

Monika PARADOWSKA*

TRANSEUROPEJSKIE SIECI TRANSPORTOWE - TEN-T

Jednym z głównych celów Wspólnej Polityki Transportowej jest stworzenie spójnego i efektywnego systemu transportowego, który obejmowałby swoim zasięgiem nie tylko kraje członkowskie Unii Europejskiej, ale umożliwiłby integrację transportu z pozostałymi krajami europejskimi, a także z bardziej odległymi partnerami. Sprawna europejska sieć transportowa musi charakteryzować się wysokimi standardami techniczno-eksploatacyjnymi. Realizacji zadania kształtowania europejskiego systemu transportowego ma służyć koncepcja Wspólnoty dotycząca tworzenia sieci transeuropejskich. Nowoczesna infrastruktura przyczyni się do wzrostu aktywności i współpracy gospodarczej i może stać się motorem konkurencyjności Europy.

Traktat z Maastricht nakłada na państwa członkowskie Unii obowiązek utworzenia sieci transeuropejskich (TENs), które umożliwią połączenia dróg krajowych i kolejowych w jednolity system, pozwalający na likwidację wąskich gardeł, a także ułatwiający dostęp do regionów peryferyjnych, z zasady mających znacznie trudniejsze warunki rozwoju¹. Zgodnie z art. 129b Traktatu o Unii Europejskiej „Wspólnota przyczynia się do ustanowienia i rozwoju sieci transeuropejskich w infrastrukturach transportu, telekomunikacji i energetyki, aby pomóc osiągnąć cele określone w artykułach 7a i 130a oraz umożliwić obywatelom Unii, podmiotom gospodarczym, wspólnotom regionalnym i lokalnym pełne czerpanie korzyści z ustanowienia obszaru bez granic wewnętrznych”. W artykule tym stwierdzono również, że „w ramach systemu wolnych i konkurencyjnych rynków działanie Wspólnoty zmierza do sprzyjania wzajemnym połączeniom oraz interoperacyjności sieci krajowych, jak również dostępowi do tych sieci. Uwzględnia ona w szczególności potrzebę łączenia wysp, regionów zamkniętych i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty”².

Inicjatywa budowy wspólnej sieci transportowej we Wspólnocie wynikała z faktu, że rozbudowa objętej nią infrastruktury przez długie lata odbywała się w skali narodowej. Jednocześnie zaobserwowano znaczny spadek udziału w PKB krajów członkowskich wydatków na inwestycje transportowe. Zgodnie nowym tytułem traktatu działania Wspólnoty w zakresie TENs przyjmują

* Międzynarodowa Wyższa Szkoła Logistyki i Transportu we Wrocławiu

¹ BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska. Instytucje, porządek prawny, polityki wspólne, integracja Polski z UE*. Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2000, s. 92.

² *Traktat o Unii Europejskiej*, <http://www.ukie.gov.pl>, 02.03.2004.

formę wytycznych (obejmujących cele, priorytety oraz niezbędne środki) towarzyszących identyfikacji projektów inwestycyjnych wspólnego zainteresowania państw Unii. Na szczycie Rady Europejskiej w Essen w 1994 roku uzgodniono czternaście priorytetowych projektów transportowych w ramach TENs³.

Projekty te obejmują⁴:

1. Linię kolejową dużych prędkości / transport kombinowany Północ-Południe,
2. Linię kolejową dużych prędkości PBKAL,
3. Linię kolejową dużych prędkości Południe,
4. Linię kolejową dużych prędkości Wschód,
5. Linię Betuwe (linia konwencjonalna / transport kombinowany),
6. Linię kolejową dużych prędkości / transport kombinowany Francja - Włochy,
7. Autostrady greckie Pathe i Via Egnatia,
8. Linię multimodalną Portugalia - Hiszpania - Europa centralna,
9. Linię kolejową konwencjonalną Cork - Dublin - Larnie - Stranrear (zakończona),
10. Port lotniczy w Malpensa (zakończony),
11. Połączenie kolejowo-drogowe pomiędzy Danią i Szwecją (zakończone),
12. Trójkąt nordycki (kolej - droga),
13. Połączenie drogowe Irlandia/Wielka Brytania/Belgia,
14. Główną linię wybrzeża zachodniego.

