

Krzysztof Biegun

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA A KONKURENCYJNOŚĆ REGIONÓW

1. Wstęp

Nie ulega wątpliwości, iż istnieją ścisłe powiązania pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury technicznej a procesem wzrostu i rozwoju gospodarczego regionów. Pewien minimalny poziom wyposażenia infrastrukturalnego jest warunkiem koniecznym wykorzystania gospodarczego danego obszaru. Wraz z jego rozwojem konieczne są dalsze inwestycje infrastrukturalne, bowiem wzrost gospodarczy skutkuje zwiększeniem popytu na usługi publiczne, którego zaspokojenie nie będzie możliwe bez adekwatnego rozwoju infrastruktury. Teoretyczną zależność potwierdzają wyniki badań empirycznych przeprowadzonych przez Bank Światowy, wskazujące, iż rozbudowa infrastruktury technicznej o 1% powoduje wzrost wytwarzanego PKB również o 1% [*Infrastructure...* 1994]. Nie wszyscy badacze zgadzają się jednak co do tak prostego charakteru zależności pomiędzy infrastrukturą techniczną a wzrostem gospodarczym. Bez trudu wskazać można bowiem przykłady regionów, które mimo znacznych inwestycji infrastrukturalnych nie zdołały, jak dotąd, osiągnąć wysokiego poziomu rozwoju gospodarczego (jak np. wschodnie landy Niemiec – d. NRD), lub też takie, które osiągają znaczne tempo wzrostu gospodarczego mimo słabo rozwiniętej infrastruktury (np. Irlandia). Zgłaszane są m.in. wątpliwości co do kierunku zależności między wzrostem gospodarczym a rozwojem infrastruktury, niemożności identyfikacji wszystkich skutków inwestycji infrastrukturalnych oraz znaczenia sprawnego zarządzania infrastrukturą w celu uzyskania pełnego asortymentu usług infrastruktury¹.

Mimo wspomnianych zarzutów, można jednoznacznie stwierdzić, iż infrastruktura techniczna może stanowić ważny element przewagi konkurencyjnej, zwłaszcza w rywalizacji o inwestycje, toczony w skali zarówno państw, jak i regionów. Potwierdzają to badania nad czynnikami konkurencyjności regionów Unii Europejskiej. Spośród 37 czynników branych pod uwagę przy ocenie atrakcyjności inwestycyjnej obszaru sieć transportowa znalazła się na 7 miejscu w przypadku regionów opóźnionych w rozwoju, i na miejscu 11 w przypadku regionów depre-

¹ Szerzej na ten temat: [Ratajczak 2000, s. 92-94].

syjnych, podaż i koszt energii odpowiednio na 8 i 12 miejscu, a systemy telekomunikacyjne na 17 i 23 miejscu [*Les regions...* 1991, s. 90] (za: [Borowiec 1999]). Podobne wyniki przyniosły badania przeprowadzone w Polsce wśród inwestorów zagranicznych: wskazali oni, iż słabo rozwinięte sieci telekomunikacyjna i transportowa to jedno z ważniejszych przeszkód, jakie napotykają w swej działalności w naszym kraju². Tak duże znaczenie przypisywane infrastrukturze i jej usługom wynika wprost z faktu, iż jej brak skutkuje znacznym zwiększeniem kosztów działalności na danym obszarze, związanych m.in. z utrudnieniami w przepływie osób, informacji, produktów i usług. Odbija się to negatywnie na poziomie efektywności ekonomicznej inwestycji, a więc i na skali aktywności gospodarczej na danym terenie.

O konkurencyjności polskich regionów w dobie integracji społecznej i gospodarczej z Unią Europejską trzeba mówić w dwóch płaszczyznach – analiza musi być przeprowadzona z perspektywy zarówno kraju, jak i perspektywy ich zdolności do rywalizacji z regionami rozszerzonej UE. Celem niniejszej pracy będzie więc analiza wybranych wskaźników rozwoju infrastruktury technicznej wraz z próbą wskazania ich znaczenia dla konkurencyjności polskich regionów (ze względu na ograniczoną dostępność informacji przeprowadzoną w skali województw) w nowych warunkach gospodarowania. Ze względu na szerokość zagadnienia analiza obejmuje jedynie wybrane elementy infrastruktury technicznej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu lądowego.

Integracja gospodarcza z UE jest dla polskich regionów olbrzymią szansą na szybszy rozwój, niemniej jednak jednym z warunków jej wykorzystania będzie właśnie zaoferowanie potencjalnym inwestorom infrastruktury i jej usług na określonym poziomie i po przystępnej cenie. Dlatego już w pierwszym etapie opracowania założyć trzeba, iż aby osiągnąć korzystną pozycję konkurencyjną polskich regionów, konieczne będą nie tylko bezpośrednie inwestycje w budowę infrastruktury, ale także przeprowadzenie przez władze liberalizacji niektórych sektorów gospodarki, takich jak m.in.: telekomunikacja, energetyka i transport.

Właśnie wpływowi procesu europejskiej integracji gospodarczej na poziom rozwoju infrastruktury technicznej, a w szczególności na jakość i ceny jej usług, poświęcona zostanie pierwsza część opracowania.

2. Wpływ integracji europejskiej na rozwój infrastruktury technicznej

2.1. Liberalizacja

Znaczny wpływ na konkurencyjność regionów Unii Europejskiej ma proces liberalizacji poszczególnych dziedzin gospodarki. Ma on na celu stworzenie sprawnego, konkurencyjnego rynku, którego funkcjonowanie pozwoli zwiększyć mobil-

² Badania przeprowadzone przez CBM INDICATOR w VII 1993, za: [*Studia...* 1996, s. 447-453].

ność czynników produkcji oraz będzie sprzyjało optymalnemu ich wykorzystaniu. Skorzystać mają na tym konsumenci, zyskując większą swobodę wyboru dóbr i usług. Zaostrzenie konkurencji powinno się także przyczynić do ogólnego spadku cen. Pewne dziedziny gospodarowania częściowo lub całkowicie wyłącza się z mechanizmu konkurencji, zakładając, iż każdemu obywatelowi, niezależnie od jego miejsca zamieszkania i statusu materialnego, należy się pewien pakiet dóbr i usług „powszechnych” i nakazuje ich dostarczenie podmiotom rynkowym, nawet jeżeli jest to dla nich ekonomicznie nieopłacalne.

Transport

Liberalizacja transportu jest jednym z najważniejszych elementów budowy wspólnego rynku. Jej celem jest stworzenie konkurencyjnego i otwartego rynku usług transportowych. Ma on zostać osiągnięty m.in. przez stopniową harmonizację przepisów prawnych i norm technicznych. Proces liberalizacji przebiegał z uwzględnieniem różnych ograniczeń: społecznych (celem nieznieszczenia norm krajowych dotyczących warunków socjalnych i wykonywania działalności), ekonomicznych (aby uniknąć sytuacji, kiedy przewoźnicy korzystają z istniejącej infrastruktury, nie finansując jej rozwoju), oraz wymogów bezpieczeństwa [Borowiec, Wilk 2005, s. 26]. Harmonogram i sposób liberalizacji dostosowano do charakteru poszczególnych rynków.

