

Arkadiusz Drewnowski, Krzysztof Małachowski*

**WPŁYW ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ
NA WZROST KONKURENCYJNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW
TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO
NA PRZYKŁADZIE BUDOWY DROGI EKSPRESOWEJ S3
NA ODCINKU SZCZECIN–GORZÓW WIELKOPOLSKI**

W artykule na wybranym przykładzie budowy infrastruktury drogowej (droga ekspresowa S3 na odcinku Szczecin – Gorzów Wielkopolski) przeanalizowano wpływ tej inwestycji na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw transportu samochodowego w odniesieniu do transportu kolejowego. Omówiono podstawowe informacje dotyczące zrealizowanej inwestycji w aspekcie lokalizacji drogi, etapów jej realizacji, wybudowanych węzłów drogowych oraz wyposażenia w miejsca obsługi podróżnych.

W dalszej części wymieniono podstawowe korzyści (wymierne i niewymierne) oraz koszty społeczno-gospodarcze, wynikające z budowy drogi ekspresowej S3 na omawianym odcinku oraz wykazano, że zrealizowana inwestycja wpłynęła pozytywnie na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw transportu samochodowego w realizacji przewozów pasażerskich i towarowych w odniesieniu do analogicznych przewozów realizowanych transportem kolejowym.

W konkluzji stwierdzono, że omawiana w artykule inwestycja jest pozytywnym przykładem wpływu rozwoju infrastruktury drogowej na wzrost konkurencyjności przewoźników samochodowych, co w warunkach polskich, przy braku spójnej sieci drogowej i niedoinwestowanej infrastruktury kolejowej, występuje praktycznie w każdym przypadku nowo realizowanej inwestycji drogowej.

Słowa kluczowe: infrastruktura drogowa, przedsiębiorstwa transportu samochodowego, konkurencyjność

* dr inż. Arkadiusz Drewnowski – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Ekonomiki Przedsiębiorstw, Zakład Transportu Kolejowego; dr Krzysztof Małachowski – Uniwersytet Szczeciński, Wydział Zarządzania i Ekonomiki Usług, Katedra Historii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej.

Wstęp

Znaczenie stanu i rozwoju infrastruktury transportowej i jej wpływu na rozwój gospodarczy i wzrost konkurencyjności regionów jest dobrze znane i opisane w literaturze ekonomicznej¹. Warto jednak pamiętać, że wzrost konkurencyjności w skali regionalnej zawsze ma swoje odniesienie mikroekonomiczne. To właśnie przedsiębiorstwa na danym obszarze dzięki lepszej infrastrukturze mogą łatwiej pozyskiwać czynniki produkcji oraz sprzedawać dobra czy usługi. Podobnie pozytywne efekty dotyczą również sfery społecznej.

Niebagatelna rola przypada w tym względzie przedsiębiorstwom transportowym, bo to właśnie one uczestniczą aktywnie w procesie wymiany dóbr i usług oraz przewozach osób. Rozwój infrastruktury ma również wpływ na konkurencyjność międzygałęziową przedsiębiorstw transportowych. Z reguły budowa lub modernizacja infrastruktury danej gałęzi transportu przekłada się na wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw danej gałęzi transportu wobec pozostałych gałęzi. Szczególnie widoczne jest to w przypadku transportu samochodowego.

Celem artykułu jest pokazanie na przykładzie budowy odcinka drogi ekspresowej S3 pomiędzy Szczecinem a Gorzowem Wielkopolskim, jak znacząco wzrosła konkurencyjność przewoźników samochodowych, co przełożyło się również na wymierne i niewymierne korzyści gospodarcze i społeczne dla regionów zachodniopomorskiego i lubuskiego, jak również w skali makro dla całego systemu transportowego kraju.

