

Tadeusz Sporek

Akademia Ekonomiczna w Katowicach

STRATEGIA WYKORZYSTANIA PRZEZ POLSKĘ FUNDUSZU SPÓJNOŚCI NA LATA 2004-2006

1. Wstęp

Strategiczne kierunki alokacji publicznych zasobów finansowych w latach 2004-2006, w tym zwłaszcza transferów europejskich, wyznacza Narodowy Plan Rozwoju (NPR), ich zaś praktyczne wykorzystanie określają programy operacyjne dla funduszy strukturalnych oraz dokument programowy dla Funduszu Spójności. Dokument ten, przygotowany przez Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej w ścisłej współpracy z ministerstwami Infrastruktury i Środowiska, przedstawił proponowane przez stronę polską kierunki i indykatywne przedsięwzięcia do wsparcia przez Fundusz Spójności w obydwu obszarach będących przedmiotem potencjalnej interwencji z tego instrumentu. Ze względu na komplementarność Funduszu Spójności w stosunku do instrumentów strukturalnych kwestią niezwykle istotną jest właściwa koordynacja całego wsparcia wspólnotowego na poziomie krajowym w ramach zintegrowanego, wdrażanego w spójnych strukturach instytucjonalnych programu, jakim jest NPR.

Według ustaleń szczytu UE w Kopenhadze w grudniu 2002 r. na zobowiązania UE z tego ostatniego instrumentu w latach 2004-2006 przewiduje się 3733,3 mln euro, z czego w 2004 r. – 1277,1 mln euro; w 2005 r. – 1048,2 mln euro; w 2006 r. – 1408,1 mln euro, współfinansowanie krajowe zaś ma wynieść 1140,4 mln euro. Z tych zobowiązań na działania w obszarze infrastruktury transportu wstępnie alokuje się 1866,7 mln euro, a w obszarze ochrony środowiska 1866,6 mln euro. Natomiast rzeczywiste transfery (płatności) z tego instrumentu miałyby wynosić: w 2004 r. – ok. 26 mln euro, w 2005 r. – ok. 295 mln euro, w 2006 r. – ok. 529 mln euro, tj. łącznie ok. 849 mln euro [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 8].

Strategię wykorzystania funduszu spójności przygotowano przy założeniu, że całość wymienionych kwot z Funduszu Spójności zostanie przeznaczona na nowe projekty, nie będące kontynuacją projektów funduszu ISPA (Instrument Structural

Policies for Pre-Accession). W razie konieczności zmiany alokacji części tych kwot na kontynuację projektów ISPA, liczba projektów Funduszu Spójności i przeznaczone na nie kwoty zostaną pomniejszone. Wymienione środki będą przeznaczone na duże projekty lub grupy projektów pokrewnych, tworzących spójną całość, które w znaczący sposób wpłyną na rozwój sieci transportu transeuropejskiego i na poprawę stanu środowiska, zbliżając go do stanów wyznaczonych przez ekologiczne *acquis communautaire* i których budżet będzie nie mniejszy niż 10 mln euro [Strategia wykorzystania... 2003, s. 8].

2. Główne kierunki wykorzystania Funduszu Spójności w Polsce w latach 2004-2006

Głównym celem interwencji realizowanych w ramach Funduszu Spójności w latach 2004-2006 będzie wsparcie działań na rzecz zwiększenia konkurencyjności polskiej gospodarki i dążenie do spójności społeczno-gospodarczej w ramach poszerzonej Wspólnoty.

Infrastruktura obydwu finansowanych przez ten fundusz sektorów stanowi fizyczną konstrukcję, na której opiera się potencjalny wzrost gospodarczy i rozwój społeczny. Jej rozbudowa i modernizacja mają podstawowe znaczenie dla lokalizowania działalności gospodarczej, w tym bezpośrednich inwestycji zagranicznych, wraz z towarzyszącym przyrostem miejsc pracy, oraz dla polepszenia jakości życia mieszkańców. Poprawa połączeń pomiędzy ośrodkami może przyczynić się do zwiększenia mobilności przestrzennej mieszkańców, co z kolei ma kluczowe znaczenie w procesie restrukturyzacji obszarów przemysłowych i wiejskich. Wszystko to w konsekwencji powinno prowadzić do podwyższenia konkurencyjności gospodarki Polski w Europie i zacieśnienia spójności społeczno-gospodarczej w ramach UE [Strategia wykorzystania... 2003, s. 14].

