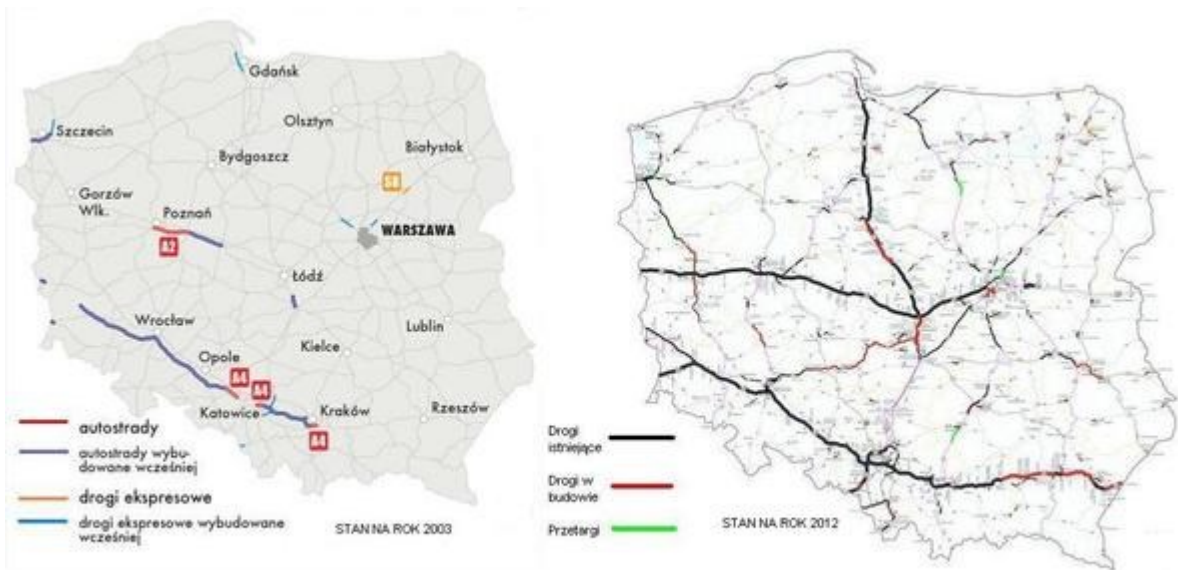


## Budowa autostrad i dróg ekspresowych w Polsce 2014 Materiały do Ekonomiki Transportu

Źródło: <http://euro-dane.com.pl/wydarzenia-gospodarcze-767> (2015-02-18).



### EURO-DANE - AUTOSTRADY w Polsce rok 2003 VERSUS 2012

**Polskie autostrady i drogi ekspresowe** zaczęły wyłaniać się sieć komunikacji intereuropejskiej oraz międzyregionalnej. Patrząc na mapę Polski widać tworzącą się sieć autostrad i dróg ekspresowych. Stajemy się krajem przynależącym do europejskiej sieci drogowej. Głównym zadaniem inwestycji w infrastrukturę drogową jest szybkie zatarcie różnic wynikających z sprawności transportu produktów i osób na terenie naszego kraju względem zachodu. Postęp prac widać już na kluczowych odcinkach i tak na koniec 2014 roku nasze autostrady będą wynosiły:

- **Autostrada A1** (Gdańsk - Stryków 299km) + (Tuszyn - Piotrków Trybunalski 26 km) + (Pyrzowice - granica z Czechami 101 km) . W budowie jest odcinek Stryków - Tuszyn oraz Pyrzowice- Częstochowa.
- **Autostrada A2** (Świecko-Konotopa 454,8 km) + (Choszczówka - Ryczołek 21 km).
- **Autostrada A6** ( Szczecin 29 km)
- **Autostrada A4** (Jędrzychowice - Rzeszów 601 km) + (Jarosław -Korczowa 47 km) W budowie jest odcinek Rzeszów-Korczowa.

Dla porównania nasza łączna ilość dróg ekspresowych i autostrad wybudowana głównie w ostatnim dziesięcioleciu przewyższa już ilość dróg tej klasy w średnich państwach UE takich jak : Irlandia, Dania, Finlandia, Belgia czy Austria. Skala inwestycji w infrastrukturę drogową wkrótce nabierze tempa, bowiem ruszą w Polsce finansowane z nowego budżetu Unii Europejskiej pieniądze na drogi. Polska będzie realizować głównie priorytety w zakresie komunikacji europejskiej TEN-T.

