasięgu. Z kolei w zakresie liberalizacji i rozdrobnienia struktury sektora kolejowego, Polska wyprzedza szereg innych państw UE nie zważając na konsekwencje w postaci pogorszenia kondycji finansowej sektora i obniżenia jakości przewozów pasażerskich.

W Polsce potrzebna jest długofalowa strategia ożywienia inwestycyjnego w infrastrukturze transportowej. Konieczne jest także zapewnienie na dłuższą metę stabilnego i efektywnego finansowania budowy, rozbudowy i utrzymania infrastruktury transportowej. Wielu planów inwestycyjnych nie udaje się zrealizować z powodu braku środków, ale często także wynika to z nieefektywnego systemu planowania, zarządzania i realizacji inwestycji.

Warunki rozwoju polskiej infrastruktury transportowej w koncepcji rozwoju sieci TEN-T po 2010 roku

Transeuropejska Sieć Transportowa (TEN-T) stanowi podstawową multimodalną sieć transportową UE, która musi spełnić wysokie kryteria techniczne umożliwiające swobodny przepływ ludzi, towarów i usług. Każde państwo członkowskie zdefiniowało przebieg tej sieci na swoim terytorium przy uwzględnieniu zasady wewnętrznej spójności gospodarczej. Układ tej sieci optymalizuje poprowadzenie międzynarodowego tranzytu lądowego i morskiego przez terytoria państw członkowskich UE.

W ostatnich latach udało się w Polsce wiele zrobić w zakresie rozwiązania problemów w transporcie i dostosowania tego sektora do standardów unijnych, jednak nadal jest w tej dziedzinie wiele do zrobienia i do nadrobienia, szczególnie w porównaniu z lepiej rozwiniętymi technologicznie państwami UE. Podejmowane dotychczas reformy i reorganizacje nie zawsze dawały efekty zgodne z oczekiwaniami, na przykład oddzielenie zarządcy infrastruktury kolejowej od przewoźników i wprowadzenie zasad konkurencji wprowadziło więcej chaosu niżeli pożytku. Pod względem jakości infrastruktury transportowej Polska nadal wypada niekorzystnie na tle większości państw UE.

Z powodu złego stanu infrastruktury kolejowej oraz niedostatecznego wsparcia finansowego ze strony państwa, zawyżane są stawki za dostęp do torów. Konsekwencją tego jest mniejsza konkurencyjność przewoźników kolejowych wobec przewozów drogowych, podczas gdy konkurencyjność kolei odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu zrównoważonego rozwoju transportu. Większy udział przewozów kolejowych pomógłby w odciążeniu już i tak nadmiernie zatłoczonej sieci drogowej, szczególnie w przewozach ładunków ciężkimi zestawami drogowymi na duże odległości. Konieczne są zmiany w kierunku zapewnienia zrównoważonego rozwoju i poprawy koordynacji na różnych szczeblach administracji, między innymi w zakresie dotychczasowych rozwiązań bazujących na podziale gałęziowym¹⁰.

Jednym ze słabszych ogniw polskiej gospodarki jest infrastruktura drogowa. Przede wszystkim niedostateczne jest nasycenie kraju siecią autostrad i dróg ekspresowych. Wskaźnik nasycenia w odniesieniu do PKB kształtuje się na poziomie 60,6% średniego dla całej UE. Względna wartość strat czasu w transporcie, spowodowana niewydolnością systemu transportowego w stosunku do PKB, wzrosła w latach 2001-2009 z 0,4% do 0,9% (w obrębie miast). Jest to rezultat zarówno złego stanu infrastruktury w kraju, jak i złej organizacji systemów transportowych¹¹.

Na skrzyżowaniu 4 paneuropejskich korytarzy transportowych położone są główne porty polskie i ich zaplecze. Szacuje się, że obroty portów morskich i transportu morskiego w 90% zależą od popytu generowanego poza wybrzeżem w kraju lub za granicą¹². Można spodziewać się znacznego wzrostu zapotrzebowania na przewozy w relacjach północ-południe przez porty polskie po modernizacji i rozbudowie infrastruktury korytarzy transportowych przez Polskę. W przypadku korytarza Bałtyk - Adriatyk przez porty

¹⁰ Report Nr. 59715-PL, Polska – Dokument dotyczący polityki transportowej: W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego. The World Bank, luty 2011. s. 171.

¹¹ Strategia Rozwoju Transportu... op. cit. s. 5.

¹² M. Graban., A. Jamry, *Gospodarka morska szansą rozwoju regionu pomorskiego* [online] (dostęp: 28.09.2011). Dostępny w Internecie: www.morzaiociany.com.pl, (data publikacji: 27.09.2011).

Gdańsk/Gdynia, którego polskimi częściami składowymi są autostrada A-1 i linie kolejowe E-65 i CE-65, wiele krajowych ośrodków gospodarczych uzyska połączenie z tymi portami, a także z ośrodkami zagranicznymi, zwłaszcza państw nie posiadających dostępu do morza, na przykład Austrii, Słowacji, Białorusi. Uruchomienie korytarzy północ-południe stanowi wielką szansę zarówno dla portów jak też sektora logistyczno-transportowego, szczególnie w świetle słabnącej monopolistycznej dotychczas pozycji europejskich terminali oceanicznych (miedzy innymi Hamburga). W efekcie wzrasta znaczenie portów bałtyckich w połączeniach pozaeuropejskich. Coraz częściej statki oceaniczne zawijają bezpośrednio do portów bałtyckich¹³.

