

*ANNA MEŻYK**

*STANISŁAWA ZAMKOWSKA***

ZMIANY W ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W REGIONACH PÓŁNOCNEJ I WSCHODNIEJ POLSKI

Infrastruktura transportu stanowi podstawowy składnik wyposażenia systemu transportowego, który decyduje o jego zdolnościach i możliwościach ilościowego oraz jakościowego zaspokajania różnorodnych potrzeb przewozowych. Jest także ważnym elementem przestrzennego zagospodarowania kraju, sprzyjającym lub ograniczającym rozwój aktywności gospodarczej i społecznej poszczególnych regionów. Z perspektywy ogólnej determinuje ona rozwój gospodarczy kraju oraz rozmiary jego międzynarodowej wymiany, stając się obecnie także ważnym czynnikiem integracji europejskiej oraz współpracy globalnej. Z kolei z pojęciem bariery transportowej kojarzony jest najczęściej brak lub niedostateczny poziom wyposażenia infrastrukturalnego. O rozwoju infrastruktury transportu, ilościowym, jakościowym i przestrzennym, decydują zatem dwójakiego rodzaju uwarunkowania wynikające z:

- zewnętrznych układów politycznych i gospodarczych,
- potrzeb wewnętrznych kraju, konieczności zapewnienia wewnętrznej spójności i współpracy poszczególnych regionów.

Skalę oddziaływania tych uwarunkowań można zaważyć, analizując zmiany w wyposażeniu infrastrukturalnym poszczególnych regionów kraju w okresie ostatnich 15 lat, od kiedy Polska ma w większym zakresie dostęp do funduszy pomocowych Unii Europejskiej.

W latach 2000–2012 liczba dróg publicznych ogółem wzrosła z 372 977 km do 412 035 km, tj. o 10,5%, co przekłada się na wzrost gęstości sieci drogowej od 119,5 km/100km² do 132 km². W odniesieniu do dróg utwardzonych nastąpiła zmiana z 249 828 km (79,9 km/100km²) do 280 719 km (89,8 km/100km²), tj. o 12,4%. Inaczej sytuacja wygląda w różnych kategoriach dróg. Największy wzrost, jeśli chodzi o drogi

* Anna Meżyk, dr hab. inż. prof. UTHRad, Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: a.mezyk@uthrad.pl.

** Stanisława Zamkowska, dr hab. prof. UTHRad, Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: s.zamkowska@uthrad.pl.

o nawierzchni twardej, przypada na drogi gminne i krajowe, odpowiednio o 28,3% i 4,3%. Choć takie dane wskazywałyby na pozytywne tendencje rozwoju infrastruktury drogowej w regionach, to jednak bliższa analiza wskazuje, że regiony o niskim wskaźniku gęstości sieci dróg charakteryzowały się także względnie niższą dynamiką rozwoju, co nie przyczyniło się do wyrównania zaległości rozwojowych.

W artykule przedstawione zostały wyniki analizy zmian zagospodarowania w infrastrukturę transportu oraz potencjału gospodarczego kraju i regionów, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów północnej i wschodniej części Polski.

Słowa kluczowe: transport, infrastruktura, regiony, rozwój gospodarczy

Wstęp

Infrastruktura transportu stanowi podstawowy składnik wyposażenia systemu transportowego, który decyduje o jego zdolnościach i możliwościach ilościowego oraz jakościowego zaspokajania różnorodnych potrzeb przewozowych. Jest także ważnym elementem przestrzennego zagospodarowania kraju, sprzyjającym lub ograniczającym rozwój aktywności gospodarczej i społecznej poszczególnych regionów. Z perspektywy ogólnej determinuje ona rozwój gospodarczy kraju oraz rozmiary jego międzynarodowej wymiany, stając się obecnie także ważnym czynnikiem integracji europejskiej oraz współpracy globalnej.

Wejście Polski do Unii Europejskiej wiążące się ze znacznym zasileniem finansowym stworzyło szansę na poprawę warunków rozwoju gospodarczego poszczególnych regionów Polski, w tym zagospodarowania infrastrukturalnego. Dodatkowe wsparcie na te cele otrzymały województwa o najniższych wskaźnikach zagospodarowania.

