

Joanna Rakowska¹

Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie

Dostępność transportowa Polski Wschodniej w kontekście budowy spójności przestrzennej UE

Postępujący proces integracji europejskiej, którego jednym z przejawów jest poszerzanie terytorialne UE w wyniku przyjmowania nowych państw członkowskich, ujawnił ogromne różnice w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego pomiędzy państwami i regionami w obrębie ugrupowania integracyjnego szczególnie po ostatnich akcesjach w 2004 oraz w 2007 roku. Wynikają one zarówno z uwarunkowań gospodarczych, jak i z położenia terytorialnego regionów, które określa się jako centralne lub peryferyjne w odniesieniu do UE jako całości, do obszaru danego kraju lub w odniesieniu do regionu jeśli dotyczy peryferyjności jednostek lokalnych.

W naukach społecznych i ekonomicznych regiony peryferyjne są definiowane poprzez zastosowanie różnych kryteriów. W wielu definicjach podkreśla się fakt, iż peryferie to obszary oddalone od centrów gospodarczych i trudno dostępne pod względem komunikacyjnym², o niskiej gęstości zaludnienia i słabej urbanizacji, podczas gdy w innych definicjach stosowane są kryteria ekonomiczne, w tym głównie wskaźniki poziomu rozwoju gospodarczego³.

Jako podstawowe czynniki determinujące regionalną peryferyjność wskazuje się niewystarczający dostęp do systemu transportowego o znaczeniu krajowym i międzynarodowym oraz brak dobrych połączeń z centrami polityczno-gospodar-

czymi UE i kraju. Utrudnia to dostęp do wspólnotowych rynków, a tym samym prowadzi do wolniejszego rozwoju gospodarczego i mniejszej konkurencyjności⁴.

Zbyt duże zróżnicowanie poziomu rozwoju pomiędzy regionami jest niekorzystne zarówno dla obszarów biednych, dotkniętych peryferyzacją, jak i dla regionów bogatych oraz dla całego ugrupowania integracyjnego. Z tego powodu UE prowadzi intensywne działania w ramach polityki rozwoju regionalnego oraz polityki spójności, których celem jest wzrost poziomu wewnętrznej spójności terytorialnej w ramach Wspólnoty.

Spójność terytorialna⁵ to sieć wzajemnych powiązań wielu aspektów współczesnej przestrzeni życiowej, w tym kwestii gospodarczych, transportowych, ekologicznych, rozwojowych oraz społecznych. Wyraża się poprzez minimalizację występowania konfliktów przestrzennych, poprzez równoważenie różnic potencjałów rozwojowych pomiędzy regionami oraz równoważenie negatywnych efektów procesów rozwojowych wynikających tak z indywidualnych cech poszczególnych regionów, jak i ze specyfiki rynków globalnych. Spójność (kohezja) rozumiana jest w ujęciu ekonomicznym, społecznym i przestrzennym (terytorialnym)⁶:

- **spójność społeczna** jest określana jako zmniejszenie zróżnicowań w wykorzystaniu zasobów ludzkich między po-

szczególnymi regionami oraz mierzona za pomocą stopy zatrudnienia lub stopy bezrobocia

- **spójność ekonomiczna** jest określana jako zmniejszenie zróżnicowań w poziomie rozwoju gospodarczego pomiędzy regionami bogatymi i biednymi oraz mierzona za pomocą produktu krajowego brutto na mieszkańca, przy uwzględnieniu parytetu siły nabywczej
- **spójność przestrzenna** jest rozumiana jako eliminowanie barier dostępności regionów peryferyjnych poprzez ich lepsze powiązanie z obszarami centralnymi, i mierzona jest czasem przejazdu do danego obszaru komunikacją lotniczą, drogową i kolejową lub miernikiem ilości konsumentów w danym czasie.

Do tworzenia spójności przestrzennej, ekonomicznej i społecznej UE oraz równych warunków konkurencji w zakresie obrotu towarowego ma przyczyniać się polityka transportowa. Jednym z jej zadań jest wspomaganie procesów rozwoju regionalnego i zrównoważonego rozwoju Wspólnoty. Podstawowe cele i założenia polityki transportowej UE zostały określone przed ponad 50 laty w Traktacie Rzymskim ustanawiającym Europejską Wspólnotę Gospodarczą, a następnie były rozwijane przez ustawodawstwo wtórne, tworząc podstawy dla utworzenia wspólnego rynku transportowego jako segmentu jednolitego

¹ Dr inż. Joanna Rakowska – Katedra Polityki Europejskiej, Finansów Publicznych i Marketingu, Wydział Nauk Ekonomicznych, Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Artykuł recenzowany (przyp. red.).

² Goodall B., *The Dictionary of Human Geography*, London 1987, Penguin.

³ Grosse T. G., *Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych*. Dokument elektroniczny: http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_do_2020/dokumenty/Documents/375180a6a5694a818fe987b3595bf6ecGrosse.pdf (dostęp 18.04.2011).

