



# Rola państwa w kształtowaniu systemu transportowego

prof. dr hab. Wojciech Paprocki  
Katedra Transportu



*Europejski Kongres Finansowy, Sopot, 24 maja 2012 r.*

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie



# Ład gospodarczy – państwo jako regulator

- Skoro nie ma wątpliwości, że mechanizm rynkowy funkcjonuje zawodnie, to powszechna jest zgoda co do zasadności występowania państwa jako regulatora
- Rozwój infrastruktury transportowej, szczególnie, gdy jest tak niedorozwinięta, jak w Polsce, może być traktowany jako pole, na którym państwo stymuluje proces rozwoju gospodarczego finansując ze środków publicznych realizację projektów inwestycyjnych



# Tempo zmian w gospodarce i cykl inwestycji infrastrukturalnych

- W epoce Web 2.0 obserwujemy, że świat się zmienia w cyklu trwającym zaledwie od kilku miesięcy do jednego roku, maksimum dwóch lat
- Do takiej wizji nowoczesnego świata nie pasuje system transportowy, który został ukształtowany w XIX w., a istotne zmiany wiążą się z realizacją programów trwających znacznie dłużej niż 4-letnia kadencja władzy ustawodawczej i wykonawczej państwa – tworzy to wyzwanie dla państwa i organów UE



# Perspektywa sukcesu polityków

- Politycy chcieliby mieć do czynienia z zadaniami, których rozwiązanie można uzyskać w krótkim czasie a sukces może zostać przedstawiony w okresie przedwyborczym w spektakularny sposób
- Państwo ma do wypełnienia zadania, od których realizacji politycy nie mogą się uchylać – jeśli do tego dochodzi, to społeczeństwo sygnalizuje kryzys zaufania do elit zarówno reprezentujących koalicję, jak i opozycję; budowa infrastruktury jest zadaniem trwającym dłużej niż kadencja władz publicznych

# Dobra publiczne i redystrybucja dochodu narodowego

- Państwo ma ważne narzędzie w swoim ręku – przychody z podatków; dysponując tymi środkami kreuje potencjał dóbr publicznych
- Wykorzystanie dochodów budżetowych (państwa, ale także całej Unii Europejskiej) do finansowania rozwoju i utrzymania infrastruktury transportowej stanowi formę redystrybucji dochodu narodowego
- Wykorzystywanie przez Polskę środków z Funduszu Spójności jest przykładem transferu dochodu narodowego



# Polityka europejska – zagubione cele

- Podstawowym dylematem realizowanej polityki gospodarczej w UE jest „więcej przychodów do kasy publicznej” *versus* „więcej środków na finansowanie rozwoju infrastruktury transportowej”
- Zamiar „dekarbonizacji” transportu jest świadectwem oderwania się funkcjonariuszy UE, wspieranych przez wielu polityków, od realiów gospodarczych przy utracie zdolności do racjonalnej oceny dostępnych możliwości technicznych
- Co najmniej przez dwie kolejne dekady XX w. należy kontynuować rozwój konwencjonalnych systemów transportu



## Deficyt budżetu państwa – czy to nowy problem?

- Na świecie są nieliczne państwa, które funkcjonują bez deficytu budżetowego, wśród krajów UE nie ma w ogóle takiego kraju, w Europie nadwyżką budżetową dysponuje Rosja korzystająca (podobnie jak niektóre kraje Bliskiego Wschodu) z ogromnych możliwości eksportu surowców naturalnych
- Polityka zwiększania zadłużenia państwa doprowadziła do kryzysu finansowego nasilającego się od 2008 r. w skali globalnej



# Deficyt budżetu w Polsce

- Nie sposób przypomnieć sobie, kiedy w Polsce był zrównoważony budżet państwa
- Od 1988 r. gospodarka w Polsce na skutek transformacji ustrojowej była „skazana na sukces”
- Podejmowanie inwestycji infrastrukturalnych finansowanych z budżetu w minionych dwóch dekadach byłoby sprzeniewierzeniem się zasadom keynesizmu – gospodarkę należało schładzać, a nie stymulować do rozwoju