1. Transport kolejowy – w celu zwiększenia konkurencyjności i poprawy efektywności zdecydowano się na zakończenie funkcjonującego w wielu krajach monopolu przewoźnika państwowego. Każdy podmiot legitymujący się odpowiednią licencją ma mieć prawo do korzystania (za pełną odpłatą) z istniejącej infrastruktury. Jednocześnie wywiera się naciski na ograniczanie pomocy publicznej dla przewoźników kolejowych i dostosowanie infrastruktury technicznej do wymogów UE oraz funkcjonowania w ramach transeuropejskich kolei konwencjonalnej, a także kolei wielkiej szybkości.

2. Transport drogowy – liberalizacja sektora transportu kołowego następowała etapami. W pierwszej kolejności poddano jej międzynarodowe przewozy pasażerskie (1992 r.), następnie zezwolono na kabotaż (1996 r.). Nie zliberalizowano natomiast regularnych połączeń krajowych. Zgodnie z proekologiczną polityką UE w transporcie samochodowym wspólnotowe regulacje idą jednak w kierunku odwrotnym niż na kolei: restrykcyjne normy czasu pracy, wyższe obciążenia fiskalne, zaostrzone normy techniczne i bezpieczeństwa środków transportu, podwyższone wymogi kondycji finansowej przewoźników itp. służą wyhamowaniu powstawania nowych firm i nadmiernej ekspansji całej gałęzi transportu samochodowego na rynku [Burniewicz, Szałucki 2003, s. 62]. Nie przewiduje się także pomocy publicznej dla przedsiębiorstw samochodowych, nawet w regionach problemowych.

2.2. Rozwój sieci transeuropejskich

Ważnym elementem integracji gospodarczej jest rozwój sieci transeuropejskich (*The Trans-European Transport Networks* – TEN-T). Możliwość swobodnego przemieszczania się, sprawny przepływ dóbr i usług nie zależą bowiem jedynie od decyzji politycznych i procesu liberalizacji rynków. Niezbędne jest również stworzenie odpowiedniej infrastruktury. Dlatego Unia Europejska wspiera działania mające na celu budowę infrastruktury, która przekracza granice i pozwala na łączenie istniejących sieci krajowych. Sieć łączy drogi, linie kolejowe, porty lotnicze, morskie i śródlądowe oraz systemy zarządzania ruchem w jedną sieć obsługującą cały kontynent.

Podstawą prawną powstania sieci był traktat o Wspólnocie Europejskiej, w którym zapisano³, iż Unia wspiera rozwój sieci transeuropejskich jako kluczowego elementu procesu tworzenia wspólnego rynku i osiągania spójności ekonomicznej i społecznej. Dostępność sieci transeuropejskiej pozwala na zmniejszanie kosztów transakcyjnych. Właśnie na tym mogą skorzystać regiony słabiej rozwinięte – jeżeli koszty transakcyjne obniżą się do tego stopnia, że tańsza siła robocza stanie się istotnym elementem przewagi konkurencyjnej, powinien nastąpić napływ inwestycji do regionów problemowych, a w dłuższej perspektywie – wzrost poziomu spójności ekonomicznej obszaru UE. Będzie to jednak możliwe tylko wtedy, kiedy regiony słabiej rozwinięte osiągną taki poziom rozwoju infrastruktury, który umożliwi im korzystanie z rozwoju sieci międzynarodowych.

Plany rozwoju transeuropejskich sieci transportowych (TEN-T) opracowane w 1996 r. zakładały, iż do 2010 r. Wspólnota znacznie rozbuduje istniejącą sieć infrastruktury, szczególnie zaś sieci drogową i kolejową. Przewidziano na ten cel wydatki rzędu 400 mld euro, w których partycypować miały m.in. Fundusz Spójności i Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego. Część środków pochodzić miała z pożyczek Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Jednak realizacja planowanych projektów znacznie się opóźniła. Do końca 2002 r. zrealizowano zaledwie 20% planowanych prac, a spadek inwestycji infrastrukturalnych (będący po części efektem stagnacji gospodarczej) wskazuje, iż realizacja całego planu opóźni się przynajmniej o 10 lat. Tymczasem po rozszerzeniu niezbędne będą nowe inwestycje na terytorium nowych krajów członkowskich. Prognozy mówią, iż konieczna będzie budowa lub modernizacja 20 000 km dróg i 30 000 km linii kolejowych na łączną sumę ok. 100 mld euro. Nieznaczna część tych inwestycji była realizowana już wcześniej dzięki wsparciu funduszy ISPA i PHARE, mimo to przyjęcie nowych członków niesie ze sobą niespotykane dotąd potrzeby inwestycyjne, zwłaszcza, iż niewątpliwie spowoduje intensyfikację przewozów towarowych i pasażerskich. W 2003 r. dokonano więc rewizji założeń rozwoju TEN-T, uznając za priorytet wdrożenie 29 projektów zlokalizowanych na całym terenie rozszerzo-

³ Art. 154, 155, 156 TWE.

nej UE. Na obszarze Polski realizowane będą trzy inwestycje [*The Trans-European...*, 3-5]:

- linia kolejowa „Via Baltica” Warszawa–Tallin (planowany termin ukończenia – 2016 r.),
- linia kolejowa Gdańsk–Warszawa–Katowice–Bratysława–Wiedeń (planowany termin ukończenia – 2015 r.),
- autostrada Gdańsk–Katowice–Bratysława–Wiedeń (planowany termin ukończenia – 2010 r.).

Integralną częścią europejskiego systemu infrastruktury są także transeuropejskie sieci energetyczne (TEN-Energy). Celami ich powstania były: rozwój wspólnego rynku energetycznego, sprzyjanie spójności ekonomicznej obszaru oraz zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego krajom Wspólnoty. Są one realizowane m.in. przez: tworzenie połączeń pomiędzy sieciami energetycznymi i gazowymi poszczególnych państw członkowskich oraz połączeń z sieciami państw spoza Unii. Celami unijnej polityki energetycznej są też m.in. wzrost efektywności elektrowni, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, wzrost udziału energii pochodzącej z odnawialnych źródeł w rynku [*Energy Infrastructure...* 2003, s. 3-5]. Ich realizacja będzie się wiązać z koniecznością poważnych inwestycji infrastrukturalnych.