⁴ Koźlak A., *Poprawa dostępności transportowej regionów peryferyjnych w świetle polityki spójności Unii Europejskiej*. [w:] Michałowska M., (red.) *Procesy integracyjne wybranych systemów transportowych*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Katowice 2007.

⁵ Komisja Europejska, *Zielona księga w sprawie spójności terytorialnej. Przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę*. COM (2008), 616 wersja ostateczna.

⁶ Szlachta J., *Aksjologia, misja, cele i priorytety strategiczne. Narodowy Plan Rozwoju 2007-2013*. Dokument elektroniczny http://www.google.pl/#hl=pl&source=hp&biw=1044&bih=841&q=Aksjologia%2C+misja%2C+cele+i+priorytety+strategiczne&btnG=Szukaj+w+Google&aq=f&aqi=&aql=&oq=Aksjologia%2C+misja%2C+cele+i+priorytety+strategiczne&bav=on.2,or.r_gc.r_pw.&fp=afb4a2a59dc386c

⁷ Rakowska J., *Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE*. Logistyka nr 3/2010, s. 1-11, dokument elektroniczny.

rynku UE oraz zintegrowanego europejskiego systemu transportowego.

Z punktu widzenia procesu integracji europejskiej, w aspekcie przestrzennym, polityka transportowa Unii odnosi się do celów i zadań o zasięgu ponadpaństwowym⁷. Jest postrzegana jako jeden z głównych czynników wpływających na integrację państw europejskich, ponieważ umożliwia realizację podstawowych założeń Jednolitego Rynku Wewnętrznego Unii Europejskiej, to jest swobodnego przepływu towarów, usług i osób. Wspólna polityka transportowa ma zapewnić spójność ekonomiczną i terytorialną UE poprzez skoordynowany rozwój sieci infrastruktury transportowej oraz ma zapewnić zrównoważony rozwój poszczególnych regionów poprzez ułatwienie przepływu dóbr i osób w obrębie jednolitego rynku. Szczególnie istotne jest jej znaczenie dla regionów słabiej rozwiniętych, dla których koszty transportu są kluczowym elementem rywalizacji o odbiorców dóbr i usług oraz o lokalizację inwestycji⁸.

Rozbudowa infrastruktury oraz efektywne funkcjonowanie rynku przewozów może zminimalizować lub znacznie złagodzić peryferyzację takich obszarów.

Fakt ten został podkreślony przez Komisję Europejską w Białej Księdze *Planowanie jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*⁹, gdzie stwierdzono, iż „Transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa. Mobilność jest ważna dla rynku wewnętrznego oraz dla jakości życia obywateli. [...] Inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywny wpływ na wzrost gospodarczy, pozwalają na stworzenie dobrobytu i miejsc pracy, zwiększenie handlu, mobilności i dostępności geograficznej.”

Peryferyjność Polski Wschodniej na tle kraju i UE

Zarówno położenie geograficzne Polski Wschodniej w Unii Europejskiej, jak i poziom spójności terytorialnej należący do najniższych w kontynentalnej części Wspólnoty, kwalifikują ten region jako obszar peryferyjny. Niski poziom dostępności przestrzennej jest jedną z głównych barier rozwoju społeczno-ekonomicznego Polski Wschodniej, ponieważ wpływa niekorzystnie na lokalizację bezpośrednich inwestycji zagranicznych (szczególnie typu „green field”) oraz obniża efektywność funkcjonowania lokalnego sektora gospodarki¹⁰. Istotnym czynnikiem determinującym możliwości rozwoju tego regionu jest jego przygraniczny charakter – położenie na wschodniej granicy kraju i jednocześnie na zewnętrznej wschodniej granicy Unii Europejskiej, które zależnie od dalszych kierunków rozwoju Polski Wschodniej mogą stać się jej mocną lub słabą stroną.

W aspekcie rozwoju społeczno-gospodarczego Polskę Wschodnią cechują niskie wskaźniki poziomu konkurencyjności, w tym niski poziom zatrudnienia, jakości siły roboczej, poziomu wyposażenia infrastrukturalnego, poziomu innowacyjności czy sprawności i jakości funkcjonowania administracji publicznej¹¹. Wśród czynników negatywnie wpływających na poziom rozwoju tego regionu wymienia się także występowanie peryferyjnych obszarów rolniczych wzdłuż północno-wschodniej granicy państwa. Są opóźnione w rozwoju i pozbawione dostępu do najważniejszych korytarzy komunikacyjnych o znaczeniu międzynarodowym¹². Jednocześnie są to obszary o najniższej dostępności przestrzennej do ośrodków wojewódzkich.

Zgodnie z opiniami wyrażonymi w Raporcie Polska 2030¹³, groźba wykluczenia transportowego musi być wyeliminowa-

wana, jeśli ma być zrealizowana realna konwergencja między regionami. Jest to także sposób na odrobienie zapóźnień cywilizacyjnych.

Dostępność transportowa Polski Wschodniej – stan obecny i perspektywy do 2030 r.

