Marek RATAJCZAK

INFRASTRUKTURA GOSPODARCZA A INTEGRACJA EKONOMICZNA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH EUROPEJSKIEJ WSPÓLNOTY GOSPODARCZEJ

UWAGI WSTĘPNE

Celem poniższego opracowania jest dokonanie ogólnej charakterystyki związków występujących pomiędzy infrastrukturą a integracją państw członkowskich EWG.

Pod pojęciem infrastruktury rozumiemy część szeroko pojmowanego bogactwa narodowego każdego z państw stanowiącą podstawę funkcjonowania i rozwoju poszczególnych elementów i sfer życia społeczno-gospodarczego. Przyjmujemy także najczęściej spotykany w literaturze podział infrastruktury na społeczną oraz - stanowiącą przedmiot naszego szczególnego zainteresowania - infrastrukturę gospodarczą obejmującą: transport, łączność, energetykę, gospodarkę wodną i ochronę środowiska naturalnego. Zakładamy również, że w ramach infrastruktury można wyróżnić tzw. kapitał materialny oraz kapitał intelektualny. Pierwszy stanowią różnego rodzaju obiekty i urządzenia o charakterze liniowym bądź punktowym trwale związane z terenem. Kapitał intelektualny to ludzie wraz z ich umiejętnościami i kwalifikacjami, którzy wykorzystują materialne składniki infrastruktury w celu bezpośredniego świadczenia usług na rzecz ludności i/lub jednostek gospodarczych, lub też których praca służy zapewnieniu możliwości korzystania z różnorodnych urządzeń technicznych.

Skoncentrowanie się na analizie infrastruktury gospodarczej uzasadnione jest charakterem związków pomiędzy poszczególnymi zdarzeniami i procesami ekonomicznymi a wyróżnionymi częściami infrastruktury. Wpływ infrastruktury społecznej na funkcjonowanie gospodarki - choć bardzo

istotny - ma jednak głównie pośredni charakter. W wypadku infrastruktury gospodarczej mamy natomiast do czynienia z jej bezpośrednim i powszechnym uczestnictwem w społecznym procesie reprodukcji.

Ograniczenie się do problematyki dotyczącej infrastruktury gospodarczej wiąże się także z odmiennością obiektów tworzących obie części infrastruktury. Infrastruktura społeczna składa się z obiektów punktowych, podczas gdy infrastruktura gospodarcza obejmuje zarówno obiekty punktowe (np. porty, lotniska, stacje kolejowe), jak i obiekty liniowe (np. drogi samochodowe, szlaki żeglugi śródlądowej). Obiekty liniowe, zapewniając przemieszczanie ludzi, dóbr materialnych czy też informacji, stanowią podstawę kształtowania się układów sieciowych coraz częściej wykraczających poza granice poszczególnych państw.

Położenie nacisku na rozważania odnoszące się do infrastruktury gospodarczej przesądza także o zasadności zawężenia dyskusji do kwestii dotyczących kapitału materialnego. W przeciwieństwie bowiem do infrastruktury społecznej, w ramach której kapitał materialny głównie stwarza warunki dla możliwości świadczenia usług przez ludzi tworzących kapitał intelektualny, w infrastrukturze gospodarczej człowiek występuje najczęściej w roli obsługującego niektóre urządzenia bądź zabezpieczającego ich normalne działanie.

Pod pojęciem integracji gospodarczej państw członkowskich EWG rozumiemy zinstytucjonalizowany proces kształtowania jednolitego, wielopaństwowego obszaru ekonomicznego.

W swym zakresie czasowo-przestrzennym rozważania dotyczyć będą EWG według stanu od momentu podpisania przez 6 państw Traktatu Rzymskiego do 1986 roku, kiedy to Wspólny Rynek objął 12 państw Europy Zachodniej.

INFRASTRUKTURA A MIĘDZYNARODOWA INTEGRACJA GOSPODARCZA

Dalszą analizę odnoszącą się do konkretnych warunków Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej poprzedzimy odpowiedzią na pytanie - czy związki zachodzące pomiędzy infrastrukturą a integracją mają charakter zależności jednostronnej, w której infrastruktura pełni rolę jednego z czynników warunkujących możliwości międzynarodowej integracji gospodarczej, czy też mamy do czynienia z zależnością dwustronną, w której oba elementy wzajemnie oddziałują na swój rozwój?

Infrastrukturalne uwarunkowania integracji wynikają z szerszej zależności, jaką jest znaczenie infrastruktury z punktu widzenia przebiegu internacjonalizacji życia społeczno-gospodarczego[1]. Jeśli założymy, że

[1] J. S z i t a, Perspectives for All-European Economic Cooperation. Akadémiai Kiadó Budapest 1977, s. 21.

internacjonalizacja to proces kształtowania się związków i współzależności ekonomicznych i pozagospodarczych pomiędzy państwami i narodami, to uzasadnione będzie także twierdzenie, że immanentną cechą internacjonalizacji jest przełamywanie separacji przestrzennej poszczególnych organizmów społecznych i gospodarczych. Podstawę likwidacji izolacji przestrzennej stanowi rozwój powiązań infrastrukturalnych przede wszystkim w dziedzinie infrastruktury komunikacyjnej. Właśnie w przemianach, jakie nastąpiły w zakresie komunikacji wraz z wynalezieniem kolei żelaznej i parowozów niektórzy naukowcy są skłonni upatrywać początków zastępowania gospodarki narodowej przez gospodarkę światową[2].