Celem artykułu jest analiza i ocena związków pomiędzy zmianami zagospodarowania w infrastrukturę transportu drogowego oraz potencjału gospodarczego poszczególnych województw w kraju, ze szczególnym uwzględnieniem regionów północnej i wschodniej części Polski.

Zmiany długości sieci drogowej w Polsce w latach 2000–2012

Rozwój ilościowy i jakościowy oraz utrzymanie infrastruktury transportu należą do stałych i najważniejszych celów polityki transportowej. W początkowym etapie po drugiej wojnie światowej celem tym przyświecała potrzeba odbudowy gospodarki oraz zintegrowania obszarów dawnych i przyłączonych

do Polski. Natomiast w późniejszym okresie dominującą potrzebą stało się ożywienie obszarów słabszych i wyrównanie poziomu rozwoju gospodarczego.

Akcesja Polski do Unii Europejskiej i dostęp do funduszy unijnych stworzyły możliwości znacznego przyspieszenia tego procesu. W szczególności zostały stworzone preferencje dla województw Polski o niższym średnim poziomie rozwoju, m.in. przez specjalny program operacyjny Rozwój Polski Wschodniej, który obejmował pięć województw: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie.

Ponieważ transport samochodowy, ze względu na największy udział w obsłudze potrzeb przewozowych ładunków i ludności, jest podstawową gałęzią transportu w Polsce, stąd też infrastruktura drogowa stała się priorytetem w dysponowaniu środkami unijnymi. W konsekwencji analizy zawarte w niniejszym artykule ograniczone są do zmian w infrastrukturze drogowej w Polsce i wpływu tych zmian na rozwój gospodarczy wyrażony wielkością PKB.

Do analizy porównawczej przyjęte zostały lata 2000 i 2012. W okresie pomiędzy tymi latami Polska miała już dostęp do znacznych środków unijnych, co umożliwiło zrealizowanie wielu inwestycji transportowych, a także gospodarczych.

W analizowanym okresie nastąpiły wyraźne zmiany w długości sieci drogowej. Długość dróg publicznych ogółem wzrosła z 372 977 km do 412 035 km, tj. o 10,5%, a długość dróg twardych z 249 934 km do 280 719 (wzrost o 12,3%). Największy wzrost długości dróg miał miejsce w województwie mazowieckim (o 22,7%), ale wzrosty powyżej średniej krajowej odnotowano także w województwach świętokrzyskim, podlaskim i lubelskim, które należą do listy pięciu województw o niższym poziomie rozwoju. Natomiast wzrost długości dróg w województwie podlaskim i warmińsko-mazurskim był dużo niższy i wyniósł odpowiednio 7,7% i 5,2%.

Nastąpił również znaczny postęp w zakresie jakości dróg, o czym świadczy wzrost długości dróg o nawierzchni twardej ulepszonej o 25,1%, dwukrotnie większy niż wzrost ogólny długości dróg i dróg o nawierzchni twardej. Poprawa jakości dróg również nie dokonała się równomiernie. Najwyższy wzrost, blisko o połowę długości dróg o nawierzchni ulepszonej, odnotowano w województwie podlaskim. Wzrost przekraczający średnią krajową miał również miejsce w województwach świętokrzyskim i lubelskim, natomiast w województwie warmińsko-mazurskim osiągnął tylko 16,1%.