Kluczowym elementem strategii zwalczania peryferyjności ekonomiczno-społecznej, a w tym także peryferyjności terytorialnej Polski Wschodniej jest wzrost poziomu dostępności transportowej tego regionu poprzez zwiększenie dostępności w zakresie komunikacji drogowej powiązanej z międzynarodowymi i krajowymi korytarzami transportowymi, komunikacji szynowej obejmującej korytarze transportowe o zasięgu międzynarodowym, krajowym i regionalnym oraz dostępność Polski Wschodniej w zakresie komunikacji lotniczej¹⁴.

Śródlądowy transport rzeczny nie ma istotnego wpływu na zwiększenie dostępności przestrzennej Polski Wschodniej. Sieć rzek i kanałów stanowiących drogi wodne w tym regionie koncentruje się głównie w Województwie Podlaskim i Warmińsko-Mazurskim. Wymaga remontów i modernizacji oraz przywrócenia żeglowności na obecnie zamkniętych odcinkach, co w przyszłości może zwiększyć atrakcyjność turystyczną tego obszaru¹⁵. Obecnie dostępność transportową regionu transportem rzeczonym można uznać za zerową.

Dostępność przestrzenna Polski Wschodniej drogą lotniczą należy do najniższych w UE (por. rysunek 1). Na całym obszarze znajduje się tylko jedno relatywnie duże lotnisko Rzeszów-Jasionka usytuowane w Rzeszowie i wchodzące w skład sieci TEN-T. Pomimo, iż liczba pasażerów w 2009 roku zwiększyła się o 18,6% w stosunku do 2008 roku, a liczba operacji pasażerskich o 23%¹⁶, to lotnicze przewozy transportowe nie odgrywają w tym regio-

⁸ Gawlikowska-Hueckel G., Zielińska-Głębocka A., *Integracja europejska. Od jednolitego rynku do unii walutowej*, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2004.

⁹ Komisja Europejska, Biała Księga, *Planowanie jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. KOM (2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela 2011.

¹⁰ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*. Warszawa 2008.

¹¹ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie*. Projekt. Warszawa 2009.

¹² *Uzupełnienie Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006* (tekst jednolity uwzględniający zmiany przyjęte przez Komitet Monitorujący ZPORR w dniu 17 stycznia 2007 r. 1) Dz. U. z 30 maja 2006 r. Nr 102, poz. 706.

¹³ Boni M. (red. nauk.), *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009.

¹⁴ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego...* Op. cit.

¹⁵ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Program Operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*. Pobrano z: <http://www.polskawschodnia.gov.pl/dokumenty/Strony/Dokumenty.aspx>

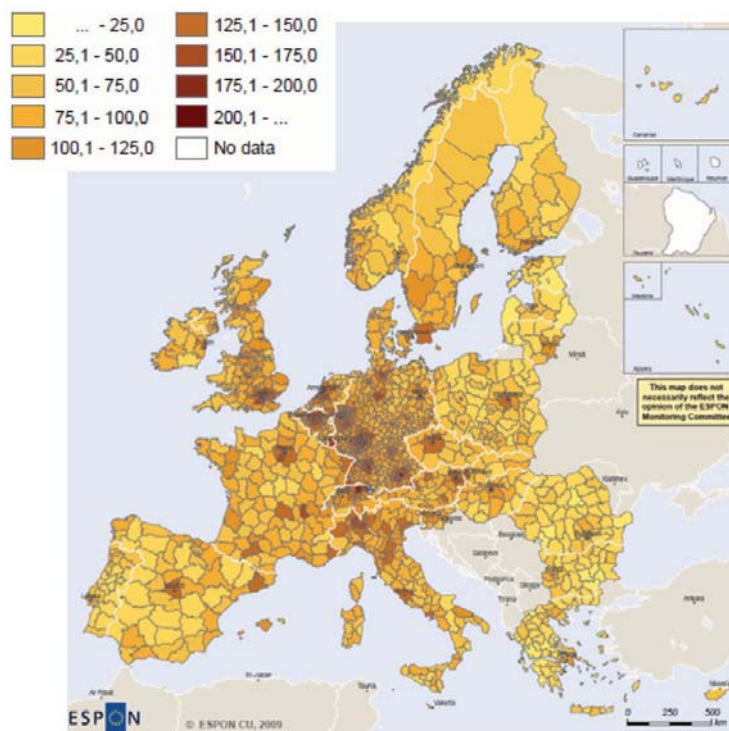
¹⁶ Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009r.* Warszawa 2010. Dokument elektroniczny: http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje/_an_ryn_2009.pdf.

nie istotnego znaczenia. W 2009 roku liczba pasażerów tego lotniska (0,38 mln) stanowiła zaledwie 2% liczby pasażerów ogółem w kraju (18,95 mln), także liczba operacji pasażerskich lotniska w Rzeszowie (4,2 tys.) stanowiła 2% ogółu operacji tego typu w Polsce (238,3 tys.). Zakłada się jednak, iż zainteresowanie samorządów wojewódzkich i dużych miast rozwojem sieci lotnisk może przyczynić się do wzrostu roli transportu lotniczego na tym obszarze, a tym samym do zwiększenia jego dostępności przestrzennej¹⁷.