1. Lokalizacja projektu

Omawiany w artykule odcinek drogi ekspresowej pomiędzy Szczecinem a Gorzowem Wlkp. jest jednym z odcinków drogi krajowej S3 oraz międzynarodowej E65, stanowiącej ważny element w krajowej i europejskiej sieci dróg. Trasa ta łączy kraje Europy północnej i północną część Polski z południowymi regionami kraju a następnie poprzez Czechy, Słowację, Węgry, Chorwację, Bośnię

¹ Patrz np.: T. Kwarciński, *Efekty ekonomiczne rozwoju inwestycji infrastrukturalnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 601, Problemy Transportu i Logistyki nr 11, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010; A. Koźlak, B. Pawłowska, *Wpływ transportowych inwestycji infrastrukturalnych na podnoszenie konkurencyjności regionów*, *Efektywny transport - konkurencyjna gospodarka*, red. M. Michałowska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2008; B. Mucha-Leszko, M. Kąkol, *Rozwój infrastruktury a proces konwergencji gospodarczej*, *Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy*, z. 16, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2010.

i Hercegowinę, Czarnogórę, Kosowo, Macedonię z Grecją. Ponieważ droga E65 wiąże porty zachodniej Polski z południową Europą, dlatego trasa ta ma duże znaczenie zarówno dla tranzytu międzynarodowego, transportu krajowego, jak i ruchu lokalnego.

Wybudowany odcinek przebiega w układzie geograficznym północ-południe, przez województwa zachodniopomorskie oraz lubuskie² i rozpoczyna się na węźle w dzielnicy Szczecina „Klucz” (dwupoziomowe skrzyżowanie drogi ekspresowej z istniejącą autostradą A6) a kończy się przed węzłem „Gorzów Północ” (realizowany w ramach zachodniej obwodnicy Gorzowa Wlkp.). Ogólna długość tego odcinka wynosi 81,613 km.

Na odcinku w województwie zachodniopomorskim droga S3 przebiega w 13% przez tereny leśne a w 87% przez tereny użytkowane rolniczo (grunty orne), natomiast na obszarze województwa lubuskiego przebiega w 64% przez tereny leśne a w 36% przez tereny użytkowane rolniczo (grunty orne).

2. Podstawowe informacje o zrealizowanej inwestycji

Przed wybudowaniem nowego odcinka drogi ekspresowej S3 ruch odbywał się drogą krajową nr 3 (dk3). Stan techniczny drogi był niezadowalający, a na niektórych odcinkach miejscowo ruch odbywał się w niedopuszczalnych warunkach, których efektem były poważne ograniczenie prędkości jazdy, a także zagrożenia dla kierowców i uciążliwość dla mieszkańców przyległych do drogi miejscowości.

Ogólny zakres nowej inwestycji związanej z budową drogi S3 na odcinku Szczecin–Gorzów Wlkp. obejmował budowę (mapa 1):

- nowego odcinka drogi ekspresowej długości 81,613 km o docelowym przekroju dwujezdniowym, 2 × po dwa pasy ruchu,
- czterech dwupoziomowych, bezkolizyjnych węzłów drogowych,
- dwupoziomowych skrzyżowań z drogami poprzecznymi przecinającymi drogę ekspresową,
- dróg zbiorczych,

² Przechodzi przez następujących gminy i powiaty: powiat Grodzki Szczecin, Gryfiński (gmina Gryfino, Banie, Bielice), powiat Pyrzycki (gmina Kozielice i Pyrzyce), powiat Myśliborski (gmina Myślibórz i Nowogródek Pomorski), powiat Gorzowski (gmina Lubiszyn i Kłodawa) oraz powiat Grodzki Gorzów Wlkp.

- 70 obiektów inżynierskich w ciągu i nad drogą ekspresową (mostów, wiaduktów, przejść dla zwierząt,
- przepustów i kanalizacji deszczowej,
- 10 miejsc obsługi podróżnych (MOP),
- obwodu utrzymania drogi ekspresowej (OU),
- urządzeń ochrony środowiska (sztuczne ekrany dźwiękochłonne, zieleń ochronna, separatory),
- oświetlenia węzłów,
- urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery ochronne, ogrodzenia, oznakowanie),
- systemu łączności alarmowej.

Dodatkowo w ramach inwestycji przewidziano przebudowę istniejących dróg na odcinkach powiązanych z realizowaną drogą S3.

