

*ADAM PRZYBYŁOWSKI**

STRUKTURA REGIONALNA NAKŁADÓW UNIJNYCH NA TRANSPORT W POLSCE

Inwestycje współfinansowane ze środków Unii Europejskiej pozwoliły częściowo zniwelować różnicę, jaka dzieli polską sieć transportową od standardów europejskich. Zauważalna jest poprawa wskaźników w zachodniej i centralnej części Polski, zwłaszcza dostępności drogowej i lotniczej, jednocześnie zanotowano wzrost wewnętrznych różnic pomiędzy regionami. Nakłady na transport drogowy i kolejowy w polskich regionach były dużo wyższe w porównaniu do pozostałych gałęzi i form transportu w latach 2009–2011. Celem publikacji jest zaprezentowanie struktury nakładów na transport w polskich regionach na tle tendencji rozwojowych infrastruktury transportu w Polsce. Badania oparto o źródła literatury przedmiotu oraz dane pozyskane z baz danych Ministerstwa Rozwoju Regionalnego.

Słowa kluczowe: inwestycje transportowe, polskie regiony, UE

Wstęp

Rozwój systemów transportowych i logistycznych wymaga wzrostu efektywności ich funkcjonowania, a jednocześnie konieczne jest ograniczanie negatywnych skutków rozwoju transportu zgodnie z koncepcją zrównoważonego rozwoju. Kluczowe jest, z jednej strony, ograniczanie emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu czy też cząstek stałych do atmosfery, a z drugiej – zaspokojenie potrzeby zwiększonej mobilności społecznej i dostępności transportowej. W konsekwencji wyzwaniem jest podejmowanie decyzji o inwestycjach dotyczących rozwoju systemów transportowych bezpiecznych dla środowiska, ważnych społecznie

* Adam Przybyłowski, dr, Akademia Morska w Gdyni, Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, Katedra Logistyki i Systemów Transportowych, e-mail: a.przybylowski@wn.am.gdynia.pl.

i efektywnych ekonomicznie. Celem publikacji jest zaprezentowanie struktury regionalnej nakładów na transport w okresie 2009–2011 na tle tendencji rozwojowych infrastruktury transportu w Polsce. W artykule przedstawiono w pierwszej kolejności wybrane zagadnienia dotyczące tendencji rozwojowych infrastruktury transportowej w Polsce, a następnie zaprezentowano unijne inwestycje transportowe na rzecz rozwoju regionalnego systemu transportowego w Polsce.

Rozwój polskiego systemu transportowego

System transportowy stanowi sieć infrastruktury transportowej i potencjału przewozowego wraz z układem mas towarowych i strumieni pasażerskich korzystających z tej sieci w danym czasie. Jest to więc kategoria wielowymiarowa, o złożonej strukturze rzeczowej i podmiotowej, w której niezwykle ważną rolę odgrywa element czasu i przestrzeni¹. Równoważenie rozwoju transportu² powinno polegać na uwzględnianiu kryterium dostępności do usług transportowych w aspekcie bezpieczeństwa zdrowotnego, zasady sprawiedliwości międzypokoleniowej, efektywności ekonomicznej, optymalnego wykorzystania przestrzeni oraz ograniczania negatywnego wpływu na środowisko.

Celem Unii Europejskiej jest kreowanie szans rozwojowych oraz niwelowanie różnic w rozwoju poszczególnych jej regionów, zwłaszcza położonych peryferyjnie. Służyć temu mają m.in. inwestycje infrastrukturalne (zwiększanie dostępności transportowej), szczególnie w regionach metropolitarnych i miastach jako lokomotywach rozwojowych³. Długookresowe niedoinwestowanie infrastruktury skutkuje osłabieniem lub nawet uniemożliwieniem uzyskania efektów wzrostu i rozwoju gospodarczego, co jest tożsame z hamowaniem wzrostu konkurencyjności lub pogarszaniem jej poziomu⁴. Inwestycje infrastrukturalne to inicjatywy integrujące systemy transportowe, a w konsekwencji także funk-

¹ A.S. Grzelakowski, M. Matczak, A. Przybyłowski, *Polityka transportowa Unii Europejskiej oraz jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.

² B. Pawłowska, *Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.

³ E. Załoga, *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013.