**Siła wewnętrznej wymiany handlowej.** Unia Europejska zatwierdziła główne korytarze transportowe mające usprawnić transport drogowy na terenie UE. Jak widzimy na grafice priorytetem na terenie Polski będzie budowa drogi:

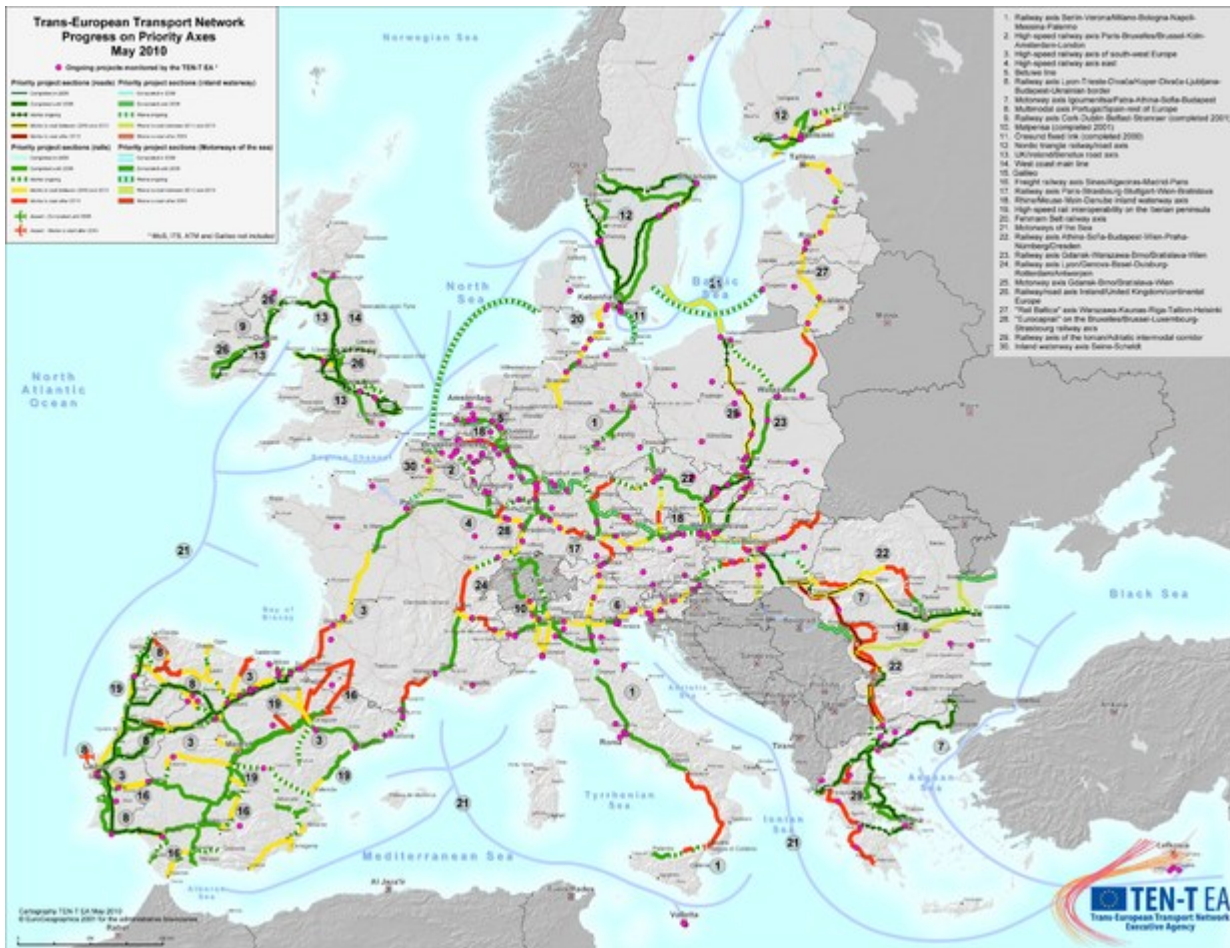
- droga ekspresowa **S3** (Szczecin - Wałbrzych)
- droga ekspresowa **S7** (Gdańsk - Warszawa - Kraków)
- droga ekspresowa **S8** (Warszawa - Białystok)
- droga ekspresowa **S61** (Łomża - Suwałki)
- autostrada **A1** (Gdańsk - Katowice)
- autostrada **A2** (Berlin -Warszawa - Biała Podlaska)