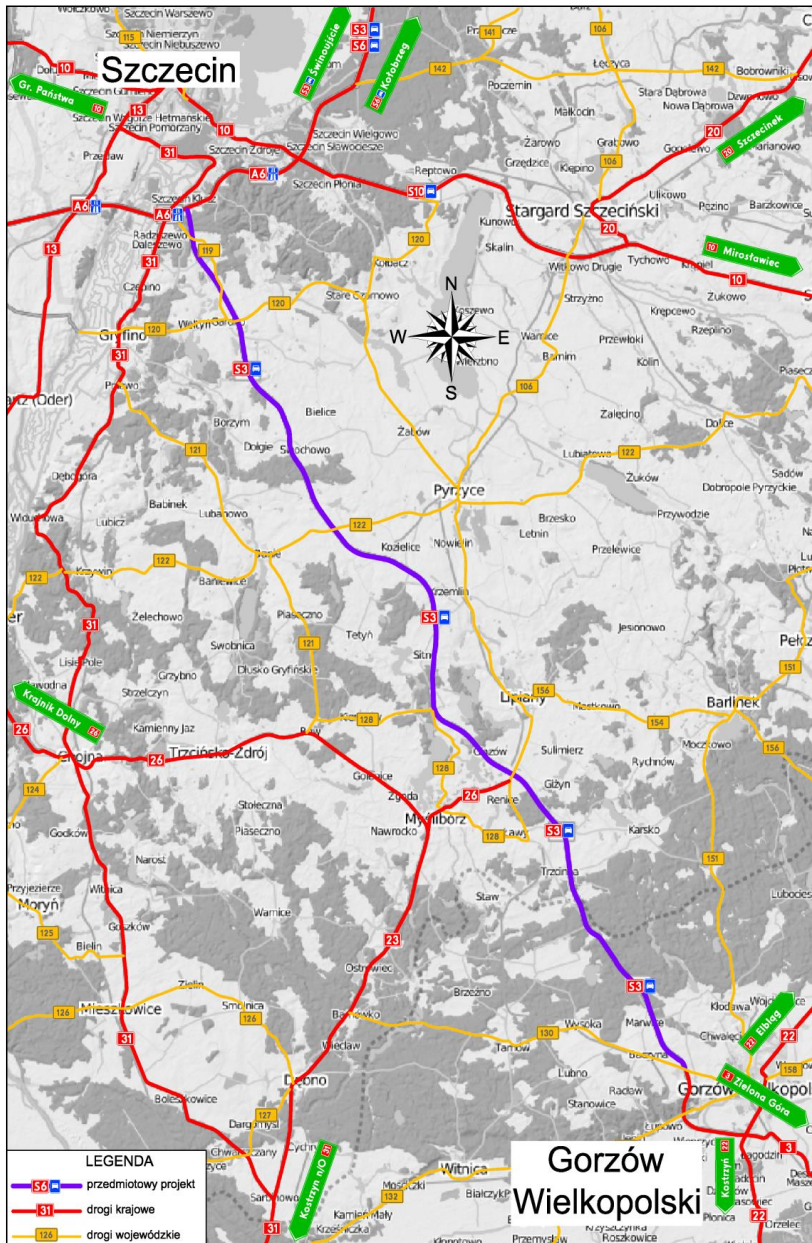
Budowa przebiegała jednocześnie w trzech etapach:

- etap 1: Klucz–Pyrzyce o długości 28,2 km (prace rozpoczęto 18.02.2008 – oddano do użytku 26.05.2010 r.),
- etap 2: Pyrzyce–Myślibórz o długości 26,7 km (rozpoczęcie budowy 11.10.2007 – oddano do użytku 22.10.2010 r.),
- etap 3: Myślibórz–Gorzów Wlkp. o długości 26,7 km (prace rozpoczęto pod koniec lutego 2008 – oddano do użytku 30.12.2010 r.).

Bezpośrednie powiązanie drogi ekspresowej S3 z istniejącym układem komunikacyjnym zapewniono przez budowę czterech bezkolizyjnych dwupoziomych węzłów drogowych, które zapewniają bezkolizyjny wjazd i wyjazd z drogi ekspresowej. Do węzłów tych zaliczamy:

- Węzeł „Klucz” na skrzyżowaniu z autostradą A6 Berlin–Szczecin (początek nowego odcinka S3),
- Węzeł „Gryfino” – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 120 Stare Czarnowo–Granica Państwa,
- Węzeł „Pyrzyce” – na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 122 Krajnik Dolny–Pyrzyce,
- Węzeł „Myślibórz” – na skrzyżowaniu ze „starą” drogą krajową nr 3 Szczecin – Gorzów; węzeł ten zapewnia również skomunikowanie drogi ekspresowej z drogą krajową nr 26.

