

Refleksje Katedry Ekonomii Wyższej Szkoły Menedżerskiej w Warszawie nad Narodowym Planem Rozwoju

Prof. dr hab. Romuald BAUER
Wyższa Szkoła Menedżerska w Warszawie

OGÓLNA OCENA NARODOWEGO PLANU ROZWOJU 2007-2013 ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM PROBLEMATYKI ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ®

Artykuł jest jednym z serii publikacji analizujących Narodowy Plan Rozwoju. Zwrócono w nim szczególną uwagę na rolę, którą twórcy planu rozwoju przypisali infrastrukturze w ogóle, a infrastrukturze transportowej w szczególności.

Pozytywnie oceniono uznanie infrastruktury za jeden z dominujących czynników zapewniających wzrost gospodarczy, gwarantujący zrównoważony rozwój kraju. Podkreślono znaczenie właściwego i skrupulatnego przygotowania organizacyjno-logistycznego szczegółowych programów operacyjnych i sektorowych.

Zauważono, że takie podejście powinno zapewnić zharmonizowanie przestrzegania ładu przestrzennego z racjonalnymi potrzebami społecznymi nie tylko w skali kraju, ale w równym stopniu w poszczególnych jego regionach. Ta ostatnia kwestia może mieć zasadnicze znaczenie dla uzyskania, istotnego dla realizacji inwestycji infrastrukturalnych, wsparcia finansowego ze strony Unii Europejskiej.

WPROWADZENIE

Powstanie Narodowego Planu Rozwoju zasługuje z kilku różnych powodów na pozytywną ocenę. Z punktu widzenia teorii ekonomii istotną sprawą jest przeciwstawienie się popularnemu pogładowi, iż planowanie jest cechą charakterystyczną gospodarki socjalistycznej. Utożsamianie tej gospodarki z systemem planowania jest błędne, gdyż cechą charakterystyczną dla tego ustroju nie było planowanie, tylko gospodarka nakazowo-rozdzielcza. Co prawda nakazy formułowano w starym systemie gospodarczym pod tytułem zadań planowych, ale przecież plany występowały też w wielu krajach o gospodarce rynkowej bez nadawania im charakteru nakazowo-rozdzielczego. Nie były one nakazami w stosunku do swobodnie działających na rynku przedsiębiorstw, natomiast pełniąc funkcję informacyjną o zamierzeniach państwa zachęcały ich do podejmowania określonych decyzji.

Inną zaletą Narodowego Planu Rozwoju z punktu widzenia zarówno teoretycznego jak i praktycznego jest wskazanie, jakie czynniki mogą się przyczynić do wzrostu gospodarki narodowej i które z nich mają szczególne znaczenie dla polskiej gospodarki.

Plan, o którym mowa wskazuje też, na jaki okres należy budować plan, aby gwarantował pozytywną realizację przewidzianych zadań. Gwarancją pozytywnej realizacji przewidzianych w planie zadań rzeczowych jest pełny związek z planami finansowymi państwa. Okres przyjęty w NPR pokrywa się z ustaleniami budżetowymi w ramach Unii Europejskiej. Takie powiązanie planu rzeczowego i planu finansowego gwarantuje uzyskanie pozytywnych rezultatów zarówno rozpatrywanych z punktu widzenia rzeczowego jak i z punktu widzenia efektów finansowych.

Przyjęty w Narodowym Planie Rozwoju okres czasu dłuższy niż kadencja władz politycznych daje gwarancję, że zmiana władz politycznych nie spowoduje odejścia od rozpoczętych za poprzedniej ekipy politycznej działań w zakresie gospodarki. Łatwo można wykazać, przykłady nie kontynuowania w Polsce przez nową ekipę polityczną działań zapoczątkowanych przez poprzednią ekipę polityczną, mimo iż kontynuowanie tych działań miało pełne merytoryczne uzasadnienie.

Tego typu działania łatwo można zilustrować historią rozbudowy infrastruktury transportowej. Nim do tego, warto poświęcić nieco uwagi pojęciu „infrastruktura”.