W ramach TENs planuje się i buduje bezpośrednie połączenia międzynarodowe, niezależne od narodowych systemów transportowych, w tym szybkie (250 i więcej km/godz) linie kolejowe, a także modernizuje już istniejące linie i tworzy połączenia kombinowane, drogowo-kolejowe, pod kątem znacznej redukcji zanieczyszczeń środowiska⁵. W lipcu 1996 roku Rada przyjęła wytyczne w sprawie rozwoju transeuropejskich sieci transportowych do 2010 roku. Są one podstawą identyfikowania projektów wspólnego zainteresowania pozwalających na stopniową integrację sieci transportowej na poziomie europejskim. W monitorowaniu wdrażania wytycznych Komisja jest wspomagana przez Komitet do spraw Sieci Transeuropejskich składający się z przedstawicieli państw członkowskich Unii Europejskiej. Wytyczne podlegają przeglądowi co pięć lat w celu dostosowania ich do zmian zachodzących w rozwoju gospodarczym i technologicznym w sektorze transportu⁶.

W Białej Księdze z 2001 roku „Europejska polityka transportowa w horyzoncie do 2010 r.: czas wyborów” rozszerzono listę projektów przyjętych w 1996 roku (tzw. listę z Essen) o nowe potencjalne projekty „specyficzne”. Należą do nich⁷:

1. Satelitarny system globalnej nawigacji i pozycjonowania Galileo,
2. Linia kolejowa o dużej przepustowości przez Pireneje,
3. Linia kolejowa dużych prędkości / transport kombinowany Zachód - Wschód,
4. Użeglugowanie Dunaju pomiędzy Vilshofen i Straubing,
5. Interoperacyjność kolei dużych prędkości na sieci iberyjskiej,
6. Fehmarn Belt: stałe połączenie pomiędzy Niemcami i Danią.

³ *Unia Europejska. Przygotowania Polski do członkostwa*, pod red. K. KAWECKIEJ-WRZYKOWSKIEJ oraz SYNOWIEC E., Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 2001, s. 357-358.

⁴ *Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects*, European Commission, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

⁵ BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska...*, wyd. cyt., s. 92.

⁶ *Unia Europejska. Przygotowania...*, pod red. KAWECKIEJ-WRZYKOWSKIEJ K. oraz SYNOWIEC E., wyd. cyt., s. 358.

⁷ *White Paper - European transport policy for 2010: time to decid*, European Commission, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

Dodatkowo w Białej Księdze Komisja Europejska zaproponowała przedłużenie już zaaprobowanych linii, a mianowicie:

1. Linii kolejowej dużych prędkości / transport kombinowany Północ - Południe (Verona - Naples i Bologna - Milan),
2. Linii kolejowej dużych prędkości Południe (Montpellier - Nîmes).

Wytyczne Wspólnoty odnoszą się do projektów z zakresu infrastruktury transportowej oraz systemów zarządzania ruchem, ustalania położenia, a także systemów nawigacyjnych (obejmujących niezbędne instalacje techniczne oraz systemy informacyjne i telekomunikacyjne). Infrastruktura transportowa obejmuje drogi, koleje, śródlądowe sieci wodne, porty morskie i śródlądowe, lotniska i inne punkty w ewentualnych połączeniach.⁸ Realizacja powyższych projektów zostanie ukończona w różnym czasie. Generalnie część drogowa sieci transeuropejskich powinna być gotowa w 2004 roku. W zakresie wodnych szlaków śródlądowych rozbudowa i prace modernizacyjne mają trwać do 2010 r.⁹ Plany rozwoju kolei dotyczą szybkiej budowy sieci do 2010 r.¹⁰ Obok infrastruktury liniowej koncepcja TENs zawiera także decyzje dotyczące rozwoju punktów transportowych, w tym zwłaszcza portów morskich i lotnisk komunikacyjnych. Uwzględniono także rozwój połączeń promowych między państwami.¹¹

W czasie II Paneuropejskiej Konferencji Transportowej na Krecie w 1994 roku uzgodniono rozszerzenie sieci transeuropejskich na państwa Europy Środkowo-Wschodniej w formie dziewięciu multimodalnych korytarzy transportowych. W trakcie Konferencji Transportowej w czerwcu 1997 roku w Helsinkach włączono dodatkowo dziesiąty korytarz. Poszczególne korytarze ukazuje Tabela 1.