Na przecięciach drogi ekspresowej z pozostałymi drogami krajowymi, wojewódzkimi, powiatowymi i gminnymi, występują dwupoziome bezkolizyjne



Mapa 1. Przebieg drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin–Gorzów Wielkopolski

Źródło: Aktualizacja analizy kosztów i korzyści dla projektu „Budowa drogi ekspresowej S3 odcinek Szczecin – Gorzów Wielkopolski”, GDDKiA, Warszawa, 01.2012, s. 5.

skrzyżowania bez dostępu drogi ekspresowej, dzięki wybudowaniu obiektów inżynierskich nad lub pod drogą ekspresową.

Na wybudowanym odcinku zrealizowano również 10 miejsc obsługi podróży (MOP)³ różnych typów⁴, które są przeznaczone wyłącznie dla użytkowników drogi ekspresowej.

W celu zapewnienia obsługi technicznej wybudowanej drogi, na omawianym odcinku występuje również jeden obwód utrzymania (OU) drogi ekspresowej zlokalizowany przy węźle „Pyrzyce” przeznaczony dla służb drogowych⁵.

3. Korzyści i koszty społeczno-gospodarcze związane z budową drogi S3

Korzyści społeczno-gospodarcze związane ze zrealizowaną inwestycją można podzielić na wymierne i niewymierne. Do **korzyści wymiernych**, które zostały oszacowane w studium wykonalności projektu zaliczyć można:

- skrócenie czasu jazdy użytkowników pojazdów⁶,
- zmniejszenie liczby samochodów przejeżdżających przez wcześniej istniejące trasy (koncentracja ruchu)⁷,

³ Są to odpowiednio: Wysoka typ III (wschodnia strona drogi ekspresowej), Wysoka typ II (zachodnia strona), Kunowo (wschodnia strona), Kunowo typ I (zachodnia strona), Sitno typ II (wschodnia strona), Sitno typ III (zachodnia strona), Nowogródek (wschodnia strona), Nowogródek typ I (zachodnia strona), Marwice typ III (wschodnia strona) oraz Marwice typ II (zachodnia strona drogi ekspresowej S3).

⁴ Typ I MOP – o funkcji wycieczkowej, wyposażony w stanowiska postojowe (parking), jezdnie manewrowe, urządzenia wycieczkowe, sanitarne i oświetlenie, dopuszcza się wyposażenie w obiekty małej gastronomii. Typ II MOP – o funkcji wycieczkowo-usługowej, wyposażony jak MOP I oraz dodatkowo w stację paliw, stanowiska obsługi pojazdów, obiekty gastronomiczno-handlowe. Typ III MOP – o funkcji wycieczkowej i usługowej, wyposażony jak MOP II oraz dodatkowo w obiekty noclegowe (motel) i w zależności od potrzeb w agencję poczty, banku, biur turystycznych.

⁵ Zadaniem OU jest m.in.: bieżące utrzymanie letnie i zimowe drogi oraz urządzeń z nią związanych, nadzór techniczny nad bieżącymi remontami, organizacja i sterowaniem ruchem, usuwanie skutków wypadków drogowych.

⁶ Obliczenia przeprowadzono dla wariantu bezinwestycyjnego i wariantu inwestycyjnego. Różnica czasu podróży pomiędzy oboma wariantami stanowi korzyść społeczną związaną z budową drogi. Wariant bezinwestycyjny dotyczy przejazdu trasą „starej” drogi krajowej nr 3 (Szczecin–Renice–Gorzów Wlkp.), natomiast wariant inwestycyjny to czas przejazdu nową drogą ekspresową. Z otrzymanych wyliczeń wynika, że przeciętny czas przejazdu między Szczecinem a Gorzowem Wlkp. po zrealizowaniu inwestycji zmniejszył się:

- dla samochodów osobowych i autobusów o 40,47 min, tj. o 42,7% w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego,
- dla samochodów ciężarowych o 46,05 min, tj. o 43,3% w stosunku do wariantu bezinwestycyjnego.