⁴ M. Ratajczak, *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1999.

cjonowanie wszystkich pozostałych działów gospodarki i mechanizmów w nich zachodzących⁵. Efekty popytowe rozbudowy infrastruktury transportu wynikają z krótkookresowych impulsów rozwojowych, związanych bezpośrednio z realizacją inwestycji dotyczących kreowania popytu na pracę i materiały. Efekty podażowe odnoszą się do trwałego kształtowania podstaw rozwoju w miejscu inwestycji, m.in. przez podwyższanie atrakcyjności inwestycyjnej, większą efektywność firm działających na danym terenie, możliwości wykorzystania efektu skali, lepsze warunków do wymiany handlowej, poszerzenie możliwości rekrutacji pracowników, poprawę warunków dla rozwoju turystyki⁶.

W badaniach międzynarodowych, np. w badaniach oddziaływania wpływu TEN-T na rozwój regionalny w ramach projektu IASON, na poziomie koncepcyjnym wyróżniono następujące rodzaje efektów inwestycji transportowych⁷: bezpośrednie, pośrednie sieciowe w transporcie, pośrednie ekonomiczne oraz pośrednie sieciowe w transporcie.

W polskiej literaturze przedmiotu ostatnio ukazało się kilka monografii⁸ odnoszących się do roli infrastruktury transportu w gospodarce⁹. Natomiast kompleksową klasyfikację efektów inwestycji transportowych przedstawiła Teresa Kamińska¹⁰, a w wersji rozbudowanej – Piotr Rosik i Mariusz Szuster¹¹.

⁵ A. Ważna, *Relacje między inwestycjami infrastrukturalnymi w transporcie a innymi czynnikami determinującymi poziom konkurencyjności regionu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, „Ekonomika Transportu i Logistyka” nr 49, Gdańsk 2013, s. 105.

⁶ A. Domańska, *Wpływ infrastruktury transportu na rozwój regionalny*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 2004, nr 2, s. 95–96.

⁷ Por. szerzej: J. Kiel, N. Raha, W. Schade, N. Schneekloth, *IASON Integrated Appraisal of Spatial economic and Network effects of transport investments and policies*, http://www.transport-research.info/Upload/Documents/200608/20060821_162810_15461_IASON%20Final%20Report.pdf (dostęp 15.04.2013).

⁸ Zob. szerzej m.in.: A. Koźlak, *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012; P. Borkowski, *Metody obiektywizacji oceny ryzyka w inwestycjach infrastrukturalnych w transporcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.

⁹ J. Burnewicz, *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju ekonomicznego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, „Ekonomika Transportu i Logistyka” nr 49, Gdańsk 2013, s. 26.

¹⁰ T. Kamińska, *Makroekonomiczna ocena efektywności inwestycji infrastrukturalnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 136–142.

¹¹ P. Rosik, M. Szuster, *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008, s. 22–23.

Wskazali oni trzy kategorie konsekwencji budowy lub modernizacji infrastruktury transportu: ekonomiczne i w zakresie bezpieczeństwa, społeczno-ekonomiczne, środowiskowe. Przewidywanie wpływu inwestycji transportowych na rozwój regionu wymaga zastosowania modeli quasi-dynamicznych. Podstawowe modele z tej grupy składają się z dwóch modułów: zagospodarowania przestrzennego i transportu, będących ze sobą we wzajemnych interakcjach¹². Według Aleksandry Koźlak przegląd różnych podejść teoretycznych i empirycznych do badania wpływu infrastruktury transportu na rozwój regionalny skłania do postawienia tezy, że punktem wyjścia i podstawą do formułowania dalszych wniosków odnoszących się do oddziaływania inwestycji transportowych powinna być kwestia dostępności transportowej.

Na przestrzeni ostatnich lat Polska dokonała znacznego postępu w zakresie rozwoju infrastruktury transportu. Realizacja pierwszego etapu modernizacji podstawowej sieci transportowej w Polsce była możliwa głównie dzięki środkom Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013, a także funduszom europejskim na lata 2000–2006.

