

Elżbieta Załoga¹
Arkadiusz Drewnowski²

**INFRASTRUKTURA TRANSPORTU DLA ROZWOJU REGIONÓW.
RELACJA Z XII MIĘDZYNARODOWEJ KONFERENCJI NAUKOWEJ EURO-TRANS 2014**

W dniu 13 maja 2014 roku odbyła się w Szczecinie XII Międzynarodowa Konferencja Euro-Trans 2014 pt. „Infrastruktura transportu dla rozwoju regionów. Z perspektywy 10-lecia członkostwa w Unii Europejskiej”. Organizatorem konferencji był Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług Uniwersytetu Szczecińskiego, a współorganizatorem Katedra Transportu Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie. Patronat honorowy nad konferencją objął p. Siim Kallas, Wiceprzewodniczący Komisji Europejskiej, Komisarz ds. Transportu. Funkcję partnerów współpracujących przyjęły Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Polskie Stowarzyszenie Telematyki Transportu oraz Polskie Towarzystwo Logistyczne.

W konferencji uczestniczyli przedstawiciele 27 polskich oraz zagranicznych ośrodków akademickich i naukowych, przedstawiciele Parlamentu Europejskiego, Komisji Europejskiej, władz samorządowych, zrzeszeń i izb gospodarczych, przedsiębiorstw transportowych, organizacji i instytucji działających na rzecz transportu w Polsce oraz liczni patroni medialni.

Konferencja tradycyjnie przebiegała w formie dyskusji panelowych, przypisanych do dwóch sesji tematycznych:

- Sesja 1 (panel 1 i 2) – *Znaczenia infrastruktury transportu dla spójności regionów Europy;*
- Sesja 2 (panel 3 i 4) – *Infrastruktura transportu jako źródło korzyści i kosztów dla mieszkańców i biznesu UE.*

¹ Prof. dr hab. Elżbieta Załoga, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, e-mail: elzbieta.zaloga@wzieu.pl.

² Dr Arkadiusz Drewnowski, Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, e-mail: arkadiusz.drewnowski@wzieu.pl.

W otwierającej konferencję części uczestniczyli przedstawiciele organizatorów, to jest prof. Elżbieta Załoga – przewodnicząca Komitetu Naukowo-Programowego EURO-TRANS 2014 (Uniwersytet Szczeciński) oraz prof. Bogusław Liberadzki (Szkola Główna Handlowa w Warszawie), a także:

- Paweł Stelmaszczyk – dyrektor (DG MOVE), reprezentujący Wiceprzewodniczącego Komisji Europejskiej Simma Kallasa,
- dr Wojciech Drożdż – Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego,
- prof. Waldemar Gos – Prorektor ds. Finansów i Rozwoju US,
- prof. Piotr Niedzielski – Dziekan Wydziału Zarządzania i Ekonomiki Usług US.

Otwierając konferencję, prof. B. Liberadzki stwierdził, że jej termin nie jest przypadkowy. Zbliżające się wybory do Parlamentu Europejskiego oraz nowa perspektywa finansowa UE 2014–2020 sprawiają, że to właśnie obecnie należy wnieść wkład merytoryczny i naukowy do toczącej się debaty o zakresie i priorytetach inwestycji infrastrukturalnych (sieci transeuropejskie – czy krajowe i regionalne?), kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju. P. Stelmaszczyk przekazał uczestnikom konferencji pozdrowienia od komisarza S. Kallasa, a następnie zaprezentował ogólne założenia zadań aktualnej unijnej polityki transportowej, zwracając uwagę na zmiany przebiegu korytarzy transeuropejskich oraz determinację UE w zakresie likwidacji barier transgranicznych. W. Drożdż podkreślił znaczenie środków unijnych dla rozwoju infrastruktury transportowej Pomorza Zachodniego oraz zauważył, że efekty dyskusji toczonych na konferencji mogą mieć praktyczne znaczenie dla składania wniosków o dofinansowanie inwestycji w kolejnej perspektywie finansowej. W. Gos w imieniu rektora US powitał uczestników konferencji oraz podziękował jej organizatorom za włożoną pracę. Dziekan WZiEU podkreślił znaczenie tematyki konferencji w kontekście wykorzystania środków unijnych nie tylko w odniesieniu do infrastruktury transportu, ale również infrastruktury szkolnictwa wyższego, czego przykładem jest powstanie Service Inter-Lab – Centrum Transferu Wiedzy i Innowacji dla Sektora Usług, w którego budynku odbywa się konferencja.

Moderatorem pierwszego panelu był prof. B. Liberadzki. Do grona uczestników panelu zostali zaproszeni: prof. J. Burnewicz (Uniwersytet Gdański), prof. J. Engelhardt (Uniwersytet Szczeciński), W.J. Lübberink (przedstawiciel DB AG przy Komisji Europejskiej), M. Trojnar (ZMPSiŚ), P. Stelmaszczyk

(dyr., Komisja Europejska DG MOVE) oraz J. Wójtowicz (prezes C. Hartwig Szczecin).

Dyskusja w tym panelu koncentrowała się wokół następujących zagadnień:

- kształtowanie sieci transeuropejskiej,
- transeuropejskie korytarze sieci bazowej i kompleksowej,
- dostępność transportowa rynków pozaunijnych,
- integracja systemów gałęziowych transportu.

W ramach wprowadzenia do dyskusji moderator przedstawił następujące tezy:

1. Transeuropejska sieć transportowa stanowi szkielet powstającego jednolitego rynku transportowego, w oparciu o który rozwijać się będzie europejska przestrzeń transportowa.
2. Transeuropejska sieć pokrywa terytorium UE, podnosząc spójność transportową Wspólnoty, ważną rolę spełniają węzły transportowe wewnątrz Unii oraz punkty styku z zewnętrznym systemem transportowym. Punkty styku i węzły to: porty morskie, przejścia graniczne, lotniska, terminale transportu multimodalnego (intermodalnego i kombinowanego) oraz centra logistyczne i obszary rozwoju działalności produkcyjnej. Z powyższego wynikają: wnioski dla inwestowania – oraz harmonizacja, komplementarność i kompletność inwestycji. Duża odpowiedzialność duża spoczywa na decydentach, przede wszystkim na rządzie we współpracy z Komisją Europejską.
3. Potrzebna jest równowaga międzygałęziowa i stosowanie zasad racjonalności gospodarowania, a głównie: konieczność ograniczania wąskich gardeł, lepszego wykorzystania już posiadanej infrastruktury, sprzyjania zwiększaniu efektywności procesów transportowych, produktywności majątku oraz wydajności pracy.
4. Integracja systemów gałęziowych winna stać się priorytetem krajowej polityki transportowej, na wzór innych państw oraz zgodnie z *Białą Księgą* transportu.

Przedstawione tezy uzasadniły pytanie skierowane do uczestników panelu: czy ich zdaniem sieć TEN-T w obecnym kształcie dobrze pokrywa Europę?