Jeśli z kolei przyjmiemy, że międzynarodowa integracja gospodarcza stanowi tę formę internacjonalizacji, w której ma następować szczególne wzmocnienie więzi ekonomicznych pomiędzy odrębnymi państwami, to musimy także uznać, że stwarza to specjalne wymagania w zakresie likwidacji nie tylko różnego rodzaju ograniczeń w sferze regulacyjnej - przeszkód o charakterze formalno-prawnym - ale także, a nawet przede wszystkim, usunięcia barier w sferze realnej, a w tym niedostatków w zakresie infrastruktury.

Infrastruktura, a zwłaszcza infrastruktura komunikacyjna jest więc jednym z podstawowych uwarunkowań rozwoju międzynarodowej integracji gospodarczej. Infrastruktura nie tylko jednak warunkuje integrację, ale również sama może a nawet musi stanowić przedmiot integracji. Osiągnięcie zakładanej jednolitości wielopaństwowego obszaru ekonomicznego nie jest bowiem możliwe w sytuacji, w której rozwój infrastruktury następowałby jedynie w wyniku autonomicznych i nieskoordynowanych decyzji narodowych. Rozszerzanie współpracy międzynarodowej w zakresie infrastruktury jest elementem procesu, który można określić mianem infrastrukturalizacji w skali międzynarodowej. Oznacza to powstawanie, utrwalanie się i przekształcanie związków oraz współzależności pomiędzy systemami infrastrukturalnymi poszczególnych państw, co powinno prowadzić do stopniowego kształtowania się spójnej i wewnętrznie uporządkowanej międzynarodowej sieci infrastrukturalnej. Infrastrukturalizacja nie ma charakteru jednorodnego ani z punktu widzenia czasu ani przestrzeni. Jej przejawy winny być jednak szczególnie widoczne w ramach ugrupowań integracyjnych, gdyż im bardziej wszechstronne są więzi ekonomiczne i pozagospodarcze łączące poszczególne kraje, tym większe stają się potrzeby tych państw w zakresie rozwoju łączącej je infrastruktury.

Związki pomiędzy infrastrukturą a integracją mają więc charakter zależności dwustronnej. Rozwój tradycyjnych i nowych form stosunków mię-

---

[2] L.C. K n o w l e s, The Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain during the Nineteenth Century, London 1944, s. 180, za: B. K a m i ń s k i, M. O k ó l s k i, System gospodarki światowej, Warszawa PWN 1978, s. 152.

dzynarodowych w ramach ugrupowań integracyjnych wymaga coraz to doskonalszej infrastruktury, a zamierzenia i efekty uzyskiwane w zakresie szeroko pojętej współpracy międzynarodowej bezpośrednio rzutują na zasięg i tempo podejmowanych przedsięwzięć w dziedzinie rozbudowy międzynarodowych powiązań infrastrukturalnych.

INFRASTRUKTURALNE UWARUNKOWANIA INTEGRACJI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH EWG

Podstawowy problem, jaki wiąże się z infrastrukturalnymi uwarunkowaniami integracji w ramach EWG, można sprowadzić do pytania: czy infrastruktura była i jest barierą integracji, czy też infrastruktura nie stanowi poważniejszej przeszkody z punktu widzenia realizacji zakładanych w ramach Wspólnego Rynku celów?

Jak wynika z przeprowadzonych w tym zakresie badań, utworzona w 1958 r Europejska Wspólnota Gospodarcza objęła państwa o dość wyrównanym a zarazem - jak na ówczesne warunki państw rozwiniętych gospodarczo - wysokim poziomie rozwoju infrastruktury[3]. Infrastruktura nie stanowiła więc istotnej bariery rozwoju ugrupowania jako całości. Niedorozwój infrastruktury miał głównie lokalny charakter, a co za tym idzie wiązał się z problemami polityki regionalnej. Najpoważniejsze zróżnicowania regionalne w poziomie rozwoju infrastruktury występowały w tym okresie we Włoszech. Niski poziom rozwoju infrastruktury na obszarze tzw. Mezzogiorno stanowiącego ok. 40% powierzchni Włoch i ok. 10% powierzchni całej Wspólnoty był jednym z istotniejszych przejawów zacofania gospodarczego tej części Italii. Słabość infrastruktury jako jedno ze świadectw ogólnego niedorozwoju ekonomicznego była także dość istotnym problemem we Francji - zwłaszcza zachodniej i południowej. O znaczeniu kwestii zróżnicowań regionalnych w poziomie rozwoju we Francji i Włoszech dla całej Wspólnoty może świadczyć fakt, że na terytorium tych państw znajdowało się 18 spośród 21 najsłabiej rozwiniętych regionów sześciu państw pierwotnie tworzących EWG[4]. Poza obszarem dwu wymienionych państw niedorozwój infrastruktury miał o wiele bardziej ograniczony charakter.