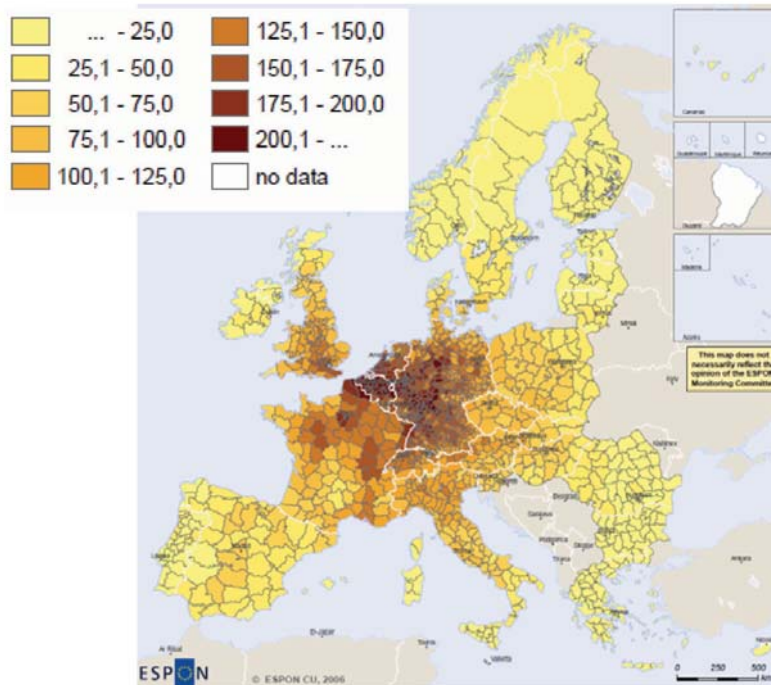
Dostępność przestrzenna Polski Wschodniej transportem kolejowym również należy do najniższych w Unii Europejskiej (por. rysunek 2). Jest to odzwierciedlenie ogólnokrajowej tendencji, gdzie od 1990 roku koleje tracą swoją pozycję na rynku przewozowym na rzecz przede wszystkim transportu drogowego. Za główne przyczyny tego stanu uważa się zmiany wynikające z transformacji gospodarki oraz drastyczne pogorszenie infrastruktury kolejowej, które uniemożliwiają stworzenie przez przewoźników ofert przewozowych konkurencyjnych w stosunku do środków transportu drogowego¹⁸.

Obszar Polski Wschodniej cechuje niska gęstość sieci kolejowej, która wynosi zaledwie 4,7 km/100 km² i w żadnym z pięciu województw tego regionu nie przekracza średniej krajowej na poziomie 6,5 km/100 km². Najniższa gęstość sieci kolejowej na poziomie 3,4 km/100 km² występuje w Województwie Podlaskim. Pomimo tak niekorzystnych wskaźników dostępności szynowej w ostatnich latach obserwuje się regres transportu kolejowego spowodowany m.in. wyłączeniem z użytkowania 660 km nierentownych linii.

Analizy wykonane na potrzeby realizacji Programu Operacyjnego *Rozwój Polski Wschodniej 2007-2013*, wskazują, iż dla zwiększenia dostępności transportowej Polski Wschodniej niezbędne jest zwiększenie tranzytowego kolejowego przewozu towarów będącego alternatywą dla ciężkiego ruchu drogowego, budowa szybkiego kolejowego transportu pasażerskiego umożliwiającego dojazd z miast wojewódzkich Polski Wschodniej do stolicy i innych metropolii krajowych, zwiększenie i ułatwienie transgranicznego kolejowego transportu pasażerskiego na Ukra-



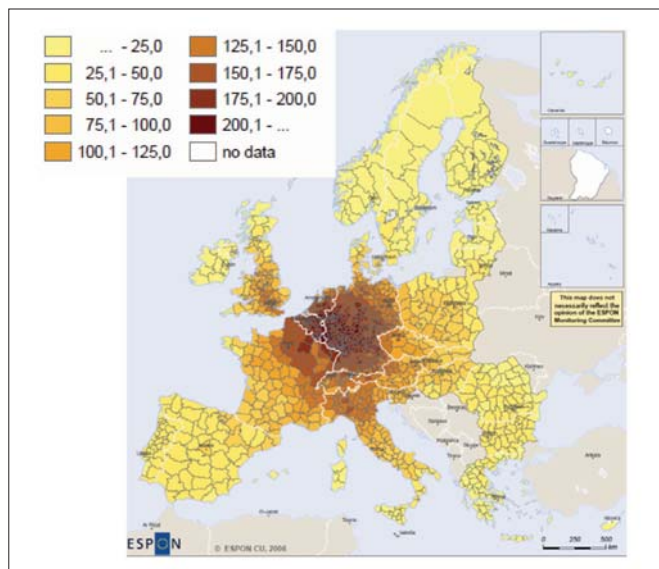
Rys. 1. Potencjalna dostępność podregionów NTS 3 transportem lotniczym w 2006 r.
Źródło: *Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility. Territorial Observation No. 2. 2009.* ESPON.



