



**CELE I EFEKTY SEKTOROWEGO PROGRAMU OPERACYJNEGO TRANSPORT
2004-2006 W ŚWIETLE AKTUALNYCH ZAŁOŻEŃ WSPÓLNEJ POLITYKI
TRANSPORTOWEJ UE**

Dr inż. Joanna Rakowska

Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu

Wydział Nauk Ekonomicznych SGGW

Streszczenie

Artykuł przedstawia cele i efekty realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport 2004-2006. Analizie poddano zróżnicowanie wykorzystania alokacji ogółem oraz alokacji z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach poszczególnych działań Priorytetów I i II. Dokonano także przeglądu i podsumowania tematyki i zakresu zrealizowanych 150 projektów. W badaniach wykorzystano dane Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30 czerwca 2009r.) oraz dane wtórne zawarte w krajowych i unijnych raportach i dokumentach programowych.

1. Wprowadzenie

Działania Sektorowego Programu Operacyjnego Transport¹ realizowanego w Polsce w latach 2004-2006 wynikały zarówno z przyjętych celów i kierunków rozwoju unijnej wspólnej polityki transportowej, określonej w Białej Księdze z 2001r.², zweryfikowanej i uaktualnionej w 2006r.³, jak i polskiej polityki transportowej, zdefiniowanej w krajowych

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006, Dz. U. Nr 177, poz. 1828, z późniejszymi zmianami.

² Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji, Biała Księga 2001, COM(2001) 370.

³ Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.”, COM(2006) 314 wersja ostateczna, Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, Bruksela 2006.

dokumentach strategicznych^{4,5,6,7}. Ich rozszerzeniem i uzupełnieniem były cele polityki spójności UE.

Strategiczne cele wspólnej polityki transportowej UE są określone na dziesięć lat. W kończącym się już, bieżącym okresie programowania 2001-2010 wspólna polityka transportowa UE kładzie szczególny nacisk na⁸:

- zrównoważenie gałęziowe rozwoju transportu i rozdzielenie wzrostu popytu globalnego na transport od wzrostu makroekonomicznego (tzw. „decoupling”) poprzez promowanie transportu kolejowego i wodnego;

- wyeliminowanie „wąskich gardeł” we wspólnotowej infrastrukturze transportowej i wprowadzenie nowych źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych (np. poprzez reasekurację i wzajemne finansowanie prywatnych inwestorów, doprecyzowanie zasad partnerstwa publiczno-prawnego czy większe zaangażowanie budżetu wspólnoty);

- skierowanie większej uwagi na użytkowników transportu, poprzez uświadamianie o kosztach zewnętrznych, poprzez rozwój pasażerskich systemów intermodalnych, ustalenie karty praw i obowiązków użytkownika transportu, ofertę atrakcyjniejszych form transportu miejskiego, itd.;

- sprostanie wyzwaniom globalnym poprzez wypracowanie globalnych zasad dostępu do rynków lotniczych, jednolitych zasad w państwach członkowskich dla żeglugi morskiej oraz rozwój inteligentnych sieci.

Zasada adhezji przyjęta w procesie integracji europejskiej określa, iż nowe państwa członkowskie muszą przyjąć i realizować cele polityk wspólnotowych we wszystkich dziedzinach, w tym także w polityce transportowej. Może to być dla tych krajów szczególnie trudne w przypadku, gdy cechuje je dużo niższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego lub niekorzystne uwarunkowania będące dziedzictwem poprzedniego systemu gospodarki centralnie planowanej, jak jest to np. w przypadku Polski.

⁴ *Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie.* Urząd Rady Ministrów. Warszawa, czerwiec 1995 r.

⁵ *Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2000-2006.* MTiGM, Warszawa, styczeń 2000 r.

⁶ *Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego kraju.* MTiGM, Warszawa, październik 2001 r.

⁷ *Infrastruktura – klucz do rozwoju.* Aneks nr 3 do Strategii Gospodarczej Rządu RP z dnia 29 stycznia 2002 r.

⁸ *Sektorowy Program Operacyjny Transport,* tekst ujednolicony.