Kolejnym elementem planu rozwoju sieci transeuropejskich jest eTEN – program rozwoju usług opartych na sieci telekomunikacyjnej. Nie koncentruje się on na inwestycjach infrastrukturalnych, lecz na wspieraniu prac badawczo-rozwojowych w zakresie usług teleinformatycznych. Zadaniem eTEN jest również pomoc we wdrażaniu i udoskonalaniu opracowanych technologii. Środki pochodzące z programu (ok. 40 mln euro rocznie) przeznaczone są głównie na rozwój usług publicznych, co ma się przyczynić do rozwoju społeczeństwa informacyjnego w Europie. Niewątpliwie rozwój tego typu usług będzie miał ogromne znaczenie dla konkurencyjności regionów. Rozwój sieci transportowych jest w stanie istotnie zwiększyć stopień dostępności regionu, a przez to jego atrakcyjność inwestycyjną, nie może zaś całkowicie wyeliminować kosztów transportu związanych z działalnością w regionach peryferyjnych. Dzięki rozwojowi technologii teleinformatycznych możliwe jest natomiast całkowite wyeliminowanie kosztów transakcyjnych w przypadku wielu rodzajów działalności usługowej. Daje to słabiej rozwiniętym regionom szansę na wykorzystanie ich atrybutów (np. taniej siły roboczej) i rozwój na ich terenie przedsiębiorstw tzw. nowej gospodarki.

3. Konkurencyjność regionów Polski na tle Unii Europejskiej

Celem kolejnej części pracy jest dokonanie analizy poziomu konkurencyjności polskich regionów w rozszerzonej UE pod względem stopnia rozwoju wybranych gałęzi infrastruktury technicznej oraz dostępności jej usług. Badanie zostanie przeprowadzone w ujęciu zarówno statycznym (ocena stanu obecnego), jak i dynamicz-

nym (przedstawienie perspektyw na przyszłość). W części pierwszej podjęto próbę oceny stopnia konkurencyjności infrastruktury technicznej poszczególnych województw, w drugiej zaś porównano średnie wskaźniki stopnia rozwoju infrastruktury dla państw rozszerzonej UE.

3.1. Regionalne zróżnicowanie poziomu rozwoju infrastruktury technicznej w Polsce

Poziom rozwoju infrastruktury technicznej w Polsce jest znacznie zróżnicowany. Konsekwencją tego stanu rzeczy są znaczne dysproporcje w poziomie dostępu do usług tejże infrastruktury, co, jak wykazano powyżej, będzie miało duży wpływ na poziom ich konkurencyjności w nowych warunkach gospodarowania.

Sieć transportowa

Większa część sieci transportowej pochodzi jeszcze z okresu gospodarki socjalistycznej, jej układ nadal jednak w pewnym stopniu odzwierciedla historyczny podział na zabory. Obecnie musi ona jednak funkcjonować w radykalnie zmienionym otoczeniu. Do podstawowych czynników warunkujących kierunki rozwoju transportu zaliczyć możemy m. in. [Raport na temat..., s. 73-74]:

- czynniki wewnętrzne:
 - decentralizacja i prywatyzacja gospodarki, w tym handlu (wzrost popytu na krótkie przewozy towarowe) oraz samego transportu (przede wszystkim samochodowego);
 - zmniejszenie roli przemysłu ciężkiego i tym samym spadek popytu na masowe przewozy ładunków;
 - ograniczenie dojazdów do pracy, zwłaszcza w ośrodkach regionalnych i lokalnych;
 - bardzo szybki wzrost liczby samochodów osobowych;
 - zmiana warunków finansowania dużych przewoźników państwowych (PKP, PKS), a także niezbyt udane próby przekształceń strukturalnych w tych przedsiębiorstwach;
- uwarunkowania zewnętrzne [Raport na temat..., s. 73-75]:
 - otwarcie granic i gwałtowny wzrost ruchu granicznego osób i pojazdów;
 - zmiana kierunków polskiego handlu zagranicznego;
 - masowy tranzyt towarów przez Polskę;
 - integracja z Unią Europejską i włączenie Polski w system oficjalnych europejskich korytarzy transportowych.

W połączeniu ze specyficznymi polskimi uwarunkowaniami (jak np. niski koszt dostępu do publicznej sieci drogowej) czynniki te stworzyły konieczność zmian kierunków rozwoju sieci transportowej na obszarze naszego kraju. Zdecydowanie

Tabela 1. Wybrane wskaźniki infrastruktury technicznej województw w 2001 r.

Województwo	Infrastruktura kolejowa [km]		Infrastruktura drogowa				Łączność	Ochrona środowiska
	linie kolejowe eksploatowane na 100 km ² powierzchni ogólnej	linie kolejowe eksploatowane na 100 tys. mieszkańców	ogółem [km]	drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 km ² powierzchni ogólnej	drogi publiczne o twardej nawierzchni na 100 tys. mieszkańców	drogi dwujezdniowe [km]	drogi ulepszone [%]	
Dolnośląskie	9,3	64,01	90,7	90,7	622,04	129	90,8	332,4
Kujawsko-pomorskie	6,9	68,38	79,2	79,2	688,11	122	80,2	304
Lubelskie	4,2	49,97	70,8	70,8	808,65	77	83,3	255,4
Lubuskie	6,5	90,69	56,4	56,4	781,54	211	77	281,9
Łódzkie	5,9	44,05	86,2	86,2	601,13	273	84,4	290,4
Małopolskie	7,6	35,55	143	143	669,94	159	78,4	274,4
Mazowieckie	4,8	36,44	79,8	79,8	553,96	402	82,7	362,7
Opolskie	8,8	77,65	90,9	90,9	803,3	102	86,7	249,7
Podkarpackie	5,4	48,25	78,5	78,5	668,65	54	81,9	228,5
Podlaskie	3,9	65,45	52,3	52,3	873,49	39	72	286,3
Pomorskie	7,4	61,93	61,3	61,3	514,34	145	88,3	303,8
Śląskie	15,3	40,57	158,6	158,6	411,04	579	78,1	296,6
Świętokrzyskie	6,2	57,96	95,7	95,7	861,89	43	78,7	222,5
Warmińsko-mazurskie	5,5	96,19	53,8	53,8	912,21	38	84,7	279,9
Wielkopolskie	6,8	68,02	79	79	703,27	233	84,1	295,5
Zachodniopomorskie	5,3	79,44	56,6	56,6	762,75	181	79,3	311
Polska	6,4	55,24	83,3	83,3	649,66	2787	81,9	295,8
								55,01

Źródło: [Rocznik Statystyczny... 2002, s. 13, 16, 69, 267-270, 274].