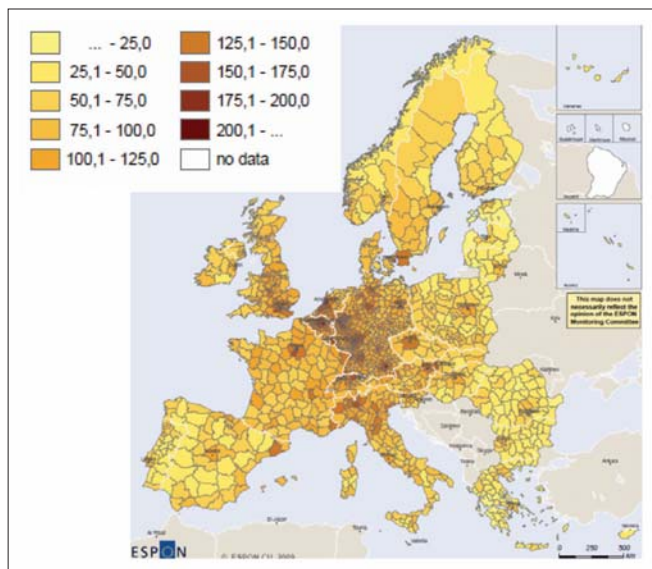
Rys. 2. Potencjalna dostępność podregionów NTS 3 transportem kolejowym w 2006 r.
Źródło: *Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility. Territorial Observation No. 2. November 2009.* ESPON.

¹⁷ Ibidem.

¹⁸ Ministerstwo Infrastruktury. *Master plan dla transportu kolejowego do 2030 roku.* Warszawa 2008.



Rys. 3. Potencjalna dostępność podregionów NTS 3 transportem drogowym w 2006 r. Źródło: Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility. Territorial Observation No. 2. 2009. ESPON.



Rys. 4. Potencjalna dostępność NTS 3 transportem multimodalnym w 2006 r. Źródło: Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility. Territorial Observation No. 2. 2009. ESPON.

inę, Białoruś i do obwodu kaliningradzkiego, włączenie kolei do zintegrowanych systemów komunikacji miejskiej oraz zapewnienie kolejowych przewozów turystycznych na wybranych obszarach¹⁹.

Podobnie jak w przypadku transportu lotniczego i kolejowego, tak również dostępność przestrzenna Polski Wschodniej transportem drogowym plasuje ten region w grupie obszarów skrajnie peryferyjnych w UE (por. rysunek 3).

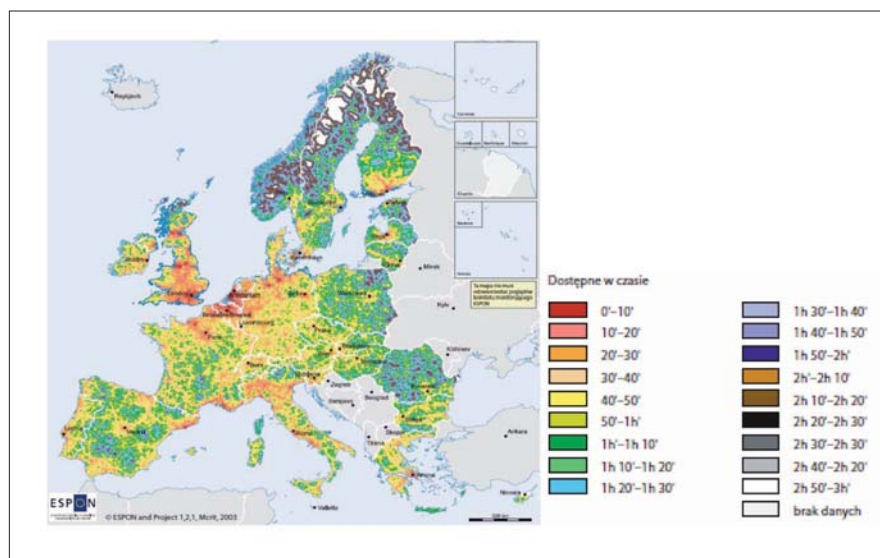
W regionie nie ma autostrad. W 2009 roku, średnia gęstość dróg publicznych o nawierzchni twardej²⁰ wynosiła 76,3 km na 100 km² i pomimo, iż zwiększyła się o 4,9 km na 100 km² w stosunku do 2004 roku, to nadal jest znacznie niższa niż średnia gęstość dróg w Polsce ogółem wynosząca w 2009 roku 85,8 km na 100 km².

Niska drogowa dostępność Polski Wschodniej wynika także ze złego stanu dróg i ich parametrów technicznych. Transport drogowy jest także utrudniony przez fakt, iż drogi tranzytowe prowadzące do przejść granicznych przebiegają przez centra miast oraz przez braku mostów poza miastami.