Analizując krajowe uwarunkowania rozwoju transportu, należy podkreślić fakt, iż zarówno w momencie przystąpienia Polski do UE, jak i obecnie, największym problemem są ogromne zaległości inwestycyjne w dziedzinie infrastruktury transportu – w latach 1990-tych wydatki na ten cel kształtowały się na poziomie 0,5-0,7% PKB, podczas gdy w najwyżej rozwiniętych krajach OECD osiągały poziom 1-2% PKB. Kolejnym problemem są długotrwałe efekty negatywnych zmian, które zaszły w strukturze gałęziowej transportu w latach 1990-tych. Jest to m.in. wzrastający udział transportu samochodowego w strukturze gałęziowej transportu, nadmierne wykorzystywanie transportu lądowego w handlu międzynarodowym przy jednocześnie malejącym znaczeniu transportu morskiego oraz duże zahamowanie wdrażania innowacyjnych technologii transportowych, co widoczne jest szczególnie w dziedzinie transportu intermodalnego i technik sterowania ruchem. Są to zmiany szczególnie niepożądane z punktu widzenia rozwoju wspólnej polityki transportowej.

Głównym narzędziem poprawy tego stanu był w Polsce w latach 2004-2006 Sektorowy Program Operacyjny Transport. Jego cele, założenia i działania opracowano w oparciu o strategiczne założenia unijne i krajowe dotyczące polityki transportowej, a także w oparciu o wyniki analizy SWOT polskiego transportu i wyniki analizy jego spójności z transportem w UE⁹. Jako cel ogólny SPOT wskazano „zwiększenie spójności transportowej kraju oraz polepszenie dostępności przestrzennej miast, obszarów i regionów Polski w układzie Unii Europejskiej, co przyczyni się do osiągnięcia celu strategicznego Podstaw Wsparcia Wspólnoty”¹⁰. Dokumentem stanowiącym podstawy realizacji SPO Transport była Decyzja Komisji z dnia 29.06.2004r. zatwierdzająca program operacyjny „Transport”¹¹. Po wprowadzeniu zmian decyzją Komisji z dnia 1 lutego 2007r., indykatywny plan finansowania SPOT ustalił całkowity koszt realizacji priorytetów wybranych do wspólnej realizacji przez Polskę i Wspólnotę na kwotę 1 620 910 tys. euro, przy czym wkład Wspólnoty określono na kwotę 1 163 384 tys. euro, z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Zgodnie z tym planem Polska miała pokryć koszty w wysokości

⁹ *Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006*, tekst ujednolicony.

¹⁰ *Sektorowy Program Operacyjny Transport*, op. cit.

¹¹ *Decyzja Komisji z dnia 29.06.2004r. zatwierdzająca program operacyjny „Transport”, będący częścią Podstaw Wsparcia Wspólnoty dla pomocy strukturalnej Wspólnoty w ramach celu I w Polsce*, CCI:2003/PL/16/1/PO/003, Bruksela

457 526 tys. euro z publicznych środków krajowych, przy czym dopuszczono także możliwość częściowego finansowania tej kwoty z pożyczek wspólnotowych z Europejskiego Banku Inwestycyjnego (do 200 mln euro) i innych instrumentów pożyczkowych.

Zgodnie z zasadą współfinansowania, projekty realizowane w ramach SPOT 2004-2006 mogły uzyskać dofinansowanie z EFRR do 75% kosztów kwalifikowanych, a w przynajmniej 25% musiały być finansowane ze środków krajowych, w zależności od rodzaju działania mogły to być środki publiczne i/lub prywatne.

Zgodnie z przyjętymi ustaleniami, w trakcie realizacji SPOT 2004-2006 możliwe były zmiany wysokości alokacji w poszczególnych priorytetach i działaniach. Komisja Europejska mogła dokonywać przesunięć alokacji pomiędzy poszczególnymi priorytetami SPOT, natomiast o zmianie wysokości alokacji w poszczególnych działaniach w ramach jednego priorytetu mógł decydować Komitet Monitorujący SPO Transport w porozumieniu z Instytucją Zarządzającą.