Zauważalna jest poprawa wskaźników w zachodniej i centralnej części Polski, zwłaszcza dostępności drogowej i lotniczej, jednocześnie zanotowano wzrost wewnętrznych różnic pomiędzy regionami¹³. Według analizy ESPON (European Observation Network for Territorial Development and Cohesion¹⁴) zauważalna jest poprawa wskaźników w zachodniej i centralnej części Polski, co po raz pierwszy można uznać za efekt prowadzonej polityki inwestycyjnej, opartej głównie na funduszach europejskich. Korzystne zmiany dotyczą głównie poprawy dostępności drogowej i lotniczej, w mniejszym stopniu kolejowej. Niestety, w zakresie kilku wskaźników dostępnościowych zanotowano wzrost wewnętrznych różnic pomiędzy regionami¹⁵.

¹² M. Łatuszyńska, *Metody badania wpływu infrastruktury transportu na rozwój społeczno-ekonomiczny regionu*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 2007, nr 1, s. 18.

¹³ *Ewaluacja ex-ante Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020*, raport końcowy, http://www.ewaluacja.gov.pl/Wyniki/Documents/4_092.pdf (dostęp 3.04.2014).

¹⁴ Europejska Sieć Obserwacyjna Rozwoju Terytorialnego i Spójności Terytorialnej.

¹⁵ T. Komornicki, *Infrastruktura transportowa, w: Terytorialny wymiar rozwoju. Polska z perspektywy badań ESPON*, red. A. Olechnicka, K. Wojnar, http://espon.pl/files/25_2/2/terytorialny_wymiar_rozwoju_A.Olechnicka_K.Wojnar.pdf (dostęp 21.06.2014).

Przyjęcie Strategii Europa 2020¹⁶ zobowiązało Polskę do realizacji ambitnych celów określonych na poziomie UE. Dotyczy to m.in. celów w zakresie energii i klimatu oraz celów w zakresie transportu (np. stworzenie inteligentnej, zmodernizowanej i w pełni wzajemnie połączonej infrastruktury transportowej, zapewnienie skoordynowanej realizacji projektów infrastrukturalnych w ramach sieci bazowej TEN-T, koncentracja na transporcie w miastach, które są źródłem kongestii i emisji). Osiągnięcie celów ogólnych określonych w Strategii Europa 2020, Białej Księdze Transportu¹⁷ (w tym w szczególności stworzenie do 2030 r. w pełni funkcjonalnej ogólnounijnej, multimodalnej sieci bazowej TEN-T, co przyczyni się do utworzenia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu przez ograniczenie emisji gazów cieplarnianych), możliwe jest jedynie przez kontynuowanie inwestycji w krajową sieć transportową.

Kontynuacja realizacji działań rozpoczętych wraz z uruchomieniem funduszy przedakcesyjnych pozwoli również na wypełnienie celów krajowych dokumentów strategicznych. Mowa tu o Krajowym Programie Reform¹⁸, Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia fala nowoczesności¹⁹, Strategii Rozwoju Kraju 2020²⁰, a w szczególności celach Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)²¹. Zmierzają one do zwiększenia dostępności transportowej przy jednoczesnej poprawie bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez tworzenie spójnego, zrównoważonego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Wyzwaniem w zakresie stworzenia zintegrowanego systemu transportowego w Polsce, w okresie do 2020 r., będzie

¹⁶ Komunikat Komisji „EUROPA 2020”, *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*, KOM (2010) 2020 wersja ostateczna.

¹⁷ Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA, *Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM (2011) 144 wersja ostateczna.

¹⁸ *Krajowy Program Reform. Europa 2020. Aktualizacja 2013/2014* – dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia 2013 r., http://www.mg.gov.pl/files/upload/18224/PL_NRP%202013-2014_pl.pdf (dostęp 31.10.2014).

¹⁹ Uchwała nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* (M.P. z 2013 r., poz. 121).

²⁰ Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Rozwoju Kraju 2020* (M.P. z 2012 r., poz. 882).

²¹ Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. z 2013 r., poz. 75).

w pierwszej kolejności nadrobienie zaległości w rozbudowie i modernizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego²². Jednocześnie kluczowe jest to, aby monitorować strukturę nakładów na transport, zwłaszcza w kontekście implementacji paradygmatu zrównoważonego rozwoju. W drugiej części publikacji przedstawiono taką analizę w ujęciu regionalnym w odniesieniu do okresu 2009–2011.