P. Stelmaszczyk stwierdził, że obecny układ sieci jest efektem kompromisu. W ramach nowego instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF – *Connecting Europe Facility*) przewidziano 26 mld euro w najbliższej perspektywie finansowej. Kluczowe będą węzły multimodalne, w tym porty morskie, terminale multimodalne i centra logistyczne. Polska ma do wykorzystania z tej kwoty

ok. 6 mld euro, co stanowi ok. 50% środków dla nowych państw UE. Aby stworzyć jednak w całości efektywną sieć bazową TEN-T, potrzeba ok. 230 mld euro. W związku z tym trzeba sięgnąć również po inne źródła finansowania.

Prof. J. Burnewicz zgodził się z przedmówcą, że obecny układ sieci TEN-T to kompromis i tak naprawdę dopiero szkielet (sieć bazowa) dla dalszego jej rozwoju. Pojawiają się jednak wątpliwości. Nie wszystkie stolice regionów są w układzie sieci TEN-T i dziś nie wiadomo, czy uboższe regiony będą włączone docelowo w sieć. Ponadto, analizując nowy układ sieci, można stwierdzić, że ponownie najwięcej zyskują najbogatsze państwa UE. Także uzasadnione są wątpliwości, czy kapitał prywatny tak chętnie będzie chciał dofinansowywać przedsięwzięcia infrastrukturalne. Prof. J. Engelhardt skoncentrował się na kwestii rewizji układu sieci TEN-T z punktu widzenia polskich interesów. Wyznaczono 9 korytarzy sieci bazowej, w tym 2 związane z Polską. Dla Polski (w tym Pomorza Zachodniego) jest to sukces, zwłaszcza wyznaczenie korytarza bałtycko–adriatyckiego, o co przez wiele lat zabiegano w naszym kraju. Podkreślił jednak, że trzeba sobie zdawać sprawę, iż nowy układ daje możliwości – ale nie przesądza o sukcesie (wielkości potoków). Konieczne są inwestycje infrastrukturalne szeroko pojęte (twarde i miękkie). W.J. Lübberink podkreślił, że dobrze rozwinięta sieć transportowa jest niezbędna dla rozwoju gospodarczego państw UE. Nowa polityka transportowa UE ma na celu wzmocnienie powiązania między państwami członkowskimi Wspólnoty. Komisja Europejska zdecydowała, że środki przeznaczone na transport wzrosły o 60%, co świadczy o jego znaczeniu. Potrzebne są wieloletnie kontrakty finansowane również z budżetu poszczególnych państw członkowskich. Trzeba przy tym pamiętać, że inwestycje muszą mieć charakter kompleksowy i równomierny (nie pozostawiający „wąskich gardeł”). Następnie uczestnik panelu zaprezentował slajdy unaoczniające korzyści ekonomiczne z nowych korytarzy. Podkreślił również, że Komisja Europejska będzie umożliwiać koordynację działań w korytarzach i zarządzanie nimi, gdyż inaczej nie będzie możliwa harmonizacja wspomnianych działań. Na zakończenie wypowiedzi W.J. Lübberink przekazał informacje o działalności DB AG w Polsce. Obecnie w spółkach powiązanych kapitałowo z DB AG zatrudnionych jest w Polsce około 4 tys. osób (łącznie dochody w 2013 r. – ok. 1 mld zł). Podejmowane są również inwestycje w polskich portach (planuje się wydać w najbliższym czasie ok. 60 mln zł). M. Trojnar zwrócił uwagę, że ZMPSiŚ od dawna lobbował na rzecz powołania korytarza Bałtyk–Adriatyk. I to się udało. Teraz należy tę szansę wykorzystać. Już od wielu lat realizowane są inwestycje w porcie dla wzrostu

jego znaczenia i zwiększenia intermodalności. Ale ważne jest również przedpole. Trzeba modernizować drogi dojazdu do portów (kołowe i kolejowe) Są podpisane umowy z gminami Szczecin, Świnoujście oraz z PKP PLK SA w zakresie realizacji tych inwestycji. Niezbędne jest również stałe pogłębianie toru wodnego Szczecin–Świnoujście. J. Wójtowicz stwierdził, że nowy układ sieci jest dobrym rozwiązaniem dla Polski (w tym i Pomorza Zachodniego). Przy czym zaznaczył, że korytarz to nie tylko infrastruktura, ale również zarządzanie przepływem ładunków (tzw. infrastruktura „miękką”). I w tym aspekcie również muszą być podejmowane konkretne działania.

W ramach dyskusji do uczestników panelu skierowano z sali następujące pytania:

- Czy Polska leży w centrum, czy na peryferiach korytarzy UE? (M. Grzybowski – Polski Klaster Morski)?
- Czy istnieją narzędzia mogące zachęcić do większego udziału transportu kolejowego w obsłudze portów (prof. J. Perenc – US)?
- Czy realne jest zainteresowanie biznesu w wykorzystywaniu nowych korytarzy (prof. A. Mężyk – UTH w Radomiu)?
- Jakie są priorytety UE w zakresie transportu kolejowego w nowych korytarzach (prof. M. Sitarz – PŚ)?
- Czy, planując nowe korytarze, oszacowano „europejską wartość dodaną” i czy idą za tym priorytety finansowe (prof. A. Grzelakowski – AM w Gdyni)?

W odpowiedzi na pytania P. Stelmaszczyk stwierdził, że UE przewidziała możliwość korekt map TEN-T, jeśli uwzględni się realne potoki towarowe. Będzie można dodawać/wyłączać korytarze i węzły. Założono zatem elastyczność. Odpowiadając na pytanie odnośnie do znaczenia transportu kolejowego, stwierdził, że zgodnie z polityką transportową UE do 2030 r. ponad 30% wszystkich przewozów na odległość powyżej 300 km ma być realizowanych koleją. Zdaniem KE wyznaczone korytarze dadzą większą wartość dodaną, ale oczywiście możliwe są korekty ich przebiegu. KE zwraca również uwagę na wdrażanie innowacyjności (projekty miękkie), dzięki czemu wzrastała będzie efektywność przewozów w korytarzach. Prof. J. Burnewicz stwierdził, że wartość dodana będzie najlepiej widoczna, gdy nastąpi efekt sieciowy. A jest jeszcze sporo do zrobienia, np. stworzenie węzłów integracyjnych, systemów zarządzania itp. Wyraził nadzieję, że do 2030 r. uda się stworzyć nową jakość w infrastrukturze transportu UE z korzyścią dla gospodarki i społeczeństwa. Prof. J. Engelhardt ponownie podkreślił, że nowy