Zgodnie z obowiązującą w UE zasadą kwalifikowalności czasowej, dotyczącą wydatków z funduszy strukturalnych (tzw. zasada n+2), ostateczny termin zwrotu wydatków kwalifikowanych poniesionych na realizację projektów w ramach SPO Transport określono na 31 grudnia 2008r., z możliwością przedłużenia do 2009r. dla niektórych kategorii beneficjentów.

2. Cele badania i źródła danych

Celem prezentowanego opracowania była analiza wyników realizacji SPO Transport 2004-2006. Analizie poddano zróżnicowanie udziału funduszy unijnych w finansowaniu projektów w ramach poszczególnych priorytetów i działań, zróżnicowanie łącznej wartości projektów zrealizowanych w ramach poszczególnych działań oraz stopień wykorzystania środków (alokacji) dostępnych w ramach poszczególnych działań. Dokonano także przeglądu i podsumowania tematyki i zakresu zrealizowanych projektów.

Badania przeprowadzono na podstawie bazy danych statystycznych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30 czerwca 2009r.), które było Instytucją Zarządzającą SPO Transport. Wykorzystano także wtórne dane, zawarte w krajowych i unijnych dokumentach dotyczących SPO Transport oraz Wspólnej Polityki Transportowej UE.

3. Wyniki badań

Według danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30 czerwca 2009r.) w ramach SPOT 2004-2006 zrealizowano 150 projektów. W dniu 30 czerwca 2009r. wszystkie projekty były ukończone rzeczowo, a 55 z nich było ukończonych także finansowo.

Wartość podpisanych umów oraz decyzji o dofinansowaniu projektów osiągnęła poziom 5 733,35 mln zł. Gwarantowało to kontraktację środków na poziomie 131,26% alokacji ogółem dostępnej w ramach SPO Transport, przy czym wartość alokacji wyliczana była zgodnie z arkuszem stosowanym przez Ministerstwo Finansów¹².

Wartość zrefundowanych wniosków przekazana beneficjentom z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniosła 3 984 mln zł, co w zależności od stosowanej metodologii stanowiło 91,2% alokacji (według metodologii Ministerstwa Rozwoju Regionalnego) lub 93,1% (według metodologii, w której porównuje się stosunek wartości wypłaconych środków w euro wg kursów z dnia wypłat do wartości alokacji w euro).

Sektorowy Program Operacyjny Transport 2004-2006 podzielony był na trzy główne priorytety. Priorytety podzielono na działania, których celem była realizacja szczegółowo określonych kategorii projektów.

Priorytet I „Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu”, był ukierunkowany na rozwój efektywnego transportu pasażerskiego i towarowego, alternatywnego w stosunku do transportu drogowego. Szczególnie istotna była realizacja projektów umożliwiających rozwój transportu kolejowego, morskiego i intermodalnego, zgodnie z aktualnymi założeniami wspólnej polityki transportowej UE. W ramach Priorytetu I wyodrębniono trzy działania:

- Działanie 1.1. Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach,
- Działanie 1.2 Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich,
- Działanie 1.3 Rozwój systemów intermodalnych.

Działanie 1.1 jako jedyne w całym SPO Transport miało złożoną strukturę, która tworzyły poddziałania: 1.1.1 przebudowa linii kolejowych, 1.1.2 zakup i modernizacja

¹² Informacja o realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na dzień 30 czerwca 2009r., Instytucja Zarządzająca SPO Transport, Departament przygotowania Projektów Indywidualnych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2009r.

pasażerskiego taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych oraz poddziałanie 1.1.3 budowa linii metra wraz ze stacjami przesiadkowymi.