Tabela 1. Korytarze transportowe
Table 1. Transport corridors.

KORYTARZ	PRZEBIEG KORYTARZA
Korytarz I	Tallin - Ryga - Kowno - Warszawa (+ odgałęzienie I A: Ryga - Kaliningrad - Gdańsk)
Korytarz II	Berlin - Warszawa - Mińsk - Moskwa
Korytarz III	Berlin - Wrocław - Katowice - Lwów - Kijów (+ odgałęzienie III A: Drezno - Wrocław)
Korytarz IV	Drezno - Praga - Bratysława - Győr - Budapeszt - Arad - Krajowa - Sofia - Saloniki/Plovdiv - Istambuł (+ odgałęzienia IV A: Norymberga - Praga; IV B Wiedeń - Győr; IV C Arad - Bukareszt - Konstanca)
Korytarz V	Triest/Koper - Postojna - Ljubljana - Budapeszt, Užgorod - Lwów (+ odgałęzienia V A: Bratysława - Żylin - Bratysława; V B: Rijeka - Postojna),
Korytarz VI	Gdańsk - Warszawa - Katowice - Żylin - Bratysława (+ odgałęzienie VI A: Toruń - Poznań)
Korytarz VII	Droga wodna Dunaju
Korytarz VIII	Durres - Tirana - Skopje - Sofia - Plovdiv - Burgas - Warna
Korytarz IX	Plovdiv - Bukareszt - Kiszyniów - Ljubasivka - Kijów - Witebsk - Psków - St. Petersburg - Helsinki (+ odgałęzienia IX A: Odessa - Ljubasivka; IX B: Kijów - Mińsk - Wilno - Kowno - Kłajpeda; IX C: Kijów - Moskwa; IX D: Kowno - Królewiec)
Korytarz X	Salzburg - Ljubljana - Zagrzeb - Belgrad - Nisz - Skopje - Veles - Saloniki (+ odgałęzienia X A: Graz - Maribor - Zagrzeb; X B: Budapeszt - Novy Sad - Belgrad; X C: Nisz - Sofia - (Dimitrovgrad via korytarz VI); X D: Veles - Prelep - Bitola - Florina - via Egnatia - Igoumentisa)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Polska i Unia Europejska*, pod red. PŁOWIEC U., Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 2000 s. 210-211.

Source: author's own specification based on: *Polska i Unia Europejska*, pod red. PŁOWIEC U., Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 2000 s. 210-211.

⁸ *Unia Europejska. Przygotowania...*, pod red. KAWECKIEJ-WYRZYKOWSKIEJ K. oraz SYNOWIEC E., wyd. cyt., s. 359.

⁹ *Polska i Unia Europejska*, pod red. U. Płowiec. Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 2000, s. 209-211.

¹⁰ LEONARD D., *Przewodnik po Unii Europejskiej*. Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa 2003, s. 233.

¹¹ *Polska i Unia Europejska*, pod red. PŁOWIEC U., wyd. cyt., s. 211.

Rys.1. „Specyficzne” projekty wspólnego zainteresowania Unii Europejskiej w ramach TEN-T

Fig. 1. TEN-T priority projects of European interest.



Źródło: *The Trans-European transport network: new guidelines and financial rules. The Commission's proposals. 1st October 2003. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, <http://europa.eu.int>, 04.05.2004.*

Source: *The Trans-European transport network: new guidelines and financial rules. The Commission's proposals. 1st October 2003. European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, <http://europa.eu.int>, 04.05.2004.*

Zakres przedsięwzięć planowanych podczas III Paneuropejskiej Konferencji Transportowej w Helsinkach w 1997 roku obejmował¹²:

- tworzenie sieci paneuropejskich korytarzy i obszarów transportowych oraz ujednoczenie sieci,
- rozwój współpracy związanej z rozszerzeniem TENs na kraje kandydujące do Unii Europejskiej w ramach strategii przedczłonkowskiej,

¹² BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska...*, wyd. cyt., s. 93.