ROZWÓJ TEORII INFRASTRUKTURY

Powstanie teorii infrastruktury gospodarczej miało miejsce na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych dwudziestego wieku. Geneza tego była następująca: Do końca drugiej wojny światowej duża część krajów nie miała statusu państwa niepodległego tylko kolonialnego. Skalę tego zjawiska najwyraźniej widać na przykładzie kontynentu afrykańskiego. Na tym kontynencie istniały tylko dwa kraje w pełni suwerenne. Krajami tymi była Abisynia i Liberia.

Metropolie chcąc w okresie wojny światowej skorzystać z pomocy podległych im krajów kolonialnych, obiecały w zamian za pomoc przyznanie im po wojnie statusu niepodległego państwa. Tak też się stało. Miały one dużo niższy poziom rozwoju gospodarczego niż metropolie, lecz miały nadzieję, że uda się im w nowej sytuacji politycznej szybko przezwyciężyć zacofanie gospodarcze.

Pogląd ten oparty był na teorii ekonomii klasycznej, która twierdziła, iż kapitał napływa do tych krajów, które posiadają surowce i tanią siłę roboczą. Niestety kapitał nie napływał do tych krajów, mimo, iż posiadały one bogate złoża surowcowe i tanią siłę roboczą. Jedne kraje zaczęły wzorować się na Związku Radzieckim, w którym państwo inwestowało w przemysł ciężki uważając, że pobudzi on rozwój gospodarczy. Pozostałe kraje nie wzorowały się na Związku Radzieckim ze względu na nie akceptowanie panującego w nim systemu politycznego.

W efekcie badań, jakie czynniki sprawiają, iż kapitał nie jest zainteresowany w zakładaniu fabryk w krajach zacofanych gospodarczo ustalano, że przeszkodą w zakładaniu fabryk jest brak dostępu transportowego, który umożliwiłby dowóz brakujących komponentów i wywóz wyprodukowanych produktów. Dla nowoczesnej fabryki, dla jej funkcjonowania niezbędny jest też dostęp do sieci energetycznej i do sieci łączności umożliwiającej nawiązywanie kontaktów handlowych. Wspólną cechą wymienionych elementów jest funkcja

przemieszczania. Zapewnienie przedstawionych warunków niezbędnych dla przyciągnięcia inwestorów zagranicznych może być dokonane tylko za pomocą kapitału społecznego, gdyż w krajach o słabym poziomie rozwoju prywatne osoby nie dysponują kapitałem, który mogłyby przekazywać na ten cel. Dlatego też w literaturze posługiwano się początkowo pojęciem społeczny kapitał podstawowy. Po pewnym czasie pojęcie „społeczny kapitał podstawowy” zastąpiono pojęciem „infrastruktura” zaczerpniętym z urbanistyki, która wykazywała, że budowa nowego osiedla wymaga przed budową budynków, budowy dróg, wodociągów, kanalizacji, dostępu do energii elektrycznej i sieci telefonicznej. Inwestycje warunkujące budowę nowego osiedla pochłaniają o wiele więcej środków finansowych niż budowa budynków mieszkalnych.

Ta analogia skłoniła do zaakceptowania w ekonomii pojęcia „infrastruktura” zamiast pojęcia „społeczny kapitał podstawowy”, które to pojęcie nie informuje o jakie inwestycje rzeczowe chodzi.

Teoria infrastruktury powstała w ramach poszukiwania narzędzi rozwoju gospodarczego poszczególnych państw i została przeniesiona na analizę poszczególnych regionów. Np. we Włoszech siła robocza jest tańsza na południu. Nie brak tam również surowców. Mimo tego inwestorzy chętniej lokują nowe inwestycje na północy tego kraju, gdyż tam warunki funkcjonowania przedsiębiorstwa, dzięki bogatszej infrastrukturze gospodarczej są bardziej efektywne.

Oprócz przeniesienia koncepcji rozwoju infrastruktury gospodarczej na problematykę rozwoju regionalnego gospodarki, przeniesiono ją na sferę społeczną. Dla rozwoju świadczeń w zakresie np. usług zdrowotnych czy edukacyjnych niezbędne są inwestycje o charakterze infrastrukturalnym: w szpitalach, przychodniach zdrowia, szkoły itd. Poza infrastrukturą gospodarczą można analizować rozwój infrastruktury społecznej.