Efekt realizacji Działania 1.1 to łącznie 19 projektów, w tym:

- cztery projekty realizujące zakup autobusów szynowych przeznaczonych do wykonywania regionalnych przewozów pasażerskich,
- cztery projekty realizujące zakup i modernizację kolejowego taboru pasażerskiego,
- pięć projektów dotyczących modernizacji linii kolejowych (m.in. Warszawa Okęcie-Radom-Kielce, Warszawa-Łódź, linii kolejowej nr 8. Etap I odcinek Warszawa Zachodnia-Warszawa Okęcie, budowa łącznicy Warszawa Służewiec - Lotnisko Okęcie),
- dwa projekty dotyczące metra: zakup 30 sztuk wagonów pośrednich dla obsługi I linii metra w Warszawie oraz budowa I linii metra odcinek od szlaku B20 do stacji A23 "Młociny" wraz z torami odstawkowymi i węzła komunikacyjnego "Młociny",
- trzy projekty dotyczące zakupu i modernizacji elektrycznych zespołów trakcyjnych,
- projekt "Poprawa warunków funkcjonowania kolejowego transportu pasażerskiego w województwie podlaskim".

W założeniach finansowych¹³ SPOT 2004-2006, na realizację Działania 1.1. przewidziano 535 mln euro (w cenach z 2004r.), w tym 353 mln euro z EFRR, 109 mln euro z budżetu państwa i 72 mln euro z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Łączna wartość zrealizowanych projektów wyniosła 1 471 mln zł, co stanowiło 113,5% alokacji ogółem na Działanie 1.1 (według stanu na 30.06.2009r., wartość alokacji ogółem dla tego działania wyniosła 1 297 mln zł=100%). Natomiast wartość płatności z EFRR na realizację powyższych projektów wyniosła 1 226 mln zł, co stanowiło 94,53% alokacji z tego źródła.

W ramach Działania 1.2 zrealizowano 9 projektów. Były to:

- rozbudowa ulicy Janka Wiśniewskiego w Gdyni - Etap II,
- budowa Trasy Kwiatkowskiego w Gdyni - III Etap,
- budowa Infrastruktury Portowej dla bazy kontenerowej na Ostrowie Grabowskim w Szczecinie,

- przebudowa Falochronu Głównego w Gdyni wraz z modernizacją systemu nawigacyjnego
- modernizacja wejścia do portu wewnętrznego,
- budowa Infrastruktury Zachodniopomorskiego Centrum Logistycznego w Porcie w Szczecinie,
- rozbudowa infrastruktury nabrzeżowej i drogowej Terminalu Promowego Westerplatte,
- infrastruktura dostępu do rejonu Nabrzeża Przemysłowego,
- poprawa dostępu do Wolnego Obszaru Celnego w Porcie Gdańsk.

W założeniach finansowych¹⁴ SPOT 2004-2006, na realizację Działania 1.2 przewidziano 154 mln euro (w cenach z 2004r.), w tym 114 mln euro z EFRR, 24 mln euro z budżetu państwa i 16 mln euro z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Łączna wartość zrealizowanych projektów wyniosła 514 mln zł, co stanowiło 119,2% alokacji ogółem (według stanu na 30.06.2009r., wartość alokacji ogółem dla tego działania wyniosła 431 mln zł=100%). Natomiast wartość płatności z EFRR na realizację powyższych projektów wyniosła 419 mln zł, co stanowiło 97,1% alokacji z tego źródła na omawiane działanie.

Efektem realizacji Działania 1.3 są ukończone rzeczowo trzy projekty:

- budowa Międzynarodowego Centrum Logistycznego Euroterminal w Sławkowie, zadanie 2,
- rozbudowa infrastruktury portowej na Półwyspie Katowickim,
- modernizacja i rozbudowa kolejowego terminala kontenerowego na stacji Małaszewicze.

W założeniach finansowych¹⁵ SPOT 2004-2006, na realizację Działania 1.3 przewidziano 12,4 mln euro (w cenach z 2004r.), w tym 6,9 mln euro z EFRR, 5,5 mln euro z budżetu państwa i 7,6 mln euro ze środków prywatnych.

Łączna wartość zrealizowanych projektów wyniosła 27 mln zł, co stanowiło 94% alokacji ogółem (według stanu na 30.06.2009r., wartość alokacji ogółem dla tego działania wyniosła 29 mln tys. zł=100%). Natomiast wartość płatności z EFRR na realizację powyższych projektów wyniosła 27 mln zł, co stanowiło 93,2% alokacji z funduszu.