- wypracowanie i wdrożenie wspólnej strategii w odniesieniu do rozwoju technologii transportowych, szczególnie zapewniającej interoperatywność transeuropejskiej sieci transportowej,
- wspieranie stosowania inteligentnych systemów transportowych na obszarze TENs (telematyka),
- wspomaganie współpracy w dziedzinie badań i technologii w transporcie.

W celu nawiązania ściślejszej współpracy w zakresie modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej w wymiarze TENs z państwami Europy Środkowo-Wschodniej został zainicjowany w 1996 roku tzw. proces TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment), w ramach którego opracowano program rozwoju sieci transportowych do 2015 roku¹³. W tym okresie Komisja Europejska opracuje kompleksową strategię rozwoju jednolitej sieci transportowej w ramach ogólnoeuropejskiego partnerstwa transportowego. Program zakłada włączenie do tego procesu władz regionalnych i lokalnych zainteresowanych państw, instytucji Unii, instytucji finansowych, transportowych organizacji międzynarodowych, inwestorów prywatnych i innych, którzy będą chcieli w nim uczestniczyć¹⁴. Zadaniem TINA jest określenie i modernizacja głównych europejskich tras transportowych oraz osiągnięcie interoperatywności infrastruktury i zarządzania działalnością eksploatacyjno-przewozową na jej obszarze¹⁵. Poprzez program TINA mogą ulec przyspieszeniu prace w ramach tworzenia sieci TENs. Prace w zakresie TINA koordynowane są przez specjalnie w tym celu powołany Sekretariat z siedzibą w Wiedniu. Szczegółowy program realizacji obejmuje przebieg poszczególnych tras w obrębie korytarzy multimodalnych i jest nadzorowany przez Komisję Europejską. Projekty obejmują transeuropejską sieć autostrad (TEM), transeuropejską sieć kolejową (TER) i są uzgadniane oraz konsultowane z Europejską Komisją Transportu Wewnętrznego ONZ. Program ten jest bardzo ważny z punktu widzenia jednolitego rynku transportowego i możliwości poszerzania, wraz z akcesją nowych państw, jednolitego rynku europejskiego i zniesienia barier między państwami¹⁶.

Tabela 2. TENs - koszty i finansowanie*

*według decyzji 1692/96 Komisji Europejskiej, do której wniesiono poprawki decyzją 1346/2001 Komisji

Table 2. TENs - costs and financing*

*according to decision 1692/96 of European Commission with amendments resulting from decision 1346/2001

Wyszczególnienie	Wartość (ECU/euro)
Szacowane koszty całkowite	400 000 mln (według szacunków z 1996 roku)
Szacowane fundusze całkowite	19 000 mln rocznie (średnia z lat 96/97)
Budżet sieci transeuropejskich	4 200 mln
Fundusz Spójności	9 000 mln
Fundusze Strukturalne	4-6 000 mln
Roczne pożyczki Europejskiego Banku Inwestycyjnego (w 2000 roku)	6 600 mln

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects. European Commission*, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

Source: author's own specification based on: *Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects. European Commission*, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

¹³ *Unia Europejska. Przygotowania...*, pod red. KAWECKIEJ-WYRZYKOWSKIEJ K. oraz SYNOWIEC E., wyd. cyt., s. 360.

¹⁴ BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska...*, wyd. cyt., s. 92.

¹⁵ *Unia Europejska. Przygotowania...*, pod red. KAWECKIEJ-WYRZYKOWSKIEJ K. oraz SYNOWIEC E., wyd. cyt., s. 360.

¹⁶ BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska...*, wyd. cyt., s. 94.