Także stopień powiązań pomiędzy sieciami infrastrukturalnymi państw członkowskich - decydujący o rozwoju tzw. infrastruktury międzynarodowej - nie stanowił w początkowym okresie istnienia EWG istotnej prze-

---

[3] A. Csernok, É. Ehrlich, Gy. Szilágyi, A Hundred Year of Infrastructural Development: an International Comparison. "Acta Oeconomica" 1972 vol. 9/1, ss. 3-25.

[4] J.H.P. Paelinck, Investment and the Development of Backward Regions, W: Investing in Europe s Future. Basil Blackwell, Oxford 1983, s. 169.

szkody na drodze rozwoju integracji. Infrastruktura międzynarodowa to określony w czasie i przestrzeni system obiektów i urządzeń należących do infrastruktur poszczególnych państw, stwarzający warunki funkcjonowania i rozwoju stosunków międzynarodowych, a przede wszystkim międzynarodowego podziału pracy. Wysoki poziom rozwoju infrastruktury międzynarodowej łączącej państwa należące do EWG w momencie powstawania Wspólnoty był konsekwencją wcześniejszych, szeroko rozbudowanych więzi ekonomicznych łączących te kraje.

Można więc stwierdzić, że w pierwszym okresie swego funkcjonowania EWG dysponowała sprzyjającymi warunkami - ze względu na poziom rozwoju infrastruktury - dla realizacji celów zapisanych w Traktacie Rzymskim.

Rok 1973, kiedy to nastąpiło pierwsze powiększenie Wspólnoty w wyniku przyjęcia do EWG Danii, Irlandii i Wielkiej Brytanii, oznaczał bardzo istotne zmiany z punktu widzenia interesującego nas problemu infrastrukturalnych uwarunkowań integracji. Wynikało to z kilku zjawisk:

1. Dania, Irlandia i Wielka Brytania to kraje o specyficznych warunkach przestrzennych związanych z ich całkowicie lub w znacznej części wyspiarskim położeniem. Z chwilą przystąpienia tych państw do Wspólnoty zatracony został typowo kontynentalny charakter ugrupowania. Oznaczało to między innymi nowe problemy w sferze zapewnienia infrastrukturalnych więzi pomiędzy starymi i nowymi członkami EWG.

2. Rozszerzenie Wspólnoty pociągnęło za sobą zwiększenie wielkości i średniej odległości przewozów. Spowodowało to między innymi konieczność nowego spojrzenia na poziom rozwoju infrastruktury transportowej z punktu widzenia jej dopasowania do potrzeb EWG[5].

3. Irlandia stała się pierwszym państwem członkowskim EWG, w którym problemy traktowane dotychczas w przypadku pozostałych krajów jako regionalne - a w tym kwestia rozwoju infrastruktury - musiały być uznane za problemy o ogólnokrajowym znaczeniu[6].

4. Wielka Brytania jest także krajem, w którym występują poważne różnice regionalne w poziomie rozwoju. Jej przyjęcie do EWG poważnie zwiększyło zakres obszarów o względnie niskim poziomie rozwoju infrastruktury[7].

5. Rozszerzenie Wspólnoty pociągnęło za sobą również i to, że wiele projektowanych przedsięwzięć infrastrukturalnych zlokalizowanych dotychczas poza obszarem EWG lub na styku: Wspólnota - państwa trzecie stało się wewnętrznymi problemami Wspólnego Rynku. Przykładem takiej inwestycji może być tunel pod kanałem La Manche.

Wszystkie wymienione powyżej zjawiska uzasadniają stwierdzenie, że rozszerzenie EWG w 1973 r. oznaczało nasilenie się problemu infrastruk-

---

5) La guerre aux „bouchons": la Commission propose une stratégie et une arme. „Euroforum" 1980 nr 12, s. 4.

6), 7) European Investment Bank, 25 Years 1958-1983, s. 32-38.

turalnych uwarunkowań integracji rozpatrywanego zarówno z punktu widzenia ogólnego poziomu rozwoju infrastruktury w poszczególnych krajach, jak i z punktu widzenia poziomu rozwoju tych składników narodowych sieci infrastrukturalnych, które określiliśmy mianem infrastruktury międzynarodowej.

Kolejne dwa etapy powiększania Wspólnego Rynku związane z przystąpieniem w 1981 r. Grecji oraz w 1986 r. Hiszpanii i Portugalii mogą być w zasadzie traktowane jako dwa podetapy jednego procesu jakim jest ekspansja EWG w kierunku południowym. Nie tylko jednak położenie geograficzne trzech wymienionych krajów pozwala na łączną analizę problemów związanych ze zwiększeniem liczby państw członkowskich EWG z dziewięciu do dwunastu. Także ze względu na interesującą nas kwestię związków pomiędzy infrastrukturą a integracją włączenie do Wspólnoty Grecji, Hiszpanii i Portugalii nosi podobny charakter.