#### TEN-T nowe korytarze w Unii Europejskiej 2014

Źródło; EUROSTAT transport drogowy w Unii Europejskiej plany TEN-T

Nowa infrastruktura ma zapewnić rozwój gospodarczy w zakresie logistyki produktów na terenie państw członkowskich i wzmocnić integrację w zakresie mobilności względem dużych portów i centrów logistycznych. Autostrady i drogi ekspresowe ułatwiają przejazd i są ogromnym wzmocnieniem dla wzrostu gospodarczego. Wzorem w tym zakresie stały się Chiny, które w ciągu dziesięciolecia unowocześniły komunikację drogową i kolejową. Unia Europejska idąc w ślady lidera światowego eksportu też określa i finansuje główne szlaki handlowe. Jest to szansa na wyższą konkurencyjność UE na świecie. Zyski posiadania szybkich korytarzy transportowych są dla gospodarki ogromne. Patrz grafika.



**Wpływ infrastruktury drogowej na polską gospodarkę - porównanie osiągnięć z innymi krajami UE lata 2003 - 2013.**

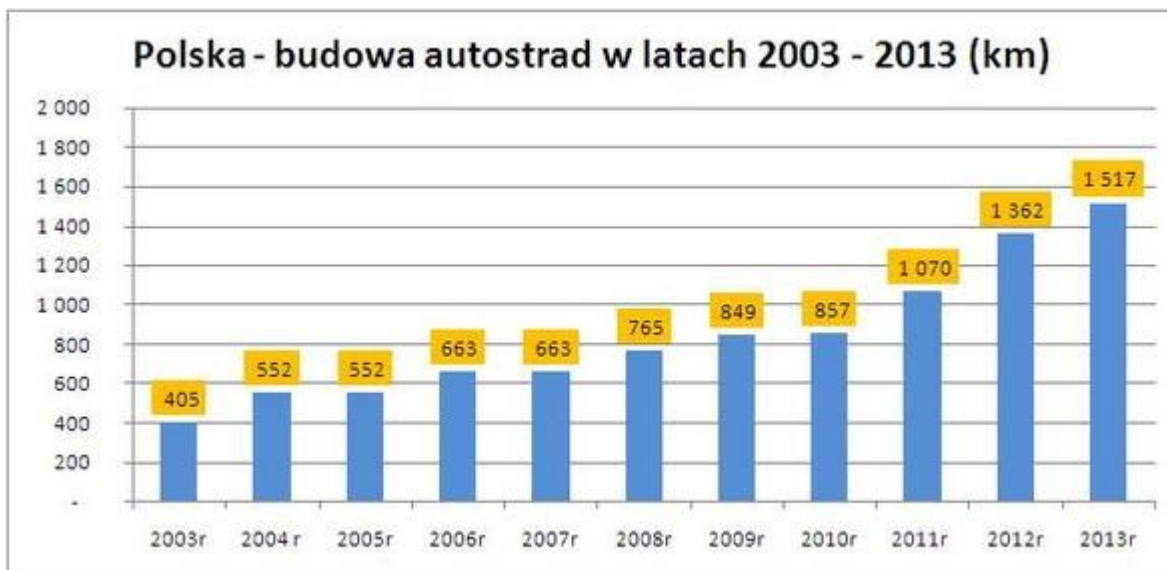
Źródło: EUROSTAT autostrady w sieci TEN-T w Unii Europejskiej

**W ciągu 11 lat w Polsce powstała nowoczesna infrastruktura drogowa. Od roku 2003 do roku 2013 wybudowaliśmy autostrady i drogi ekspresowe o łącznej długości 2339 km. To tyle ile wynosi trasa z Warszawy do Barcelony.**

W 2003 roku Polska przygotowywała się do podpisania traktatu z UE. Miała bardzo słabą infrastrukturę drogową. Na tle krajów UE szczególnie drogi szybkiego ruchu wymagały rozbudowy i były marzeniem wielu Polaków poruszających się po zachodnich drogach. W 2003 roku stan autostrad i dróg ekspresowych miał się następująco do roku 2013:

<b>Rok 2003:</b>	<b>Rok 2013:</b>
<b>Autostrady 405 km</b>	<b>Autostrady 1517 km</b>
<b>Ekspresówki 226 km</b>	<b>Ekspresówki 1453 km</b>

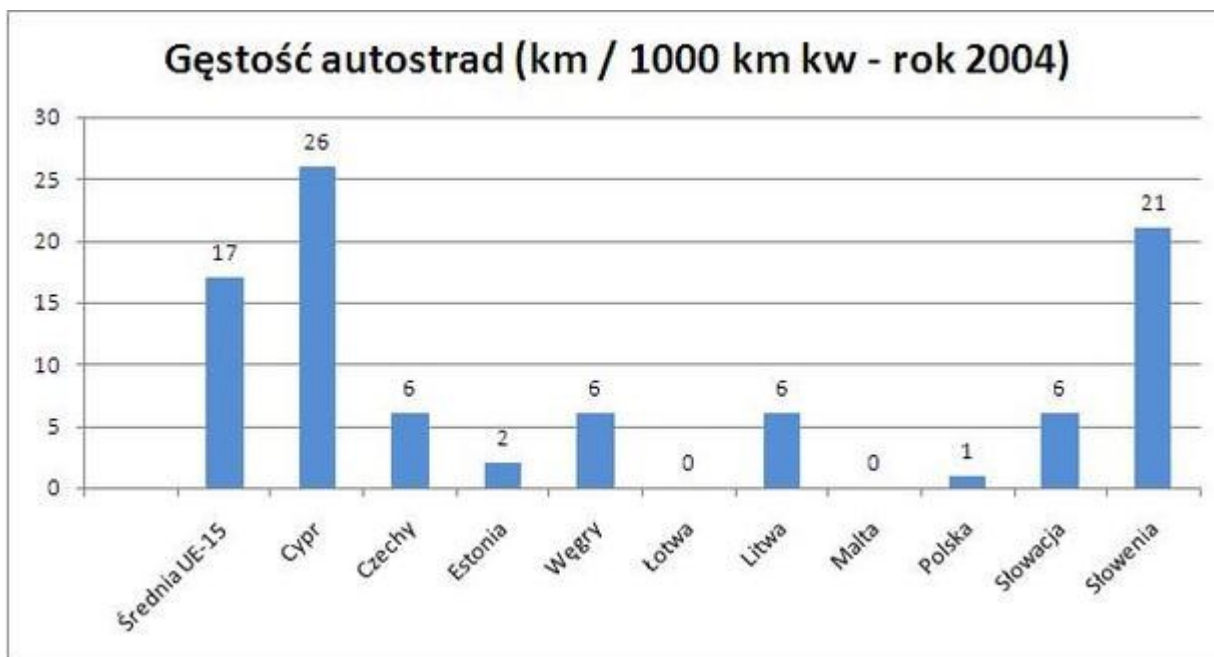
Po roku 2003 Polska wstąpiła do UE i od 2004 roku nastąpił szereg czynników, które pobudziły w naszym kraju rozwój infrastruktury transportowej. Rozbudowaną analizę przedstawię w dalszym opisie. Wynikiem dziesięciu lat pracy w Polsce jest zarys nowoczesnej infrastruktury drogowej. W roku 2013 sieć autostrad i dróg ekspresowych wyniosła 2970 km. Jest to przyrost o 2339 km. Przez ponad 10 lat przybyło 1112 km autostrad oraz 1227 km dróg ekspresowych. Stan wybudowanych w poszczególnych latach autostrad uwzględniając prognozę na koniec roku 2013 przedstawia poniższy wykres:



**Przyrost autostrad w stosunku rocznym w Polsce lata 2002-2013.**

Źródło: EURO-DANE -Przyrost autostrad w Polsce - Dane GUS

**Trochę historii.** W roku 2003 na zjeździe unijnym europejscy przywódcy państw, określając wspólną politykę transportową w Europie począwszy od krańców Polski i Estonii po krańce Wielkiej Brytanii i Portugalii stwierdzili, że będzie to czynnik decydujący w społeczno - gospodarczej integracji nowych członków z obecnymi. Słowa te miały większe znaczenie dla przystępujących w maju 2004 roku dziesięciu krajów i ich 75 milionów obywateli. Jak podawała wtedy European Union Road Federation (ERF) powinno wśród nowych członków powstać około 14 000 km autostrad w ciągu 10 lat, by zapewnić wystarczający poziom komunikacji. Komisja Europejska w 2001 roku wyliczyła koszt modernizacji polskich dróg na poziomie 1 mld euro rocznie przez okres 15 lat. W momencie przystąpienia Polski do UE tylko 3% dróg spełniało normy UE. Porównajmy jaką gęstość autostrad miały państwa kandydujące w stosunku do średniej UE.