układ korytarzy jest korzystny dla Polski, a wykorzystanie środków na inwestycje infrastrukturalne w naszym kraju – dobre (nawet w odniesieniu do transportu kolejowego). W nowej perspektywie finansowej przede wszystkim należy dokończyć inwestycje już rozpoczęte (np. modernizacja CE65, CE59 itp.). Da to możliwość lepszej obsługi portów morskich transportem kolejowym. W portach realizowane są również inwestycje modernizacyjne. Zwrócił uwagę na fakt, że w ostatnich latach znacząco wzrastają przewozy intermodalne. W.J. Lübberink wskazał ponadto, że ustalenie priorytetów w zakresie inwestycji infrastrukturalnych wymaga od poszczególnych państw działań mających na celu uzgodnienie stanowisk i wypracowanie kompromisu w Brukseli. Priorytetem powinna być kwestia stworzenia spójnej sieci, bo tylko wtedy pojawią się widoczne efekty. M. Trojnar podkreślił, że z punktu widzenia portu bardzo istotne znaczenie ma spójność sieci. Dla portu w Szczecinie i Świnoujściu ważna jest modernizacja drogi wodnej Odry. J. Wójtowicz wskazał, że z punktu widzenia przewoźników i spedytorów wiele jeszcze należy zrobić w odniesieniu do tzw. „elementów miękkich”, czyli zarządzania procesami transportowymi.

Podsumowując obrady panelu, prof. B. Liberadzki stwierdził, że nowy układ korytarzy TEN-T jest korzystny dla Polski, a nowy instrument finansowy „Łącząc Europę” (CEF) wydaje się dobrym rozwiązaniem, z którego należy teraz efektywnie korzystać.

Moderatorem drugiego panelu był prof. J. Burnewicz (Uniwersytet Gdański), natomiast uczestnikami panelu – prof. E. Marciszewska (SGH w Warszawie), dr J. Pieriegud (SGH w Warszawie), prof. R. Tomanek (UE w Katowicach), prof. M. Sitarz (Politechnika Śląska), dr P. Rosik (PAN KPZK), dr D. Milewski (Uniwersytet Szczeciński), mgr M. Huculak (Instytut Rozwoju Miast w Krakowie), prof. T. Dyr. (Uniwersytet Techniczno-Humanistyczny w Radomiu).

Panel drugi konferencji dotyczył następującej problematyki:

- infrastruktura transportu jako źródło wyrównywania potencjału rozwojowego regionów i czynnik ich konkurencyjności,
- wartość dodana nowych inwestycji infrastrukturalnych,
- znaczenie infrastruktury transportu dla biznesu,
- znaczenie infrastruktury transportu dla zrównoważonej mobilności.

We wprowadzeniu do dyskusji prof. J. Burnewicz stwierdził, że Europa jest już zagospodarowana infrastrukturalnie. Różnice związane są z jakością infrastruktury w poszczególnych państwach i regionach. W tym kontekście warto rozważyć następujące pytania (tezy):

1. Czy potwierdza się hipoteza o wyrównywaniu się potencjału rozwojowego regionów UE dzięki rozwojowi i modernizacji ich infrastruktury transportowej?
2. Jakie dodatkowe czynniki i działania muszą koniecznie towarzyszyć rozwojowi infrastruktury, by realnie przyspieszyć rozwój ekonomiczny regionów UE?
3. Co oznacza dla regionów UE priorytetowy rozwój do 2030 r. „sieci bazowej” TEN-T? Czy nie jest to sieć kolonialna? Czy nie za późno dołączy do niej reszta („kompleksowa”) sieci?
4. Jakie wnioski nasuwa zjawisko „białych słoń” w infrastrukturze regionalnej UE (np. nieczynne nowe lotnisko w Hiszpanii, brytyjska linia kolejowa HS2, niemiecka linia kolejowa Stuttgart21 itp.)?
5. Czy główna siła motoryczna biznesu europejskiego, jaką stanowią konkurencja i współzawodnictwo, nadal jest zdeterminowana przyrostem potencjału i dostępności infrastruktury transportowej? Co znaczy ta infrastruktura w gospodarce opartej w ponad trzech czwartych na działalności sektora usług?
6. Dlaczego nowoczesna infrastruktura kolejowa tak słabo wpływa na zmianę zachowań transportowych i mobilności obywateli UE?
7. Czy intermodalność pasażerska (*passenger intermodality*) stanie się kiedyś w UE podobną realnością jak intermodalność ładunkowa (*freight intermodality*)? Czy nie czas na priorytety dla infrastruktury punktowej – zamiast liniowej?
8. Co znaczy fakt, że w UE infrastruktura drogowa jest wykorzystywana głównie przez pasażerów, a infrastruktura kolejowa głównie przez załadowców towarów? Czy rozwój infrastruktury kolejowej może otrzymać większe moralne i finansowe wsparcie pasażerów?

W odpowiedzi na pierwsze pytanie prof. T. Dyr. stwierdził, że istnieje korelacja dodatnia pomiędzy tymi czynnikami. Regiony, które mają lepszą infrastrukturę, są bardziej konkurencyjne. Przytoczył badania wskazujące, że pomiędzy rokiem 2003 a 2011 konkurencyjność regionów w Polsce pozostała praktycznie bez zmian, mimo że infrastruktury przybyło. Jednak takie wyniki wskazują tylko, że konkurencyjność wszystkich regionów wzrosła, ale różnice pomiędzy nimi pozostały na stałym poziomie. Bogate regiony wpływają pozytywnie w zakresie rozwoju na słabsze. Z kolei dr J. Pieriegud stwierdziła, że nie można dać jednoznacznej odpowiedzi na wspomniane pytanie. Ważna jest sytuacja wyjściowa, ale brać trzeba pod uwagę również wiele innych czynników, czyli mamy do czy-