Fundusz Spójności będzie wspierał oś działania Narodowego Planu Rozwoju na lata 2004-2006 „Tworzenie warunków dla zwiększenia poziomu inwestycji, promowanie zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej”.

Będą się one koncentrować na:

- rozwoju sieci transportowych: sieci drogowej (przede wszystkim autostrad, dróg ekspresowych, dróg głównych) oraz sieci kolejowej (linii o podstawowym i międzynarodowym znaczeniu, usytuowanych w europejskich korytarzach transportowych), w istotnym stopniu poprawiających położenie tranzytowe kraju i dostępność poszczególnych regionów, co przyczyni się do wzmocnienia spójności przestrzeni polskiej z europejską;
- rozwoju infrastruktury ochrony środowiska mającej największy wpływ na poprawę sytuacji ekologicznej kraju, a dzięki temu – na znaczące polepszenie stanu środowiska i jakości życia ludzi w ramach rozszerzonej Unii Europejskiej.

W swej znacznej części kierunki te będą kontynuacją działań prowadzonych w ramach funduszu ISPA [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 14].

3. Ramy finansowe strategii wykorzystania Funduszu Spójności

Na podstawie aktualnych oszacowań, uwzględniających indykatywne propozycje przedsięwzięć przedstawionych do wsparcia przez Fundusz Spójności w realizację strategii w latach 2004-2006 zostanie zaangażowanych ogółem 4873,7 mln euro, w tym 3733,3 mln euro z Funduszu Spójności oraz 1140,4 mln euro krajowych środków publicznych. Współfinansowanie krajowe inwestycji ukierunkowanych na osiągnięcie celów polityki spójności mogą zapewnić: budżet państwa (w odniesieniu do transportu), środki własne przedsiębiorstw komunalnych pochodzące z opłat taryfowych wnoszonych przez gospodarstwa domowe i firmy (infrastruktura ochrony środowiska), dotacje jednostek samorządu terytorialnego, preferencyjne pożyczki i dotacje pozabudżetowych funduszy ekologicznych (w ochronie środowiska), ewentualnie kredyty banków komercyjnych i międzynarodowych instytucji finansowych [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 15].

Tabela 1. Środki Funduszu Spójności przeznaczone na realizację projektów w latach 2004-2006 (w mln euro)

Projekt	2004	2005	2006	Razem 2004-2006	
SPO Transport-Gospodarka Morska	637,8	524,4	704,5	1 866,7	50%
Środowisko naturalne	637,8	524,4	704,4	1 866,6	50%
Razem	1 257,6	1 084,8	1 408,9	3 733,3	100 %

Źródło: [Ryszkiewicz 2004, s. 271].

Tabela 2. Udział środków na inwestycje transportowe i ochrony środowiska w latach 2004-2006 na podstawie indykatywnych list projektów*

Dziedziny wsparcia Funduszu Spójności	Koszty ogółem	Fundusz Spójności	Współfinansowanie krajowe
Modernizacja linii kolejowych	941,2	800,0	141,2
Budowa autostrad	941,2	800,0	141,2
Budowa dróg ekspresowych	315,1	266,7	48,4
Transport ogółem	2 197,5	1 866,7	330,8
Gospodarka wodno-ściekowa	2 221,3	1 548,2	673,1
Odpady	346,5	242,5	104,0
Poprawa jakości powietrza	108,4	75,9	32,5
Środowisko ogółem	2 676,2	1 866,6	809,6
Razem	4 873,7	3 733,3	1 140,4

* uwzględniono tylko projekty z listy podstawowej. W krajowym wkładzie publicznym ujęto jedynie koszty kwalifikowane (zgodnie z Rozporządzeniem Komisji nr 1685/2000E z 26 lipca 2000 r.).

Źródło: [*Strategia wykorzystania...* 2003].