O tym, że „inwestycje infrastrukturalne powinny być uznane za najważniejszy czynnik wzrostu gospodarczego Polski w najbliższych latach” informował prof. Jerzy Osiatyński w swym referacie na setnym posiedzeniu Rady Strategii Społeczno -Gospodarczej przy Radzie Ministrów, które odbyło się 11 lipca 2005 roku. Stanowisko to uzyskało pozytywne przyjęcie ze strony dyskutantów¹.

Przedstawiona powyżej rola infrastruktury uzasadnia zajęcie się problematyką infrastruktury gospodarczej w ramach Narodowego Planu Rozwoju. Ponieważ pośród różnych elementów infrastruktury szczególną rolę odgrywa infrastruktura transportowa, jej rozwój może przyczynić się do wzrostu gospodarczego kraju. Dlatego też analizując zagadnienia infrastruktury w Narodowym Planie Rozwoju główną uwagę zwrócimy na Infrastrukturę Transportową.

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA W NARODOWYM PLANIE ROZWOJU

Wstępny projekt Narodowego Planu Rozwoju 2007 - 2013 przyjęty przez Radę Ministrów 11 stycznia 2005 poświęca dużo miejsca rozwojowi infrastruktury transportowej, co dowodzi, iż jego autorzy zdają sobie w pełni sprawę z roli jaką rozwój infrastruktury może odegrać w rozwoju gospodarczym kraju. Zajęcie się problematyką infrastruktury transportowej ma swoje uzasadnienie też w tym, iż NPR stanie się podstawą ubiegania o pomoc finansową z Unii Europejskiej. Z różnych

omawianych bezpośrednio typów infrastruktury transportowej najwięcej uwagi poświęcono transportowi samochodowemu. Za takim rozwiązaniem przemawiają zarówno interesy krajowe jak i unijne. Największa dysproporcja między Polską a krajami Unii Europejskiej występuje w zakresie infrastruktury transportu drogowego. Widać to wyraźnie gdy analizuje się udział autostrad w ogólnej długości sieci drogowej, lub gdy analizuje się procent przystosowania dróg do wymaganego obecnie nacisku 115 kN/oś. W Europie drogi o takim dopuszczalnym nacisku stanowią podstawowy standard, a u nas tylko 3,5% długości dróg spełnia ten warunek.

Kraje Unii Europejskiej najbardziej zainteresowane są rozbudową polskiej sieci transportu samochodowego, gdyż ta sieć odgrywa dla nich największą rolę w przewozach tranzytowych przez nasz kraj.

Zwrócenie największej uwagi na infrastrukturę transportu drogowego ma swoje uzasadnienie nie tylko z punktu widzenia ułatwienia przewozów. Powszechnie wiadomo, że transport drogowy należy do najbardziej niebezpiecznego rodzaju transportu i ma negatywne oddziaływanie na środowisko. Unowocześnienie sieci transportu drogowego wyrażające się np. w zwiększeniu udziału autostrad w ogólnej sieci drogowej miałyby pozytywny wpływ na poprawę bezpieczeństwa oraz na ochronę środowiska naturalnego.

Autostrady wpływają pozytywnie na bezpieczeństwo z kilku różnych powodów. Po pierwsze nie ma na autostradzie ruchu pieszego i zwierząt. Jeśli chodzi o obniżenie kolizji między samochodami to osiąga się ten efekt na autostradach dzięki brakowi jednopoziomowych skrzyżowań i przeciwnego kierunku ruchu na tej samej jezdni.

Pozytywny wpływ na ochronę środowiska ma płynność ruchu poruszających się na autostradzie samochodów, co wpływa na zmniejszenie się ilości spalin na kilometr jazdy.

Jak z powyższego widać rozwój sieci autostrad poprzez pozytywny wpływ na środowisko powoduje, iż rozwój transportu samochodowego korzystającego z autostrad nie wywołuje negatywnych skutków wzrostu gospodarczego jakie czasami występują w wyniku ekspansji przemysłu.