Zdecydowanie najgęstsza sieć dróg może się pochwalić województwo śląskie. Powyżej średniej krajowej plasują się także województwa: małopolskie, świętokrzyskie, opolskie, dolnośląskie i łódzkie. Najgorzej wygląda sytuacja regionów: zachodniopomorskiego, lubuskiego, warmińsko-mazurskiego i podlaskiego. Jeżeli jednak, oceniając gęstość sieci, weźmiemy pod uwagę nie powierzchnię, a gęstość zaludnienia regionu, to klasyfikacja się odwróci. Najkorzystniej wypadną województwa: warmińsko-mazurskie, podlaskie i świętokrzyskie, natomiast najsłabiej – śląskie, pomorskie i mazowieckie. Potwierdza to tezę, iż jakkolwiek schemat rozkładu sieci pochodzi sprzed wielu lat, nadal w znacznym stopniu odzwierciedla gęstość zaludnienia poszczególnych obszarów. Problem tkwi więc przede wszystkim w strukturze i jakości sieci drogowej. Regiony, które zracjonalizują strukturę sieci drogowej, uzyskają dużą przewagę: rozwinięta sieć drogowa przynosi nie tylko korzyści bezpośrednie, pozwala także na bardziej efektywne wykorzystanie pozostałych środków transportu, co w jeszcze większym stopniu redukuje koszty transakcyjne.

W ostatnich latach nieznacznie zmienia się infrastruktura transportu kolejowego. W praktyce nie kładzie się nowych linii, prace ograniczają się raczej do modernizacji już istniejących. Nastąpiło natomiast zmniejszenie długości eksploatowanych linii kolejowych. Ma to niewątpliwie związek z drastycznym zmniejszeniem się liczby przewozów pasażerskich z 800 mln osób rocznie do zaledwie 330 mln osób. W tym okresie zmniejszył się również tonaż przewiezionych towarów: z 3185 tys. do 2268 tys. tkm. Mimo iż ogólne tendencje są negatywne, wskazać można linie, na których wzrasta zarówno ruch pasażerski, jak i liczba przewozów towarowych. Dotyczy to zwłaszcza połączeń pomiędzy aglomeracjami. Skoncentrowanie prac modernizacyjnych na tych właśnie liniach pozwoliłoby, być może, na osiągnięcie pożądanego efektu w postaci odciążenia sieci drogowej i poprawienia konkurencyjności transportu kolejowego [Sektorowy program..., s. 7].

Wskazane byłoby także skrócenie czasu przejazdu pociągów pasażerskich pomiędzy aglomeracjami. Długi czas podróży, niepunktualność, konieczność przesiadek oraz niski standard podróży sprawiają, że coraz więcej osób rezygnuje z usług przewoźnika kolejowego.

Najbardziej rozbudowaną siecią kolejową w stosunku do powierzchni dysponują województwa śląskie i dolnośląskie (zestawienie wybranych wskaźników infrastruktury technicznej zawiera tab. 1). Jej rozbudowa wiązała się niewątpliwie z rozwojem górnictwa na tych terenach. Kolej zresztą nadal odgrywa dominującą rolę w transporcie towarów masowych. Regiony posiadające rozbudowaną sieć kolejową mają więc przewagę w konkurencji o lokację dużych inwestycji przemysłowych.

3.2. Ocena konkurencyjności regionów Polski z punktu widzenia poziomu rozwoju infrastruktury technicznej

W ocenie konkurencyjności regionów oparto się na wybranych wskaźnikach poziomu rozwoju infrastruktury. Wskaźnikami tymi były:

- linie kolejowe eksploatowane w przeliczeniu na 100 km² i 100 tys mieszkańców;
 - drogi o twardej nawierzchni w przeliczeniu na 100 km² i 100 tys mieszkańców;
- Wskaźnikiem dotyczącym telekomunikacji była liczba linii abonenckich telefonii stacjonarnej na 100 mieszkańców.

Infrastrukturę związaną z ochroną środowiska oceniono na podstawie:

- odsetka ludności korzystającej z oczyszczalni ścieków,
- redukcji przemysłowych zanieczyszczeń powietrza pochodzących z zakładów szczególnie uciążliwych w procentach wytworzonych zanieczyszczeń gazowych (bez CO₂).

Na ich podstawie porównano konkurencyjność poszczególnych regionów pod względem stopnia rozwoju infrastruktury technicznej. W wariancie pierwszym przy ocenie gęstości sieci transportowej nie uwzględniono gęstości zaludnienia. W drugim przeliczono jej gęstość także na każde 100 tys mieszkańców regionu.

Tabela 2. Klasyfikacja hierarchiczna regionów Polski

Pozycja	Bez uwzględnienia gęstości zaludnienia		Po uwzględnieniu gęstości zaludnienia	
	województwo	miara rozwoju	województwo	miara rozwoju
1	śląskie	1,226	opolskie	1,012
2	dolnośląskie	1,116	dolnośląskie	0,758
3	małopolskie	0,755	lubuskie	0,445
4	pomorskie	0,209	małopolskie	0,226
5	opolskie	0,164	pomorskie	0,175
6	łódzkie	0,140	kujawsko-pomorskie	0,032
7	kujawsko-pomorskie	0,042	śląskie	-0,001
8	mazowieckie	-0,095	łódzkie	-0,022
9	podkarpackie	-0,097	podkarpackie	-0,087
10	lubuskie	-0,270	warmińsko-mazurskie	-0,093
11	wielkopolskie	-0,280	świętokrzyskie	-0,124
12	warmińsko-mazurskie	-0,407	podlaskie	-0,299
13	zachodniopomorskie	-0,504	zachodniopomorskie	-0,324
14	świętokrzyskie	-0,614	mazowieckie	-0,475
15	lubelskie	-0,652	wielkopolskie	-0,591
16	podlaskie	-0,734	lubelskie	-0,632

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zaczerpniętych z [Rocznik Statystyczny... 2002, s. 13, 16, 18, 69, 267-270, 274].

Pierwszym krokiem analizy była normalizacja cech przeprowadzona według wzoru:

$$z_{ij} = \frac{x_{ij} - \bar{x}_j}{S_j},$$

gdzie: z_{ij} – zestandaryzowana wartość j -tej cechy dla i -tego województwa,

x_i – surowa wartość j -tej cechy dla i -tego województwa,

$\bar{x}_j$ – średnia arytmetyczna dla j -tej cechy,

S_j – odchylenie standardowe dla j -tej cechy.

Następnie dla każdego województwa skonstruowano syntetyczny wskaźnik rozwoju na podstawie równania:

$$p_i = \frac{1}{m} \sum z_{ij},$$

gdzie: p_i – syntetyczny wskaźnik rozwoju dla i -tego województwa,

m – liczba zmiennych,

z_{ij} – znormalizowana wartość j -tej zmiennej w i -tym obiekcie.

Kolejnym etapem było liniowe uporządkowanie województw według wartości wskaźnika rozwoju. Ze względu na fakt, iż rozpatrywane zmienne były stymulantami, można przyjąć, iż wyższym wartościom wskaźnika odpowiada wyższy poziom rozwoju. Wyniki analizy zawiera tab. 2.