⁷ Porównano prognozowane wielkości ruchu na istniejących drogach w wariantach bezinwestycyjny i inwestycyjnym.

- wzrost bezpieczeństwa ruchu (zmniejszenie liczby wypadków), co przekłada się na zmniejszenie społeczno-ekonomicznych kosztów wypadków drogowych⁸,
- oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów⁹,
- zmniejszenie emisji spalin (ekonomiczniejsza jazda)¹⁰.

Do wymiernych korzyści z punktu widzenia zarządcy drogi, czyli GDD-KiA, zaliczyć trzeba **przychody** jakie generowane są dzięki realizacji inwestycji. Zaliczyć do nich można przychody:

- z tytułu opłat za przejazd samochodów ciężarowych,
- z dzierżawy MOP-ów,
- z tytułu udostępniania pasa drogowego dla celów reklamowych.

Do kosztów zrealizowanego projektu zaliczymy przede wszystkim **koszty inwestycyjne**, jak również **koszty operacyjne**, które będą ponoszone w kolejnych latach do których zaliczamy:

- koszty remontów i utrzymania infrastruktury,
- koszty systemu poboru opłat.

Zestawienie szacowanych kosztów i przychodów zawarte w studium wykonalności w ramach analizy finansowej wykazało, że wskaźniki efektywności ekonomicznej inwestycji wskazują na jej nieopłacalność¹¹. Ujemne przepływy finansowe występują w całym okresie życia projektu, co jest typowe dla publicznych inwestycji infrastrukturalnych dofinansowanych ze środków unijnych

⁸ W celu obliczenia wskaźnika oddziaływania – zmniejszenia liczby wypadków drogowych, posłużono się prognozą wypadków w zależności od natężenia ruchu i rodzaju drogi. Porównano prognozowaną liczbę wypadków w wariancie bezinwestycyjnym i w wariancie inwestycyjnym.

⁹ Oszczędności kosztów eksploatacji pojazdów obliczono w rozbiciu na pięć grup pojazdów (samochody osobowe, samochody dostawcze, samochody ciężarowe bez przyczep, samochody ciężarowe z przyczepami i naczepami oraz autobusy) na podstawie oszacowania wielkości pracy przewozowej w obszarze oddziaływania inwestycji.

¹⁰ Koszty emisji związane z uciążliwościami, jakie stwarza ruch drogowy dla środowiska, zostały opracowane w studium wykonalności na podstawie formuł obliczeniowych i kosztów jednostkowych, zawartych w *Niebieskiej Księdze* (patrz: *Niebieska Księga, Sektor kolejowy. Infrastruktura i tabor*, Jaspers, 12.2008). Wykorzystując wielkości pracy przewozowej oraz zagregowane koszty jednostkowe emisji spalin w podziale na kategorie pojazdów, obliczono roczne koszty emisji w poszczególnych latach horyzontu czasowego w wariancie bezinwestycyjnym i inwestycyjnym.

¹¹ Przy zastosowaniu metody przepływów przyrostowych otrzymano następujące wskaźniki finansowe:

- dla finansowej efektywności z inwestycji (bez pomocy wspólnotowej): $FNPV/C = -2\,578\,057\,592$ zł,
- dla finansowej efektywności z kapitału (uwzględniając pomoc wspólnotową): $FNPV/K = -1\,095\,060\,682$ zł.

i do czego doszło w tym przypadku. Otrzymane wyniki pozwoliły na ubieganie się o dofinansowanie kosztów kwalifikowanych projektu w ramach funduszy unijnych.

Łączne koszty inwestycyjne budowy drogi ekspresowej S3 na odcinku Szczecin–Gorzów Wlkp. wyniosły **2 307 000 000 zł**, z czego **1 753 378 093 zł** to wkład unijny w ramach dofinansowania z Funduszu Spójności (dofinansowanie w 76%)¹².

Z kolei analiza społeczno-ekonomiczna, w której obok kosztów i przychodów uwzględniono również wymierne korzyści ekonomiczne wykazała, że realizacja inwestycji jest w pełni uzasadniona ekonomicznie¹³, a największy udział w korzyściach mają oszczędności związane z czasem jazdy użytkowników pojazdów.