Nakłady UE w polskich regionach w latach 2009–2011

W tej części artykułu skoncentrowano się na wielkości nakładów inwestycyjnych ze środków UE na transport w poszczególnych polskich województwach. Wiele wskaźników transportowych GUS jest niespójnych ze sobą, wątpliwych i niepełnych²³. Dotyczy to również informacji dotyczących skali nakładów na transport. Ze względu na ograniczoną dostępność dobrych jakościowo danych dotyczących skali nakładów na transport w statystyce GUS poniżej zaprezentowano szacunkowe wartości wydatków ze środków UE w latach 2009–2011, pozyskane przez autora dzięki współpracy z Ministerstwem Rozwoju Regionalnego (obecnie Infrastruktury i Rozwoju)²⁴.

W tabeli 1 przedstawiono szacunkowe wartości wydatków ze środków UE na inwestycje transportowe ogółem w polskich regionach łącznie w latach 2009–2011.

Jak można zauważyć, występują tu istotne dysproporcje – od województw, które otrzymały dofinansowanie na niskim poziomie (opolskie – nieco ponad 0,5 mld zł) do tych, które pozyskały dużo większe środki finansowe (mazowieckie – prawie 16,5 mld zł) w analizowanym okresie na ogólną sumę ponad 70 mld zł. Oprócz regionu Mazowieckiego stosunkowo duże kwoty ogółem wydatkowano w regionach: Śląskiem, Małopolskiem i Podkarpackiem. Dość wysokie nakłady inwestycyjne były w województwach: lubelskim, pomorskim, warmińsko-mazurskim i wielkopolskim. Nieco mniej środków unijnych na transport przeznaczono

²² *Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik 2014, s. 5–6.

²³ J. Burnewicz, *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.

²⁴ A. Przybyłowski, *Inwestycje transportowe jako czynnik zrównoważonego rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2013.

w województwach dolnośląskim, łódzkim, a następnie kujawsko-pomorskim, świętokrzyskim i zachodniopomorskim. Najmniej wydatków było – oprócz wspomnianego już opolskiego – w województwach lubuskim i podlaskim. W ujęciu *per capita* wyniki kształtują się inaczej – najwięcej środków zakontraktowano w województwach ściany wschodniej: lubelskim i podkarpackim, a także podlaskim, świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim. Najmniej było ich w regionach Kujawsko-Pomorskiem i Opolskiem oraz Śląskiem.

Tabela 1

Szacunkowe wartości wydatków ze środków UE
na inwestycje transportowe ogółem w polskich regionach w latach 2009–2011 (w zł)

Wyszczególnienie	Inwestycje transportowe ogółem	Inwestycje transportowe <i>per capita</i>
dolnośląskie	3 340 130 342	532,21
kujawsko-pomorskie	2 393 852 090	48,96
lubelskie	4 359 663 392	1569,42
lubuskie	1 660 444 005	350,72
łódzkie	3 335 964 651	233,75
małopolskie	6 560 378 168	443,49
mazowieckie	16 421 432 128	691,85
opolskie	506 260 349,8	81,20
podkarpackie	6 064 461 204	1073,69
podlaskie	1 780 321 304	838,69
pomorskie	3 759 526 515	432,20
śląskie	7 268 114 586	183,05
świętokrzyskie	2 383 546 370	766,27
warmińsko-mazurskie	3 906 191 912	742,55
wielkopolskie	3 991 015 949	352,02
zachodniopomorskie	2 348 867 977	222,61
Razem	70 080 170 944	27609,31

Źródło: opracowanie własne na podstawie pozyskanych danych Departamentu Koordynacji i Wdrażania Funduszy Unii Europejskiej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego – Systemu Rozliczania Projektów SRP oraz Systemu KSI SIMIK 07-13.

Jak wynika z analizy wydatków w poszczególnych gałęziach transportu w polskich regionach łącznie w latach 2009–2011, nakłady UE na transport drogowy i kolejowy były dużo wyższe niż w pozostałych gałęziach i rodzajach transportu. Można stwierdzić, że najwięcej środków przeznaczono na transport drogowy – aż 52 mld zł (tab. 2).