Realizowanie polityki transportowej w Polsce jest łatwiejsze od czasu włączenia się do struktur UE, zważywszy ponad 3-krotny wzrost dostępnych środków na finansowanie inwestycji. Jednakże w ślad za ogromnymi inwestycjami w infrastrukturę transportową z przeważającym udziałem finansowania ze środków UE i z poprawiającym się stanem dróg, nie następuje odpowiedni wzrost jakości usług transportowych świadczonych przez sektor publiczny. Czasy przejazdu pociągów są coraz dłuższe, a opóźnienia coraz bardziej uciążliwe, zmniejsza się liczba i częstotliwość lokalnej komunikacji autobusowej, odwoływane są loty samolotów regularnych linii przy równoczesnym nasileniu ekspansji tanich przewoźników lotniczych. Napływowi dodatkowego wsparcia finansowego z budżetu Wspólnoty, nie towarzyszy odpowiednio sprawny i skuteczny system podejmowania decyzji i realizacji projektów inwestycyjnych w transporcie, co w konsekwencji osłabia zdolność i możliwości wykorzystania tych środków¹⁴. Skutki tego widać w realizacji programu budowy autostrad. Do 2009 roku długość sieci zwiększono o 548 km, do łącznej długości 761 km, chociaż w 1994 roku planowano jej zwiększenie do 2 600 km. Lepsze rezultaty udało się osiągnąć w zakresie dróg podlegających samorządom. W latach 2000 - 2009 długość ulepszonych dróg gminnych o 1/3, z 60 000 km do 80 000 km.

Wśród przedstawionych w czerwcu 2011 roku założeń wieloletnich ram finansowych UE na lata 2014 - 2020, pojawiła się propozycja alokacji 50 mld euro na transnarodowe powiązania infrastrukturalne w sieci TEN-T. Stanowi to dla Polski szansę na pozyskanie dodatkowych środków na inwestycje w korytarzach transeuropejskich uwzględniających ich przebieg przez obszar Polski, na przykład na realizację jednej z propozycji strony polskiej dotyczącej przyszłego kształtu sieci TEN-T, w której uwzględniony zostanie korytarz środkowo-europejski CETC-ROUTE65. Zakwalifikowanie korytarzy przebiegających przez Polskę do sieci Zielonych Korytarzy w Europie jest szansą na wykreowanie nowych związków funkcjonalno - przestrzennych, nowych struktur współpracy terytorialnej oraz wzmocnienie potencjału centrów gospodarczych w regionach.

Dotychczas nie udało się Polsce utworzyć sprawnie funkcjonującego i spójnego systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym. Sektor transportu stanowi dla wzrostu gospodarczego kraju zarówno szansę jak i poważną barierę. Ostateczny wybór korytarzy uznanych za bazowe może wiązać się z wydzieleniem specjalnych środków finansowych na rozwój rekomendowanych korytarzy. Dlatego etap wyboru rekomendowanych korytarzy do realizacji koncepcji jest szczególnie ważny.

W UE prowadzone są intensywne prace badawcze i wdrożeniowe, dotyczące uruchomienia zielonych korytarzy transportowych, których zadaniem będzie przejście transportu między Skandynawią a Europą Środkową, Południową, a nawet Wschodnią, z pominięciem polskiego terytorium. Niewiele faktycznego zaangażowania we wdrażanie tej koncepcji widać w Polsce. Takie projekty jak East West Transport Corridor, Scandinavian Shuttle czy Scandria już częściowo funkcjonują lub są już w znacznym stopniu zaawansowane. Mogą one diametralnie zmienić geografie ciągów transportowych w znacznej części Europy po uruchomieniu za kilka lat stałej przeprawy drogowej i kolejowej przez Fehmarn Belt (między Danią a Niemcami). Polska nie jest uwzględniona w takich projektach. Nawet w priorytetowym projekcie badawczym SuperGreen realizowanym w ramach 7. Programu Ramowego, nie znalazł się żaden korytarz przebiegający przez terytorium Polski.

W świetle uwarunkowań i możliwości rozwoju transportu w Polsce, unijna koncepcja zielonych korytarzy oraz założenia i cele nowej polityki transportowej UE mogą wzbudzać pewne wątpliwości. Dotyczy to przede wszystkim kryteriów określających zakwalifikowanie korytarza jako zielonego. W definicjach

¹³ Na przykład do portu w Gdańsku od początku 2010 r. zawijają oceaniczne kontenerowce armatora MAERSK, który wybrał DCT w Gdańsku na port bazowy linii z Szanghaju do Gdańska, skąd następnie kontenery są dystrybuowane do innych bałtyckich portów, np. w Helsinkach czy Sankt Petersburgu.