Przede wszystkim należy podkreślić niski - jak na warunki Europy Zachodniej - poziom rozwoju wszystkich trzech państw. Grecja i Portugalia to zdecydowanie najsłabiej rozwinięte państwa członkowskie Wspólnoty, w przypadku których w pełni uzasadnione jest operowanie pojęciem peryferyjności zarówno w sensie położenia geograficznego, jak i sytuacji ekonomicznej. Wielkość produktu narodowego brutto na jednego mieszkańca w Hiszpanii, choć wyraźnie wyższa niż w Grecji i Portugalii, stanowi i tak jedynie około 50% przeciętnej wielkości dla całej Wspólnoty[8]. Ponieważ pomiędzy poziomem ogólnego rozwoju społeczno-gospodarczego, a poziomem rozwoju infrastruktury występuje ścisła współzależność, dlatego też naturalnym jest to, że niedostatki w rozwoju wszystkich trzech państw wyrażają się między innymi w niedorozwoju infrastruktury. Przy czym zwłaszcza w odniesieniu do Grecji i Portugalii uzasadniona jest dyskusja o infrastrukturze jako o problemie ogólnokrajowym, a nie tylko lokalnym - regionalnym.

Należy także wskazać na specyfikę powiązań infrastrukturalnych Grecji, Hiszpanii i Portugalii z pozostałymi państwami należącymi do EWG. Grecja jest jedynym państwem członkowskim, które nie posiada wspólnych granic lądowych z żadnym innym krajem należącym do ugrupowania. Oznacza to, że transport lądowy pomiędzy Grecją a resztą Wspólnoty może się odbywać jedynie poprzez terytorium państw trzecich. Chodzi tu przede wszystkim o Jugosławię, która zaliczana jest do grupy państw o niskim - jak na warunki europejskie - poziomie rozwoju infrastruktury[9]. Portugalia dysponuje jedynie dość słabo rozbudowanymi więziami komunikacyjnymi z sąsiednią Hiszpanią, a oba te kraje łączą się z resztą kontynentalnych państw członkowskich EWG poprzez bardzo trudny z punktu widzenia warun-

---

[8] Les programmes méditeranéens, „Tribune pour l'Europe" 1985 nr 2, s. 2.

[9] E. B o o t, Les problèmes de transports entre la Grèce et le reste de la Communauté, „Cahiers Européens" 1983, nr 48 mai, ss. 195-202.

ków geograficznych, ale również dość skomplikowany ze względu na warunki ekonomiczne i polityczne, obszar Pirenejów.

W świetle powyższych faktów umotywowany wydaje się wniosek, że przystąpienie do EWG Grecji, Hiszpanii i Portugalii przysporzyło dodatkowych poważnych problemów w zakresie infrastrukturalnych uwarunkowań integracji. Można także stwierdzić, że włączenie trzech wymienionych państw do obszaru Wspólnego Rynku uzasadnia także, bardziej niż kiedykolwiek w przeszłości, dyskusję zagadnień dotyczących EWG również w kategoriach odmienności pomiędzy Północą a Południem naszego kontynentu[10]. Poziom rozwoju ilościowego i jakościowego infrastruktury jest jednym z podstawowych wyznaczników tych różnic.

Podsumowując tę część naszych rozważań należy zauważyć, że proces rozszerzania EWG wiązał się w większości przypadków z przyjmowaniem do Wspólnoty państw o relatywnie niskim poziomie rozwoju infrastruktury. Towarzyszyły temu na ogół bardzo skomplikowane geograficzno-przestrzenne warunki jej rozbudowy. Wzrost liczby państw członkowskich EWG oznaczał więc narastanie problemu infrastrukturalnych uwarunkowań integracji.

INFRASTRUKTURA JAKO PRZEDMIOT INTEGRACJI PAŃSTW CZŁONKOWSKICH EWG

Dyskusję na temat infrastruktury jako przedmiotu integracji państw członkowskich EWG trudno byłoby sprowadzić do odpowiedzi na pytanie, czy i jak wygląda ewentualna wspólna polityka infrastrukturalna. Polityki takiej jako odrębnego, specyficznego kierunku działania Wspólnoty nie ma. Problemy rozwoju infrastruktury stanowią natomiast integralną część składową zwłaszcza takich dziedzin integracji, jak: polityka regionalna, wspólna polityka energetyczna czy wspólna polityka transportowa.

Jak już podkreślano w poprzedniej części opracowania, regionalne różnice w poziomie rozwoju są jedną z istotniejszych przeszkód na drodze realizacji zamierzeń zapisanych w Traktacie Rzymskim. Dlatego też osiągnięcie celów polityki regionalnej uczyniono jednym z podstawowych zadań Wspólnoty. Musiało to oznaczać między innymi zainteresowaniem rozwojem infrastruktury i to zarówno z punktu widzenia jej znaczenia jako czynnika służącego integracji obszarów uznanych za niedostatecznie rozwinięte z resztą terytorium danego kraju i EWG jako całości, jak i ze względu na rolę infrastruktury w zwiększaniu atrakcyjności lokalizacyjnej poszczególnych regionów[11].