Tabela 2

Szacunkowe wartości wydatków na transport kolejowy i drogowy ze środków UE (na podstawie umów o dofinansowanie) w polskich regionach w latach 2009–2011 (w zł)

Wyszczególnienie	Transport drogowy		Transport kolejowy	
	ogółem	<i>per capita</i>	ogółem	<i>per capita</i>
dolnośląskie	1811741932	97,16	1084968504	9,89
kujawsko-pomorskie	2118331964	74,75	46341844,18	22,40
lubelskie	3680245330	101,27	118535247,1	0,00
lubuskie	1480480628	190,56	167221347,4	102,69
łódzkie	2484071513	195,26	707478927,8	16,54
małopolskie	4600625128	229,33	1521824283	0,00
mazowieckie	10756310999	595,49	2444301822	0,00
opolskie	321467771	63,55	5976523,8	5,81
podkarpackie	4584100217	351,24	1219213311	0,00
podlaskie	1438018230	304,88	34205994	28,67
pomorskie	2066679713	221,58	808604064,4	0,00
śląskie	6569866210	1177,40	356034248,2	12,38
świętokrzyskie	2131086058	122,82	11281463,41	0,00
warmińsko-mazurskie	3733331199	277,17	89981951,1	12,74
wielkopolskie	3200129976	64,43	189011850,7	55,52
zachodniopomorskie	1597980873	148,96	178563281	77,56
Razem	52574467742	21397,87	8983544663	3095,71

Źródło: opracowanie własne na podstawie pozyskanych danych Departamentu Koordynacji i Wdrażania Funduszy Unii Europejskiej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego – Systemu Rozliczania Projektów SRP oraz Systemu KSI SIMIK 07-13.

Jak można zauważyć, łącznie w analizowanym okresie najwięcej środków na transport drogowy wydatkowano w województwie mazowieckim, stosunkowo dużo w województwach śląskim, małopolskim i podkarpackim oraz lubelskim, warmińsko-mazurskim i wielkopolskim, a najmniej w opolskim. Dużo niższa

kwota zainwestowana została w transport kolejowy (niespełna 9 mld zł). Także w tym przypadku najwięcej środków zakontraktowano w województwie mazowieckim. Wysokie nakłady zanotowano też w województwach: małopolskim, dolnośląskim, podkarpackim i pomorskim oraz łódzkim, świętokrzyskim, a najniższe w opolskim.

W sumie w latach 2009–2011 na pozostałe gałęzie i rodzaje transportu przewidziano dużo niższe kwoty. Najwięcej środków wydatkowano na transport miejski (zwłaszcza w mazowieckim), następnie na lotniczy i morski, a najmniej na wodny śródlądowy (tab. 3).

Tabela 3

Szacunkowe wartości wydatków na transport lotniczy, miejski, porty morskie i żeglugę wodną śródlądową ze środków UE (na podstawie umów o dofinansowanie) w polskich regionach w latach 2009–2011 (w zł)

Województwo	Transport lotniczy	Transport morski	Transport wodny śródlądowy	Transport miejski
dolnośląskie	140192506,7	0	127012969,1	117511193,1
kujawsko-pomorskie	57236573,77	0	0	101924614,5
lubelskie	125000000	0	0	400433982,6
lubuskie	0	0	0	12742029,5
łódzkie	114485825,1	0	0	18851795,2
małopolskie	43275879,24	0	0	362009198
mazowieckie	28116002,5	0	0	3192703305
opolskie	0	0	138426479,1	20119152,21
podkarpackie	203301848,7	0	0	46108720,48
podlaskie	0	0	13933575,09	294163505,1
pomorskie	169690600,3	176954683,4	0	306347656,3
śląskie	7211183,59	0	59320609,55	243772493,5
świętokrzyskie	0	0	0	239236570,2
warmińsko-mazurskie	0	60416463,51	6263382,39	0
wielkopolskie	25400154,6	0	0	477572445,1
zachodniopomorskie	18099050	348799565,5	0	124110336,3
Razem	932009624,4	586170712,4	344957015,2	5957606997

Źródło: opracowanie własne na podstawie pozyskanych danych Departamentu Koordynacji i Wdrażania Funduszy Unii Europejskiej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego – Systemu Rozliczania Projektów SRP oraz Systemu KSI SIMIK 07-13.

Dużo niższe nakłady na gałęzie i rodzaje transportu bardziej przyjazne środowisku (transport kolejowy, a zwłaszcza miejski, wodny śródlądowy i morski) w porównaniu z transportem drogowym nie rokują dobrze w kontekście zmierzania w kierunku zrównoważonego rozwoju transportu²⁵. Taki podział środków jest w zasadzie sprzeczny z założeniami strategicznymi UE, w tym Polski, a także poszczególnych polskich regionów.