¹⁴ <http://www.maritime.com.pl/newsletter> (dostęp: 22.06.2011).

podkreślane są ich aspekty techniczne, zakładając *a priori* ich pozytywne efekty w zakresie ograniczania szkodliwego oddziaływania na środowisko. Koszty wdrożenia tych technologii mogą być zbyt wysokie dla nowych państw członkowskich, w tym także dla Polski, ze względu na dotychczasowe zaniedbania i zapóźnienie technologiczne. Trudno jednoznacznie stwierdzić, jakie efekty miałyby przyznanie statusu zielonych korytarzy szlakom transportowym przechodzącym przez terytorium Polski. Z jednej strony może napłynąć więcej środków na finansowanie inwestycji, ale równocześnie oznacza to konieczność ponoszenia znacznych obciążeń finansowych na korytarze, co może skutkować zmniejszeniem środków niezbędnych dla rozwoju innych sektorów gospodarki. Ponadto w nowych państwach członkowskich nie wszystkie kwestie będzie w stanie rozwiązać wolny rynek, a wdrożenie koncepcji „zielonych korytarzy transportowych” może wymagać „interwencji” polityki transportowej państwa, zarówno organizacyjno - administracyjnej jak i finansowej.

Niewątpliwie zielone korytarze powinny być okazją do testowania innowacyjnych czy najbardziej odpowiednich technologii, ale czasami bardziej efektywne może okazać się zastosowanie technologii najbardziej korzystnej z punktu widzenia możliwości wdrożenia. Zielone korytarze mają uzasadnienie na szlakach o dużym natężeniu przewozów. Jednak koncentrowanie się wyłącznie na przewozach międzynarodowych może nie wystarczyć, należałoby uwzględnić także przewozy regionalne i lokalne. Koniecznym warunkiem połączeń korytarzowych jest ich dostępność, dlatego duże znaczenie ma jakość innych elementów system transportowego, w tym jakość dróg regionalnych i lokalnych. Priorytet powinny mieć korytarze przebiegające przez obszary o dużym zagęszczeniu ludności i koncentracji produkcji.

Streszczenie

Artykuł odnosi się do nowej polityki transportowej UE, w której zmienione zostały zasady funkcjonowania sieci TEN-T. Sieć transportowa składać ma się z sieci bazowej i kompleksowej. Zielone korytarze są nową koncepcją realizacji polityki transportowej UE. Zasady realizacji tej koncepcji są jeszcze w fazie dyskusji. Wybór korytarzy uznanych za bazowe może wiązać się z wydzieleniem specjalnych środków finansowych na ich rozwój, ale też wiąże się z ryzykiem ponoszenia wyższych kosztów związanych ze spełnianiem wymogów „zazieleniania”. Trudno jednoznacznie stwierdzić, jakie efekty miałyby przyznanie statusu zielonych korytarzy szlakom transportowym przechodzącym przez terytorium Polski, tym bardziej, że dotychczas nie zaobserwowano znaczącego zaangażowania w tę problematykę. W referacie podkreślono potrzebę uwzględnienia w koncepcji zielonych korytarzy pełnej integracji wszystkich elementów sieci transportowej, w tym specyfiki regionów o słabiej rozwiniętej infrastrukturze. Szczególną uwagę zwrócono na niedociągnięcia sektora transportowego w Polsce.

Literatura

- 1) Biała Księga. *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. KOM(2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela, 28.3.2011.
- 2) COM (2007) 607.
- 3) Graban, M., Jamry, A., *Gospodarka morska szansą rozwoju regionu pomorskiego* [online] (dostęp: 28.09.2011). Dostępny w Internecie. www.morzaiociany.com.pl, data publikacji: 27.09.2011.
- 4) <http://www.maritime.com.pl/newsletter> (dostęp 22.06.2011).
- 5) Report Nr. 59715-PL, Polska – Dokument dotyczący polityki transportowej: W kierunku zrównoważonego rozwoju transportu lądowego. The World Bank, luty 2011.
- 6) Sprawozdanie z realizacji programu polskiego przewodnictwa w Grupie Wyszehradzkiej. Ministerstwo Spraw Zagranicznych, lipiec 2008 – czerwiec 2009.
- 7) Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) – projekt. Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, dnia 30 marca 2011 r.
- 8) Studium SuperGreen – Supporting EU’s Freight Transport Logistics Action Plan on Green Corridors, realizowane jest na zlecenie Komisji Europejskiej od 2010 r. w ramach 7. Programu Ramowego.
- 9) Witecki, J., *Innovative infrastructure as an element of Green Corridors*. Prezentacja na Konferencji Międzynarodowej: „Zielone Korytarze. Działania na rzecz multimodalnego, zrównoważonego systemu transportowego”. Szczecin 21-22 września 2011.
- 10) Wspólne propozycje Grupy Wyszehradzkiej odnośnie rewizji sieci TEN-T [online] (dostęp: 30.08.2011). Dostępny w Internecie: <http://www.mi.gov.pl>.
- 11) Zarządzenie nr 23 Ministra Transportu z dnia 31 sierpnia 2006 r. Dziennik Urzędowy Ministra Transportu 2006 nr 7.