Warto również zauważyć, że obok korzyści wymiernych wyróżnić można **korzyści niewymierne** wynikające z realizacji tej inwestycji, do których należą m.in.:

- usprawnienie systemu drogowego regionu przez przejęcie głównego ruchu tranzytowego w ciągu północ–południe,
- wzrost poziomu zatrudnienia (przede wszystkim w obszarze aglomeracji szczecińskiej), dzięki zwiększeniu mobilności przestrzennej ludności,
- powiązanie S3 z autostradą A2 oraz w dalszej perspektywie z autostradą A4, co umożliwi dogodnie powiązania komunikacyjne: zespołu portowego Szczecin-Świnoujście z Dolnym i Górnym Śląskiem,
- budowa drogi S3 otwiera województwu lubuskiemu lepszy dostęp do morza, co jest ważne dla gmin nadmorskich, ponieważ rozszerza popyt turystyczny na ich walory rekreacyjno-wypoczynkowe nie tylko w regionie lubuskim, ale także dolnośląskim,
- wzrost integracji systemu transportowego województwa zachodniopomorskiego z systemami transportowymi krajów Unii Europejskiej i regionu Morza Bałtyckiego,
- podniesienie konkurencyjności regionów szczecińskiego i gorzowskiego zarówno w stosunku do innych regionów w kraju, jak i w odniesieniu regionów przygranicznych najbliższego sąsiada, czyli Niemiec,
- zwiększenie przepustowości głównych międzynarodowych układów sieci drogowej w Polsce.

¹² Dane ze strony Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad: www.gddkia.gov.pl/a/4097/budowa-drogi-ekspresowej-s3-szczecin-gorzow-wielkopolski.

¹³ Ekonomiczna wartość zaktualizowana netto ENPV = 2 202 741 615,20 zł, Ekonomiczna wewnętrzna stopa zwrotu EIRR = 11,07%, Współczynnik korzyści/koszty BCR = 2,14.

4. Wzrost konkurencyjność przedsiębiorstw transportu samochodowego

Z punktu widzenia przedsiębiorstw transportu samochodowego najważniejszą z korzyści, przekładających się na wzrost ich konkurencyjności, jest **skrócenie czasu jazdy** między Szczecinem a Gorzowem Wlkp., dzięki budowie omawianego odcinka drogi ekspresowej S3. Oczywiście nie bez znaczenia są również oszczędności związane z eksploatacją pojazdów czy emisją spalin, jednak z uwagi na stosunkowo niedużą odległość między tym miastami nie będą te wielkości aż tak znaczące. Podstawą wzrostu konkurencyjności przedsiębiorstw samochodowych jest więc skrócenie czasu przejazdu.

Wzrost konkurencyjności można rozpatrywać w odniesieniu do przewozów pasażerskich i towarowych.

W przypadku przewozów pasażerskich porównanie dokonano w odniesieniu do czasu oraz ceny przejazdu autobusem PKS, mikrobusem oraz pociągami regionalnymi¹⁴, co przedstawiono w tabeli 1

Tabela 1

Zestawienie cen biletów i czasu przejazdu autobusem, mikrobusem oraz pociągami w relacji Szczecin–Gorzów Wielkopolski

	Autobus PKS		Mikrobus	Pociąg Regio			
	przejazd drogą S3 – odległość 101 km		przejazd częściowo drogą S3 – odległość 130 km	przejazd z przesiadką (średnio 20 min) w Kostrzynie – odległość 144 km		przejazd z przesiadką (średnio 30 min) w Krzyżu – odległość 186 km	
Czas przejazdu (min)	90		125	180		190	
Cena przejazdu (zł)	bilet jednorazowy	bilet miesięczny	bilet jednorazowy	bilet jednorazowy	bilet miesięczny	bilet jednorazowy	bilet miesięczny
	25,00	640,00	15,00	25,50	324,00	29,10	324,00

Źródło: opracowanie własne na podst. rozkładu jazdy oraz cennika ze stron internetowych spółki PKS Gorzów Wlkp., www.pks-gorzow.pl; przewoźnika mikrobusowego Krajana Jan Krawczuk, www.krajanbus.pl; spółki Przewozy Regionalne, www.przewozyregionalne.pl.