Na negatywny wpływ na gospodarkę, pewnych typów wzrostu gospodarczego zwracał uwagę Prezes Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego prof. Zdzisław Sadowski na setnym posiedzeniu Rady Społeczno-Gospodarczej przy Radzie Ministrów, które było poświęcone analizie filarów wzrostu polskiej gospodarki. Stwierdzał on m.in. co następuje: „Wysokie tempo wzrostu gospodarczego jest powszechnie uważane za podstawowy warunek rozwoju gospodarczego i społecznego. Jednak nie każdy wzrost gospodarczy spełnia to zadanie. Występują nie objęte zwykłym rachunkiem koszty wzrostu w postaci zagrożeń ekologicznych jako negatywne skutki ekspansji przemysłowej.”

W pełni słuszne jest zawarte w Narodowym Planie Rozwoju stwierdzenie, iż w Polsce „brak sieci dróg o właściwym standardzie stanowi w tej chwili poważną barierę rozwojową ograniczającą możliwość wykorzystania takich szans polskiej gospodarki jak położenie geograficzne czy wielkość rynku”.

Gdy zaczęto opracowywać w Polsce plany rozbudowy sieci autostrad to z inicjatywy Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad w Instytucie Transportu Samochodowego podjęto badanie na temat: jaki wpływ będzie miała rozbudowa autostrad na wielkość zatrudnienia². Wynik tych analiz wskazał

1 Rada Strategii Społeczno-Gospodarczej przy Radzie Ministrów 1994-2005. Materiały informacyjne przygotowane na jubileuszowe setne Sympozjum RSG 11 lipca 2005.

2 Ekspertyza opracowana na zlecenie Agencji Budowy i Eksploatacji Autostrad pt. „Analiza wpływu budowy i eksploatacji autostrad na stan zatrudnienia w Polsce”. Opracowanie zespołowe p. kier. prof. dr hab. Romualda Bauera w składzie: prof. dr hab. Tadeusz Dorosiewicz, dr Edward Menes, dr inż. Jerzy Waśkiewicz, Warszawa kwiecień 1997.

na duży wpływ na zatrudnienie nie tyle przy samej budowie autostrad, która będzie prowadzona w sposób bardzo zmechanizowany, ile przy budowie i eksploatacji urządzeń towarzyszących autostradom (stacje benzynowe, parkingi, hotele, motele itp). Jeszcze większy udział zatrudnienia w inwestycjach towarzyszących drogom występuje przy budowie dróg ekspresowych i krajowych.

Pogląd ten potwierdziło badanie przeprowadzone pod kierunkiem doktor Haliny Chrostowskiej w Instytucie Badawczym Dróg i Mostów w Warszawie.

Oprócz wpływu rozbudowy infrastruktury transportowej na poziom zatrudnienia, Narodowy Plan Rozwoju przedstawia i inne wpływy na rozwój gospodarczo-społeczny. Omawiając na przykład problematykę turystyki podkreśla się, że „Turystyka jest jedną z najbardziej dynamicznie rozwijających się dziedzin gospodarki na świecie, również w Polsce stanowi ważny sektor gospodarki.” Nie wymaga udowodnienia, iż rozwój turystyki ma w dużym zakresie uwarunkowanie w rozwoju transportu pasażerskiego.

Natomiast transport towarowy ma duże znaczenie dla stworzenia odpowiednich warunków rozwoju eksportu, który to w dokumencie NPR potraktowany jest jako jeden z priorytetów rozwoju polskiej gospodarki. Nic więc dziwnego, że wśród przedsięwzięć i działań służących realizacji celów i priorytetów strategicznych w punkcie poświęconym tworzeniu nowoczesnej sieci transportowej wymienia się następujące przedsięwzięcia i działania:

„Budowa i przebudowa infrastruktury drogowej,
Zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
Budowa i przebudowa infrastruktury kolejowej,
Modernizacja i rozbudowa transportu drogą wodną,
Rozwój transportu lotniczego,
Poprawa efektywności ekonomicznej i organizacji infrastruktury transportowej.”