¹³ *Uzupełnienie ...*, op. cit.

¹⁴ *Uzupełnienie ...*, op. cit.

¹⁵ *Uzupełnienie ...*, op. cit.

Priorytet II „Bezpieczniejsza infrastruktura drogowa” miał na celu zapewnienie poprawy bezpieczeństwa oraz warunków funkcjonowania transportu drogowego, m.in. poprzez poprawę jakości sieci drogowej, usunięcie tzw. „czarnych punktów” na drogach, budowę autostrad, przebudowę dróg krajowych oraz usprawnienie ich przebiegu przez miasta, a także poprzez działania z zakresu organizacji ruchu drogowego. Priorytet II podzielony był na trzy działania:

- Działanie 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych,
- Działanie 2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu,
- Działanie 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

W założeniach finansowych¹⁶ SPOT 2004-2006, na realizację Działania 2.1 przewidziano 452,5 mln euro (w cenach z 2004r.), w tym 339,3 mln euro z EFRR oraz 113,2 mln euro z budżetu państwa.

W ramach Działania 2.1 zrealizowano 16 projektów, które zgodnie z założeniami programowymi dotyczyły budowy i przebudowy dróg krajowych. Łączna wartość zrealizowanych projektów wyniosła 2 008 mln zł, co stanowiło 156,4% alokacji ogółem (według stanu na 30.06.2009r., wartość alokacji ogółem dla tego działania wyniosła 1 284 mln zł=100%). Natomiast wartość płatności z EFRR na realizację powyższych projektów wyniosła 1 088 mln zł, co stanowiło 84,8% alokacji z funduszu.

W założeniach finansowych¹⁷ na realizację Działania 2.2 przewidziano 420,3 mln euro (w cenach z 2004r.), w tym 315,1 mln euro z EFRR oraz 105,3 mln euro z budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Efektem Działania 2.2 była realizacja aż 57 projektów. Przeważająca liczba projektów dotyczyła przebudowy, modernizacji lub wzmocnienia nawierzchni dróg, wiaduktów i mostów. Pięć projektów miało na celu usprawnienie ciągów komunikacyjnych, a dwa projekty dotyczyły budowy ekranów akustycznych. Wszystkie projekty zostały zrealizowane przez gminne jednostki samorządu terytorialnego, na obszarach miejskich. W Działaniu 2.2

¹⁶ *Uzupełnienie ...*, op. cit.

¹⁷ *Uzupełnienie ...*, op. cit.

wartość zrealizowanych projektów ogółem wyniosła 1 575 mln zł, co stanowiło 132,7% alokacji ogółem (według stanu na 30.06.2009r., wartość alokacji ogółem dla tego działania wyniosła 1 187 mln zł=100%). Natomiast wartość płatności z EFRR na realizację powyższych projektów wyniosła 1 118 mln zł, co stanowiło 94,2% alokacji z tego źródła.

W założeniach finansowych¹⁸ na realizację Działania 2.3 przewidziano 34,6 mln euro (w cenach z 2004r.), w tym 25,9 mln euro z EFRR oraz 8,6 mln euro z budżetu państwa.