Podsumowanie

Rozwój europejskiej przestrzeni regionalnej, w tym polskich regionów, jest uwarunkowany w istotnej mierze inwestycjami transportowymi. Mimo że w zakresie kilku wskaźników dostępnościowych zanotowano wzrost wewnętrznych różnic pomiędzy regionami, zauważalna jest poprawa wskaźników w zachodniej i centralnej części Polski. Można uznać to za efekt prowadzonej polityki inwestycyjnej, opartej głównie na funduszach europejskich. Korzystne zmiany dotyczą głównie poprawy dostępności drogowej i lotniczej, w mniejszym stopniu kolejowej.

Na podstawie zgromadzonej bazy danych można wnioskować, że w poszczególnych gałęziach transportu w polskich regionach łącznie w latach 2009–2011 nakłady na transport drogowy i kolejowy były dużo wyższe w porównaniu z pozostałymi gałęziami i rodzajami transportu. Jak wynika z analizy wydatków w analizowanym okresie, najwięcej środków zakontraktowano w regionach: Pomorskiem, Zachodniopomorskiem i Mazowieckiem oraz Podkarpackiem. Dość dużo nakładów inwestycyjnych było w województwach: lubelskim, dolnośląskim, małopolskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, a także – w zbliżonej skali – łódzkim, opolskim i świętokrzyskim. Najmniej inwestycji realizowanych ze środków UE było w województwach: lubuskim, śląskim, wielkopolskim (z podobnymi kwotami) oraz kujawsko-pomorskim.

Należy podkreślić, że aktualna baza danych statystycznych GUS uniemożliwia przeprowadzenie rzetelnej analizy w odniesieniu do regionalnego systemu transportowego. Zaskakujący jest zwłaszcza fakt braku precyzyjnych danych dotyczących nakładów na transport. Jednocześnie, przy sukcesywnie udoskonalanej bazie danych statystycznych (*vide* system STRATEG w ramach GUS),

²⁵ A. Przybyłowski, *Regionalny system transportowy w Polsce w aspekcie zrównoważonego rozwoju*, [http://www.pte.pl/kongres/referaty/Przyby%C5%82owski%](http://www.pte.pl/kongres/referaty/Przyby%C5%82owski%20) (dostęp 12.01.2014).

możliwe będzie dokładniejsze zbadanie wpływu inwestycji transportowych na rozwój regionalny.

By móc wyciągnąć kompleksowe wnioski dotyczące efektów tych inwestycji, potrzebny byłby okres minimum 10 lat. Jest to związane ze specyficznym cyklem życia projektów transportowych, czasochłonnych nie tylko ze względu na ich realizację, ale także skomplikowaną sferę planowania, wymagającą uwzględnienia wielu aspektów zrównoważonego rozwoju: środowiskowych, społecznych, ekonomicznych, jak i przestrzennych oraz technologicznych. Ponadto inwestycje transportowe są tylko jednym z wielu czynników wpływających na rozwój gospodarczy regionu, w tym jego systemu transportowego. Można również sądzić, że badany problem istotnie wyjaśniłoby obserwowanie zmian w czasie innych wskaźników regionalnych, takich jak np. PKB ogółem i *per capita*, stopa bezrobocia czy wskaźnik zatrudnienia, odzwierciedlających poziom rozwoju w tych regionach. W nowej perspektywie finansowej 2014–2020 Polska otrzyma w ramach polityki spójności 82,5 mld euro, z czego aż ok. 30% przeznaczone będzie na transport. Dlatego też potrzebny jest monitoring pozwalający na podejmowanie decyzji inwestycyjnych na podstawie kryteriów, które będą zapewniały zrównoważony rozwój polskich regionów.

Bibliografia

- Borkowski P., *Metody obiektywizacji oceny ryzyka w inwestycjach infrastrukturalnych w transporcie*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
- Burnewicz J., *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju ekonomicznego*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, „Ekonomika Transportu i Logistyka” nr 49, Gdańsk 2013, s. 26.
- Burnewicz J., *Spójny i innowacyjny system transportowy Pomorza*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
- Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa, październik 2014.
- Domańska A., *Wpływ infrastruktury transportu na rozwój regionalny*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 2004, nr 2.
- Ewaluacja ex-ante Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014–2020*, raport końcowy, http://www.ewaluacja.gov.pl/Wyniki/Documents/4_092.pdf (dostęp 3.04.2014).
- Grzelakowski A.S., Matczak M., Przybyłowski A., *Polityka transportowa Unii Europejskiej oraz jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008.