Część wymienionych tu elementów budzi pewne wątpliwości. Gdy mowa o rozbudowie transportu drogą wodną nie bardzo wiadomo czy autorzy mają na myśli żeglugę morską czy śródlądową. Rozwój tej ostatniej uzależniony jest od przystosowania dróg wodnych do wymogów żeglugi. Ponieważ drogi wodne podlegają Ministerstwu Ochrony Środowiska a nie Ministerstwu Infrastruktury to brak jest niestety planów rozbudowy dróg wodnych. Plany Ministerstwa Ochrony Środowiska mają głównie na uwadze przebudowy sieci wodnej w celu ochrony przed podwoziami, a nie w celu rozwoju żeglugi śródlądowej mimo iż jest to najbardziej ekologiczna gałąź transportu. Zwiększenie zatem jej udziału w przewozach, miałyby pozytywny wpływ na ochronę środowiska.

W przypadku transportu lotniczego niejasne jest, czy chodzi o rozwój lotniczego transportu międzynarodowego czy też głównie o rozwój lotnictwa regionalnego, które to może wpłynąć korzystnie na rozwój regionu, poprzez zapewnienie połączeń lotniczych. W odróżnieniu od transportu międzynarodowego rozwój regionalnego transportu lotniczego wymaga budowy lotnisk regionalnych lub dostosowania istniejących w danym regionie lotnisk sportowych lub wojskowych do komunikacji cywilnej.

Dla zagwarantowania realizacji zadań przewidzianych w Narodowym Planie Rozwoju ustalono (co należy ocenić pozytywnie) „Ogólne zasady przygotowania dokumentów realizacji programów operacyjnych”. Jeśli chodzi o interesujący nas w artykule program operacyjny odnoszący się do rozwoju infrastruktury transportowej, to koordynację prac z tym związanych przypisuje NPR ministrowi właściwemu do

spraw transportu. Minister powinien nadzorować opracowanie dwóch programów operacyjnych (PO): PO infrastruktura drogowa oraz PO Infrastruktura Kolejowa. Instytucją zarządzającą tymi programami ma być minister właściwy do spraw transportu³. Niezmiernie ważną rzeczą jest decyzja, iż te plany operacyjne będą finansowane ze środków publicznych.

Trzecim przewidzianym w programie horyzontalnym programem operacyjnym jest PO Sieci Energetyczne, które jak to wskazywano wyżej są elementem infrastruktury gospodarczej. Instytucją zarządzającą tym programem ma być minister właściwy do spraw gospodarki. Jest to zrozumiałe gdyż, mimo iż sieć energetyczna odgrywa w transporcie (zwłaszcza kolejowym) dużą rolę, to jednak większą rolę odgrywa ona w jednostkach podporządkowanych Ministrowi Gospodarki.

Aby należycie przygotować się do opracowania programów operacyjnych Ministerstwo Gospodarki i Pracy opracowało „Założenia merytoryczne i organizacyjne ekspertyzy pt. Ocena Sektorowego Planu Operacyjnego... w ramach Narodowego Planu Rozwoju 2007-2013”⁴. Ekspertyza ta ma stanowić bazę merytoryczną do przygotowywanego Sektorowego Planu Operacyjnego. Wielokropek po słowach Planu Operacyjnego świadczy iż w tym ministerstwie zostanie opracowanych kilka planów operacyjnych.

Słusznie zwraca się w NPR uwagę, iż w przypadku, gdy opracowywane plany operacyjne dotyczyć będą spraw regionalnych to powinny być konfrontowane z planami władz regionalnych. Dzięki temu możliwe będzie „respektowanie zasad ładu przestrzennego oraz racjonalnych potrzeb społeczeństwa, co przyczyni się do umacniania spójności społeczno-gospodarczej Polski i Unii Europejskiej.”

Z brakiem takiej spójności przestrzennej przy rozbudowie infrastruktury transportowej mieliśmy często do czynienia w Polsce. Jaskrawym przykładem tego typu jest występująca przez kilka lat trudność z ustaleniem przebiegu autostrady A-2 przez Warszawę.

Umocnianie spójności społeczno-gospodarczej Polski z Unią Europejską jest niezbędne przy staraniu się o pomoc finansową z Unii Europejskiej dla realizacji inwestycji infrastrukturalnych i nie tylko tych inwestycji. Opracowując Narodowy Plan Rozwoju miano głównie na myśli współpracę i wykorzystanie dla rozwoju Polski środków Unii Europejskiej. Potwierdza to przyjęty w Narodowym Planie Rozwoju okres objęty tym planem, który pokrywa się z planem budżetowym Unii Europejskiej.