**Gęstość autostrad - Polska i inne kraje Europy w momencie przystąpienia do UE w 2004 roku.**

Źródło: EURO-DANE - Wskaźnik gęstości autostrad 2004 - Dane GUS

Porównując kandydatów w momencie rozszerzenia UE Polska miała słabiej rozwiniętą sieć autostrad np. w stosunku do Czech, Słowacji, Węgier czy Słowenii. Po okresie komunizmu nasi sąsiedzi startowali z wyższego poziomu niż Polska.



Na konferencji ministrów transportu na Krecie (94r), potem w Helsinkach (97r), oraz dalszych spotkaniach ustalono strategiczne korytarze transportowe – Transeuropejskiej Sieci Transportowej TEN-T. W Polsce mamy trzy korytarze na autostradach A1, A2, A4, oraz kolejne na ekspresowych drogach S3, S7, S8, S9, S10, S17.

Polska leżała w środku Europy i odbywały się przez nasz kraj tranzyty towarów głównie z i do: Ukrainy, Rosji oraz Litwy Łotwy i Estonii. Polska z nadzieją na rozwój także stawała się dużym eksporterem głównie do członków UE, a jednym z największych eksporterów na świecie były oczywiście Niemcy - nasz sąsiad. To wszystko wymuszało posiadanie sieci dróg zapewniającej budowanie przewagi dla rodzimej gospodarki. Budowa autostrad była dużym kosztem lecz w sumie dawała duże korzyści na przyszłość.