Pomimo ogólnie bardzo słabej dostępności przestrzennej, w Polsce Wschodniej obserwuje się wewnętrzne zróżnicowanie pomiędzy poszczególnymi województwami w aspekcie transportu drogowego: relatywnie najgęstsza sieć dróg występuje w świętokrzyskim – powyżej średniej

krajowej, ale jednocześnie jest to województwo, które obok podlaskiego ma największe potrzeby w zakresie remontów i modernizacji dróg.

sób oczywisty wynika z niskiej dostępności tego regionu poprzez wcześniej omówione rodzaje transportu i z braku połączeń pomiędzy nimi.



Rys. 5. Zdolność połączeniowa z węzłami transportowymi w 2001 r.

Źródło: Terytorialne uwarunkowania konkurencyjności i spójności. III Raport syntetyczny ESPON.

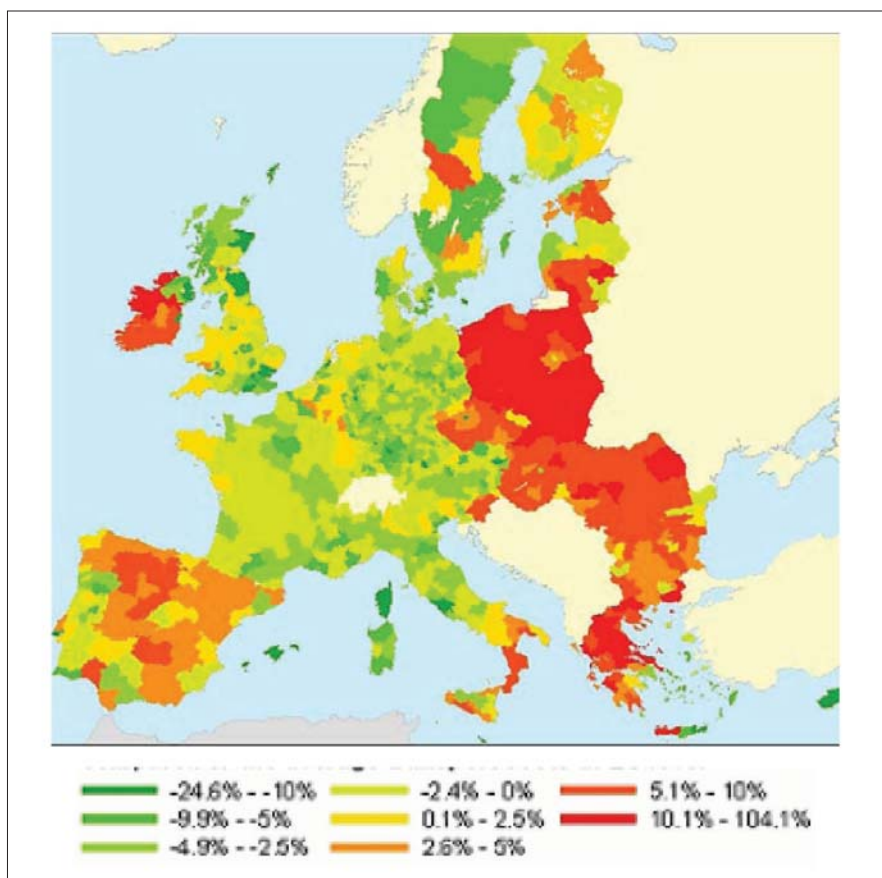
Spośród wszystkich szlaków komunikacji drogowej w Polsce Wschodniej jedynie osiem (A2, A4, S7, S8, S12, S17, S19 oraz S22) znalazło się na liście TEN-T.

Wyniki analizy potencjalnej dostępności Polski Wschodniej transportem multimodalnym (por. rysunek 4) również wskazują na jej peryferyjność, co w spo-

Peryferyjność komunikacyjna Polski Wschodniej wynika także z niskiej zdolności połączeniowej z węzłami transportowymi w regionie i w kraju (por. rysunek 5). Wyniki analizy zdolności połączeniowej w granicach UE wskazują, że znaczna część obszaru Polski Wschodniej ma tak niską zdolność połączeniową

¹⁹ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego...* Op. cit.

²⁰ Obliczenia własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS.



Rys. 6. Zmiany dostępności regionów NTS 3 pomiędzy 2004 i 2030 r. Prognozowane zmiany średniego kosztu transportu na poziomie regionów NUTS 3 w relacji do średniego kosztu transportu na poziomie UE. Źródło: Commission Staff Working Document Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, SEC/2011/0391 final.

jak ultra peryferyjne, północne obszary Półwyspu Skandynawskiego.