nienia z zagadnieniem złożonym. Infrastruktura generalnie wpływa pozytywnie na rozwój regionu, ale nie zawsze i wszędzie. Prof. E. Marciszewska odniosła się do omawianej kwestii w kontekście infrastruktury w transporcie lotniczym. Stwierdziła, że porty lotnicze aktywizują regiony, w których działają (pozytywny wpływ na rozwój regionu) – jednakże pod warunkiem, że funkcjonują sprawnie i mają atrakcyjną ofertę. Ale jest również wiele portów lotniczych tzw. „osieroconych”, czyli takich, które nie są w stanie pozyskać przewoźników. Teza o pozytywnym wpływie portu znajduje potwierdzenie tylko wtedy, gdy jego oferta jest efektywnie wykorzystywana przez operatorów. Ale trzeba przyznać, że istnieją też inwestycje nietrafione (problem „białych słoń”). Infrastruktura jako taka jest tylko jednym z warunków osiągnięcia korzyści dla regionu – koniecznym, ale nie wystarczającym. Prof. R. Tomanek wskazał, że trzeba pamiętać, iż nie chodzi o to, aby wyrównywać poziom regionów dla samej idei równości. Różnice były i – w naturalny sposób – zawsze będą. Ale warto zwrócić uwagę, że zawsze lepiej rozwinięte regiony „ciągną w górę” te słabsze. Prof. M. Sitarz zwrócił uwagę na fakt, że rozwój infrastruktury musi być powiązana z popytem (czyli biznesem). Tylko wtedy uda się wywołać efekt pozytywny. Bogatsze regiony zawsze będą o krok do przodu, ale nie ma w tym nic złego, bo „ciągną” te słabsze. Infrastruktura musi być zintegrowana i spójna – wtedy uzyskane zostaną pozytywne efekty. Dr P. Rosik zauważył, że na rozwój regionów mają wpływ również czynniki globalne. Jako przykład podał Hiszpanię, gdzie wybudowano nowoczesną infrastrukturę w regionach, ale przyszedł kryzys i widać spadek rozwoju – pomimo dobrej infrastruktury transportowej. W odniesieniu do Polski zauważył, że jeszcze nie osiągnęliśmy spójności sieci, stanowiącej warunek przełożenia efektu sieciowego na rozwój regionalny. Dr D. Milewski zwrócił uwagę na tzw. efekt redystrybucji. Dany region jest bardziej konkurencyjny i przyciąga inwestycje. Im więcej inwestycji – tym bardziej konkurencyjny region. Dzięki poprawie parametrów infrastruktury korzystają z niej użytkownicy i otrzymują lepszą jakość. M. Huculak, nawiązując do wcześniejszej wypowiedzi, stwierdził, że żeby regiony biedniejsze nie straciły dystansu do regionów rozwiniętych, trzeba w nie dużo inwestować, również w infrastrukturę transportu. W miarę nasycenia tą infrastrukturą pojawiają się pozytywne efekty rozwoju regionu.

Odpowiadając na drugie pytanie, M. Huculak stwierdził, że powinno zwracać się większą uwagę na otoczenie inwestycji infrastrukturalnej, aby rozwój związany z powstałą inwestycją miał nie tylko spontaniczny, ale również i planowy charakter. Zwłaszcza istotne jest to w przypadku węzłów komunikacyj-

nych, które powinno traktować się jako regionalne bieguny wzrostu i w nich – oraz wokół nich powinno się tworzyć plany ich rozwoju z korzyścią dla całego regionu. Aby tak było, powinny być stworzone pewne mechanizmy wymuszające takie myślenie i działanie (np. konieczność tworzenia master planu zagospodarowania wokół realizowanej inwestycji infrastrukturalnej). Dzięki temu lepiej wykorzystywany byłby potencjał tych miejsc. D. Milewski przytoczył pogląd prezentowany w zagranicznej literaturze przedmiotu – że o ile infrastruktura nie wpływa w sposób bezpośredni na rozwój gospodarczy regionu, to jednak jej brak jest hamulcem rozwoju gospodarczego. Jej rozwój powinien również nadążać za rozwojem gospodarczym. Dr P. Rosik zwrócił uwagę na przypadki biedniejszych regionów położonych przy bogatszych. Taki region może w konsekwencji zyskiwać poprzez niższe koszty transakcyjne. Przykładem są inwestycje dużych firm zachodnich lokowane w mniejszych miastach w Polsce (np. w Stargardzie Szczecińskim). Taki trend zaczyna już być widoczny w naszym kraju i być może będzie się pogłębiał. W tej sytuacji ważne jest, by – tworząc infrastrukturę transportu – pamiętać o odpowiedniej liczbie zjazdów z autostrad czy dróg ekspresowych. Prof. M. Sitarz zauważył znaczenie udziału państwa w rozwoju infrastruktury. Stwierdził, że stan infrastruktury przekłada się na wybór gałęzi transportu. Przykładem jest Śląsk, gdzie średnia prędkość handlowa pociągów towarowych to ok. 16 km/h. W takiej sytuacji trudno się dziwić, że biznes nie wybiera tego środka transportu, a korzysta przede wszystkim z samochodów. Prof. R. Tomanek wskazał, że dobra infrastruktura powinna być „smart”, czyli zintegrowana i inteligentna. Jednak trudno jest do tej idei przekonać polityków, którzy patrzą na projekty infrastrukturalne przez pryzmat swojego regionu, nie zwracając uwagi na konieczność ich zintegrowania, aby osiągnąć efekt sieciowy. Prof. E. Marciszewska zwróciła uwagę na fakt, że podstawowym warunkiem pozytywnego wpływu infrastruktury transportu na rozwój regionu jest to, jakiego rodzaju potoki będą generowane na tej infrastrukturze. Przykładem może być funkcjonowanie portu lotniczego, który jest obsługiwany tylko przez tanie linie lotnicze. W warunkach polskich jego funkcjonowanie wpłynie ujemnie na rozwój tego regionu, bo generuje on przede wszystkim ruch związany z emigracją zarobkową. Dr J. Pieriegud odniosła się do wątku podniesionego przez prof. M. Sitarza. Stwierdziła, że rozwój infrastruktury transportu, zwłaszcza w krajach słabiej rozwiniętych, jest w znacznie większym stopniu efektem działania państwa (planowanie, finansowanie). Prof. T. Dyr. zauważył, że infrastruktura nie jest jedynym, a może i nie najważniejszym czynnikiem rozwoju regionalnego. Mogą istnieć przypadki, w których

poprzez rozwój sieci nastąpi „wyssanie” kapitału intelektualnego z danego regionu przez aglomerację (przykład Radom – Warszawa).

Odpowiadając na pytanie trzecie, T. Dyr. potwierdził, iż istnieje zagrożenie, że sieć bazowa TEN-T może być siecią kolonialną. Regiony leżące przy sieci bazowej mogą znacznie lepiej się rozwijać niż pozostałe. To może kłócić się ideą zrównoważonego rozwoju transportu i być zagrożeniem dla rozwoju pozostałych regionów. Dr J. Pieregud zauważyła, że podejście korytarzowe ma dwa podstawowe cele: skoncentrowanie i ukierunkowanie inwestycji w warunkach ograniczonych środków finansowych – oraz zmaksymalizowanie efektów transgranicznych. Prof. E. Marciszewska, odnosząc się do lotnictwa, stwierdziła, że udział portów lotniczych w sieci TEN-T jest istotny z uwagi na ich globalny charakter. Aby osiągnąć efekt spójności, muszą one być dobrze powiązane z siecią dróg i kolei. W podobnym tonie wypowiedział się prof. R. Tomanek. Stwierdził, że sieć TEN-T służy wzmocnieniu konkurencyjności Europy, w tym i regionów. Rozwój metropolii europejskich to także rozwój ich zaplecza (regionów peryferyjnych). Trzeba więc patrzeć optymistycznie na rozwój sieci bazowej i uzupełniającej. Być może jesteśmy dzisiaj zbyt niecierpliwi. Stwórzmy tę sieć i poczekajmy, a efekty sieciowe z pewnością będą widoczne, z korzyścią również dla poszczególnych regionów. Prof. M. Sitarz nawiązał do wcześniejszej wypowiedzi. Potwierdził, że na sieć TEN-T trzeba przede wszystkim patrzeć z punktu widzenia makro, a nie mikro. Być może będą regiony, które na nowym jaj układzie stracą, ale w skali makro zyskają wszyscy. Dr P. Rosik zwrócił uwagę na ważną kwestię priorytetywania poszczególnych działań inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury transportu. Dobre sekwencjonowanie przekłada się na szybsze ujawnienie się efektu sieciowego. Dr D. Milewski zauważył, że zawarte w pytaniu wątpliwości mogą dotyczyć problemu „Europy dwóch prędkości”. Czy taka polityka rozwoju infrastruktury w UE nie kłóci się z jednym z jej podstawowych założeń, jakim jest spójność Europy? Czy nie występuje tu zagrożenie? Zdaniem M. Huculaka nowa sieć bazowa odpowiada potencjałowi ośrodków, które są w nią włączone. W przypadku Polski – potencjałowi gospodarczemu regionów w naszym kraju. Ponadto trzeba pamiętać, że Polska stanowi peryferie i gęstość naszych sieci dróg oraz linii kolejowych może być mniejsza.