Według analizy nieuwzględniającej gęstości zaludnienia najlepiej rozwiniętą infrastrukturę mają województwa śląskie, dolnośląskie i małopolskie; najslabiej prezentują się: świętokrzyskie, lubelskie i podkarpackie. Jeżeli jednak uwzględnimy liczbę mieszkańców, to znacznie wpłynie to na wyniki. Najbardziej rozwiniętą infrastrukturą w stosunku do gęstości zaludnienia mają województwa opolskie i dolnośląskie. Niekorzystnie kształtuje się sytuacja w regionach zachodniopomorskim, mazowieckim i wielkopolskim – jest to efekt znacznej gęstości zaludnienia. Zdecydowanie niedoinwestowane pod względem infrastruktury technicznej jest województwo lubelskie.

3.3. Konkurencyjność regionów Polski na tle Unii Europejskiej

Słaby poziom rozwoju infrastruktury technicznej sprawia, iż nie będzie ona stanowić przewagi konkurencyjnej polskich regionów w rywalizacji z regionami Unii Europejskiej. Nawet jeżeli w analizie nie uwzględnimy regionów charakteryzujących się niższym od średniej krajowej poziomem danego wskaźnika, to i tak porównanie wypada niekorzystnie.

Sieć drogowa w Polsce jest słabiej rozwinięta niż w krajach Europy Zachodniej. Szczególnie niekorzystnie kształtują się wskaźniki dotyczące autostrad – pod tym względem gorzej wypada tylko Bułgaria. Konieczne jest podjęcie szeroko za-

krojonych inwestycji w zakresie budowy autostrad, tak aby zwiększyć przepustowość sieci drogowej w obliczu stałego wzrostu popytu na transport kołowy. Należy także oczekiwać, iż w związku z wejściem naszego kraju do UE dodatkowo nasili się ruch tranzytowy.

Osobnym problemem są niskie parametry jakościowe polskiej sieci drogowej. Niezbędna jest modernizacja nawierzchni znacznej części dróg, połączona ze zwiększeniem dopuszczalnego nacisku na oś. Łączna długość dróg o dopuszczalnym nacisku 115 kN/oś, stanowiącym podstawowy standard europejski, wynosi 447 km, a więc zaledwie 2,7% długości całej sieci dróg krajowych. Aż 24,9% odcinków dróg krajowych wymaga natychmiastowego remontu, a dalszych 26,2% kwalifikuje się do remontu w najbliższych latach [Strategia rozwoju...]. W obliczu bardzo wysokiej liczby wypadków drogowych (zob. tab. 5) konieczna jest także budowa sieci dróg bezkolizyjnych (autostrad i dróg ekspresowych), obwodnic miejskich, przebudowa sieci sygnalizacyjnych, stworzenie systemów zarządzania ruchem i prędkością, stworzenie sieci automatycznego monitoringu ruchu drogowego.

Tabela 3. Ocena stanu technicznego nawierzchni dróg krajowych na koniec 2005 r.

Stan	[km]	[%]
Stan dobry (w tym drogi w remoncie)	8 401,7	48,9
Stan niezadowolający	4 496,1	26,2
Stan zły	4 268,2	24,9
Razem	171 656	100

Źródło: [Raport o stanie... 2006, s. 8].

Sieć kolejowa pod względem ilościowym jest w Polsce stosunkowo dobrze rozwinięta. Schemat jej rozkładu (choć wywodzi się jeszcze z okresu zaborów) z grubsza odpowiada istniejącym potrzebom transportowym i gęstości zaludnienia. Znaczny odsetek linii kolejowych został zelektryfikowany. Także i w tym przypadku problemem jest jednak kwestia parametrów jakościowych sieci. Infrastruktura nie jest przygotowana do obsługi połączeń kolejowych dużych prędkości, zaś znaczna część trakcji elektrycznej cechuje się obniżonymi standardami przesyłu energii. Modernizacji wymagają także tory i rozjazdy (w stanie dobrym znajduje się jedynie 22,9% torów i 19,7% rozjazdów) [Strategia rozwoju...]. Co więcej, zaledwie 30,8% długości torów jest przystosowanych do przejazdu składów o nacisku 22,5t/oś, z roku na rok pojawia się także coraz więcej ograniczeń prędkości wynikających ze złego stanu infrastruktury (tab. 4) [Raport roczny... s. 14-16].

W związku z trudną sytuacją finansową Grupy PKP od kilku lat ogranicza się liczbę połączeń, zaprzestając eksploatacji części infrastruktury, co prowadzi do jej dewastacji. Proces ograniczania liczby połączeń przebiega szybciej niż w UE (sieć linii normalnotorowych zmniejszyła się w Polsce z 24,4 tys. km do 20,1 tys. km (o 17,3%), zaś w UE w latach 1980-2000 – ze 165,2 tys. km do 150,3 tys. km

(o 9%)). Mimo tendencji do zmniejszania się znaczenia transportu kolejowego, jego udział w strukturze transportu jest w Polsce relatywnie wyższy niż w krajach UE. Jest to korzystne, choćby ze względu na problemy związane z budową autostrad oraz względy ekologiczne.

Tabela 4. Ograniczenia prędkości

Ograniczenia	Jednostka miary	Stan w dniu 1.01				
		2000	2001	2002	2003	2004
Punktowe ograniczenia prędkości	szt.	4 298	5 247	6 140	6 400	6 492
Długość torów, na których zmniejszono prędkość kursowania pociągów z powodu ograniczeń prędkości	km toru	2 515	2 985	3 370	3 246	3 224
Wydłużenie czasu jazdy pociągów z powodu ograniczeń prędkości	minuty	4 666	5 834	6 648	6 830	6 782

Źródło: [Raport roczny..., s. 16].

Tabela 5. Wypadki drogowe w Polsce i UE 15 w latach 1995-2000

Wyszczególnienie	Polska		UE 15	
	1995	2001	1995	2001
Liczba wypadków drogowych	6 900	5 534	44 015	40 500
Liczba wypadków drogowych na 100 000 osób	17,9	14,2	12	11
Liczba wypadków drogowych na 100 km sieci drogowej	3,4	2,5	1,4	1,0
Liczba ofiar śmiertelnych na 100 wypadków	12	10	6	3

Źródło: [Raport o stanie technicznym nawierzchni..., s. 15].

Doświadczenia krajów rozwiniętych wskazują, iż do efektywnego wykorzystania sieci transportowej niezbędne jest tworzenie i rozwój centrów transportu intermodalnego. Niestety, w Polsce nie podejmuje się znaczących działań w tym kierunku, co więcej, w bardzo słabym stopniu wykorzystuje się możliwości systemu kontenerowego.

Uzupełnieniem oceny konkurencyjności polskiej sieci transportowej będzie porównanie poziomu jednego ze wskaźników spójności przestrzennej w regionach poszerzonej UE. W tabelach 6-7 przedstawiono poziom dostępności poszczególnych regionów za pomocą sieci drogowej i kolejowej w stosunku do średniej unijnej. W ocenie dostępności drogowej regiony południowo-zachodniej Polski mieszczą się w przedziale 80-100% średniej – ten nominalnie dobry wynik błędnie jednak w porównaniu z sąsiadującymi z nimi regionami Niemiec (które uzyskują wyniki nawet do 180% średniej). Większość regionów Polski centralnej osiąga poziom 60-80% średniej, zaś północno-wschodnia Polska już tylko 40-60%. Najgorsze wyniki w rozszerzonej Unii charakteryzują obszary oddalone od jej geograficznego centrum – m.in. Hiszpanię, Portugalię, Grecję, kraje skandynawskie, bałtyckie, Irlandię itp.