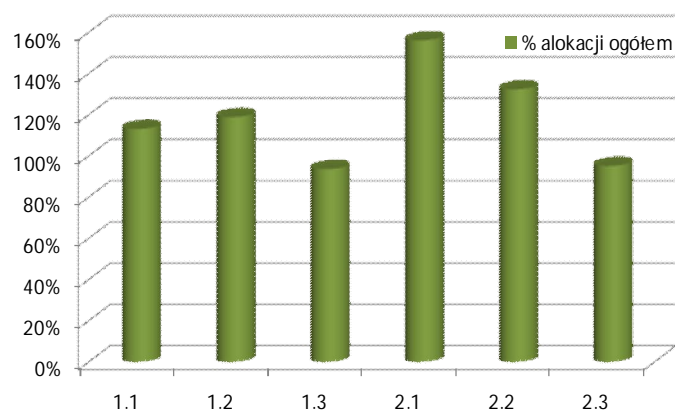
W ramach Działania 2.3 zrealizowano 13 projektów, których łączna wartość wyniosła 98 mln zł, czyli 96% alokacji (według stanu na 30.06.2009r., wartość alokacji ogółem dla tego działania wyniosła 102 mln zł=100%). Wartość współfinansowania powyższych projektów z EFRR wyniosła 83 mln zł, co stanowiło 89% tej alokacji. Zrealizowano projekty dotyczące poprawy bezpieczeństwa na drodze krajowej nr 8 oraz na drogach krajowych nr 8 (kontynuacja), 19 i 65, zakupiono dla Policji oznakowane radiowozy, przebudowano szczególnie niebezpieczne skrzyżowania na sieci dróg krajowych, wyposażono Policję w urządzenia do wykrywania u kierowców alkoholu oraz środków działających podobnie do alkoholu, zamontowano na radiowozach urządzenia rejestrujące zachowania kierowców. Zrealizowano także projekty usprawniające i zwiększające efektywność działalności kontrolnej Inspekcji Transportu Drogowego, zakupiono wyposażenie jednostek ratowniczo-gaśniczych w samochody ratownictwa chemicznego oraz w samochody ratownictwa technicznego, zmodernizowano Laboratorium Technik Komunikacyjnych (LTK) w celu rozwoju Centralnej Bazy Danych o Transporcie, opracowano ogólnokrajowe studium pomiaru prędkości pojazdów i wykorzystania pasów bezpieczeństwa oraz rozbudowano System Realizujący Zadania SEWiK

Priorytet III „Pomoc techniczna dla SPOT” miał na celu wsparcie Instytucji Zarządzającej SPOT, czyli Ministerstwa Rozwoju Regionalnego. Obejmował dwa działania:

- Działanie 3.1. Wsparcie efektywnego zarządzania SPOT,
- Działanie 3.2. Informacja i promocja operacji SPOT.

Projekty zrealizowane w ramach tego priorytetu nie wpłynęły bezpośrednio na rozwój infrastruktury, wzrost bezpieczeństwa czy spójność transportu, dlatego zostały wyłączone z dalszego opracowania.

Wyniki analizy stopnia wykorzystania alokacji ogółem (w zł) w ramach poszczególnych działań Priorytetów I i II wskazują, że najwyższą łączną wartość osiągnęły projekty w Działaniu 2.1 *Budowa i przebudowa dróg krajowych* (156% alokacji), następnie projekty w Działaniu 2.2 *Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu* (133% alokacji) oraz na niższym poziomie projekty w Działaniu 1.2 *Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich* (119% alokacji) i w Działaniu 1.1 *Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach* (113% alokacji). Najniższy udział w wykorzystaniu alokacji mają w badanych priorytetach Działanie 2.3 *Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego* (95% alokacji) oraz Działanie 1.3 *Rozwój systemów intermodalnych* (94% alokacji). Wyniki analizy prezentuje rysunek 1.



Rysunek 1. Wykorzystanie alokacji ogółem (w %) w działaniach Priorytetu I i II

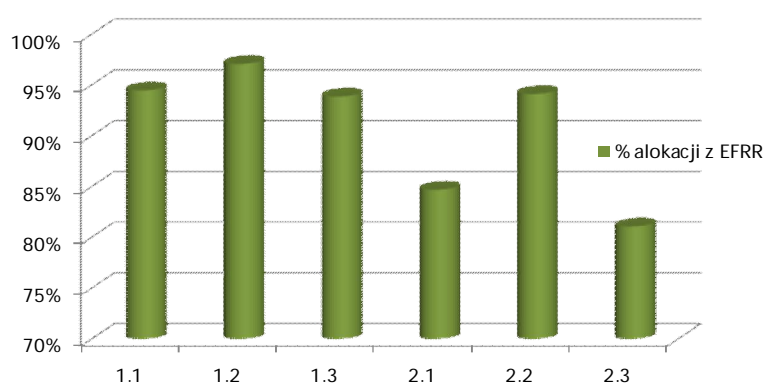
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30.06.2009r.)