Tabela 1

Długość sieci drogowej w Polsce w latach 2000 i 2012

Lp.	Kraj / województwo	Długość dróg					
		o naw. twardej 2000 r.	o naw. twardej 2012 r.	% zmian	w tym o naw. uleps. 2000 r.	w tym o naw. uleps. 2012 r.	% zmian
	Ogółem w Polsce	249934	280719	12,3	206288	258060	25,1
1.	mazowieckie	28545	35023	22,7	23598	33156	40,5
2.	świętokrzyskie	11332	13603	20,4	8922	11684	30,9
3.	kujawsko-pomorskie	13767	16489	19,7	11912	14570	22,3
4.	łódzkie	16370	19182	17,2	13824	17539	26,8
5.	podlaskie	10569	12391	17,2	7610	11218	47,4
6.	wielkopolskie	23681	27381	15,6	19919	25246	26,7
7.	lubelskie	18154	20689	13,9	15130	19649	29,8
8.	małopolskie	21784	24170	11,0	17071	21833	27,8
9.	pomorskie	11519	12575	9,2	10177	11497	12,9
10.	śląskie	19630	21362	8,8	15336	19774	28,9
11.	podkarpackie	14511	15631	7,7	11889	14702	23,6
12.	warmińsko-mazurskie	12257	12889	5,2	10384	12052	16,1
13.	zachodniopomorskie	12973	13647	5,2	10291	12384	20,4
14.	dolnośląskie	18218	18862	3,5	16498	17640	6,9
15.	lubuskie	8164	8318	1,8	6287	7336	16,6
16.	opolskie	8460	8508	0,6	7440	7781	4,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika Statystycznego Województw 2001*, GUS, Warszawa 2001, dział IV; *Rocznika Statystycznego Województw 2013*, GUS, Warszawa 2013, s. 558 i n.

Analizując zmiany w układzie administracyjnym dróg, największy wzrost pod względem długości przypada na drogi gminne i krajowe, odpowiednio o 28,3% i 4,3%. Także w gminnej sieci drogowej miał miejsce najbardziej znaczący wzrost jakości wyrażony wzrostem długości dróg o nawierzchni ulepszonej aż o 65,5%. Tabela 2 zawiera dane ilustrujące zmiany długości sieci dróg o nawierzchni twardej i ulepszonej w poszczególnych województwach (ranking według przyrostu długości gminnej sieci dróg o nawierzchni twardej).

Tabela 2

Zmiany długości dróg w podziale administracyjnym w układzie regionalnym (w %)

Lp.	Kraj/województwo	Zmiana długości dróg o nawierzchni twardej/ulepszonej							
		gminnych		powiatowych		wojewódzkich		krajowych	
	Ogółem w Polsce	30,2	65,5	1,7	9,5	5,6	5,3	6,2	6,2
1.	kujawsko-pomorskie	57,0	85,8	1,4	2,5	0,9	0,9	10,3	10,3
2.	świętokrzyskie	51,7	103,0	3,9	10,5	1,2	1,2	-2	-2
3.	mazowieckie	48,9	106,7	9,2	18,3	0,6	0,6	3,2	3,2
4.	łódzkie	43,5	80,6	-2	1,7	-1	-1	13,3	13,3
5.	Podlaskie	43,1	180,0	12,5	34,7	2,2	3,3	-1	-1
6.	lubelskie	40,1	85,5	1,9	14,8	-1	-1	1,9	-1
7.	pomorskie	38,5	62,7	-6,4	-5	0,3	0,2	8,5	8,5
8.	warmińsko-mazurskie	37,2	81,2	-2,7	10,5	0,3	0,5	0,4	0,4
9.	zachodniopomorskie	29,3	51,2	-2	22,1	-1	-1	4,3	4,3
10.	podkarpackie	17,5	74,9	0,8	8,6	3,1	63,2	0,5	0,5
11.	małopolskie	17,5	54,0	0,2	1,6	0,9	0,9	10,1	10,1
12.	wielkopolskie	16,9	71,6	1,1	10,5	0,6	0,8	13,7	13,7
13.	dolnośląskie	11,7	25,1	-2	-1	-2	-2	8,1	8,1
14.	śląskie	11,2	27,7	4,3	10,9	2,0	702,8	16,6	17,4
15.	lubuskie	6,0	30,1	0,4	24,4	-1	0,8	2,8	2,8
16.	opolskie	1,5	15,4	-2	9,3	6,5	6,5	1,4	1,4

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika Statystycznego Województw 2001*, GUS, Warszawa 2001, dział IV; *Rocznika Statystycznego Województw 2013*, GUS, Warszawa 2013, s. 558 i n.

Jak można zauważyć działania w zakresie sieci drogowej w pięciu województwach północnej i wschodniej Polski ukierunkowane były przede wszystkim na rozwój sieci połączeń lokalnych, przez wzrost długości i poprawę jakości dróg gminnych. Niewielkie są w tych województwach przyrosty dróg wojewódzkich i minimalne dróg krajowych, w tym autostrad i dróg ekspresowych.