4. Kierunki wykorzystania Funduszu Spójności w sektorze transportu

Z analizy stanu transportu w Polsce jasno wynika, że rozwój transportu oraz możliwość zwiększenia konkurencyjności polskich usług przewozowych na rynku Unii Europejskiej zależą w dużej mierze od poprawy stanu infrastruktury. Szczególne znaczenie w tym kontekście mają: zmiany jakościowe w zakresie sieci drogowej, modernizacja linii kolejowych i rozbudowa infrastruktury portów morskich. Zakres niezbędnych inwestycji infrastrukturalnych w Polsce jest bardzo duży. Dla ekonomicznie racjonalnej alokacji ograniczonych środków niezbędne jest skoordynowanie działań w ramach różnych programów i źródeł finansowania. Dlatego też realizacja wymienionych celów cząstkowych, operacjonalizujących oś Narodowego Planu Rozwoju „Tworzenie warunków dla zwiększania poziomu inwestycji, promowanie zrównoważonego rozwoju i spójności przestrzennej”, będzie w sposób zintegrowany wspierana przez Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (ERDF) oraz środki krajowe [Strategia wykorzystania... 2003, s. 28].

Zestawienie w tab. 3 ilustruje tło priorytetowych działań planowanych w ramach Narodowego Planu Rozwoju, finansowanych komplementarnie przez fundusze strukturalne i Fundusz Spójności.

Tabela 3. Priorytetowe przedsięwzięcia w infrastrukturze transportowej w kontekście programów i funduszy UE

Przedsięwzięcia w infrastrukturze transportowej	Program	Fundusze UE
Modernizacja linii kolejowych (TINA)	Strategia	FS
Modernizacja linii kolejowych dla obsługi aglomeracji miejskiej	SPO – TGM	ERDF – centralny
Budowa autostrad	Strategia FS	FS
Budowa dróg ekspresowych	Strategia FS	FS
Przebudowa dróg krajowych (TINA)	SPO – TGM	ERDF – centralny
Przebudowa dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych	SPO – TGM	ERDF – centralny
Modernizacja ulic	SPO – TGM	ERDF – centralny
Poprawa dostępu do portów morskich (od strony morza)	SPO – TGM	ERDF – centralny
Poprawa dostępu do portów morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej (od strony lądu) i do lotnisk	ZPORT i SPO – TGM	ERDF – regionalny

Źródło: [Strategia wykorzystania... 2003, s. 27].

5. Efekty ekonomiczne, społeczne i ekologiczne działań przewidywanych w ramach strategii Funduszu Spójności w sektorze transportu

Planowane nakłady FS w wysokości 1866,7 mln euro (ok. 7500 mln PLN) stanowią w cenach z 2001 r. ekwiwalent 0,35% przewidywanego polskiego PKB w latach 2004-2005. Dodatkowy wzrost PKB, wywołany oddaniem do użytku inwestycji w infrastrukturze transportowej tylko o 0,3%, przyniósłby już w ciągu jednego roku wartość dodaną niewiele mniejszą od nakładów poniesionych na tę infrastrukturę. Uzyskanie przynajmniej takiego minimalnego wzrostu PKB jest bardzo prawdopodobne w świetle skali lokalizacji nowych inwestycji na terenach przyległych do dróg międzynarodowych i krajowych, wzrostu sprzedaży na łatwiej dostępnych rynkach i oszczędności na kosztach produkcji i dystrybucji [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 42].

Najwięcej korzyści ekonomiczno-społecznych uzyska się w Polsce w wyniku modernizacji szlaków o znaczeniu tranzytowym. Ograniczone będą natomiast efekty w sferze modernizacji infrastruktury o znaczeniu regionalnym i lokalnym. Poza efektami bezpośrednimi realizacji programu niezwykle istotne są efekty mnożnikowe, uzyskiwane w gospodarce dzięki realizacji projektów drogowych. Szacuje się, iż efekty te kilkakrotnie przekraczają zainwestowane sumy. W obecnej sytuacji gospodarczej Polski szczególne znaczenie ma wzrost poziomu zatrudnienia wynikający z przyspieszonego rozwoju sieci drogowej. Dotyczy to zarówno etapu budowy, jak i późniejszej eksploatacji. Z dotychczasowych doświadczeń wynika, iż 1 km budowy lub przebudowy autostrady daje roczne zatrudnienie co najmniej 200 pracownikom. Do tego dodać należy efekty gospodarcze dla terenu okołodrogowego. Szczególnie widoczny jest wpływ realizacji projektów autostradowych na wzrost produkcji w sektorze budowlanym. Radykalne przyspieszenie tempa budowy autostrad (550 km w latach 2002-2005) spowoduje do 2005 r. dwukrotny wzrost zapotrzebowania na materiały. Tak więc rozwój autostrad i dróg ekspresowych w Polsce powinien być traktowany nie tylko jako usprawnienie infrastruktury drogowej, ale także jako narzędzie osiągania innych celów gospodarczych, w szczególności – ożywienia gospodarki i wzrostu poziomu zatrudnienia. Uzasadnia to w pełni założenie znaczącej mobilizacji finansowo-organizacyjnej ze strony instytucji publicznych i społeczeństwa [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 44].