Projekty w ramach TENs są finansowane zgodnie z zasadami wykorzystywania środków z Funduszu Spójności oraz z rozporządzeniem Rady z 18 września 1995 roku odnośnie do ogólnych zasad udzielania pomocy finansowej przez Wspólnotę w dziedzinie sieci transeuropejskich. Wspólnota może wspierać projekty państw członkowskich w zakresie projektu TENs poprzez dofinansowanie tzw. studiów wykonalności (do 50% ogólnych kosztów), gwarancje pożyczkowe, dofinansowanie kosztów kredytów (w tych dwóch formach pomoc jest świadczona przez Europejski Bank Inwestycyjny) oraz - w uzasadnionych przypadkach - bezpośrednie granty dla inwestycji. Do rozstrzygnięcia natomiast pozostaje kwestia, czy powiedzie się próba zgromadzenia wystarczającej ilości kapitału prywatnego, aby sfinansować całkowicie budowę TENs¹⁷.

W latach 1996-2001 inwestycje w transeuropejskie sieci transportowe w krajach członkowskich Unii opiewały na 178,6 mld euro. Według prognozy na lata 2002-2005 przewiduje się wydatki w wysokości kolejnych 159 mld euro, natomiast w latach 2006-2010 - w wysokości 97,6 mld euro. Natomiast w dziesięciu krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz na Malcie i Cyprze wydatki inwestycyjne na infrastrukturę transeuropejskich sieci transportowych w latach 1996-2001 wynosiły 7,8 mld euro. Największy udział miały tu Czechy (29%), następnie Polska (19%). Na okres 2002-2005 przewiduje się wydatki w wysokości 20 mld euro. Udział Polski w tych wydatkach ma wynosić 29%, natomiast Czech - 27%. Kolejne inwestycje opiewające na kwotę 20,7 mld euro szacuje się na lata 2006-2010, zaś w okresie 2011-2015 mają one wynosić 4,5 mld. W rzeczywistości szacowane powyżej wydatki mogą być znacznie wyższe¹⁸. Dokładne dane przedstawiają Tabele 3 i 4.

W latach 1996-2010 w krajach członkowskich największy udział w inwestycjach mają wydatki na infrastrukturę kolejową (33-55%), a następnie drogową (22-34%). Najmniejszy udział notuje się, jeśli chodzi o wodne drogi śródlądowe (1-2%), jednak należy tu zauważyć, że tylko w sześciu krajach istnieją wzajemnie powiązane systemy rzeczne. W tym samym okresie w dziesięciu krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz na Malcie i Cyprze największe wydatki były lub będą poniesione na infrastrukturę drogową (61% całkowitych inwestycji). Udział wydatków na infrastrukturę kolejową w wydatkach całkowitych wynosić ma 28%. Jeśli chodzi o lotniska i porty, to udziały wydatków na nie wynoszą odpowiednio 5% i 4%.

Dla krajów członkowskich dostępna jest pomoc finansowa na budowę sieci TEN-T z budżetu sieci transeuropejskich, Funduszu Spójności oraz pożyczek Europejskiego Banku Inwestycyjnego. W sumie pomoc z powyższych źródeł w latach 1994-2001 opiewała na kwotę 32 mld euro. Natomiast dziesięć krajów Europy Środkowej i Wschodniej oraz Cypr i Malta mogły korzystać z pożyczek EBI oraz pomocy finansowej z funduszy PHARE i ISPA. W okresie 1993-1998 zostało uruchomione 1,8 mld euro w ramach funduszu PHARE. W ramach instrumentu finansowego ISPA planuje się zainwestować pomiędzy 2000 a 2006 rokiem łącznie 1 mld euro. Pożyczki EBI przeznaczone na inwestycje w zakresie infrastruktury TEN-T w latach 1997-2001 opiewają na kwotę 4,8 mld euro.

Bardzo ważną kwestię w realizacji projektu TEN-T stanowi również finansowanie procesu TINA. Wymaga to zwiększonych nakładów na fundusz PHARE oraz udostępnienia pożyczek z Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju. Do 2015 roku cały program TINA będzie kosztował w przybliżeniu 87 mld euro¹⁹. Rozkład tych kosztów na poszczególne rodzaje transportu obrazuje Tabela 5. Z dotychczasowych doświadczeń w zakresie pozyskania środków finansowych na rozwój TENs w ramach tzw. publiczno-prywatnego partnerstwa,

¹⁷ NICOLL W., SALMON T. C., *Zrozumieć Unię Europejską*. Książka i Wiedza, Warszawa 2002, s. 278.