Odpowiadając na czwarte pytanie, M. Huculak stwierdził, że fakt występowania „białych słońi” jest kosztem związanym z jednej strony z możliwością korzystania z funduszy unijnych, a z drugiej – efektem „pychy” rządowych czy lokalnych polityków, którzy lubią wielkie inwestycje (zauważone przez społe-

czeństwo). Dr P. Rosik uznał, że z problemem „białych słoń” mamy najczęściej do czynienia w lotnictwie (przykłady osieroconych portów lotniczych z Hiszpanii). W tym kontekście pozytywnie należy ocenić decyzję Ministerstwa Transportu, że nie budujemy nowych lotnisk, tylko skupiamy się na modernizacji istniejących. Prof. R. Tomanek stwierdził, że „białym słońcom” sprzyjają pieniądze UE i rządowe. Dlatego wydaje się konieczne obwarowanie realizacji takich projektów przepisami i precyzyjnymi procedurami. Wtedy pojawia się szansa na znaczące ograniczenie tego rodzaju inwestycji. Prof. E. Marciszewska uznała, że racjonalność każdej decyzji inwestycyjnej można uzasadnić, przyjmując określone założenia. Problem pojawia się w późniejszej eksploatacji i efektywnym wykorzystaniu takiego obiektu. Należy dążyć do odejścia albo przynajmniej zmniejszenia wpływu czynników politycznych na inwestycje. Dr J. Pieręgud zauważyła, że ryzykiem przeinwestowania bardziej zagrożone są kraje wysoko rozwinięte. W przypadku nowych krajów UE również oczywiście może to zjawisko wystąpić, ale w znacznie mniejszym natężeniu.

W odpowiedzi na pytanie piąte prof. T. Dyr zwrócił uwagę na kwestie trafności realizacji niektórych inwestycji. Czy warto inwestować w modernizację konwencjonalnej linii kolejowej, jeżeli czas przejazdu niewiele się skróci i będzie porównywalny z czasem przejazdu autostradą? – przykład połączenia Warszawa – Gdańsk. A może lepiej te pieniądze przeznaczyć na budowę linii KDP, dzięki której rzeczywiście skróci się czas przejazdu koleją w porównaniu z samochodem. Prof. E. Marciszewska zauważyła, że trzeba brać pod uwagę również „miękkie” czynniki, takie jak wzrost świadomości ekologicznej czy wzrost wartości czasu w społeczeństwie. Rozwój musi być ukierunkowany na inną jakość oferty (wg oczekiwań społecznych). Czynnikiem świadomości społecznej uwarunkowany jest odpowiednią edukacją (np. ekologiczną), a wtedy oczekiwania społeczne będą inne. Prof. R. Tomanek wskazał, że nasylenie siecią transportową w Europie Zachodniej jest już wystarczające i w związku z tym, aby zwiększyć jej efektywność, konieczne jest innowacyjność w zakresie inteligentnej infrastruktury, co jest podstawą dalszego rozwoju. Dr D. Milewski stwierdził, że podstawą wykorzystywania poszczególnych gałęzi transportu przez biznes jest przede wszystkim rachunek ekonomiczny. I nie należy liczyć, że to się zmieni pod wpływem hasła „społeczna odpowiedzialność biznesu” Zawsze będą decydowały koszty. Zwrócił również uwagę, że w Europie zaczęto zdawać sobie sprawę, że pójście tylko w kierunku usług było błędem i będzie następował powrót do produkcji przemysłowej na miejscu. To oczywiście spowoduje generowanie przewozów.

W podsumowaniu moderator stwierdził, że problematyka zawarta w tym panelu jest z pewnością złożona i skomplikowana, czego najlepszym dowodem jest fakt, że nie udało się z braku czasu odpowiedzieć na wszystkie pytania.

Moderatorami trzeciego panelu byli: prof. W. Paprocki (SGH w Warszawie) oraz prof. P. Niedzielski (Uniwersytet Szczeciński).

Do grona uczestników panelu należeli: prof. M. Jedliński (Uniwersytet Szczeciński), dr I. Dembińska (Uniwersytet Szczeciński), dr inż. A. Żurkowski (Instytut Kolejnictwa w Warszawie), prof. J. Mikulski (Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach), P. Mikiel (ZMPD w Warszawie).

Panel trzeci konferencji poświęcony został następującej problematyce:

- efektywności procesów transportowych i logistycznych,
- bezpieczeństwu ruchu i połączeń,
- inteligentnym systemom transportowym,
- innowacjom technologicznym, organizacyjnym, produktowym, marketingowym.

Wprowadzając do dyskusji, moderatorzy rozważali kwestie zarządzania procesami użytkowania infrastruktury i kooperacji pomiędzy jej użytkownikami w erze upowszechniania mobilnych rozwiązań cyfrowych. W tym kontekście zaproponowali do dyskusji następujące pytania:

1. Czy można ufać urządzeniom technicznym – czy bezzałogowe środki transportu zdominują korytarze transportowe?
2. Jaką rolę w nowoczesnych korytarzach transportowych będzie odgrywać infrastruktura zarządzana inteligentnymi systemami?
3. Czy „intermodal” będzie oznaczać, że planowanie procesów transportowych i monitorowanie przebiegu tych procesów będzie odbywać się „seamless”?