W przypadku programów współfinansowanych z unijnych funduszy strukturalnych bardzo ważny jest stopień wykorzystania środków dostępnych z tego źródła. W SPOT 2004-2006 była to alokacja z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, podzielona na poszczególne priorytety i działania.

Najlepiej wykorzystano alokację środków z EFRR w Działaniu 1.2 *Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich* (97,1%) oraz w Działaniach 1.1. *Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach* (94,5%),

¹⁸ *Uzupełnienie ...*, op. cit.

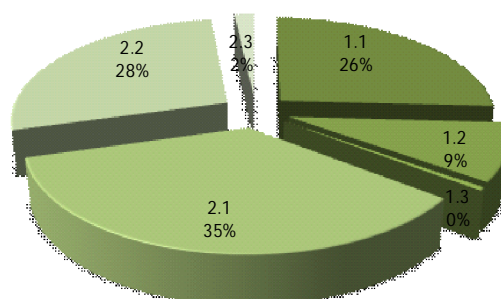
2.2. Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu (94,2%) i 1.3 Rozwój systemów intermodalnych (93,9%). Znacznie mniej dostępnych środków z EFRR wykorzystano w przypadku Działania 2.1. Budowa i przebudowa dróg krajowych ((84,8%) oraz Działania 2.3. Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (81,1%). Wyniki analizy przedstawia rysunek 2.



Rysunek 2. Wykorzystanie alokacji z EFRR (w %) w działaniach Priorytetu I i II

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30.06.2009r.)

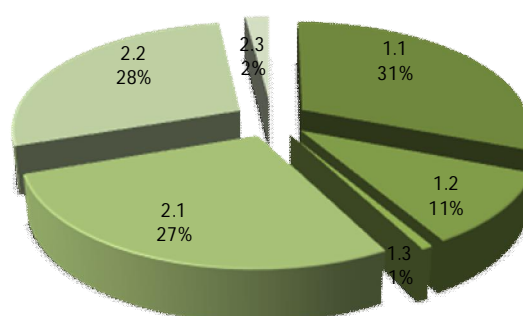
Łączna wartość umów na realizację projektów w ramach Priorytetów I i II wyniosła 5 733 mln zł (100%). Udział łącznej wartości projektów zrealizowanych w poszczególnych działaniach Priorytetów I i II, w kwocie ogółem, prezentuje rysunek 3. Omawiany udział zamykał się w przedziale od zaledwie 0,47% w przypadku Działania 1.3, do 35% w przypadku Działania 2.1.



Rysunek 3. Udział łącznej wartości umów w ramach poszczególnych działań w łącznej wartości projektów zrealizowanych w ramach Priorytetu I i II

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30.06.2009r.)

Łączna wartość dofinansowania realizacji projektów w ramach Priorytetów I i II z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego wyniosła 3 960 631 tys. zł (100%). Udział łącznego dofinansowania projektów zrealizowanych w poszczególnych działaniach Priorytetów I i II w dofinansowaniu ogółem prezentuje rysunek 4. Najwyższy 31% udział w całkowitej kwocie dofinansowania miało Działanie 1.1, a najniższy zaledwie 1% udział miało Działanie 1.3.



Rysunek 4. Udział łącznej wartości dofinansowania projektów w ramach poszczególnych działań w dofinansowaniu z EFRR ogółem, wykorzystanym w ramach Priorytetu I i II

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego (stan na 30.06.2009r.)

5. Zakończenie

Analiza stanu rozwoju polskiego transportu w momencie przystąpienia Polski do UE wskazała na znaczne zaległości inwestycyjne w dziedzinie infrastruktury transportu oraz na niekorzystną strukturę gałęziową, z przewagą transportu drogowego. SPO Transport 2004-2006 był odpowiedzią zarówno na problemy krajowe w tej dziedzinie, jak i na nowe kierunki rozwoju wspólnej polityki transportowej w UE.