---

[10] La Communauté des Douze: bienvenue à l'Espagne et au Portugal. Le dossier de l'Europe 1985 nr 17-18, s. 18.

[11] J.H.P. P a e l i n c k, Investment ..., op. cit., s. 156.

Obszarem o największej koncentracji działań podjętych w ramach polityki regionalnej jest Mezzogiorno czyli Włochy Południowe. Świadczyć może o tym fakt, że prawie 33% wszystkich kredytów przyznanych przez Europejski Bank Inwestycyjny (dalej: EBI) oraz z tytułu ściśle z EBI związanego, a działającego od 1978 r., Nowego Instrumentu Pożyczkowego (dalej: NIP) w latach 1958-1982 zostało skierowanych do Mezzogiorno a około 68% tych kredytów stanowiły środki przeznaczone na rozwój szeroko pojętej infrastruktury[12]. Obserwacja doświadczeń związanych z realizacją polityki regionalnej na obszarze Meezogiorno dostarcza jednak argumentów na rzecz tezy, że nie można przeceniać znaczenia infrastruktury jako czynnika pobudzającego rozwój. Inwestycje infrastrukturalne realizowane na terenie południa Włoch doprowadziły co prawda do pewnej poprawy warunków życia ludności, ale nie spowodowały zasadniczych przemian w strukturze ekonomicznej regionu[13]. Inwestycje infrastrukturalne nie są w stanie zapewnić trwałego rozwoju jeśli nie towarzyszą im przedsięwzięcia w przemyśle, usługach oraz modernizacja rolnictwa. Dlatego też w ramach polityki regionalnej realizowanej w całej Wspólnocie coraz większe znaczenie przywiązuje się do działań na rzecz stymulowania zwłaszcza małych i średnich przedsięwzięć w sferze usług i przemysłu, które mogą być realizowane bez znacznego napływu kapitałów z obszarów o wysokim poziomie rozwoju. Świadczy o tym między innymi fakt, że NIP który w początkowym okresie w całości był ukierunkowany na finansowanie infrastruktury,od 1982 r. uczestniczy także w rozwoju małych i średnich przedsięwzięć. Oczywiście nie oznacza to rezygnacji z kierowania środków na rozbudowę infrastruktury. Jest to jedynie próba nadania polityce regionalnej bardziej kompleksowego charakteru.

Wspólna polityka energetyczna stała się szczególnie istotnym kierunkiem działania EWG w następstwie „kryzysu energetycznego" z 1973 r. W konsekwencji wydarzeń związanych z gwałtownym wzrostem cen ropy naftowej, w 1974 r. opracowano program zmian w polityce energetycznej państw członkowskich Wspólnoty. Program ten zakładał: 1 - zwiększenie eksploatacji innych niż ropa naftowa tradycyjnych nośników energii, a w tym między innymi energii jądrowej, 2 - rozwój prac związanych z dążeniem do wykorzystania niekonwencjonalnych źródeł energii takich, jak np. energia słoneczna, 3 - działania na rzecz oszczędności i lepszego wykorzystania energii[14]. Realizacja wszystkich wymienionych celów polityki energetycznej wymagała między innymi zwiększenia zakresu działań w sferze inwestycji związanych z rozwojem infrastruktury energetycznej. Fundusze na ten cel pochodzą, poza środkami własnymi poszczególnych państw, zarówno

---

[12] European Investment Bank, 25 years, 1958-1983, s. 30.

[13] L.Ciamaga, Podział pracy w przemyśle krajów EWG, KPZK PAN. Studia t. 30. Warszawa, PWN 1969, s. 114

[14] Une stratégie européenne pour l'énergie. Le dossier de l'Europe 1984 nr 12, s. 5-7.

z Europejskiej Wspólnoty Węgla i Stali, jak i Euratomu oraz wspomnianego już Europejskiego Banku Inwestycyjnego i Nowego Instrumentu Pożyczkowego. Te dwa ostatnie źródła odgrywają podstawową rolę (przykładowo w 1983 roku około 65% środków przeznaczonych na rzecz inwestycji energetycznych pochodziło z EBI i NIP[15]).

Wspólna polityka transportowa jest w ostatnim okresie przedmiotem szczególnie ożywionych dyskusji a nawet sporów w ramach EWG. Najbardziej spektakularnym przejawem konfliktu, którego stronami są z jednej strony Parlament Europejski popierany przez Komisję EWG, a z drugiej Rada Wspólnoty złożona z ministrów reprezentujących państwa członkowskie, było skierowanie przez Parlament do Trybunału Sprawiedliwości oskarżenia Rady o nierealizowanie celów wspólnej polityki transportowej i powodowanie, że polityka ta „... drepcze w miejscu ... i stała się kopciuszkiem procesu integracji europejskiej"[16].