Prognoza zmiany dostępności regionów UE na poziomie NTS 3 do 2030 roku, oparta na analizach zmiany średniego kosztu transportu (por. rysunek 6), wskazuje na znaczne pogorszenie dostępności przestrzennej całego kraju, z wyjątkiem Warszawy i obszarów przyległych. Komisja Europejska²¹ wskazuje, że prawdopodobny dalszy wzrost cen paliw oraz poziomu zatłoczenia spowoduje dalsze zróżnicowanie dostępności regionów w obrębie UE. Obszary peryferyjne szczególnie w nowych krajach członkowskich pozostaną słabo skomunikowane z resztą sieci transportowej UE – odnosi się to także do obszaru Polski Wschodniej i wynika z uzależnienia tego regionu od transportu drogowego opartego na niewielkiej liczbie dróg o małej przepustowości i z funk-

Tab. 1. Dostępność transportowa województw w 2008 r.

Województwo	Dostępność transportowa Miejsce w rankingu
Śląskie	4
Mazowieckie	6
Dolnośląskie	3
Wielkopolskie	2
Małopolskie	8
Pomorskie	11
Łódzkie	9
Zachodniopomorskie	5
Lubuskie	1
Opolskie	7
Kujawsko-pomorskie	10
Podkarpackie	14
Warmińsko-mazurskie	13
Świętokrzyskie	12
Lubelskie	15
Podlaskie	16

Źródło: opracowanie własne na podstawie Kalinowski T. (red.). *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski w 2008 r.* Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Gdańsk 2008.

cjonowania połączeń lotniczych wyłącznie o charakterze regionalnym.

W latach 2005-2008 Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową przeprowadził badania nad atrakcyjnością inwestycyjną województw w Polsce. Przy ocenie atrakcyjności wzięto pod uwagę szereg czynników, w tym także dostępność transportową.

W tej kategorii województwa Polski Wschodniej zajęły ostatnie miejsca wśród 16 regionów NTS 2 w Polsce (por. tabela 1). Cechuje je niski stopień rozwoju połączeń komunikacyjnych (mała gęstość połączeń drogowych i kolejowych). Dostępność do regionu ogranicza brak międzynarodowych połączeń lotniczych (z wyjątkiem Rzeszowa) oraz słabo rozwinięty sektor transportu i logistyki²².

W analizach²³ wskazuje się wręcz na regres nowoczesnej infrastruktury transportowej w północno-wschodnich regionach kraju, to jest na Lubelszczyźnie, Mazurach i Podlasiu.

Zakończenie

Diagnoza obecnej dostępności transportowej Polski Wschodniej wskazuje na głęboką peryferyzację komunikacyjną tego regionu oraz na brak spójności przestrzennej, co jest zjawiskiem szczególnie niekorzystnym w kontekście narastania się szeregu negatywnych czynników pogłębiających zapóźnienia regionu w rozwoju społeczno-gospodarczym, dla których zwiększenie dostępności transportowej miało być swoistym remedium.

Również prognozy wskazujące na pogorszenie się tej sytuacji w perspektywie średniookresowej do 2030 roku są bardzo niekorzystne z punktu widzenia budowy spójności przestrzennej kraju i UE. Są to przesłanki do podjęcia intensywnych i efektywnych działań ukierunkowanych na zwiększenie dostępności transportowej Polski Wschodniej w jak najkrótszym czasie, przy pełnym wykorzystaniu unijnych i krajowych źródeł finansowania w ramach Programów Operacyjnych Infrastruktura i Środowisko, Rozwój Polski Wschodniej oraz pięciu programów rozwoju Województw Warmińsko-Mazurskiego, Podlaskiego, Lubel-

²¹ Komisja Europejska, *Commission Staff Working Document Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system, SEC/2011/0391 final.*

²² Kalinowski T. (red.). *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski w 2008 r.* Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową. Gdańsk 2008.

²³ Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Rozwój Regionalny w Polsce. Raport 2009.* Warszawa 2009.

skiego, Świętokrzyskiego i Podkarpackiego oraz innych instrumentów wsparcia.

Ogromna rola jaką dostępność transportowa odgrywa bezpośrednio w budowaniu spójności przestrzennej, a pośrednio także ekonomicznej i społecznej oraz w minimalizacji i/lub eliminacji barier rozwojowych wskazuje, że jej optymalizacja jest niezbędna dla zwalczania ekonomiczno-społecznej peryferyzacji Polski Wschodniej.

Streszczenie

Artykuł prezentuje zestawienie wyników analiz oraz omawia rolę dostępności transportowej Polski Wschodniej w kontekście budowy spójności przestrzennej oraz rozwoju jednolitego rynku transportowego Unii Europejskiej. Spójność przestrzenna rozumiana jako eliminowanie barier dostępności regionów peryferyjnych jest niezbędna dla przezwyciężenia ekonomicznych barier rozwoju. Jej osiągnięcie jest możliwe między innymi poprzez realizację celów wspólnej polityki transportowej, w tym poprzez rozwój sieci infrastruktury transportowej. Ma to jednocześnie ułatwić realizację podstawowych swobód Jednolitego Rynku Wewnętrznego – przepływu osób, usług i towarów w obrębie i pomiędzy regionami, zwiększając ich konkurencyjność. Polska Wschodnia w chwili obecnej znajduje się w grupie regionów o najniższej dostępności transportowej, zarówno w dziedzinie transportu drogowego, kolejowego, lotniczego, jak – tym samym – multimodalnego. Jest to sytuacja szczególnie niekorzystna w kontekście społeczno-ekonomicznego zapóźnienia rozwojowego tego regionu oraz niekorzystnych prognoz przewidujących znaczne pogorszenie się dostępności transportowej Polski Wschodniej do 2030 roku, a tym samym utrwalenie braku spójności przestrzennej z pozostałymi regionami oraz pogłębienie jej peryferyzacji rozwojowej.