Efekty ekologiczne realizacji strategii obejmują zmniejszenie szkód powodowanych w otoczeniu sieci transportowej w wyniku nadmiernej emisji spalin, hałasu, wibracji, obciążenia terenów, odpadów (zużyte opony, akumulatory i smary) i pogorszenia efektów estetycznych terenu. Szkody w tym zakresie są szacowane przez ekspertów UE na poziomie 0,6% PKB. W polskich warunkach oznacza to rocznie straty PKB w wysokości ponad 4 mld PLN. Precyzyjna ocena, w jakiej mierze straty te mogą zostać zmniejszone w wyniku realizacji wymienionych projektów, jest dość trudna, ale zmniejszenie strat o 1% oznaczałoby kwotę rzędu 40 mln PLN.

Rozpatrując także koszty zewnętrzne transportu, należy wziąć pod uwagę wielkość możliwej ich obniżki w wyniku realizacji drogowej części strategii, w efekcie zmniejszenia liczby wypadków drogowych. Na sieci dróg krajowych istnieje kilkadziesiąt „czarnych punktów”, gdzie ginie rocznie 150-200 osób. Likwidacja infrastrukturalnych przyczyn istnienia tych tragicznych punktów i zmniejszenie o 2/3 liczby notowanych tam wypadków oznaczałoby oszczędność rządu 20-30 mln rocznie [*Strategia wykorzystania...* 2003].

Inwestycje w infrastrukturze dróg krajowych w porównaniu z inwestycjami dotyczącymi sieci kolejowej przyniosą znacznie większe oszczędności w zakresie kosztów zewnętrznych transportu. Wynika to z faktu, iż tkm (tona × kilometr) lub 1 paskm (pasażer × kilometr) przewozów drogowych wskaźnik tych kosztów jest ponad 10-krotnie większy. Nie oznacza to jednak niższej efektywności inwestycji kolejowych. Te ostatnie będą generować dodatkowe efekty pośrednio poprzez zmniejszenie ruchu drogowego po pojawieniu się na rynku przewozów pasażerskich atrakcyjniejszej oferty kolejowej.

6. Kierunki wykorzystania Funduszu Spójności w ochronie środowiska

Działania podejmowane w sferze ochrony środowiska w okresie akcesji Polski do UE będą ukierunkowane na cele polityki ekologicznej Wspólnot określone w artykule 174 Traktatu Amsterdamskiego: zachowanie, ochrona i poprawa jakości środowiska, ochrona zdrowia ludzkiego, oszczędne i racjonalne wykorzystanie zasobów naturalnych, przez co w dłuższym horyzoncie czasu wpłyną na realizację paradygmatu rozwoju trwałego i zrównoważonego. Artykuł 2 z kolei podkreśla, że do zadań Wspólnoty należy zapewnienie wysokiego poziomu ochrony i poprawa stanu środowiska. Ponadto, zgodnie z zapisem art. 6 Traktatu, wymagania względem ochrony środowiska muszą być włączone do definicji i realizacji polityki i działań wspólnotowych określonych w art. 3, szczególnie w aspekcie promowania trwałego i zrównoważonego rozwoju [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 70].

Główne problemy wyzwania są kluczowe dla obejmowania przez NPR okresu, w którym nastąpiła akcesja Polski do Unii Europejskiej. Strategia ich przezwyciężania jest w przeważającej części kontynuacją strategii podjętej w ramach wstępnego NPR (WNPR) na lata 1999-2001 oraz na lata 2002-2003, a realizowanej przy wsparciu ze środków przedakcesyjnych ISPA, Phare II i SAPARD w ramach osi „Tworzenie warunków trwałego i zrównoważonego rozwoju poprzez modernizację i rozwój infrastruktury ochrony środowiska”.