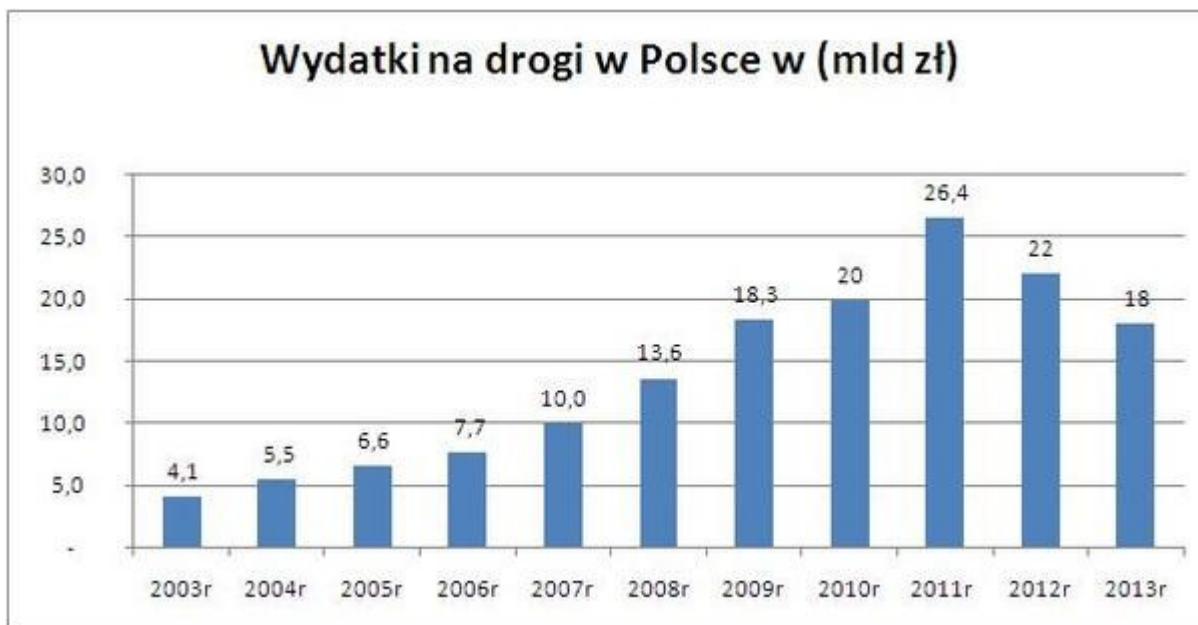


### **Korzyści wynikające z posiadania nowoczesnej infrastruktury drogowej:**

Budowa sieci drogowej szczególnie dróg dla prędkości powyżej 100km/h zajmuje określony czas i jest dużym obciążeniem dla budżetu każdego państwa. Jednak zalety i korzyści z tytułu posiadania sieci dróg są kilkukrotnie wyższe. Największym bezpośrednim beneficjentem tych korzyści są przedsiębiorstwa.

### **Sprawność sieci drogowej to krwiobieg gospodarki przynoszący przedsiębiorcom:**

- **skraca się czas przejazdu i dostaw** - przedsiębiorstwa lepiej planują wykorzystanie taboru samochodowego, obniżają zapasy i podwyższają sprawność i efektywność działań transportowych,
- **dobra infrastruktura wspomaga specjalizację**, łatwiej dotrzeć do nowych oddalonych klientów, obniża się koszt dotarcia do nich,
- **wzmaga się przepływ pracowników** między miastami oraz kapitałów, pracownicy mają możliwość podejmowania pracy w miejsca odległych od miejsca zamieszkania,
- **dobra infrastruktura ułatwia dostęp do edukacji, wiedzy**, służby zdrowia szczególnie ludziom z małych miast i wsi,
- **infrastruktura wspomaga inwestycje bezpośrednie** w skali kraju, podnosi się ocena możliwości logistycznych i skłonność do inwestowania w danym kraju rośnie ,
- **wzrost infrastruktury drogowej określa wzrost infrastruktury logistycznej**, magazynów, centrów logistycznych i przeładunkowych, transportu itp.
- **autostrady i drogi podnoszą rozwój turystyki**, wpływy z turystyki są jednym z najbardziej pożądanym dochodów zarówno Państwa jak i zwykłych obywateli,
- **infrastruktura autostradowa zmniejsza liczbę wypadków**, bezpieczne i bezkolizyjne drogi mają ogromne odzwierciedlenie w oszczędnościach w skali kraju, dotyczy to służby zdrowia, napraw i zniszczeń, wyższych składek ubezpieczeń, etc.
- **dobra infrastruktura już na etapie budowy znacząco wpływa na wzrost PKB** całego kraju, nie da się ukryć, że eksport zależy od infrastruktury, a sieć drogowa i koszty przemieszczania się po niej mają odzwierciedlenie w kosztach każdego produktu. Skalę inwestycji w drogi szybkiego ruchu pokazuje wykres poniżej.



### Jakie wymierne oszczędności daje nowoczesna infrastruktura drogowa w Polsce?

EURO-DANE: Wydatki na drogi w Polsce

Według raportu opracowanego przez PriceWaterHouseCoopers – "Jak odblokować inwestycje drogowe w Polsce?" W-wa 2009 – wynika że, **korzyści płynące z budowy autostrad w naszym kraju łącznie dają niewyobrażalną kwotę idącą w miliardy złotych:**

„Wybudowanie całej sieci autostrad A1, A2 oraz A4 pozwoliłoby na zmniejszenie łącznych kosztów o prawie **97 mld PLN w ciągu 25 lat**, tj. o 84 mln PLN na każdy z około 1150 (rok 2009) planowanych kilometrów autostrad. Zmniejszenie kosztów eksploatacji samochodów stanowiłoby 36 proc. szacowanych korzyści, ograniczenie kosztów czasu użytkowników infrastruktury drogowej – 31 proc., zmniejszenie liczby rannych – 26 proc., zaś korzyści wynikające z mniejszego zanieczyszczenia środowiska – 7%”. Z raportu wynika, że oszczędności po 25 latach eksploatacji sieci trzech autostrad wyniosą blisko 97 mld zł.

Przypomnę, że plany UE zakładały dla Polski nakłady inwestycyjne w wysokości 1 mld euro rocznie przez okres 15 lat. Kwota 15 mld euro po obecnym kursie daje kwotę 63 mld zł. W rzeczywistości według danych z GDDKiA od roku 2003 do 2013 w Polsce na inwestycje drogowe wydaliśmy kwotę około 150 mld zł. Czyli ponad dwa razy większą niż zakładano. W dodatku w planach do 2015 roku Rząd zamierza wydać kwotę około 35 mld zł i wybudować 700 km dróg ekspresowych. Oszczędności powinny być jeszcze wyższe.