Konflikt dotyczący wspólnej polityki transportowej jest w znacznej mierze konsekwencją zmian, jakie nastąpiły w podejściu wielu działaczy EWG do potrzeb wspólnorynkowych przedsięwzięć w zakresie doskonalenia infrastruktury komunikacyjnej. W momencie utworzenia EWG w ramach sprecyzowanych zasad wspólnej polityki transportowej nie przewidywano w zasadzie specjalnych działań na rzecz rozwoju infrastruktury. Wynikało to przede wszystkim z uznania, że podstawowe znaczenie dla realizacji wspólnego rynku transportowego mieć będą przedsięwzięcia w sferze regulacyjnej znoszące różnego rodzaju bariery formalno-prawne oddzielające rynki transportowe poszczególnych krajów[17]. Jednocześnie podkreślany już względnie wysoki poziom rozwoju infrastruktury państw, które utworzyły EWG, jak i rozbudowane więzi pomiędzy systemami infrastrukturalnymi tych krajów, mogły skłaniać do traktowania doskonalenia infrastruktury jako problemu o raczej marginesowym znaczeniu i możliwego do rozwiązania na drodze jedno- lub dwustronnych działań państw członkowskich. Rola Wspólnoty miała się ograniczać do zapewnienia finansowej pomocy w realizacji poszczególnych inwestycji. Najpoważniejszym źródłem środków stał się Europejski Bank Inwestycyjny i Nowy Instrument Pożyczkowy[18].

W tabelach 1 i 2 zawarte zostały dane ilustrujące udział kredytów przeznaczonych na rozwój infrastruktury w całości kredytów udzielonych przez EBI i ze środków NIP oraz kierunki ich wykorzystania w okresie

---

15) Une stratégie européenne pour l'énergie. Le dossier de l'Europe 1984 nr 12, s. 5-7.

16) G. C o n t o g e o r g i s, Points essentiels de la politique commune des transports, „Cahiers Europeens" 1983 nr 48 mai, s. 145.

17) H. R e e s, The Evaluation of Infrastructure Projects in Major Corridors, dok. EKG ONZ TRANS/SEM. 4/R.2, s. 2.

18) Loans for Financing Transport Infrastructure, EIB-Informations 1986 nr 49, ss. 6-9, Growth in EIB Lending for Community Water Projects, EIB-Informations 1986, nr 50, ss. 5-9.

lat 1958-1985, a więc od momentu powstania EWG do przyjęcia do Wspólnoty Hiszpanii i Portugalii.

Tabela 1. Udział kredytów przeznaczonych na rozwój infrastruktury w całości kredytów EBI i NIP w latach 1958-1985 (w %)

	Okres			
	1958-1972	1973-1985	1958-1985	1985
Infrastruktura ogółem	59,0	73,7	72,8	70,9
Infrastruktura bez infrastruktury energetycznej	41,7	39,4	39,6	36,7

Ź r ó d ł o: Obliczenia własne na podstawie European Investment Bank, 25 years 1958-1983 oraz European Investment Bank, annual report: 1983, 1984, 1985.

Tabela 2. Struktura branżowa wykorzystania kredytów na cele infrastrukturalne przyznanych z funduszy EBI i NIP w latach 1958-1985 (w %)

Sektor	Okres			
	1958-1972	1973-1985	1958-1985	1985
Energetyka	29,4	46,5	45,7	48,2
Komunikacja	61,1	31,8	33,2	33,7
Gospodarka wodna	8,4	13,0	12,8	10,2
Pozostałe	1,1	8,7	3,1	77,9
Razem	100,0	100,0	100,0	100,0

Ź r ó d ł o: jak w tabeli 1.

Jak wynika z danych obu tabel, obserwowany po 1972 r. wyraźny wzrost udziału kredytów przeznaczanych na cele infrastrukturalne w ogóle funduszy rozdysponowanych za pośrednictwem EBI i NIP wiązał się przede wszystkim ze zdecydowanym zwiększeniem nakładów ukierunkowanych na rozwój energetyki. Łączny udział kredytów służących rozbudowie pozostałych rodzajów infrastruktury był dość stabilny w całym okresie (41,7% w latach 1958-1972, 39,4% w latach 1973-1985). Zwraca jednak uwagę poważne obniżenie udziału kredytów związanych z tworzeniem infrastruktury komunikacyjnej, a równocześnie - wzrost znaczenia kredytów finansujących rozwój tzw. infrastruktury pozostałej obejmującej między innymi przedsięwzięcia

z zakresu ochrony środowiska naturalnego. Łącznie na rozwój infrastruktury ze środków EBI i NIP w latach 1958-1985 wyasygnowano 29621,2 mln ECU[19].

Kredyty przyznawane na rzecz rozwoju infrastruktury mogą dotyczyć przedsięwzięć o charakterze lokalnym związanych z realizacją celów polityki regionalnej, bądź też mogą służyć wykonaniu inwestycji o istotnym znaczeniu z punktu widzenia interesów całej Wspólnoty. Udział kredytów przeznaczonych na rzecz rozwoju infrastruktury przedstawiającej sobą tzw. wspólny interes europejski w ogóle kredytów udzielonych z funduszy EBI i NIP w celu doskonalenia infrastruktury ilustruje tabela 3.