Analiza wskaźników gęstości sieci drogowej

Bardziej miarodajne dla oceny stanu zagospodarowania infrastrukturalnego, niż bezwzględny wzrost długości sieci drogowej, są wskaźniki gęstości sieci. Wynika to ze znacznego zróżnicowania regionów Polski pod względem powierzchni i liczby ludności. Wzrost długości dróg, wykazany w poprzednim rozdziale, przekłada się na analogiczny wzrost gęstości geograficznej sieci ogółem w Polsce z 119,5 km/100km² do 132 km/100km². Dane zawarte w tabeli 3 ilustrują zmiany gęstości sieci dróg o nawierzchni twardej i twardej ulepszonej w układzie regionalnym.

Tabela 3

Wskaźnik geograficznej gęstości sieci drogowej w Polsce w latach 2000 i 2012 (km/100 km²)

Lp.	Kraj/województwo	2000 r.		2012 r.	
		Drogi o naw. twardej	Drogi o naw. ulepszonej	Drogi o naw. twardej	Drogi o naw. ulepszonej
	Ogółem w Polsce	79,9	66,0	89,8	82,6
1.	śląskie	159,2	124,4	173,7	160,4
2.	małopolskie	143,5	112,4	159,2	143,8
3.	świętokrzyskie	96,8	76,3	116,3	99,9
4.	dolnośląskie	91,3	82,7	94,5	88,4
5.	opolskie	89,9	79,0	90,4	82,7
6.	łódzkie	89,8	75,9	105,3	96,3
7.	podkarpackie	81,3	66,6	87,6	82,4
8.	mazowieckie	80,3	66,4	98,5	93,2
9.	wielkopolskie	79,4	66,8	91,8	84,6
10.	kujawsko-pomorskie	76,6	66,3	91,8	81,1
11.	lubelskie	72,3	60,3	82,4	78,3
12.	pomorskie	62,9	55,6	68,7	62,8
13.	lubuskie	58,4	44,9	59,5	52,4
14.	zachodniopomorskie	56,9	44,9	59,6	54,1
15.	podlaskie	52,3	37,7	61,4	55,6
16.	warmińsko-mazurskie	50,7	43	53,3	50,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika Statystycznego Województw 2001*, GUS, Warszawa 2001, dział IV; *Rocznika Statystycznego Województw 2013*, GUS, Warszawa 2013, s. 558 i n.

Zmiana długości dróg twardych z 249 828 km do 280 719 km spowodowała zmianę gęstości sieci z 79,9 km/100km² do 89,8 km/100km², tj. o 12,4%. Najwyższy wskaźnik gęstości geograficznej sieci drogowej w 2000 r. wystąpił

w województwach: śląskim, małopolskim i świętokrzyskim, natomiast najmniej (wynoszący ok. 1/3 wartości najwyższej) wystąpił w województwie podlaskim i warmińsko-mazurskim (pozycja 15 i 16). Województwa podkarpackie i lubelskie zajmowały odpowiednio 7 i 11 miejsce w rankingu.

Natomiast w 2012 r. kolejność w rankingu 5 województw Polski wschodniej była następująca: świętokrzyskie (3), podkarpackie (10), lubelskie (11) podlaskie (13), warmińsko-mazurskie (16). Jak widać, województwa te nie poprawiły swojej pozycji, z wyjątkiem województwa podlaskiego, które przesunęło się w rankingu o dwa miejsca wyżej. W uszeregowaniu województw pod względem gęstości dróg o nawierzchni ulepszonej występują niewielkie różnice, nie dotyczące jednak 5 województw będących szczególnym przedmiotem zainteresowania w artykule. Całkowicie odmiennie kształtuje się sytuacja, jeśli chodzi o wskaźniki demograficzne gęstości sieci, co ilustruje tabela 4.