Dr I. Dembińska zauważyła, że choć informacje o projektowaniu i wdrażaniu bezzałogowych samochodów pojawiają się coraz częściej, to nadal aktualne jest pytanie o ich istotę i zakres zastosowania. Zwróciła uwagę na pewne kwestie dyskusyjne, w tym poziom zaufania społecznego do środka transportu sterowanego przez komputer. Jak stwierdziła „jeżeli mówimy o bezzałogowych pojazdach, to trzeba rozważyć kolejny krok – bezzałogowe magazyny, centra logistyczne i wreszcie – bezzałogowe łańcuchy dostaw”. Dr A. Żurkowski skoncentrował się na transporcie kolejowym. Stwierdził, że w przypadku tej gałęzi transportu jesteśmy najbliższej bezzałogowych pojazdów kursujących po sieci. Obecnie w UE nastąpił etap wdrażania zaawansowanych systemów sterowania

i zarządzania ruchem kolejowym (ETCS, ERTMS). Już dzisiaj kursują na liniach metra w niektórych metropoliach pojazdy bezałogowe. Można się więc spodziewać, że będzie to kontynuowane i proces ten jest praktycznie nieuchronny, choć oczywiście zostanie rozłożony na wiele lat (zwłaszcza z uwagi na koszty wdrożenia). Odnosząc się do lotnictwa, uczestnik panelu stwierdził, że ewentualny opór przeciw samolotom bezałogowym wcale nie musi być tak duży. Przecież już dzisiaj mamy na pokładzie rozwiązanie w postaci tzw. automatycznego pilota, który wykonuje za pilotów znaczącą część czynności. Warto również zwrócić uwagę na fakt, że większość katastrof transportowych związanych jest niestety z błędami ludzi, a nie techniki. Prof. J. Mikulski odniósł się do przewozów cargo w transporcie lotniczym. Stwierdził, że właśnie w tych przewozach mogą być najszybciej wykorzystywane samoloty bezałogowe. Podstawową kwestią jest to, jak bezpiecznie wpisać taki (bezałogowy) samolot w cywilną przestrzeń lotniczą (problemy natury prawno-organizacyjnej i społecznej). Jeżeli rozwiązane zostaną problemy w zakresie bezpieczeństwa, to takie loty na pewno się rozwiną. P. Mikiel stwierdził, że przewoźnicy samochodowi byliby za pojazdami bezałogowymi ze względu na ograniczenia prawno-organizacyjne związane z czasem pracy kierowców. Czas pracy kierowcy jest obecnie znaczącym czynnikiem zmniejszającym efektywność przewozów. Prof. M. Jedliński przypomniał, że już realizowane są eksperymentalne przewozy ładunków dronami. Jest to więc trend rozwojowy. Dalszy rozwój tych przewozów wymaga jednak konieczności doprecyzowania regulacji prawno-organizacyjnych. Planowane jest, że od 2016 r. wprowadzone zostaną drony do lotnictwa cywilnego USA. W. Paprocki nawiązał do kwestii znaczących ograniczeń czasu pracy kierowców poprzez regulacje prawne w zakresie socjalnym. Stwierdził, że przez nie UE traci konkurencyjność w skali globalnej. W kontekście pojazdów bezałogowych, zwrócił uwagę na kwestie społeczne z tym związane (przede wszystkim w postaci bezrobocia). Jest to wyzwanie również dla naukowców, jak kształcić obecną młodzież, aby sprostała wyzwaniom przyszłości.

W ramach dyskusji panelu pojawiły się wypowiedzi z sali, stwierdzające, że regulacja czasu pracy kierowców jest bezsensowna. Te przepisy niszczą transport drogowy w całej UE. Przez te przepisy kierowcy starają się jeździć jak najszybciej (większe zużycia paliwa, większe zużycie podzespołów, większy stres, większe niszczenie dróg itp.), żeby zarobić. Ale stan dróg w Polsce nie pozwala na szybkie przemieszczanie. Produktywność polskich przewoźników przez to jest dużo niższa w krajach Europy Zachodniej. M. Jedliński poparł tę wypowiedź, stwierdza-

jąc, że gdyby bardziej uelastyczyć wspomniane przepisy, dając większą swobodę kierowcom w planowaniu swojego czasu pracy, dałoby to lepszy komfort pracy dla kierowców z korzyścią dla firm przewozowych.

W. Żurkowski zauważył, że przeszkodą w zaspokojeniu popytu mogą być też czynniki techniczne. W Polsce powszechny w sieci kolejowej zelektryfikowanej jest system prądu stałego 3 kV. Ten system jest przestarzały i na liniach obciążonych przewozami może być barierą ograniczającą zdolność przepustową takiej linii. Zmiana na system prądu zmiennego jest z kolei bardzo kosztowna. Zwrócił również uwagę, że postęp technologiczny w zakresie sterowania ruchem i pojazdami pozwolić może w przyszłości na uelastyczenie czasu pracy np. maszynistów. Dzięki temu będą również widoczne wymierne korzyści dla przewoźników – zwiększenie wydajności pracy.

W podsumowaniu prof. P. Niedzielski stwierdził, że rozwój techniki i technologii miał i ma silny związek z ekonomią, bo zadanie postępu to wnieść gospodarkę na wyższy poziom efektywności, a to np. poprzez eliminację (zmniejszenie) źródeł kosztów (stąd m.in. właśnie prace nad pojazdami bezzałogowymi). Warto również pamiętać, że spojrzenie w przyszłość zawsze jest źródłem nowych rozwiązań.

Moderatorami czwartego panelu byli: prof. E. Załoga (Uniwersytet Szczeciński), prof. A. Grzelakowski (Akademia Morska w Gdyni). Zaproszenie do panelu przyjęli: dr W. Drożdż (Wicemarszałek Województwa Zachodniopomorskiego), dr T. Kwarciański (Uniwersytet Szczeciński), dr P. Borkowski (Uniwersytet Gdański), prof. K. Brzozowska (Uniwersytet Szczeciński), prof. M. Kotowska-Jelonek (Politechnika Świętokrzyska w Kielcach), prof. V. Melihar (Universita Pardubice) oraz dr K. Woś (Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie).

Panel czwarty dotyczył problematyki:

- finansowania inwestycji i utrzymania infrastruktury,
- efektów programów operacyjnych w regionach,
- systemów opłat za utrzymanie infrastruktury transportu,
- transportu w nowej perspektywie finansowej UE 2014–2020.

Moderatorzy zaproponowali następujący zakres dyskusji:

1. Efekty zewnętrzne inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych w ramach regionalnych programów operacyjnych w latach 2007–2013 i ich wpływ na alokację zasobów w układzie regionalnym:
 - a) identyfikacja efektów zewnętrznych – tak kosztów, jak i korzyści w układzie regionalnym,

- b) metody pomiaru efektów zewnętrznych i ocena ich poprawności od strony metodologicznej,
 - c) ocena relacji: kategoria, rodzaj i charakter inwestycji a poziom efektów zewnętrznych w układzie regionalnym i krajowym.
2. Ocena stosowanych form, metod i źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych oraz utrzymywania infrastruktury, a także istniejących modeli zarządzania infrastrukturą z punktu widzenia interesów polskich regionów:
- a) ocena stopnia realizacji programów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportu na poziomie regionalnym z punktu widzenia istniejących możliwości finansowania projektów w perspektywie finansowej 2007–2013,
 - b) szacunkowa ocena możliwości realizacji programów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportu w perspektywie finansowej 2014–2020 – ocena szans i zagrożeń,
 - c) internalizacja kosztów zewnętrznych i nowy model opłat za użytkowanie infrastruktury transportu oparty na społecznych kosztach krańcowych jako szansa czy zagrożenie dla rozwoju sieci infrastruktury transportu na poziomie regionalnym?
 - d) ocena obecnego modelu zarządzania infrastrukturą transportu w Polsce z punktu widzenia strategicznych celów rozwojowych i interesów ekonomicznych ośrodków metropolitalnych i regionów.