Tabela 3. Udział kredytów przeznaczonych na rzecz rozwoju infrastruktury reprezentującej „wspólny interes europejski" w ogóle kredytów przyznanych ze środków EBI i NIP na rozbudowę infrastruktury w latach 1958-1985 (w %)

	Okres			
	1958-1972	1973-1985	1958-1985	1985
Infrastruktura ogółem	54,3	56,2	56,1	65,4
Infrastruktura bez infrastruktury energetycznej	20,7	17,1	17,3	31,1

Źródło: jak w tabeli 1.

Mimo stopniowego wzrostu udziału nakładów służących rozbudowie infrastruktury przedstawiającej sobą tzw. wspólny interes europejski, szczegółowe badania wykazują, że w zakresie infrastruktury transportowej nawet na obszarze państw członkowskich EWG o najwyższym poziomie rozwoju infrastruktury występują zjawiska tzw. „brakujących ogniw" i „wąskich gardeł"[20]. Skłania to wielu działaczy Wspólnego Rynku do zgłaszania potrzeby tworzenia zrębów wspólnej polityki infrastrukturalnej ukierunkowanej zwłaszcza na zapewnienie realizacji przedsięwzięć o istotnym znaczeniu dla całej Wspólnoty[21]. Inwestycje te nie są często, jak na razie, podejmowane z racji różnic pomiędzy stosowaną oceną nakładów i efek-

[19] 1 ECU = 0,826 dolara USA (na koniec 1985 roku).

[20] H. B ü l o w, H.J. H u b e r, P. K e s s e l, Internationaler Strassen und Schienenverkehr der Bundesrepublik Deutschland. Internationales Verkehrswesen 1980 nr 4, ss. 235-242.

[21] K-H. H o f f m a n n, La place de la politique commune des transports dans la politique economique et sociale commune. „Cahiers Europeens" 1983 nr 48 mai, s. 208.

tów uwzględniającą tylko interesy kraju bądź krajów lokalizacji danego obiektu, a postulowaną oceną opierającą się na kryterium tzw. interesu Wspólnoty.

Przejawem dążeń do urzeczywistnienia idei wspólnej polityki infrastrukturalnej w dziedzinie transportu lądowego jest opracowanie projektu utworzenia spójnego systemu infrastruktury transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej. Projekt ten przewiduje między innymi powstanie specjalnego funduszu służącego subwencjonowaniu przedsięwzięć infrastrukturalnego o szczególnym znaczeniu dla całej Wspólnoty niezależnie od miejsca ich lokalizacji - także na terytorium państw trzecich[22]. Trudności związane z utworzeniem tego funduszu stały się między innymi przyczyną wspomnianego już konfliktu pomiędzy Parlamentem Europejskim i Komisją, kierującymi się głównie ideami wspólnego interesu europejskiego, a Radą Wspólnoty złożoną z ministrów państw członkowskich, której działania odzwierciedlają sprzeczności interesów poszczególnych krajów.

Niezależnie jednak od różnych trudności system infrastruktury państw należących do EWG, jak i ich współpraca w tym zakresie będą się rozwijać, gdyż taki jest wymóg postępującej internacjonalizacji życia społeczno-gospodarczego wynikającej ze stałego rozwoju sił wytwórczych.

WNIOSKI

Pomiędzy infrastrukturą a międzynarodową integracją gospodarczą zachodzą ścisłe związki mające charakter dwustronnej zależności. Istnienie międzynarodowych powiązań infrastrukturalnych stanowi niezbędny warunek wszelkich stosunków ekonomicznych pomiędzy odrębnymi krajami, a rozwój integracji wynikającej z internacjonalizacji życia społeczno-gospodarczego rzutuje z kolei na zakres podejmowanych przedsięwzięć w dziedzinie rozbudowy infrastruktury.

W EWG problem infrastrukturalnych uwarunkowań integracji wiąże się przede wszystkim z procesem przestrzennego rozwoju Wspólnoty. Większość państw włączonych do Wspólnego Rynku począwszy od 1973 r. to kraje o dość niskim poziomie rozwoju infrastruktury. Z punktu widzenia kryterium jakim jest doskonałość sieci infrastrukturalnej wśród dwunastu państw należących do EWG można wyróżnić dwie podstawowe grupy. Pierwszą tworzą kraje, w których problemy rozwoju infrastruktury można rozpatrywać przede wszystkim przez pryzmat doskonalenia jakościowego, a jedynie w bardzo ograniczonym lokalnym charakterze analizować go w kategoriach potrzeb rozbudowy ilościowej. Państwa te to: Belgia, Dania, Holandia, Luksemburg

[22] Un réseau de transports pour l'Europe - Esquisse d'une politique, Bulletin des Communautes Europeennes, Supplement 1979 nr 8.

i RFN. Do grupy tej można też zaliczyć - mimo pewnych zastrzeżeń wynikających z występujących w tych krajach różnic regionalnych - Francję i Wielką Brytanię. Podobne warunki infrastrukturalne jak w wyżej wymienionej grupie państw występują na obszarze północnych Włoch. Mezzogiorno natomiast w zakresie infrastruktury nie różni się od Hiszpanii, Grecji, Irlandii i Portugalii. W tej grupie krajów - mimo istniejących między nimi odmienności - rozwój infrastruktury można traktować jako jeden z istotniejszych problemów ogólnokrajowych.