Tabela 6. Wskaźniki poziomu rozwoju infrastruktury

Kraj	Infrastruktura transportowa				Telekomunikacja			Ochrona środowiska
	w km na 1000 km ²			linie kolejowe zelektryfikowane [w %]	linie telefoniczne na 100 mieszkańców		liczba użytkowników Internetu na 100 mieszkańców	
	autostrady	drogi główne, krajowe	linie kolejowe		telefonii komórkowa	telefonii stacjonarna		
Bulgaria	2,92	27,13	38,65	63,12	8,90	35,00	5,2	5,20
Czechy	6,56	263,03	119,67	31,64	42,20	37,80	9,7	9,70
Estonia	2,17	89,91	22,26	13,66	38,30	36,30	25,3	25,30
Węgry	4,82	323,23	85,90	31,34	29,60	40,60	7,1	7,10
Polska	1,28	56,42	74,25	50,04	17,50	28,30	7,2	7,20
Rumunia	0,47	61,81	47,75	34,57	11,10	17,30	3,6	3,60
Słowenia	21,43	158,67	59,16	41,55	24,00	38,70	15,2	15,20
Słowacja	6,04	22,47	74,84	41,86	54,70	31,50	12,1	12,10
Belgia	54,90	406,45	111,42	78,00	54,90	49,44	28,3	28,30
Dania	21,44	16,70	47,60	31,00	61,00	68,86	48,4	48,40
Niemcy	32,81	115,75	100,95	53,00	58,60	65,09	29,6	29,60
Grecja	5,36	68,94	18,01	3,00	55,90	49,13	9,5	9,50
Hiszpania	17,92	47,77	27,46	54,00	60,90	50,62	13,9	13,90
Francja	17,95	50,55	57,69	46,00	49,40	56,89	16,9	16,90
Irlandia	1,47	76,09	27,41	2,00	66,80	50,24	27,5	27,50
Włochy	22,00	152,85	54,34	68,00	73,70	48,07	23,3	23,30
Luksemburg	38,33	279,00	91,33	93,00	87,20	79,68	27,5	27,50
Holandia	67,32	195,59	82,62	73,00	67,10	61,77	45,9	45,90
Austria	19,44	122,38	71,19	56,00	78,60	48,88	33,3	33,30
Portugalia	16,11	130,34	30,59	32,00	66,50	42,13	10	10,00
Finlandia	1,80	43,51	19,18	41,00	72,60	52,35	44,5	44,50
Szwecja	3,66	37,35	28,78	68,00	71,40	73,57	56,4	56,40
Wielka Brytania	14,80	197,52	67,20	30,00	67,00	59,09	33,5	33,50

Źródło: opracowanie na podstawie danych [EUROSTAT... 2002, s. 14, 309-316].

Tabela 7. Analiza SWOT dla sektora transportu Polski

Mocne strony	Słabe strony
Struktura polskiego systemu transportowego: – rozległa sieć drogowa i kolejowa – nadal dobrze zachowane proporcje gałęziowe (między koleją a transportem drogowym) – silny rozwój transportu	Struktura polskiego systemu transportowego: – dane mówiące o wysokim poziomie wypadków drogowych – niskie standardy (drogi – nacisk na oś, kolej – prędkość)
Istniejąca infrastruktura: – wysoki odsetek odcinków o charakterze międzynarodowym w sieci drogowej i kolejowej – relatywnie gęsta sieć kolejowa	Istniejąca infrastruktura: – brak dróg strategicznych o dużej przepustowości – brak linii kolejowych gwarantujących w ruchu pasażerskim prędkość ponad 160 km/h i ruchu towarowym ponad 120 km/h – bardzo wysoki odsetek sieci drogowej o złej jakości nawierzchni – duża liczba odcinków sieci drogowej oznaczonych „czarnymi punktami”
Popyt na usługi transportowe: – wzrost zapotrzebowania na transport, szczególnie na przewozy ładunków wysoko przetworzonych – rosnące znaczenie kryterium czasu w przewozach i przejazdach pasażerskich – niskie koszty operatorów frachtowych – popyt o zwiększonych/ zróżnicowanych wymaganiach odnośnie do transportu	Popyt na usługi transportowe: – szybki wzrost popytu na drogowe przewozy ładunków – szybszy wzrost zapotrzebowania na motoryzację indywidualną niż na zbiorowy transport osób
Finansowanie inwestycji: – wzrost świadomości wpływu infrastruktury na wzrost ekonomiczny – korzystanie z pomocy finansowej UE	Finansowanie inwestycji: – minimalne zainteresowanie kapitału prywatnego i zagranicznego inwestycjami transportowymi w Polsce
Szanse	Zagrożenia
Międzynarodowe: – dostępność funduszy (środki unijne i wewnętrzne) rozpoczynających masowe inwestycje w infrastrukturę – poprawa konkurencyjności polskiej gospodarki oraz zdolności przyciągania inwestorów zagranicznych – centralne położenie Polski – podtrzymywanie przewagi konkurencyjnej polskich usług transportowych	Międzynarodowe: – wyzwania związane z bardzo dużą skalą programu inwestycyjnego – ryzyko niewystarczającej absorpcji środków unijnych
Makroekonomiczne: – wykreowanie silniejszego popytu wewnętrznego w celu zwiększenia poziomu inwestycji – wyrównanie różnic w poziomie rozwoju ekonomicznego regionów – redukcja ryzyka związanego z wpływem transportu na środowisko, np. poprzez budowę obwodnic miasta i ograniczanie przeciążenia ruchu	Makroekonomiczne: – konflikty społeczne i ekologiczne lokalizacji inwestycji transportowych – niemożność regulacji i kontroli użytkowników dróg

Sektorowe: – poprawa efektów ekonomicznych i finansowych przedsiębiorstw transportowych, – zmniejszenie kosztów zewnętrznych transportu – korzyści z wprowadzenia wyższych standardów obowiązujących w UE	Sektorowe: – niedostateczne przygotowanie projektów inwestycyjnych – nieefektywność działań pozainfrastrukturalnych ukierunkowanych na poprawę bezpieczeństwa dróg – przesunięcia w strukturze gałęziowej transportu
--	---

Źródło: [Sektorowy Program Operacyjny... 2003, s. 23].