¹⁸ TEN - Invest. *Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connetcion to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000*, Final Report presented by PLANCO Consulting mbH, Essen, Germany, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

¹⁹ BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska...*, wyd. cyt., s. 94.

Tabela 3. Całkowite inwestycje w infrastrukturę TENs w krajach członkowskich (w mln euro)
Table 3. Total investments in TENs infrastructure in member states (mln euro)

Kraj	1996/1997	1998/1999	2000/2001	2002/2003	2004/2005	2006/2010	SUMA
Austria	881,6	1 352,5	853,5	1 735,6	1 414,6	2 428,1	8 666,0
Belgia	5 077,1	5 673,1	3 514,6	2 270,3	2 144,0	4 310,2	22 989,3
Dania	2 715,1	4 474,0	1 365,8	145,1	77,2	71,7	8 848,8
Finlandia	747,7	911,6	700,2	1 014,9	1 129,5	1 747,9	6 251,8
Francja	6 119,3	11 243,2	8 756,6	10 794,3	8 042,8	9 435,2	54 471,4
Niemcy	12 561,8	14 251,0	9 654,5	13 087,7	8 851,8	13 187,5	71 594,3
Grecja	2 216,1	2 507,5	2 797,7	2 603,7	2 521,2	1 679,5	14 325,7
Irlandia	514,6	837,8	1 964,0	3 470,5	2 671,2	1 509,1	10 967,3
Włochy	3 764,6	8 826,3	9 422,3	15 825,4	11 834,5	16 448,6	66 121,6
Luksemburg	79,9	59,6	109,7	159,8	159,8	399,6	968,5
Holandia	3 953,4	5 273,8	9 863,9	10 689,8	8 551,3	6 188,8	44 521,0
Portugalia	1 128,3	1 187,4	1 280,6	1 101,3	533,5	216,8	5 448,0
Hiszpania	3 084,6	5 183,2	5 077,4	9 457,5	9 471,6	16 803,0	49 077,3
Szwecja	1 558,7	1 283,2	631,5	1 700,9	1 953,8	2 548,0	9 676,2
Wielka Brytania	1 318,0	6 095,2	7 697,4	12 335,7	13 554,0	20 629,8	61 630,2
SUMA	45 800,8	69 159,4	63 698,8	86 392,6	72 911,0	97 603,8	435 557,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie: TEN - Invest. *Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000*, Final Report presented by PLANCO Consulting mbH, Essen, Germany, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

Source: author's own specification based on: TEN - Invest. *Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000*, Final Report presented by PLANCO Consulting mbH, Essen, Germany, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

Tabela 4. Całkowite wydatki na infrastrukturę TENs w dziesięciu krajach Europy Środkowej i Wschodniej oraz na Malcie i Cyprze (w mln euro)

Table 4. Total expenditure on TENs infrastructure in ten countries from Central and Eastern Europe and in Malta and Cyprus (mln euro)

Kraj	1996/1997	1998/1999	2000/2001	2002/2003	2004/2005	2006/2010	2011/2015	SUMA
Bulgaria	27,0	147,7	263,5	291,1	264,3	312,5	261,5	1 567,6
Cypr	18,7	74,2	129,7	168,5	214,4	231,2	0,0	836,6
Czechy	356,6	468,3	1 467,6	2 650,2	2 936,1	4 125,1	1 537,5	13 541,5
Estonia	2,9	118,8	106,2	169,3	177,5	195,9	0,0	770,7
Węgry	25,1	168,2	823,3	1563,2	1 365,6	2 016,2	469,9	6 431,5
Lotwa	14,0	63,4	39,1	37,6	68,0	149,2	37,1	409,4
Litwa	1,2	147,6	117,7	234,3	379,9	642,2	441,9	1 964,8
Malta	0,0	51,5	15,5	63,6	81,0	77,6	20,0	309,2
Polska	162,3	490,4	833,8	1 463,3	4 365,7	9 503,1	39,8	16 858,4
Rumunia	42,7	106,3	155,3	135,4	173,9	195,8	192,6	1 002,0
Słowacja	56,9	48,7	18,5	885,6	1 312,3	2 459,2	1 313,0	6 094,3
Słowenia	291,7	412,3	572,2	680,2	717,1	846,2	174,4	3 694,2
SUMA	999,0	2 297,4	4 542,5	8 342,3	12 056,0	20 754,3	4 487,6	53 479,2