Tabela 4

Wskaźniki demograficznej gęstości sieci drogowej w Polsce w latach 2000 i 2012
(km dróg o nawierzchni twardej/10000 mieszkańców)

Lp.	Kraj/województwo	wskaźnik 2000	wskaźnik 2012	% zmian
	Ogółem w Polsce	65,5	72,9	11,3
1.	świętokrzyskie	88,2	107,1	21,4
2.	podlaskie	88,1	103,4	17,4
3.	warmińsko-mazurskie	85,8	88,8	3,5
4.	lubelskie	83,3	95,5	14,6
5.	lubuskie	80,9	81,3	1,6
6.	opolskie	80,8	84,3	4,3
7.	zachodniopomorskie	76,6	79,3	3,5
8.	wielkopolskie	70,2	79,1	12,7
9.	podkarpackie	69,2	73,4	6,1
10.	małopolskie	66,7	72,1	8,1
11.	kujawsko-pomorskie	66,6	78,7	18,2
12.	łódzkie	63,5	76,0	19,7
13.	dolnośląskie	63,1	64,7	2,5
14.	mazowieckie	55,3	66,1	19,3
15.	pomorskie	52,4	54,9	4,8
16.	śląskie	41,9	46,3	10,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika Statystycznego Województw 2001*, GUS, Warszawa 2001, dział IV; *Rocznika Statystycznego Województw 2013*, GUS, Warszawa 2013, s. 558 i n.

W regionach o dużej liczbie ludności długość dróg przypadająca na 10 000 mieszkańców jest najmniejsza, czego przykładem jest województwo śląskie. Natomiast najwyższy wskaźnik demograficznej gęstości sieci drogowej charakteryzuje województwa: świętokrzyskie, podlaskie i warmińsko-mazurskie. Oznacza to, że stopień zagospodarowania infrastrukturalnego w odniesieniu do sieci drogowej wynika przede wszystkim z gęstości zaludnienia i powiązanych z tym potrzeb gospodarki.

Jak wynika z dotychczasowej analizy, znaczne nakłady na zwiększenie długości i gęstości oraz jakości sieci drogowej, poniesione w województwach o niższym stopniu wyposażenia w podstawową infrastrukturę transportu, nie doprowadziły do wyrównania dysproporcji w układzie regionalnym ani do zwiększenia powiązań transportowych tych województw z pozostałymi regionami kraju. Potwierdzeniem tej sytuacji jest niska dostępność transportowa województw Polski północnej i północno-wschodniej, oszacowana z uwzględnieniem różnych gałęzi transportu na podstawie danych z lat 2009–2010 (tabela 5).

Tabela 5

Dostępność transportowa województw

Dostępność transportowa	Województwa
A (bardzo dobra)	mazowieckie, śląskie, wielkopolskie
B (dobra)	łódzkie, dolnośląskie, małopolskie, opolskie
C (niska)	świętokrzyskie, lubelskie, kujawsko-pomorskie, podkarpackie, lubuskie, warmińsko-mazurskie, pomorskie
D (bardzo niska)	zachodniopomorskie, podlaskie

Źródło: A. Koźlak, *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012, s. 229.

Syntetyczna charakterystyka rozwoju gospodarczego Polski w układzie regionalnym

Rozwój infrastruktury technicznej, w tym infrastruktury transportu, postrzegany jest przez ekonomistów jako warunek wstępny rozwoju gospodarczego państw i regionów. Najczęściej stosowanym miernikiem rozwoju gospodarczego jest wzrost produktu krajowego brutto (PKB) i wartość PKB na mieszkańca. Miary te w sposób syntetyczny odzwierciedlają zmiany ilościowe w zakresie wielkości produkcji wytworzonej w danym regionie, jak i zmiany jakościowe

związane z poprawą efektywności produkcji oraz wzrostem zatrudnienia i inwestycji.

W tabeli 5 przedstawiono wielkość PKB i PKB przypadające na jednego mieszkańca oraz zmiany tych wielkości w układzie regionalnym w Polsce w latach 2000 i 2011. Województwa uszeregowano według wielkości wzrostu wyrażonej w procentach.