Niestety ta spójność czasowa i nie tylko czasowa często nie występuje w innych planach i strategiach opracowywanych przez różne organy władz państwowych. Można się było o tym przekonać w kwietniu ubiegłego roku na posiedzeniu Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk, na którym to Vice Minister Infrastruktury odpowiedzialny za sprawy transportu samochodowego prof. dr inż. Ryszard Krystek przedstawiał opracowane z jego inicjatywy przez zespół kierowany przez profesora Politechniki Warszawskiej dr inż. Wojciecha Suchorzewskiego założenia polityki transportowej.

Dzięki przekazaniu ministrowi Ryszardowi Krystkowi przez członków Komitetu Transportu PAN szeregu uwag do zreferowanych na posiedzeniu założeń polityki transportowej dokument ten z pewnością został odpowiednio poprawiony.

3 Takie sformułowanie należy unie znać za stosowne gdyż nie ma gwarancji czy w wyniku zmian układu politycznego nie nastąpi zmiana struktury i ministerstw. W ostatnim okresie takie zmiany miały często miejsce.

4 Warszawa, czerwiec 2000.

Interesującym pomysłem ministra Ryszarda Krystka było, aby ostateczna wersja Polityki Transportowej została przyjęta przez Sejm R.P. Poprzednim ministrom zajmującym się sprawami transportu udawało się jedynie zatwierdzenie opracowanych przez nich zasad polityki transportowej przez Radę Ministrów. Takie rozwiązanie powodowało odejście od przyjętych rozwiązań, gdy następowała zmiana rządu. Polityka transportowa opracowana przez zespół powołany przez Ministra Krystka zasługuje na pozytywną ocenę przede wszystkim za pozytywne uwzględnienie wielu elementów, które miały miejsce w opracowywanych poprzednio zasadach polityki transportowej. Główna uwaga została skierowana na kształtowanie przyszłości transportu, a nie na krytyce działań poprzedników, co miało z reguły miejsce.

Zaletą tego dokumentu poświęconego polityce transportowej jest wykorzystanie wielu ekspertów i konsultantów, którzy cieszą się autorytetem w dziedzinie transportu. W przeciwieństwie do poprzednich opracowań pojawiły się co najmniej dwa bardzo ważne stwierdzenia: jedno z nich dotyczy zasady użyteczności publicznej transportu, a drugie partnerstwa publiczno-prywatnego, które może przynieść wiele korzystnych efektów zwłaszcza w rozwoju infrastruktury transportowej.

O tym, że partnerstwo publiczno-prywatne przynosi korzystne rezultaty świadczą doświadczenia w tym zakresie Stanów Zjednoczonych. Można ubolewać, że zbyt mało je wykorzystujemy. Jeśli Unia Europejska pragnie zgodnie z przyjętą Strategią Lizbońską dogonić Stany Zjednoczone to powinna analizować - przy pomocy jakich narzędzi osiągają one tak dobre efekty ekonomiczne. To, że narzędzia realizacji polityki gospodarczej w Unii Europejskiej są odmienne od narzędzi stosowanych w Stanach Zjednoczonych można łatwo wykazać. Podczas gdy w Unii Europejskiej podstawową zasadą polityki gospodarczej jest liberalizacja rynku, to w Stanach Zjednoczonych nie mówi się o liberalizacji rynku tylko o deregulacji rynku przez polityków. Innym przykładem odmienności postępowania w Stanach Zjednoczonych i w Polsce (między innymi przy budowie autostrad) jest angażowanie kapitału państwowego albo prywatnego. W Stanach Zjednoczonych oprócz tych form występuje forma partnerstwa publiczno-prywatnego.

Dla osiągnięcia pozytywnych rezultatów wzrostu gospodarczego trzeba analizować nie tylko metody stosowane w Stanach Zjednoczonych ale i w krajach dalekiego wschodu, które osiągają wzrost gospodarczy nawet w wysokości 9%.