Warsaw School of Economics - SGH

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie



## Bez inwestycji źle, z nimi jeszcze gorzej

- Zaniechanie inwestycji infrastrukturalnych (w tym odtworzeniowych) doprowadziło do degradacji infrastruktury drogowej i kolejowej, która została utworzona w XIX w. oraz do lat 80. minionego wieku
- Uruchomienie funduszy unijnych wymusiło zaangażowanie środków z budżetu
- Gorzko smakuje sukces „zielonej wyspy” z 2009 r., bowiem Polska znalazła się na granicy dopuszczalnego zadłużenia budżetu



# Ostre hamowanie przed nami

- Znane są plany MF, zgodnie z którymi od 2014 r. konieczne będzie drastyczne ograniczenie wydatków z budżetu – jeśli aż 76% wydatków w budżecie 2010 r. traktowanych jest jako „sztywne”, to cięcia będą musiały dotknąć inwestycji infrastrukturalnych
- Pobieranie opłat za dostęp do infrastruktury, w tym eMyta, może się stać przede wszystkim metodą pozyskiwania wpływów do budżetu, a nie narzędziem zapewniającym finansowanie inwestycji infrastrukturalnych



## Brutalne reguły pozyskiwania przychodów do budżetu

- Budżety państw cynicznie wykorzystują wzrost ruchu drogowego i wzrastające zużycie paliw, których ceny rosną, gdyż w ten sposób uzyskują liczące się przychody do budżetu
- Zasada, że przychody z eMyta będą zasilać Krajowy Fundusz Drogowy, może zostać złamana, jeśli tylko budżet państwa znajdzie się w potrzebie – a taka perspektywa jest (niestety) bardzo prawdopodobna



## Czy droga utrzyma charakter dobra publicznego?

- Wybory rozwiązań o znaczeniu makroekonomicznym nie są proste:
  - czy przywrócenie równowagi budżetowej nie wymaga „ofiar” od wszystkich, w tym od użytkowników dróg (traktowanych jako dobro publiczne)?
  - czy obawy środowisk biznesowych, w tym TSL, że podwyższanie obciążeń dla transportu drogowego może przyczynić się do spowolnienia rozwoju gospodarczego, są zasadne?



## Część III polityka inwestycyjna - tezy

- **Plany rozwoju infrastruktury transportowej w Europie, w tym w Polsce, przewidują nakłady inwestycyjne, dla których nie uda się zapewnić wystarczająco zasobnych źródeł finansowania**
- **‘eMyto’ jest jednym z dostępnych narzędzi zapewnienia choćby części niezbędnych funduszy, ale Krajowy Fundusz Drogowy większość środków pozyska dzięki emisji obligacji**
- **Podstawową kwestią jest funkcjonowanie rynku inwestycyjnych w sferze infrastruktury transportowej, którego elementami są zarówno usługi finansowe, jak i usługi inżynierijno-wykonawcze**

# Infrastruktura ważna dla UE

- W 2011 r. dyskutuje się w UE o utworzeniu Trans-europejskiej Sieci Transportowej (TEN-T), która obejmie:
  - 90 tys. km linii kolejowych,
  - 100 tys. km dróg
- Przewiduje się, że na zmodernizowanie, a częściowo dobudowanie brakujących odcinków tej sieci potrzebną będą nakłady o wartości 350 mld EUR  
*(jest to kwota porównywalna z 340 mld EUR długu publicznego Grecji – stan 06'11)*



# Co robi i powinien zrobić rząd RP?

- Powtarzająca się obecność Ministra Transportu na odcinkach budowanej z opóźnieniem A2 jest stratą jego cennego czasu
- Przed Ministrami Transportu i Finansów stoi zadanie określenia do końca 2012 r. programu kontynuacji budowy autostrad i modernizacji dróg krajowych, jak również modernizacji linii kolejowych w perspektywie do 2020 r., a następnie uruchomienie procedury zapewniającej finansowanie dla tych projektów i pozyskanie wykonawców
- Musimy uporczywie powtarzać, jakie są negatywne skutki zaniechania państwa w odniesieniu do kontynuacji programu rozwoju infrastruktury transportowej





Dziękuję za uwagę

Adres e-mail:

[wojciech@paprocki.pl](mailto:wojciech@paprocki.pl)

[www.sgh.waw.pl](http://www.sgh.waw.pl)

[www.paprocki.pl](http://www.paprocki.pl)



Warsaw School of Economics - SGH

Szkoła Główna Handlowa w Warszawie

[www.sgh.waw.pl](http://www.sgh.waw.pl)