Źródło: opracowanie własne na podstawie: TEN - Invest. *Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000*, Final Report presented by PLANCO Consulting mbH, Essen, Germany, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

Source: author's own specification based on: TEN - Invest. *Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000*, Final Report presented by PLANCO Consulting mbH, Essen, Germany, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

które Komisja Europejska stara się urzeczywistnić w praktyce, wynika, że prywatni inwestorzy wykazują duże zainteresowanie zaangażowaniem kapitału na projekty na dużą skalę związane z budową nowej infrastruktury. Zachowują jednak w tym względzie dużą ostrożność, co wiąże się z wysokim stopniem ryzyka co do trafności prognoz przewozowych dla tych odcinków sieci transportowych, odpowiedniego skalkulowania taryf czy też opłat za dostęp do infrastruktury²⁰.

Tabela 5. Prognoza ogólnych potrzeb inwestycyjnych na infrastrukturę transportową w dziesięciu krajach Europy Środkowej i Wschodniej (symulacja na poziomie uśrednionym) (w mld ECU/euro)

Table 5. The forecast of general transport investments needs in ten countries from Central and Eastern Europe (simulation an average level) (bln ECU/euro)

Wyszczególnienie	Nakłady średnioroczne 1996-2005	Nakłady inwestycyjne w 2005 roku	Nakłady inwestycyjne w 2015 roku	Udział środków (%)
Sieć główna (backbone network)				
Drogi	1,08	9,71	33,37	13
Linie kolejowe	0,70	7,10	23,68	10
Inne	0,30	2,72	9,08	4
Ogółem sieć główna	2,17	19,54	65,13	27
Inne inwestycje (kolej i drogi)	5,83	52,51	257,68	73
Ogółem potrzeby inwestycyjne	8,00	72,04	322,81	100
Sieć TINA				
Drogi	1,53	13,73	45,78	17
Linie kolejowe	1,09	9,79	32,62	12
Inne	0,31	2,78	9,28	4
Ogółem sieć TINA	2,92	26,30	87,68	33
Inne inwestycje (kolej i drogi)	5,83	52,51	257,68	67
Ogółem potrzeby inwestycyjne	8,76	78,81	345,35	100

Źródło: JASTRZĘBSKA J., *Rozszerzenie TENs na państwa Europy Środkowej i Wschodniej - perspektywy rozwoju europejskiej infrastruktury do 2015 roku*. W: "Wspólnoty Europejskie" 1998, nr 10 (86), s. 51.

Source: JASTRZĘBSKA J., *Rozszerzenie TENs na państwa Europy Środkowej i Wschodniej - perspektywy rozwoju europejskiej infrastruktury do 2015 roku*. W: "Wspólnoty Europejskie" 1998, nr 10 (86), s. 51.

Pierwsze wytyczne dla transeuropejskich sieci transportowych zostały ustalone w 1996 roku. Musiały one zostać zrewidowane i dostosowane do nowej sytuacji, związanej z niebezpiecznym wzrostem kongestii, spowodowanej utrzymywaniem się „wąskich gardeł”, brakującymi połączeniami i brakiem interoperatywności oraz pilną potrzebą wypromowania połączeń modalnych. Rozszerzenie Unii Europejskiej o nowe państwa stwarza konieczność nowego podejścia, aby utrzymać konkurencyjność gospodarki europejskiej oraz zagwarantować trwałą i zrównoważony wzrost transportu. Zgodnie ze zrewidowanymi wytycznymi do dotychczas istniejących projektów zostały dodane nowe. Dotyczą one budowy piętnastu nowych, dodatkowych połączeń. Został także określony nowy projekt zakładający budowę „autostrad” morskich, łączących porty różnych nadmorskich krajów unijnych (w tym także krajów Europy Środkowo-Wschodniej). Zmienione i udoskonalone wytyczne bardzo duży nacisk kładą w zakresie realizacji transeuropejskich sieci transportowych na wzmocnienie współpracy międzynarodowej. Staje się to niezbędne w momencie, gdy projekty wykonywane na