W ramach wprowadzenia do dyskusji prof. A. Grzelakowski stwierdził, że każda działalność inwestycyjna na poziomie regionalnym wywołuje efekty zewnętrzne (pozytywne i negatywne). Te efekty powodują efekt dyfuzji w odniesieniu do pozostałych regionów. Pojawia się więc kwestia identyfikacji tych efektów oraz pytanie, czy na etapie projektowania inwestycji zastanawiamy się nad wszystkimi tymi efektami? Druga kwestia – czy znane są nam wszystkie metody pomiaru tych efektów? W jaki sposób rodzaj inwestycji regionalnych wpływa na generowanie efektów zewnętrznych i jaki rodzaj inwestycji wpływa na tworzenie pozytywnych efektów zewnętrznych?

Doktor W. Drożdż, oceniając realizację programów regionalnych, stwierdził, że ostatnie lata 2007–2013 to okres wielkiego boomu inwestycyjnego w zakresie infrastruktury na Pomorzu Zachodnim. Blisko 1 mld zł wydano na infrastrukturę transportu regionalnego (drogowego i kolejowego) w ramach RPO. Nigdy wcześniej w okresie powojennym nie przeznaczano tak wielu środków w tak krótkim

okresie na zadania infrastrukturalne w regionie. Zakupiono i zmodernizowano pojazdy szynowe do ruchu regionalnego. Oczywiście nie wszystko dało się zrealizować, przede wszystkim z uwagi na wieloletnie zapóźnienia w tym względzie. Nadal więc województwo będzie korzystać ze środków unijnych. W przyszłej perspektywie finansowej projektowane jest w ramach nowego PRO przeznaczenie prawie 380 mln euro na inwestycje w infrastrukturę transportu (będzie to około 1/3 wszystkich środków). Przy czym modernizowane będą tylko drogi o znaczeniu regionalnym, gdyż w nowej perspektywie brak jest możliwości finansowania dróg lokalnych. Blisko 100 mln euro przeznaczony się na modernizację regionalnych linii kolejowych, integrację węzłów oraz zakup taboru. Jedną z istotnych inwestycji realizowanych w najbliższej przyszłości ma być stworzenie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, w tym przywrócenie ruchu pasażerskiego na linii do Polic, na której ruch pasażerski zawieszono w 2001 r. Oceniając efekty dotychczasowych inwestycji w województwie zachodniopomorskim, W. Drożdż wskazał na następujące: zwiększenie efektywności czasowej w zakresie przewozów pasażerskich, zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa przejazdów, zwiększenie dostępności komunikacyjnej w związku z przywróceniem przewozów kolejowych na linii Ulikowo–Kalisz Pomorski–Wałcz. Doktor P. Borkowski w swojej wypowiedzi skupił się na kwestii oceny i szacowania efektów zewnętrznych. Obecnie w UE uwzględniane są tylko dwa rodzaje korzyści zewnętrznych: koszty wypadków i koszty środowiskowe. Pojawiają się problemy jakości metodyki tej wyceny (uśrednienia i przybliżenia). Ponadto pojawia się istotna kwestia związana z konkurencyjnością gospodarki unijnej. Inne państwa (np. Chiny) nie są bardzo przejmują się problemami kosztów zewnętrznych. W przypadku szacowania kosztów wypadków problem jest jeszcze bardziej skomplikowany – jak wycenić wartość życia ludzkiego? Obecnie w UE trwają prace nad nową metodologią uwzględniającą szersze efekty społeczne (np. zwiększenie zatrudnienia w regionie, hałas, skrócenie czasu dojazdu itp.). Przy czym ta ocena jest tak nieprecyzyjna, że praktycznie każdy projekt da się uzasadnić, mówiąc o pozytywnych efektach społecznych. Oceniając kwestie zależności pomiędzy nakładami inwestycyjnymi na infrastrukturę transportu a spadkiem bezrobocia, stwierdził w oparciu o własne badania z województwa pomorskiego, że nie ma między tymi czynnikami wyraźnej korelacji. Dodał, że polepszanie dostępności do peryferii może spowodować odpływ ludności w kierunku centrum. Prof. K. Brzozowska poruszyła problem utrzymania nowo powstałej infrastruktury. Wskazała, że często zapomina się o tym, iż powstałą infrastrukturę trzeba w kolejnych latach utrzy-

mać. A im dłuższy okres, tym większe są wydatki z tym związane. Koszty utrzymania i kolejnych modernizacji mogą się stać coraz większą barierą dla władz rządowych, a zwłaszcza samorządowych – szczególnie najniższych szczebli. Statystyki pokazują, że coraz więcej krajów wysoko rozwiniętych styka się z barierą kosztów utrzymania infrastruktury. Znane jest powiedzenie „nie sztuka zbudować – sztuka to utrzymać”. Wraz z przybywaniem infrastruktury koszt ten staje się coraz wyższy. Prof. M. Kotowska-Jelonek, odnosząc się do kwestii korzyści zewnętrznych, stwierdziła, że istotnym problemem przy ocenie efektywności inwestycji (studium wykonalności) jest precyzyjna identyfikacja korzyści niewymiernych – np. bezpieczeństwa czy oszczędności czasu i ich odzwierciedlenie w wielkościach finansowych. Zawsze będzie brak możliwości obliczenia pełnych korzyści z inwestycji infrastrukturalnej, gdyż zbyt wiele czynników na to wpływa. Nawet stosując zaawansowane techniki ekonometryczne, nigdy nie będziemy mogli powiedzieć na 100%, że dana inwestycja przyczyniła się do pozytywnych efektów w regionie. Jest to raczej splot wielu różnych czynników i z tego trzeba zdawać sobie sprawę. Doktor T. Kwarciński, nawiązując po części do wypowiedzi prof. K. Brzozowskiej, poruszył problem realizacji nowych inwestycji drogowych o znaczeniu krajowym. Chodzi o fakt przekazywania gminom dróg, które dotąd miały status krajowych, natomiast po wybudowaniu nowych zmieniono ich kwalifikację na powiatowe lub gminne (np. „stara” droga S3). Fakt przekazania ich samorządom powoduje wzrost obciążenia samorządów z tytułu konieczności utrzymywania parametrów tej drogi, nieadekwatnych do ich obecnego statusu. Być może sytuacja ulegnie poprawie, gdyż planowana jest nowelizacja ustawy o drogach publicznych. K. Woś odniósł się do problemu dróg wodnych śródlądowych. W przypadku inwestycji w drogi wodne spotykamy się z ich wielofunkcyjnością, czego nie ma w innych gałęziach transportu. Obiekty infrastrukturalne w transporcie wodnym spełniają nie tylko funkcje transportowe, ale również inne (np. turystyka, rybactwo, funkcje komunalne, funkcja przeciwpowodziowa itp.). Stąd brak inwestycji odbija się nie tylko na funkcjach transportowych, ale również innych. Na przykład poprawiając funkcje przeciwpowodziowe, jednocześnie poprawia się funkcje żeglowne. Z kolei zaniedbania inwestycyjne odbijają się nie tylko na żeglowności dróg wodnych, ale mogą mieć znacznie poważniejsze konsekwencje (np. powodzie), co może przyczyniać się do znacznych strat w gospodarce. Planując więc inwestycje w drogi wodne związane z funkcją transportową, zawsze trzeba mieć na uwadze inne funkcje komplementarne i uwzględnić ten fakt w rachunku ekonomicznym. Wskazując na efekty programów unijnych,