To, że generalnie oceniono na posiedzeniu Komitetu Transportu PAN pozytywnie założenia polityki transportowej nie oznacza, że nie było w stosunku do tego dokumentu uwag krytycznych. Część z nich odnosi się również do Narodowego Planu Rozwoju.

Przedstawiając problematykę transportu najwięcej uwagi poświęcono w NPR sprawom transportu drogowego, a ściślej mówiąc samochodowego, nieco mniej transportowi kolejowemu. Zamiast o transporcie kolejowym powinno się mówić o transporcie szynowym, które to pojęcie obejmuje nie tylko kolej ale i metro oraz tramwaje.

Nie mówi się nic w tym dokumencie o transporcie rurociągowym, a przecież państwo powinno promować rozwój sieci rurociągów do przesyłu paliw płynnych. Rozwój tej sieci miałby pozytywny wpływ na koszty przemieszczania paliw płynnych oraz na obniżenie kosztów społecznych ponoszonych na rekultywację środowiska, gdy dochodzi do katastrofy pojazdów (cystern) przewożących paliwa płynne (co powoduje groźne zanieczyszczenie środowiska).

Oczywiście transport rurociągowy jest wykorzystywany nie tylko dla przemieszczania paliw płynnych, ale również gazów.

Zajęcie się przez państwo transportem rurociągowym jest niezbędne między innymi dlatego, że sieć rurociągową powinna być wpisana w europejski system transportu rurociągowego. Uzgodnienia międzynarodowe w tym zakresie mogą realizować tylko władze państwowe. Aby polskie władze państwowe mogły te zadania realizować muszą posiadać wytyczne dla realizowanej przez siebie polityki.

Na pozytywną ocenę zasługuje Narodowy Plan Rozwoju za zamieszczenie tabeli zawierającej wykaz podstawowych celów tego planu i wskaźników oceny ich realizacji. W tabeli wskazane są również źródła danych dla oceny ich realizacji i częstotliwości dokonywania oceny realizacji celów NPR-u. W tabeli o której mowa wymieniono dziewięć wskaźników realizacji przyjętych w Narodowym Planie Rozwoju celów. Dwa z nich odnoszą się do inwestycji infrastrukturalnych w transporcie. Fakt, iż ponad 20% wskaźników odnosi się do inwestycji infrastrukturalnych w transporcie świadczy o docenianiu przez władze państwowe roli infrastruktury transportowej w umacnianiu konkurencyjności polskich przedsiębiorstw i polskich regionów. Oznacza to, że teoria infrastruktury ekonomicznej znalazła pełną akceptację władz państwowych. Fakt ten daje dużą satysfakcję ekonomistom, których zadaniem jest rozwijanie i popularyzowanie teorii, których realizacja praktyczna przyniesie pożądane przez społeczeństwo efekty.

PODSUMOWANIE

Samo rozwijanie infrastruktury gospodarczej nie wystarczy aby następował rozwój inwestycji i aby dzięki tym inwestycjom bezpośrednio produkcyjnym następował w pożądanym tempie wzrost gospodarczy. NPR-om nie obojętne są i inne elementy określające warunki funkcjonowania przedsiębiorstw. Chodzi tu o reguły funkcjonowania systemu finansowego państwa, stan systemu bankowego, a także regulacje elementów rynku pracy (m.in. wysokość płacy minimalnej, działanie związków zawodowych itp.).

REMARKS ON THE NATIONAL DEVELOPMENT PLAN 2007-2013 WITH PARTICULAR ATTENTION TO TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT PROBLEMS

SUMMARY

The article is one from the series of publications which analyses the National Development Plan.

It concentrates on the role which the authors of the National Development Plan paid to the infrastructure especially transport infrastructure problems.

In the article, the recognition of infrastructure development as a dominant factor which secures the economic growth and guarantees sustainable country development has been positively assessed.

It has been also emphasized the role of the properly and meticulously organizational and logistical preparation of detailed operational and sectoral programs which in the National Development Plan has been ascribed.

It has been noticed that such approach should harmonise the obeying space order with rational social needs not only in the scale of the whole country but also individual regions. This last issue may play crucial role in gaining considerable financial support from the European Union for the realization of infrastructure investments.