²⁰ JASTRZĘBSKA J., *Rozszerzenie TENs na państwa Europy Środkowej i Wschodniej - perspektywy rozwoju europejskiej infrastruktury do 2015 roku*. W: „Wspólnoty Europejskie” nr 10 (86), 1998, s. 52.

poziomie krajowym są częścią wielkiego projektu europejskiego. Dlatego też realizacja wszystkich projektów jest synchronizowana i koordynowana. Rewizja wytycznych odnośnie do TEN-T wprowadziła również nowe, korzystniejsze, zasady finansowania, zwiększające poziom współfinansowania projektów. Ma to stworzyć zachętę do wytworzenia się partnerstwa publiczno-prywatnego w kilku przypadkach sekcji przejść granicznych. Przewidywana wartość inwestycji niezbędnych do realizacji projektów TEN-T wynosi około 220 mld euro. Oczekiwany wkład sektora prywatnego szacowany jest na około 20% tej sumy, pozostała część ma być finansowana z budżetów narodowych z dużym wsparciem z budżetu wspólnotowego. W 2020 roku całkowity koszt sieci transeuropejskich, włączając te projekty, które nie uzyskały miana „specyficznych”, opiewać będzie na około 600 mld euro²¹.

LITERATURA:

- [1] BIDZIŃSKA-JAKUBOWSKA B., *Unia Europejska. Instytucje, porządek prawny, polityki wspólne, integracja Polski z UE*, Wydawnictwo Uniwersytetu Opolskiego, Opole 2000.
- [2] JASTRZĘBSKA J., *Rozszerzenie TENs na państwa Europy Środkowej i Wschodniej - perspektywy rozwoju europejskiej infrastruktury do 2015 roku*, W: „Wspólnoty Europejskie” nr 10 (86), 1998.
- [3] KAWECKA-WYRZYKOWSKA K., SYNOWIEC E. (red.) *Unia Europejska. Przygotowania Polski do członkostwa*, Instytut Koniunktur i Cen Handlu Zagranicznego, Warszawa 2001.
- [4] LEONARD D., *Przewodnik po Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Studio Emka, Warszawa 2003.
- [5] NICOLL SIR W., SALMON T. C., *Zrozumieć Unię Europejską*, Książka i Wiedza, Warszawa 2002.
- [6] PŁOWIEC U. (red.) *Polska i Unia Europejska*, Agencja Wydawnicza Placet, Warszawa 2000.
- [7] *TEN - Invest. Transport Infrastructure Costs and Investments between 1996 and 2010 on the Trans-European Transport Network and its Connection to Neighbouring Regions, including an Inventory of the Technical Status of the Transport-European Transport Network for the Year 2000*, Final Report presented by PLANCO Consulting mbH, Essen, Germany, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.
- [8] *The trans-European transport network: new guidelines and financial rules. The Commission's proposals. 1st October 2003*, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.
- [9] *Traktat o Unii Europejskiej*, <http://www.ukie.gov.pl>, 02.03.2004.
- [10] *Trans-European Transport Network. TEN-T Priority Projects*, European Commission, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.
- [11] *White Paper - European transport policy for 2010: time to decide*, European Commission, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.

ABSTRACT

One of the major objectives of the Common Transport Policy is the creation of coherent and effective transport system which would embrace not only EU member states but would also make it possible to integrate the transport with other European countries and more distant partners. Efficient European transport network has to be characterized by high technical and exploitative standards. Creation of the European transport system should be easier thanks to the EU conception related to transeuropean transport networks. Modern infrastructure will contribute to the economic growth and improvement in economic cooperation and can become a motor for Europe's competitiveness.

²¹ *The trans-European transport network: new guidelines and financial rules. The Commission's proposals. 1st October 2003*, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport, <http://europa.eu.int>, 14.04.2004.