Realizacja I i II Priorytetu umożliwiła rozwój kolejowego i morskiego transportu pasażerskiego i towarowego, alternatywnego w stosunku do transportu drogowego oraz zwiększenie bezpieczeństwa na drogach. Ogólne zasady SPOT oraz szczegółowe działania i projekty (np. budowa ekranów akustycznych) spełniły założenia zrównoważonego rozwoju transportu mające na celu redukcję negatywnego wpływu transportu na środowisko naturalne i zdrowie człowieka.

Wykorzystanie funduszy unijnych w finansowaniu analizowanych działań i priorytetów należy ocenić jako bardzo dobre w przypadku Działania 1.2 *Poprawa infrastruktury dostępu do portów morskich* (97,1%) oraz w Działaniach 1.1. *Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach* (94,5%), 2.2. *Usprawnienie przejazdów drogami krajowymi przez miasta na prawach powiatu* (94,2%) i 1.3 *Rozwój systemów intermodalnych* (93,9%). Znacznie słabsze było wykorzystanie dostępnych środków z EFRR w przypadku Działania 2.1. *Budowa i przebudowa dróg krajowych* (84,8%) oraz Działania 2.3. *Wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego* (81,1%). Wskazuje to na potrzebę przeprowadzenia badań ewaluacyjnych mających na celu określenie barier w absorpcji funduszy unijnych przy realizacji tego typu projektów i uwzględnienie wyników-rekomendacji przy planowaniu i realizacji kolejnych programów dotyczących transportu.

Literatura

1. *Decyzja Komisji z dnia 29.06.2004r. zatwierdzająca program operacyjny Transport*”, będący częścią *Podstaw Wsparcia Wspólnoty dla pomocy strukturalnej Wspólnoty w ramach celu I w Polsce*, CCI:2003/PL/16/1/PO/003, Bruksela.
2. *Europejska polityka transportowa 2010: czas na podjęcie decyzji*, Biała Księga 2001, COM(2001) 370.
3. *Informacja o realizacji Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na dzień 30 czerwca 2009r.*, Instytucja Zarządzająca SPO Transport, Departament przygotowania Projektów Indywidualnych, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, 2009r.
4. *Infrastruktura – klucz do rozwoju*. Aneks nr 3 do Strategii Gospodarczej Rządu RP z dnia 29 stycznia 2002 r.
5. *Narodowa strategia rozwoju transportu na lata 2000-2006*. MTiGM, Warszawa, styczeń 2000 r.
6. *Polityka transportowa państwa na lata 2001-2015 dla zrównoważonego kraju*. MTiGM, Warszawa, październik 2001 r.
7. *Polityka transportowa. Program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*. Urząd Rady Ministrów. Warszawa, czerwiec 1995 r.

8. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 lipca 2004 r. w sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006*, Dz. U. Nr 177, poz. 1828, z późniejszymi zmianami.
9. *Sektorowy Program Operacyjny Transport*, tekst ujednolicony.
10. *Utrzymać Europę w ruchu – zrównoważona mobilność dla naszego kontynentu. Przegląd średniookresowy Białej Księgi Komisji Europejskiej dotyczącej transportu z 2001 r.*”, COM(2006) 314 wersja ostateczna, Komunikat Komisji dla Rady i Parlamentu Europejskiego, Bruksela 2006.
11. *Uzupełnienie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006*, tekst ujednolicony.

AIMS AND EFFECTS OF SECTORAL OPERATIONAL PROGRAMME TRANSPORT
2004-2006 IN THE LIGHT OF CURRENT OBJECTIVES OF EU COMMON TRANSPORT POLICY

Summary

The aim of the study was to analyse the objectives and effects of the Sectoral Operational Program Transport 2004-2006, referring to the current objectives and principles of Common Transport Policy in the European Union and transport policy in Poland. The author analysed total allocation used for realization of projects within actions in Priorities I and II, as well as the allocation from the European Fund for Regional Development. Additionally, subjects and scope of the realised 150 projects were reviewed and summarised.

The analysis was based on the data from the Ministry of Regional Development (as of June 30, 2009) and secondary data from domestic and EU reports and Common Transport Policy documents.