Tabela 5

PKB i PKB per capita w układzie regionalnym w Polsce w latach 2000 i 2011

Lp.	Wyszczególnienie /województwa	PKB (mln zł)		PKB per capita (zł)		% zmiany
		2000	2011	2000	2011	
	Polska	744 622	1528127	19 464	39665	104%
1.	dolnośląskie	58 950	131098	20 226	44961	122%
2.	mazowieckie	150302	341720	29 406	64790	120%
3.	łódzkie	46 098	93254	17 513	36750	110%
4.	śląskie	100 147	198301	20 969	42830	104%
5.	małopolskie	54 461	113948	16 938	34107	101%
6.	wielkopolskie	69 248	142445	20 721	41285	99%
7.	lubelskie	30 083	58544	13 628	26919	98%
8.	podkarpackie	28 519	57028	13 576	26801	97%
9.	świętokrzyskie	19 661	37831	15 084	29552	96%
10.	pomorskie	41 940	86206	19 340	37822	96%
11.	podlaskie	17 744	34239	14 645	28485	95%
12.	opolskie	17 621	32266	16 430	31771	93%
13.	warmińsko-mazurskie	21 726	41609	15 241	28635	88%
14.	lubuskie	17 676	33552	17 530	32795	87%
15.	kujawsko-pomorskie	36 844	68390	17 806	32596	83%
16.	zachodniopomorskie	33 604	57698	19 796	33485	69%

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika Statystycznego Województw 2001*, GUS, Warszawa 2001, dział IV; *Rocznika Statystycznego Województw 2013*, GUS, Warszawa 2013.

W analizowanym okresie 11 lat wszystkie województwa odnotowały wzrost wskaźników PKB, przy czym tylko w województwach dolnośląskim, mazowieckim i łódzkim wzrost ten kształtował się powyżej średniej wartości dla Polski. Wzrost w województwach północno-wschodniej i wschodniej Polski kształtował się poniżej wartości średniej. W efekcie regiony te nie zmieniły od 2000 r. swojej pozycji w rankingu zamożności pod względem wartości PKB na jednego mieszkańca i nadal podkarpackie, lubelskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie oraz świętokrzyskie należą do najuboższych województw w kraju.

Jednocześnie są to województwa o wysokich wskaźnikach bezrobocia, pomimo wyraźnego zmniejszenia liczby bezrobotnych od 2000 r. Najwyższy wskaźnik bezrobocia, wynoszący 21,3%, występuje w województwie warmińsko-mazurskim (tab. 6). Województwa warmińsko-mazurskie, lubelskie i podkarpackie to jednocześnie województwa o najniższym poziomie przedsiębiorczości w Polsce według wskaźnika syntetycznego z 2011 r.¹ Wskaźnik ten (odnoszący się do mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw) obejmuje m.in. liczbę przedsiębiorstw aktywnych na 1000 mieszkańców, liczbę pracujących na aktywny podmiot, przychody na pracującego w aktywnej firmie, przeciętne wynagrodzenie w aktywnych przedsiębiorstwach, nakłady inwestycyjne na przedsiębiorstwo.

Tabela 6

Liczba bezrobotnych (w tys.) i wskaźnik bezrobocia (%) w Polsce

Lp.	Województwa	Bezrobotni (tys.)		Wskaźnik bezrobocia (%)	
		2000	2012	2005	2012
	Polska	2773,0	2136,8	17,6	13,4
1.	warmińsko-mazurskie	150,9	113,2	27,2	21,3
2.	zachodniopomorskie	168,8	112,5	25,6	18,2
3.	kujawsko-pomorskie	188,0	148,8	22,3	18,1
4.	podkarpackie	164,0	153,8	18,5	16,4
5.	świętokrzyskie	117,8	86,7	20,6	16,0
6.	lubuskie	89,2	60,6	23,0	15,9
7.	podlaskie	73,2	68,7	15,6	14,7
8.	lubelskie	156,8	131,1	17,0	14,2
9.	opolskie	69,4	51,8	18,7	14,4
10.	łódzkie	198,4	151,0	17,9	14,0
11.	dolnośląskie	233,4	157,4	20,6	13,5
12.	pomorskie	159,9	114,6	19,2	13,4
13.	małopolskie	178,1	161,2	13,8	11,4
14.	śląskie	281,3	205,5	15,5	11,1
15.	mazowieckie	332,5	271,9	13,8	10,7
16.	wielkopolskie	211,4	147,9	14,6	9,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Rocznika Statystycznego Województw 2001*, GUS, Warszawa 2001; *Rocznika Statystycznego Województw 2013*, GUS, Warszawa 2013.