1. Główne priorytety Funduszu Spójności w ochronie środowiska w latach 2004-2006. Podstawowym celem działań w obszarze ochrony środowiska w horyzoncie czasu niniejszego NPR jest zmniejszenie dystansu dzielącego Polskę od krajów Europy Zachodniej w zakresie standardów jakości środowiska oraz tech-

nicznej i instytucjonalnej infrastruktury w tej dziedzinie. W kontekście wyzwań i strategicznych celów polityki państwa w okresie przystępowania do UE, jak też celów przypisanych Funduszowi Spójności (określonych w Rozporządzeniu Rady 1164/94/WE), w latach 2004-2006 środki tego instrumentu będą przeznaczone przede wszystkim na niżej wymienione kierunki interwencji, umożliwiające Polsce stopniowe wypełnienie zobowiązań podjętych w trakcie negocjacji akcesyjnych:

- Poprawa jakości wód powierzchniowych oraz polepszenie jakości i dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia poprzez takie działania, jak [Sporek 2004, s. 335-336]:
 - budowa i modernizacja kanalizacji sanitarnej i burzowej oraz oczyszczalni ścieków tam, gdzie przyniesie to największy efekt ekologiczny przy uwzględnieniu efektywności kosztowej;
 - rozbudowa i modernizacja urządzeń uzdatniających wodę i sieci wodociągowej (w powiązaniu z systemami sanitacji).

Powyższe działania umożliwiają wdrażanie wymagań dyrektyw: 91/271/EWG ws. komunalnych oczyszczalni ścieków; 75/440/WE ws. wód powierzchniowych ujmowanych jako woda do picia oraz 80/778/EWG ws. wody pitnej (zostanie zastąpiona w 2003 r. dyrektywą 98/83/WE0). Będą one prowadzone z uwzględnieniem filozofii dyrektywy 2000/60/WE ws. ram polityki Unii Europejskiej dotyczącej wody.

- Zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego poprzez:
 - budowę zbiorników retencyjnych, zbiorników „suchych”, obwałowań i innych zabezpieczeń,
 - zalesianie,
 - renaturyzację cieków wodnych.
- Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi poprzez:
 - budowę, rozbudowę lub modernizację składowisk odpadów komunalnych oraz tworzenie systemów recyklingu i unieszkodliwiania odpadów komunalnych (sortowanie, kompostowanie itp.),
 - tworzenie systemów zbiórki i unieszkodliwiania odpadów niebezpiecznych (w tym spalarnie), co umożliwi spełnienie wymagań dyrektywy 91/689/EWG ws. odpadów niebezpiecznych,
 - tworzenie systemów zagospodarowania osadów ściekowych (w tym spalarnie), co umożliwi spełnienie wymagań dyrektywy 86/278/WE ws. osadów ściekowych,
 - rekultywację terenów zdegradowanych przez przemysł i inne szkodliwe oddziaływania [*Strategia wykorzystania...* 2003, s. 72].
- Poprawa jakości powietrza poprzez:
 - modernizację i rozbudowę miejskich systemów ciepłowniczych (źródeł, sieci) połączoną z likwidacją „niskiej emisji” w strefach o znaczących przekroczeniach dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu,
 - systemową konwersję palenisk domowych na rozwiązania przyjazne zdrowiu i środowisku (głównie zamiana węgla na gaz, w okresie początkowym – eliminacja węgla niskiej jakości, ew. przejście na paliwa bezdymne).

Zmniejszenie zagrożenia dla jakości powietrza można również osiągnąć poprzez podniesienie efektywności wykorzystania energii i jej oszczędzanie, szersze stosowanie alternatywnych źródeł energii, a także poprzez działania mające na celu redukcję uciążliwości transportu.

Ze względu na to, że przedsięwzięcia w obszarze ochrony powietrza potencjalnie charakteryzuje znaczna wykonalność finansowa (stosunkowo wysoka stopa zwrotu), mają one szansę pozyskać wsparcie komercyjne. Jednocześnie, z uwagi na fakt stopniowej liberalizacji rynku energii, pomoc publiczna udzielana inwestycjom związanym z energetyką (zwłaszcza ze źródłami energii) będzie badana pod kątem zgodności z regułami konkurencji i dopuszczalności pomocy państwa dla przedsiębiorców. Dotychczasowa praktyka wskazuje też, że potencjalne projekty z tej dziedziny mogą nie spełniać podstawowych kryteriów pozwalających na ich dofinansowanie z funduszy europejskich, zwłaszcza zaś progu wielkości przedsięwzięcia. Możliwe jest jednak tworzenie kompleksowych programów komunalnych mających na celu poprawę jakości powietrza, które spełniałyby kryteria wielkości budżetu i umożliwiały rozwiązanie problemów w tej sferze poprzez rozpoznanie przyczyn i źródeł zanieczyszczeń oraz inwestycje nakierowane na ich ograniczenie i eliminację. Indykatywne zestawienie priorytetów przedstawiono w tab. 4 [Dziembała 2004, s. 109-124].