Podobnie kształtuje się poziom dostępności regionów za pomocą sieci kolejowej. Również i w tym przypadku najlepsze wyniki uzyskują regiony centralne UE, obszary peryferyjne są zaś zdecydowanie trudniej dostępne. Poziom dostępności polskich regionów (od 40% średniej na wschodzie do 100% na zachodzie kraju) jest zdecydowanie niższy niż w przypadku Niemiec, Francji czy krajów Beneluksu, niemniej jednak znacznie wyższy niż w regionach peryferyjnych.

Poziom spójności przestrzennej danego regionu (np. określany przez liczbę potencjalnych konsumentów dostępnych w jednostce czasu) będzie niewątpliwie jednym z ważniejszych czynników branych pod uwagę przy lokalizacji inwestycji. Niezwykle istotne jest więc, aby przez rozbudowę sieci transportowej poprawić konkurencyjność polskich regionów. Szczególnie dotyczy to regionów tzw. ściany wschodniej, które już w tej chwili osiągają niższe wskaźniki rozwoju społeczno-gospodarczego (poziom PKB *per capita*, wysokie bezrobocie itp.). Istnieje uzasadniona obawa, iż w razie braku wyraźnej poprawy ich dostępności ta dywergencja rozwojowa może się pogłębić.

Uzupełnieniem oceny międzynarodowej konkurencyjności Polski pod względem stopnia rozwoju infrastruktury technicznej jest hierarchiczna analiza porównawcza. Podczas jej przygotowania wzięto pod uwagę następujące wskaźniki:

- gęstość sieci autostrad w relacji do wielkości obszaru i gęstości zaludnienia;
- gęstość sieci dróg krajowych w relacji do wielkości obszaru i gęstości zaludnienia;
- gęstość linii kolejowych w relacji do wielkości obszaru i gęstości zaludnienia;
- odsetek linii kolejowych zelektryfikowanych;
- liczbę użytkowników telefonii stacjonarnej na 100 mieszkańców;
- liczbę użytkowników telefonii komórkowej na 100 mieszkańców;
- liczbę użytkowników Internetu na 100 mieszkańców;
- odsetek ludności mającej dostęp do publicznych oczyszczalni ścieków.

Analizę przeprowadzono metodą analogiczną do zastosowanej uprzednio przy ocenie stopnia rozwoju infrastruktury polskich województw.

Odległe miejsce Polski w tym zestawieniu wskazuje na konieczność dokonania znaczących inwestycji w obszarze infrastruktury, tym bardziej iż uwzględnienie w analizie nie tylko ilościowych, ale również jakościowych parametrów sieci transportowej mogłoby jeszcze osłabić pozycję naszego kraju.

Na zły stan rozwoju infrastruktury transportu lądowego w Polsce składa się wiele przyczyn. Wśród nich wymienić można m.in. [Raport o stanie... 2006, s. 19]:

- niedostateczną ilość środków finansowych przeznaczanych na rozbudowę i utrzymanie infrastruktury;
- zbyt dużą wagę czynnika kosztowego przy podejmowaniu decyzji o realizacji inwestycji, co często prowadzi do obniżenia wskaźników jakościowych,
- brak działań w kierunku rozwoju systemu transportu intermodalnego,
- rezygnacja z alternatywnych rodzajów transportu, czego przykładem jest degradacja infrastruktury transportu rzecznoego,
- brak skutecznego systemu eliminacji z ruchu transportów przeciążonych.

Tabela 8. Hierarchiczna klasyfikacja państw rozszerzonej UE według stopnia rozwoju infrastruktury technicznej

Pozycja	Kraj	Miara rozwoju
1	Luksemburg	2,615
2	Szwecja	0,757
3	Holandia	0,635
4	Dania	0,415
5	Austria	0,320
6	Niemcy	0,298
7	Finlandia	0,286
8	Włochy	0,193
9	Wielka Brytania	0,168
10	Belgia	0,107
11	Francja	-0,026
12	Hiszpania	-0,141
13	Irlandia	-0,268
14	Słowacja	-0,283
15	Estonia	-0,309
16	Czechy	-0,377
17	Portugalia	-0,414
18	Słowenia	-0,520
19	Polska	-0,631
20	Bułgaria	-0,632
21	Węgry	-0,639
22	Grecja	-0,669
23	Rumunia	-0,886

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych zaczerpniętych z: [EUROSTAT... 2002, s. 14, 309-316] oraz z witryny internetowej instytucji.

Raport z kontroli przeprowadzonej w 2005 r. przez NIK jako jedną z przyczyn wymienia także niewłaściwe działania administracji publicznej odpowiedzialnej za stan infrastruktury, szczególnie zaś [*Informacja o wynikach...* 2005]:

- brak reakcji na zniekształcenie struktury gałęziowej transportu,
- brak działań w kierunku przystosowania infrastruktury do standardów UE
- zmienność programów rozwoju transportu wynikająca z cyklu wyborczego,
- brak spójnego systemu finansowania infrastruktury,
- brak współpracy administracji rządowej i samorządowej.

Przeprowadzone analizy wskazują, iż bardzo niski poziom konkurencyjności polskiej infrastruktury technicznej może stać się istotną barierą rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Nic dziwnego zatem, iż problem inwestycji infrastrukturalnych pojawia się często w strategiach rozwoju Polski przygotowywanych przez władze (zob. tab. 8).

W Narodowym Planie Rozwoju (NPR), który jest kompleksowym dokumentem określającym strategię społeczno-gospodarczą Polski w średnim okresie, inwestycje infrastrukturalne (szczególnie dotyczące infrastruktury transportowej) uznano za jeden z priorytetów. W NPR zarówno na lata 2004-2006, jak i 2007-2013 zwiększanie spójności przestrzennej regionów Polski w stosunku do obszaru UE oraz budowę społeczeństwa informacyjnego wskazano jako jedno z głównych celów działań władz. Osiągnięcie tych celów nie będzie możliwe bez zakrojonych na szeroką skalę inwestycji infrastrukturalnych. Konieczne będzie także włączenie naszego kraju w europejskie sieci transportowe i informacyjne (TEN-T, eTEN), co zapisano jako jeden z celów częściowych NPR.

Do osiągnięcia tego celu konieczne będzie nie tylko podjęcie inwestycji na nie-spotykaną dotąd skalę, ale także przeprowadzenie zmian systemu instytucjonalnego i prawnego, zmierzające do uproszczenia procesu przeprowadzania inwestycji infrastrukturalnych.

Przypomnieć należy, iż cele NPR mają być osiągane za pomocą programów i projektów współfinansowanych ze strony instrumentów strukturalnych w ramach podstaw wsparcia wspólnoty i inicjatyw wspólnotowych, projektów z udziałem Funduszu Spójności, a także przedsięwzięć i wieloletnich programów rozwojowych finansowanych wyłącznie ze środków krajowych. Do czasu zakończenia realizacji programów Phare, ISPA oraz SAPARD także te instrumenty pomocy przedakcesyjnej UE będą miały swój wkład w osiągnięcie celów NPR⁴.