odniósł się także do wdrożenia zharmonizowanego systemu informacji rzecznej (RIS) na odcinku dolnej Odry przez Urząd Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie.

Po wprowadzeniu do drugiego punktu dyskusji, moderator zwrócił się do uczestników panelu z pytaniem, czy dostrzegają w ramach obecnych modeli finansowania i zarządzania infrastrukturą, zwłaszcza w odniesieniu do transportu drogowego, ich zgodność z zasadami kreowania efektów zewnętrznych związanych z maksymalizacją efektów pozytywnych i internalizacją negatywnych kosztów zewnętrznych transportu? Poruszając zagadnienie modeli cenowych dostępu do infrastruktury transportu poszczególnych gałęzi transportu oraz internalizacji kosztów zewnętrznych zawartych w opłatach za dostęp, poprosił o ocenę skutków takich działań dla konkurencyjności poszczególnych gałęzi transportu i konkurencyjności przewoźników unijnych.

Doktor W. Drożdż, odnosząc się do sytuacji w województwie zachodniopomorskim, stwierdził, że podstawowym źródłem finansowania infrastruktury transportu w nowej perspektywie pozostaną środki unijne oraz środki własne samorządów (jako wkład własny). Stwierdził również, że co prawda nie ma dotychczas zbyt wielu projektów realizowanych w ramach PPP, jednak być może w nowej perspektywie uda się przekonać kapitał prywatny do większego zaangażowania w inwestycje infrastrukturalne. W odniesieniu do zarządzania infrastrukturą transportu zauważył, że zwłaszcza w kwestiach transportu drogowego występuje pewien układ historyczny nieprzystający do obecnych uwarunkowań (np. część dróg wojewódzkich spełnia dziś funkcje powiatowe i odwrotnie). Powinny zostać podjęte działania legislacyjne, dające elastyczność w zakresie możliwości przekazywania dróg samorządom. P. Borkowski stwierdził, że obecnie znajdujemy się w dobrej sytuacji w zakresie finansowania utrzymania infrastruktury, gdyż znaczna jej część jest nowa. Niemniej z czasem może to stać się problemem i trzeba już teraz o tym pamiętać. Dobrze obrazuje ten problem przykład USA, gdzie – według wyliczeń tamtejszych specjalistów – aby obecnie doprowadzić infrastrukturę drogową (powstałą w dużej mierze przed II wojną światową) do stanu używalności, potrzebny jest wydatek rządu 3 bilionów dolarów. Odnosząc się do internalizacji kosztów zewnętrznych, zauważył, w oparciu o wyniki różnych badań, że transport drogowy już dziś w znaczącym stopniu pokrywa te koszty poprzez różnorakie opłaty i nie powinno się go obciążać dodatkowymi kosztami, bo w efekcie prowadzi to do obniżenia konkurencyjności gospodarki unijnej. Prof. K. Brzozowska poruszyła problem finansowania rozwoju infrastruktury transportu po roku 2020, gdy wysokość dostępnych środków unijnych

się zmniejszy. Pomimo znaczących inwestycji w ostatnim dziesięcioleciu, Polska nadal jest „na szarym końcu” w zakresie wielkości ogólnych nakładów na infrastrukturę transportu. Dr T. Kwarciański wskazał na dane potwierdzające, że transport samochodowy wpłaca znacznie więcej do budżetu niż z budżetu wydatkuje na utrzymanie infrastruktury (uwzględniając tzw. podatków ukrytych). Dr K. Woś wskazał na inny problem związany z zarządzaniem infrastrukturą transportu wodnego śródlądowego w Polsce. Wynika on z podziału odpowiedzialności pomiędzy dwie administracje: drogi wodnej (podlegającej ministrowi środowiska) i żeglugi śródlądowej (podlegającej ministrowi transportu). To sprawia, że nie ma pełnej koordynacji w zakresie właściwego utrzymania dróg wodnych uwzględniającego oba aspekty. Powinno nastąpić pewne przesunięcie kompetencji, przede wszystkim w stronę ministerstwa ds. transportu, aby to tam inicjowane były inwestycje infrastrukturalne gwarantujące później również utrzymanie żeglowności tych dróg.

Podsumowanie konferencji dokonali prof. E. Załoga oraz prof. B. Libe-radzki. Stwierdzono między innymi, że infrastruktura warunkuje rozwój gospodarczy i społeczny – oraz że transport powinien służyć dwóm podstawowym celom: systematycznemu powiększeniu konkurencyjności gospodarki unijnej oraz podnoszeniu poziomu dobrobytu i satysfakcji obywateli. Wymaga to skoordynowanego podejścia (przestrzennego i czasowego) do systemów transportowych rozpatrywanych na różnych poziomach: europejskim, krajowym, regionalnym. Zauważono ponadto, że należy odejść w Europie od paradygmatu pierwszeństwa dla usług. W UE musi dokonać się reindustrializacja, bo – jak pokazał kryzys – rugowanie działalności przemysłowej obniża konkurencyjność Europy i stawia ją w charakterze klienta Chin czy USA. Ponadto traci się potencjał dla tworzenia rzeczywiście innowacyjnej gospodarki.

Na zakończenie ustalono, że motywem przewodnim kolejnej konferencji Euro-Trans będzie rozwój sektora transportu (*transport industry*) w perspektywie 2020 r., z uwzględnieniem zagadnień dotyczących wykorzystania funduszy unijnych w obecnej perspektywie finansowej oraz satysfakcji społeczeństw ze zrealizowanych przedsięwzięć transportowych.