### Dlaczego nie odczuwamy korzyści płynących z nowoczesnej sieci dróg?

Czynników jest kilka, po pierwsze Polska gospodarka rozwijała się znakomicie do roku 2009. Do tego momentu nie było problemu finansowego. Po tym roku nastąpił kryzys gospodarczy na świecie. W kolejnych latach Polskę niosła do góry skala rozpedzonych inwestycji związanych z mistrzostwami EURO 2012. W tym czasie przypadły dla naszego kraju także największe dofinansowania z UE. Dlatego mimo kryzysu Polska była i jest dodatnią gospodarką. Nasz kraj także w perspektywie kolejnego budżetu UE będzie największym beneficjentem i otrzyma ponad 100 mld euro. Rok 2014 jest jednak rokiem stabilizacji dochodów gospodarstw domowych, spadkiem bezrobocia oraz ożywienia w budownictwie. Gospodarka zaczyna przyspieszać, rośnie popyt wewnętrzny oraz export. Dlatego rok 2014 będzie kolejnym rokiem inwestycji w infrastrukturę drogową.

Polska jest krajem, który do wybudowania infrastruktury wykorzystuje finansowanie zewnętrzne. Na wykorzystanie środków UE tak w latach poprzednich jak i przyszłych potrzebujemy własnych środków. Trzeba je znajdować w budżecie, który ma ograniczone możliwości zadłużania się. Musi także utrzymywać odpowiednie wpływy, co usztywnia zmniejszanie obciążeń podatkowych lub obniżanie opłat z tytułu przejazdu za autostrady. Rząd wyraźnie dostrzegł ten problem i w ciągu najbliższych lat chce budować ekspresówki, które są darmowe i tańsze w budowie.



Hiszpania - autostrady i drogi ekspresowe.

Polska w ujęciu wartościowym przeznaczająca najwięcej środków na budowę nowych dróg szybkiego ruchu. W roku 2014 będziemy mieli około 1800 - 2000 km autostrad. Będzie to **więcej niż**: (dane GUS stan na rok 2010):

- Rumunia (332 km)
- Słowacja (416 km)
- Irlandia (663 km)
- Czechy (734 km)
- Słowenia (771 km)
- Finlandia (779 km)
- Grecja (1120 km)
- Dania (1130 km)
- Węgry (1273 km)
- Austria (1719 km)
- Belgia (1763 km)

**Przed nami** z dłuższą siecią autostrad będzie:

- Holandia (2631 km)
- Portugalia (2737 km)
- W. Brytania (3674 km)
- Włochy (6668 km)
- Francja (11392 km)
- Niemcy (12819 km)
- Hiszpania (14262 km)

Pod względem ilości autostrad Polska prześcignęła każdy z 10 krajów, który kandydował z nami do UE w 2004. Jak podaje raport firmy badawczej PMR zatytułowany „Road construction market in Central Europe 2010 – Development forecasts and planned investments” w najbliższych latach rynek budownictwa drogowego w Europie Środkowej będzie się rozwijał w średnim nominalnym tempie 5% rocznie. Według raportu PMR, kluczowy wpływ na ten wynik będzie miała Polska, stanowiąca 40% wartości rynku i przygotowująca obecnie infrastrukturę drogową. To głównie dzięki polskim inwestycjom w autostrady i drogi ekspresowe rynek drogowy w Europie Środkowej odnotuje wzrost.

Dzięki temu w latach 2010-2013 około 70% z ponad 1 200 km nowych dróg ekspresowych w regionie przypadnie na Polskę. Natomiast pod kątem realizacji sieci autostrad z oczekiwanych 1 700 km nowych autostrad, 40% wybuduje Polska, a blisko 60% zostanie zbudowane w pięciu krajach regionu – w Bułgarii, Czechach, Rumunii, Słowacji oraz na Węgrzech. Dane z raportu pokazują skalę naszych inwestycji. Jesteśmy liderem w tej części Europy.

Źródło: <http://euro-dane.com.pl/wydarzenia-gospodarcze-767> (2015-02-18).