Tabela 4. Zestawienie priorytetów środowiskowych proponowanych do wsparcia z Funduszu Spójności w ramach NPR 2004-2006 wraz z indykatywnymi alokacjami

Nazwa priorytetu	Indykatywna kwota i udział	
	mln euro	%
Poprawna jakość wód powierzchniowych, polepszenie jakości dystrybucji wody przeznaczonej do spożycia oraz zapewnienie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego	1 548,2	82,9
Racjonalizacja gospodarki odpadami i ochrona powierzchni ziemi	242,5	13,0
Poprawa jakości powietrza	75,9	4,1
Razem	1 866,6	100,0

Źródło: [Strategia wykorzystania... 2006, s. 78].

2. Oczekiwane efekty realizacji przedsięwzięć wspieranych przez Fundusz Spójności w ochronie środowiska [Strategia wykorzystania... 2003, s. 91]. Dzięki realizacji wymienionych wyżej przedsięwzięć można będzie oczekiwać:

A. W zakresie efektów ekologicznych – znaczącego przyrostu i poprawy stanu środowiska:

- w obszarze gospodarki wodno-ściekowej: zmniejszenia emisji zanieczyszczeń do wód, w tym zwłaszcza znaczącej redukcji związków biogennych powodujących eutrofizację zbiorników, jak również zanieczyszczeń bakteryjnych; stopniowe dochodzenie do dobrego stanu wód, tak jak to określa dyrektywa 2000/60/WE (ramowa ws. polityki wodnej wspólnoty);

- w obszarze gospodarki odpadami i ochrony powierzchni ziemi: zwiększenia poziomu selektywnej zbiórki; zmniejszenia ilości odpadów trafiających do środowiska w sposób niekontrolowany; zmniejszenia ilości odpadów składowych, w tym odpadów niebezpiecznych; redukcji ilości odpadów biodegradowalnych; zwiększenia poziomu odzysku materiałów; zagospodarowania części osadów ściekowych; likwidacji uciążliwości części starych składowisk odpadów komunalnych i niebezpiecznych; rekultywacji części terenów w największym stopniu zdegradowanych przez przemysł i inne szkodliwe oddziaływania;
- w obszarze jakości powietrza: zmniejszenia liczby stref, w których występują „niskie emisje”, a zwłaszcza przekroczenia stężeń pyłu zawieszonego w powietrzu; zmniejszenia emisji wysokich: SO₂, NO_x i innych szkodliwych związków;

B. W sferze ekonomiczno-społecznej – polepszenia warunków (jakości) życia nie tylko mieszkańców Polski, ale – ze względu na transgraniczny przepływ zanieczyszczeń – również innych krajów europejskich (dotyczy to zwłaszcza zagrożenia eutrofizacją wód Bałtyku oraz kwaśnych zanieczyszczeń powietrza).

Realizacja projektów stworzy szansę na wygenerowanie pewnej liczby miejsc pracy, w tym na obszarach dotkniętych dużym bezrobociem. Takimi obszarami są np. zanieczyszczone obszary przemysłowe, jak i tereny położone w pobliżu największych kompleksów leśnych i obszarów chronionych.