- Kamińska T., *Makroekonomiczna ocena efektywności inwestycji infrastrukturalnych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999.
- Kiel J., Raha N., Schade W., Schneekloth N., *IASON Integrated Appraisal of Spatial economic and Network effects of transport investments and policies*, http://www.transportresearch.info/Upload/Documents/200608/20060821_162810_15461_IASON%20Final%20Report.pdf (dostęp 15.04.2013).
- Komornicki T., *Infrastruktura transportowa*, w: *Terytorialny wymiar rozwoju. Polska z perspektywy badań ESPON*, red. A. Olechnicka, K. Wojnar, http://espon.pl/files/25_2/2/terytorialny_wymiar_rozwoju_A.Olechnicka_K.Wojnar.pdf (dostęp 21.06.2014).
- Komunikat Komisji „EUROPA 2020”, *Strategia na rzecz inteligentnego i zrównoważonego rozwoju sprzyjającego włączeniu społecznemu*”, KOM (2010) 2020 wersja ostateczna.
- Komunikat Komisji BIAŁA KSIĘGA, *Plan utworzenia jednolitego europejskiej obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, KOM(2011) 144 wersja ostateczna.
- Kozłak A., *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012.
- Krajowy Program Reform. Europa 2020. Aktualizacja 2013/2014*, dokument przyjęty przez Radę Ministrów w dniu 30 kwietnia 2013 r., http://www.mg.gov.pl/files/upload/18224/PL_NRP%202013-2014_pl.pdf (dostęp 31.10.2014).
- Łatuszyńska M., *Metody badania wpływu infrastruktury transportu na rozwój społeczno-ekonomiczny regionu*, „Problemy Ekonomiki Transportu” 2007, nr 1.
- Pawłowska B., *Zrównoważony rozwój transport na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
- Przybyłowski A., *Inwestycje transportowe jako czynnik zrównoważonego rozwoju regionów w Polsce*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2013.
- Przybyłowski A., *Regionalny system transportowy w Polsce w aspekcie zrównoważonego rozwoju*, <http://www.pte.pl/kongres/referaty/Przyby%C5%82owski> (dostęp 12.01.2014).
- Ratajczak M., *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1999.
- Rosik P., Szuster M., *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań 2008.
- Szacunkowe wartości wydatków ze środków UE na inwestycje transportowe ogółem w polskich regionach w latach 2009–2011 [w zł]*, Departament Koordynacji i Wdrażania Funduszy Unii Europejskiej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego – System Rozliczania Projektów SRP oraz Systemu KSI SIMIK 07-13 (materiały wewnętrzne MRR).
- Uchwała Nr 157 Rady Ministrów z dnia 25 września 2012 r. w sprawie przyjęcia *Strategii Rozwoju Kraju 2020* (M.P. z 2012 r., poz. 882).
- Uchwała nr 16 Rady Ministrów z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie przyjęcia *Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju. Polska 2030. Trzecia Fala Nowoczesności* (M.P. z 2013 r., poz. 121).

Uchwała Nr 6 Rady Ministrów z dnia 22 stycznia 2013 r. w sprawie *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)* (M.P. z 2013 r., poz. 75).

Ważna A., *Relacje między inwestycjami infrastrukturalnymi w transporcie a innymi czynnikami determinującymi poziom konkurencyjności regionu*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego”, „Ekonomika, Transportu i Logistyka” nr 49, Gdańsk 2013, s. 105.

Załoga E., *Trendy w transporcie lądowym Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2013.

EU TRANSPORT INVESTMENT IN THE POLISH REGIONS

Summary

The investments co-financed by the EU funds have enabled to raise the Polish infrastructure network quality level. There is a noticeable indicators improvement in the western and central part of Poland, especially as far as the road and air accessibility is concerned. At the same time, there has been an increase of internal differences between regions. In the various transport modes in the Polish regions in 2009–2011, investments in road and rail transport have been much higher in comparison to the other modes and types of transport. Based on the available statistical data, collected throughout the Ministry of Regional Development, the paper explores the regional structure of the EU transport investments in the context of the Polish transport system development tendencies.

Keywords: transport investments, Polish regions, EU

Translated by Adam Przybyłowski