¹ A. Tarnawa, P. Zadura-Lichota, *Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2011–2012*, PARP, Warszawa 2013, s. 79.

Należy zauważyć, że same inwestycje transportowe nie przyczyniają się do pobudzenia wzrostu gospodarczego i redukcji bezrobocia. Mogą one czasowo zwiększyć zatrudnienie (w okresie realizacji inwestycji budowlanych) i w późniejszym okresie poprawić możliwości dojazdu do pracy, jednak miejsca pracy tworzone są głównie przez inwestycje produkcyjne i handlowe. Warto podkreślić, że współcześnie również inwestycje handlowe mogą powodować ubytek, a nie wzrost liczby miejsc pracy. Rozwój dystrybucji zarówno artykułów spożywczych, jak i dóbr przemysłowych przez sieci sprzedażowe również w niedużych miastach (przeważających na obszarach północnej i wschodniej Polski) oraz rozwój handlu elektronicznego eliminują małe punkty sprzedaży detalicznej tworzące lokalne miejsca pracy.

Wnioski

Zagospodarowanie infrastrukturalne jest jednym z istotnych elementów decydujących o możliwościach rozwoju kraju i regionów. Z kolei z pojęciem bariery transportowej kojarzony jest najczęściej brak lub niedostateczny poziom wyposażenia infrastrukturalnego. O rozwoju infrastruktury transportu, ilościowym, jakościowym i przestrzennym, decydują dwojakiego rodzaju uwarunkowania wynikające z zewnętrznych układów politycznych i gospodarczych oraz potrzeb wewnętrznych kraju, konieczności zapewnienia wewnętrznej spójności i współpracy poszczególnych regionów.

Wpływ oddziaływań zewnętrznych można zauważyć, analizując zmiany w wyposażeniu w sieć transportu drogowego poszczególnych województw w okresie ostatnich kilkunastu lat, od kiedy Polska ma w większym zakresie dostęp do finansowego wsparcia Unii Europejskiej.

W tym kontekście należy stwierdzić, że w następstwie celowej polityki polskiej wykorzystującej fundusze unijne zaistniały pozytywne zmiany w rozwoju ilościowym i jakościowym infrastruktury drogowej we wszystkich województwach w Polsce, jednak nie na tyle duże, aby wyrównać wcześniejsze dysproporcje regionalne. Nie spowodowały one również znaczącego przyspieszenia dynamiki rozwoju gospodarczego regionów Polski północnej i wschodniej, o niższym wyjściowym poziomie gospodarczym. Tym samym zrealizowane inwestycje w infrastrukturze transportowej nie przyczyniły się do wyrównania zaległości i dysproporcji rozwojowych.

Powyższa konkluzja nastawia kolejne pytania i problemy badawcze, na ile inwestycje infrastrukturalne, w tym na infrastrukturę transportową, są czynnikiem trwałego rozwoju społeczno-gospodarczego. W świetle dokonanych analiz wydaje się, że zagospodarowanie infrastrukturalne jest jednym z wielu czynników wstępnych, koniecznych, ale niewystarczających do pobudzenia wzrostu gospodarczego.

Bibliografia

Rocznik Statystyczny Województw 2001, 2013, GUS, Warszawa 2001, 2013.

Transport – wyniki działalności 2012, GUS, Warszawa 2013.

Tarnawa A., Zadura-Lichota P., *Raport o stanie sektora małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce w latach 2011–2012*, PARP, Warszawa 2013.

Koźlak A., *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2012.

CHANGES IN THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE IN THE REGIONS OF NORTHERN AND EASTERN POLAND

Summary

The quantitative and qualitative development of transport infrastructure depends on external political and economic conditions and internal needs of the country. The impact of these conditions can be recognized by analyzing changes in the transport infrastructure of the country regions since Poland has a greater range of access to EU funds.

The article presents the results of analysis of changes in transport infrastructure and the economic potential of the regions, with special focus on the areas of the northern and eastern parts of Poland. Although these data indicate a positive trend of development of road infrastructure in the regions, closer analysis shows that regions with low density of the road network were characterized by a relatively lower growth dynamics, which did not contribute to the compensation of development lag and the regional disparities.

Keywords: transport, infrastructure, regions, economic development

Translated by Anna Mężyk