Podstawy wsparcia Wspólnoty wdrażane są w naszym kraju za pomocą sektorowych programów operacyjnych SPO, tak więc Ministerstwo Infrastruktury opracowało SPO „Transport i gospodarka morska” (przy opracowywaniu NPR 2007-2013 zmieniono nazwę programu na SPO „Transport”). Na jego realizację zaplanowano (do 2006 r.) 627 mln euro pochodzących ze środków UE i 265 mln euro

⁴ Zob. NPR 2004-2006, s. 67.

pochodzących ze środków krajowych. Trzeba jednak pamiętać, że inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej są w Polsce podejmowane w nie tylko w ramach SPO „Transport”, ale także strategii rozwoju sektora transportu dla Funduszu Spójności oraz Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR). Strategia rozwoju sektora transportu dla Funduszu Spójności, SPO „Transport – gospodarka morska”, Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR) określają więc zakres oddziaływania w ramach poszczególnych programów. Mianowicie:

1. Rozbudowa i modernizacja sieci transportowej w ramach SPO „Transport” obejmować ma:

a) osiągnięcie zrównoważonego gałęziowo rozwoju systemu transportowego przez m.in:

- kontynuację rozpoczętych w okresie przedakcesyjnym inwestycji w modernizację oraz rozbudowę sieci drogowej oraz kolejowej w paneuropejskich korytarzach transportowych i pozostałej sieci TINA,
- inwestycje na drogach i liniach kolejowych o krajowym znaczeniu, zapewniających poprawę jakości obsługi ruchu pomiędzy dużymi aglomeracjami miejskimi oraz zapobiegających peryferyzacji obszarów położonych na wschodzie Polski,
- rozbudowę portów lotniczych w celu sprostania standardom ruchu międzykontynentalnego w głównych portach (Warszawa, Gdańsk, Kraków i Katowice),
- rozbudowę infrastruktury portów morskich w celu poprawy ich dostępności od strony lądu i morza oraz utworzenie przeładunkowych terminali kontenerowych i promowych, a także centrów logistycznych w ich pobliżu;

b) zwiększenie bezpieczeństwa ruchu m.in. przez:

- przebudowę dróg krajowych,
- usprawnienie przejazdów przez miasta i miejscowości,
- wdrażanie i monitoring środków poprawy bezpieczeństwa.

2. Dzięki wykorzystaniu wsparcia ze strony Funduszu Spójności są realizowane duże projekty w ramach wybranych głównych korytarzy transportowych, tj. transeuropejskich sieci transportowych (TEN). Sieć tę na terenie Polski tworzą elementy infrastruktury leżące w głównych korytarzach transportowych ujętych w programie TINA.

3. W ramach ZPORR, za pomocą współfinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, realizowane mają być projekty z zakresu infrastruktury transportowej znaczenia wojewódzkiego, głównie drogowe (drogi wojewódzkie).

4. Podsumowanie i wnioski

Rozwój infrastruktury technicznej w Polsce będzie jednym z najważniejszych czynników determinujących szanse na długofalowy rozwój gospodarczy kraju i poszczególnych regionów. Niski poziom rozwoju infrastruktury może istotnie osłabić konkurencyjność polskich regionów na obszarze Unii i stać się poważną barierą rozwojową. Wydaje się, że zdają sobie z tego sprawę decydenci, o czym świadczy mnogość deklaracji i planów ogłaszanych w ostatnim okresie. Przedstawione strategie rozwoju infrastruktury technicznej w Polsce stanowią jedynie część opracowań, jakie powstały na ten temat. Władze dysponują zatem kompleksowymi planami rozwoju infrastruktury, nierzadko wskazującymi nawet podmioty odpowiedzialne i terminy realizacji. Co więcej, przygotowano też sposoby finansowania znacznej części potencjalnych inwestycji i zabezpieczono niezbędne środki. Pozostaje jedynie pytanie, czy decydentom wystarczy wyobraźni i woli politycznej do realizacji tychże programów. W znacznej części od tego będzie bowiem zależeć, czy polskie regiony osiągną zdolność do skutecznego konkurowania na unijnym rynku i harmonijnego rozwoju w nowych warunkach.

Literatura

- Borowiec J., *Infrastruktura techniczna a konkurencyjność regionów*, [w:] *Konkurencyjność regionów*, red. M. Klamut, AE, Wrocław 1999.
- Borowiec J., Wilk K., *Integracja europejska*, AE, Wrocław 2005.
- Burniewicz J., Szałucki K., *Wpływ członkostwa w Unii Europejskiej na transport w Polsce*, Urząd Komitetu Integracji Europejskiej, Warszawa 2003.
- Energy Infrastructure and Security of Supply*, Commission of The European Communities, Brussels, 10.12.2003.
- EUROSTAT Annual Yearbook 2002*.
- Informacja o wynikach kontroli funkcjonowania transportu drogowego i kolejowego w latach 1990-2004*, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2005.
- Infrastructure for development. World Development Report*, Oxford University Press, Oxford 1994.
- Les regions dans les annees 90*, OPOCE, Luxembourg 1991.
- Raport na temat stanu zagospodarowania przestrzennego kraju*, Ministerstwo Infrastruktury, witryna internetowa instytucji.
- Raport o stanie technicznym nawierzchni sieci dróg krajowych na koniec 2005 r.*, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Warszawa 2006.
- Raport roczny 2003*, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, witryna internetowa instytucji.
- Ratajczak M., *Infrastruktura a wzrost i rozwój gospodarczy*, „Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny” 2000 nr 4.
- Rocznik Statystyczny Województw 2002, GUS.
- Sektorowy Program Operacyjny: Transport na lata 2002-2006, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, witryna internetowa instytucji.
- Sektorowy Program Operacyjny: Transport, Ministerstwo Infrastruktury, witryna internetowa instytucji.
- Strategia przebudowy głównych dróg krajowych w Polsce, Ministerstwo Infrastruktury, witryna internetowa instytucji.

Strategia rozwoju infrastruktury transportu na lata 2004-2006 i lata dalsze, Ministerstwo Infrastruktury, witryna internetowa instytucji.

Studia nad reformowaną gospodarką, red. M. Okólski, U. Sztanderska, PWN, Warszawa 1996.

The Trans-European Transport Network: New Guidelines and Financial Rules, European Commission, Directorate-General for Energy and Transport.

TECHNICAL INFRASTRUCTURE VERSUS COMPETITIVENESS OF THE REGIONS

Summary

Degree of technical infrastructure development is one of the main determinants of economic growth and development. Low degree of technical infrastructure development may decrease international competitiveness of Polish regions on the Common Market and become a strong barrier of economic development. Integration into the EU will be very important for speed and directions of infrastructure development process in Poland, among other things through liberalization of markets, development of Trans European Networks and, last but not least, financial support.

Krzysztof Biegun – mgr, asystent w Katedrze Polityki Ekonomicznej i Europejskich Studiów Regionalnych Akademii Ekonomicznej we Wrocławiu.