Zmiany zakresu przestrzennego odegrały też istotną rolę jako jeden ze stymulatorów ewolucji poglądów na temat celowości wspólnych działań na rzecz rozwoju infrastruktury w EWG. Ewolucja ta zawiera się w stopniowym przechodzeniu od uznania, że Wspólnota jako całość powinna dbać przede wszystkim o usuwanie przeszkód w sferze regulacyjnej, traktując przedsięwzięcia w sferze realnej jako wewnętrzny problem poszczególnych państw, do akceptacji tezy, że bez wspólnej polityki infrastrukturalnej - nawet jeśliby miała mieć ograniczony charakter - nie jest możliwa realizacja wielu celów integracji.

LITERATURA

E. B o o t, Les problèmes des transports entre la Grèce et la reste de la Communauté. „Cahiers Européens 1983 nr 48 mai.

H. B ü l o w, H.J. H u b e r, P. K e s s e l, Internationaler Strassen und Schienenverkehr der Bundesrepublik Deutschland. Internationales Verkehrswesen 1980 nr 4.

L. C i a m a g a, Podział pracy w przemyśle krajów EWG, KPZK PAN. Studia t. 30. Warszawa PWN 1969.

G. C o n t e g e o r g i s, Points essentiels de la politique commune des transports. „Cahiers Européens" 1983 nr 48 mai.

A. C s e r n o k, É. E h r l i c h, Gy. S z i l á g y i, A Hundred Year of Infrastructural Development: an International Comparison. Acta Oeconomica 1972, vol. 9/1.

European Investment Bank, 25 Years 1958-1983.

Growth in EIB Lending for Community Water Projects. EIB-Informations 1986 nr 50.

K-H. H o f f m a n n, La place de la politique commune des transports dans la politique économique et sociale commune. „Cahiers Européens" 1983 nr 48 mai.

L.C. K n o w l e s, The Industrial and Commercial Revolutions in Great Britain during the Nineteenth Century. London 1944, cyt. za: B. K a m i ń s k i, M. O k ó l s k i, System gospodarki światowej. Warszawa PWN 1978.

La Communauté des Douze: bienvenue à l'Espagne et au Portugal.Le dossier de l'Europe 1985 nr 17-18.

La guerre aux „bouchons"; la Commission propose une strategie et une arme. Euroforum 1980 nr 12.

Les programmes méditeranéens. Tribune pour l'Europe 1985 nr 2.

Loans for Financing Transport Infrastructure. EIB-Informations 1986 nr 49.

J.H. P a e l i n c k, Investment and the Development of Backward Regions. W: Investing in Europe's Future. Basil Blackwell, Oxford 1983.

H. R e e s, The Evaluation of Infrastructure Projects in Major Corridors. Dok. EKG ONZ TRANS/SEM. 4/R.2.

J. S z i t a, Perspectives for All-European Economic Cooperation. Akadémiai Kiadó Budapest 1977.

Une stratégie européenne pour l'énergie. Le dossier de l'Europe 1984 nr 12.

Un réseau de transports pour l'Europe - Esquisse d'une politique. Bulletin des Communautés Européennes, Supplément 1979 nr 8.

Marek Ratajczak

INFRASTRUCTURE VERSUS ECONOMIC INTEGRATION OF THE EEC MEMBER STATES

S u m m a r y

The subject of the paper is an analysis of relations between infrastructure and integration of the EEC member states.

The interdependencies between infrastructure and integration can be treated as feedback. On the one hand infrastructure constitutes one of the main material conditions of integration but on the other hand the effects of integration processes influence the devlopment of infrastructure. When considering the question of infrastructural dependencies within the EEC particular attention was paid to the consequencies of the growing number of the member states. With the exception of Denmark and partly of Great Britain all the remaining states which have joined the EEC since 1973 - Ireland, Greece, Spain and Portugal - are countries with a relatively low level of the development of infrastructure.

Improvement of infrastructure does not constitute a separate common infrastructural policy. The problems of the development of infrastructure constitute however an integral part of such fields of integration as: regional policy, common energy policy or common transport policy. Expan-

sion of infrastructure is stimulated among others by assuring the access to necessary financial means mainly from the European Investment Bank and New Community Instrument.

Within the EEC it is possible to observe an essential evolution of opinions as to the purposefulness of joint activities for the development of infrastructure. This evolution consists in gradual passing from the recognition that the Community as a whole should first of all care about elimination of obstacles in the regulating (legal) sphere, to acceptance of the thesis that without the development of common undertakings in the real (allocation) sphere, realization of many fundamental goals of integration is not possible.