Transportation accessibility of Eastern Poland in the context of building spatial cohesion of European Union

Summary

The article discusses the results of analyses of transportation accessibility of Eastern Poland in the context of building

spatial cohesion and development of Single Transportation Market of European Union. Spatial cohesion defined as eliminating barriers in accessibility of peripheral regions is necessary to overcome bottlenecks of economic development through developing transport infrastructure. At the same time spatial cohesion is to facilitate realization of the main freedoms of Single European Market – the freedom of movement of people, services and goods within and between regions, increasing their competitiveness. Unfortunately, at present Eastern Poland is in the group of regions characterized by the lowest transportation accessibility both by road, rail, air and consequently by modal transport. This situation is especially unfavourable as Eastern Poland is a region lagging behind in economic and social development and it is forecasted that its accessibility will decrease by 2030, thus resulting in lesser spatial cohesion and increasing its peripherality.

LITERATURA

1. Boni M. (red. nauk.), *Polska 2030. Wyzwania rozwojowe*. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Warszawa 2009.
2. ESPON. *Territorial Dynamics in Europe. Trends in Accessibility*. Territorial Observation No. 2. 2009.
3. Gawlikowska-Hueckel G., Zielińska-Głębocka A., *Integracja europejska. Od jednolitego rynku do unii walutowej*, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2004.
4. Goodall B., *The Dictionary of Human Geography*, Penguin, London, 1987.
5. Grosse T. G., *Wybrane koncepcje teoretyczne i doświadczenia praktyczne dotyczące rozwoju regionów peryferyjnych*. http://www.mrr.gov.pl/rozwoj_regionalny/poziom_regionalny/strategia_rozwoju_polski_wschodniej_do_2020/dokumenty/Documents/375180-a6a5694a818fe987b3595bf6ecGrosse.pdf (dostęp w dniu 18.04.2011)
6. Kalinowski T. (red.), *Atrakcyjność inwestycyjna województw i podregionów Polski w 2008r.* Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk 2008.
7. Komisja Europejska, Biała Księga, *Planowanie jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*. KOM (2011) 144 wersja ostateczna, Bruksela 2011.
8. Komisja Europejska, *Zielona księga w sprawie spójności terytorialnej. Przekształcenie różnorodności terytorialnej w siłę*. COM (2008), 616 wersja ostateczna.
9. Komisja Europejska. *Commission Staff Working Document Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system*, SEC/2011/0391 final.
10. Koźlak A., *Poprawa dostępności transportowej regionów peryferyjnych w świetle polityki spójności Unii Europejskiej*. [w:] Michałowska M., (red.) *Procesy integracyjne wybranych systemów transportowych*. Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach. Katowice 2007.
11. Ministerstwo Infrastruktury. *Master plan dla transportu kolejowego do 2030 roku*. Warszawa 2008.
12. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Rozwój Regionalny w Polsce*. Raport 2009. Warszawa 2009.
13. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, *Strategia Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do roku 2020*. Warszawa 2008.
14. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, miasta, obszary wiejskie*. Projekt. Warszawa 2009.
15. Rakowska J., *Transformacja Wspólnej Polityki Transportowej UE*. Logistyka nr 3/2010, s. 1-11, dokument elektroniczny.
16. Szlachta J., *Aksjologia, misja, cele i priorytety strategiczne. Projekt Narodowego Planu Rozwoju 2007-2013*. Dokument w wersji elektronicznej: <http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/informator/npr2/npr.htm>
17. *Terytorialne uwarunkowania konkurencyjności i spójności. III Raport syntetyczny ESPON*. Dokument w wersji elektronicznej: http://www.espon.pl/files/11_2/III%20Raport%20Syntetyczny%20ESPO.pdf
18. Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009r.* Warszawa 2010. Dokument elektroniczny: http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje-_an_ryn_2009.pdf.
19. Urząd Lotnictwa Cywilnego, *Analiza rynku transportu lotniczego w Polsce w 2009r.* Warszawa 2010. Dokument elektroniczny: http://www.ulc.gov.pl/_download/publikacje-_an_ryn_2009.pdf.
20. *Uzupełnienie Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006* (tekst jednolity uwzględniający zmiany przyjęte przez Komitet Monitorujący ZPORR w dniu 17 stycznia 2007 r. 1) Dz. U. z 30 maja 2006 r. Nr 102, poz. 706.