Według raportu sporządzonego dla Dyrekcji ds. Środowiska Komisji Europejskiej w 2001 r. w horyzoncie czasu do 2020 r. wymierne korzyści z tytułu wprowadzenia wymagań ekologicznego *acquis* mogą wynieść dla Polski od 41 do 208,2 mld euro, z czego ponad połowę będą stanowiły zyski z tytułu inwestycji w poprawę jakości powietrza. W ujęciu rocznym całkowite korzyści miałyby wynosić od 4,2 do 21,4 mld euro, w przeliczeniu zaś na 1 mieszkańca naszego kraju od 109 do 553 euro. Autorzy raportu przyjmują oszacowanie ostrożne (dolna granica) korzyści jako wersję bardziej prawdopodobną. Wymienione potencjalne korzyści miałyby wynikać przede wszystkim z oszczędności związanych z kosztami opieki medycznej i innych strat z tytułu chorób układu oddechowego. Raport podaje też zyski UE – miałyby one wynosić od 4,1 do 24 mld euro rocznie. Powyższy raport szacuje też liczbę miejsc pracy, które mogą powstać w związku z wprowadzeniem wspólnotowych przepisów środowiskowych i wykorzystaniem wspierających to transferów z budżetu UE oraz nakładów krajowych. Łącznie w krajach kandydackich może ich powstać 1,8 mln rocznie w okresie do 2020 roku. Jednak autorzy zastrzegają, że przyrost netto miejsc pracy może być znacznie mniejszy lub nawet zerowy, jeśli nakłady na ochronę środowiska wyprą wydatki w innych dziedzinach. Należy przy tym zwrócić uwagę, że przyrost netto miejsc pracy jest skorelowany z obecnym poziomem rozwoju (dodatnio) i poziomem bezrobocia (ujemnie) kraju-beneficjenta transferów. Warunkiem skorzystania z potencjału utworzenia „zielonych” miejsc pracy jest posiadanie odpowiednio rozwiniętego, konkurencyjnego sektora ekoprzemysłu. W przeciwnym razie może dojść do importu wyrobów i usług z państw lepiej rozwiniętych (import *leakage*) i utraty potencjalnych

korzyści dla kraju w tej dziedzinie. Takie zjawisko występuje w krajach kohezyjnych poza Irlandią [Sporek 2004, s. 385-391].

Projekty realizowane w ramach Funduszu Spójności będą miały pozytywny wpływ makroekonomiczny, przyczyniając się do rozwoju niektórych branż gospodarki, jak przemysł urządzeń ochrony środowiska, budownictwo czy usługi. Pośrednio działania te będą miały korzystny wpływ na makroekonomiczne warunki rozwoju gospodarki i wzrost popytu, przyczyniając się w ten sposób do osiągnięcia celów jednoci społeczno-ekonomicznej na poziomie Polska – UE, jak i poszczególnych regionów.

W perspektywie długofalowej działania wspierane przez Fundusz Spójności powinny popchnąć kraj na ścieżkę rozwoju trwałego i zrównoważonego dzięki z jednej strony – skutecznej ochronie zasobów środowiskowych, z drugiej zaś – zwiększeniu atrakcyjności Polski dla inwestorów i pozytywnych konsekwencji gospodarczych i społecznych z tym związanych [Strategia wykorzystania... 2003, s. 92].

Literatura

- Dziembała M., *Fundusze Unii Europejskiej dla Polski i jej regionów*, [w:] *Procesy internacjonalizacji we współczesnej gospodarce światowej*, red. T. Sporek, Wyd. AE, Katowice 2004.
- Sporek T., *Polityka ochrony środowiska Polski w perspektywie integracji z Unią Europejską*, [w:] *Stosunki gospodarcze Unii Europejskiej*, red. M. Dudek, Uniwersytet Zielonogórski, Zielona Góra 2004.
- Sporek T., *Strategia dostosowawcza Polski w obszarze „Środowisko Naturalne” po akcesji do Unii Europejskiej*, [w:] *Problemy wymiany handlowej w integrującej się Europie*, red. K. Budzowski, S. Wydymus, Wyd. AE, Kraków 2004.
- Strategia wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006*, Ministerstwo Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, Warszawa (lut) 2003.

THE STRATEGY FOR THE AVAILING BY POLAND OF THE COHESION FUND BETWEEN 2004 AND 2006

Summary

The strategy for the availing of the Cohesion Fund has been elaborated under the assumption that the main objective to be realized in the years 2004-2006, and in the following years, shall be to enhance the competitiveness of the Polish economy and to strive towards the social and economic cohesion within the enlarged Community. The Cohesion Fund supports measures of the National Development Plan through “the creation of suitable conditions for the increase in the level of investments, the promotion of sustainable development and territorial cohesion”. The main priorities in the years 2004-2006 shall be: the improvement of the quality of surface waters, flood safety, rational waste management and the improvement of air quality.