¹⁴ Układ sieci kolejowej powoduje, że połączenie między Szczecinem a Gorzowem Wlkp. możliwe jest przez Kostrzyn lub Krzyż. Nie kursują również bezpośrednie pociągi regionalne, stąd konieczne są przesiadki.

Jak wynika z danych zaprezentowanych w tabeli 1, czas przejazdu transportem samochodowym jest znacznie krótszy niż transportem kolejowym. Nawet pomimo zbliżonej ceny między autobusem PKS a pociągiem regionalnym, dłuższy czas przejazdu pociągiem czyni tą ofertę nieatrakcyjną dla podróżnych, mimo niższej ceny biletu miesięcznego. Również w wypadku połączeń mikrobusem dłuższy czas przejazdu (jednak krótszy niż pociągiem regionalnym) rekompensuje niska cena przejazdu.

Należy także pamiętać, że obok przewoźników samochodowych wiele przejazdów realizowanych jest prywatnymi samochodami osobowymi. Czas przejazdu w normalnych warunkach drogowych wynosi na omawianym odcinku w granicach 40–50 min, a ekonomiczna efektywność przewozów indywidualnych wzrasta wraz z liczbą osób podróżujących jednocześnie w samochodzie.

W przypadku przewozów towarowych, przede wszystkim ładunków drobnych, jeszcze przed wybudowaniem odcinka S3 oferta przewoźników samochodowych była atrakcyjniejsza cenowo, a przede wszystkim czasowo¹⁵. Skrócenie czasu przejazdu jeszcze bardziej wzmocniło atrakcyjność ich oferty.

Analizując wzrost konkurencyjności przewoźników samochodowych warto również zauważyć, że wybudowanie odcinka S3 między Szczecinem a Gorzówem Wlkp. przesądziło również o losie lokalnych linii kolejowych na tym obszarze. Dotyczyło to linii Pyrzyce–Chwarstnica–Gryfino, Pyrzyce–Myślibórz oraz Gorzów Wlkp.–Myślibórz. Linie te zlikwidowano – od dawna nie realizowano przewozów pasażerskich i towarowych, ale budowa drogi ostatecznie zadecydowała, że linie te nie będą reaktywowane, gdyż kolej nie byłaby w stanie konkurować z transportem samochodowym na tym obszarze, przy nowym układzie sieci drogowej.

Wnioski

Z przedstawionych powyżej rozważań można wyciągnąć podstawowy wniosek, że dzięki realizacji omawianej inwestycji znacząco wzrosła konkurencyjność przedsiębiorstw transportu samochodowego w realizacji przewozów pasażerskich i towarowych na odcinku Szczecin – Gorzów Wlkp. Obecnie ich

¹⁵ Odległość taryfowa między stacjami Szczecin Port Centralny a Gorzów Wlkp. wynosi 144 km. Zgodnie z postanowieniami Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych PKP Cargo SA termin przewozu przesyłek wagonowych zwyczajnych dla odległości do 150 km wynosi 48 godz.

oferta jest praktycznie bezkonkurencyjna, gdyż najważniejszy konkurent, czyli transport kolejowy z uwagi na układ sieci nie jest w stanie konkurować cenowo i czasowo w realizacji przewozów w tej relacji. Omawiana w artykule inwestycja jest pozytywnym przykładem wpływu rozwoju infrastruktury drogowej na wzrost konkurencyjności przewoźników samochodowych. W warunkach polskich, przy braku jeszcze spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, praktycznie każda nowa inwestycja generuje podobne korzyści zarówno w skali mikro (przewoźnicy), mezo (regiony), jak i makro (system transportowy kraju).

Bibliografia

- Aktualizacja analizy kosztów i korzyści dla projektu – Budowa drogi ekspresowej S3 odcinek Szczecin – Gorzów Wielkopolski*, maszynopis, GDDKiA, Warszawa, 01.2012.
- Koźlak A., Pawłowska B., *Wpływ transportowych inwestycji infrastrukturalnych na podnoszenie konkurencyjności regionów*, Efektywny transport – konkurencyjna gospodarka, red. M. Michałowska, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Katowicach, Katowice 2008.
- Kwarciański T., *Efekty ekonomiczne rozwoju inwestycji infrastrukturalnych*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego nr 601, Problemy Transportu i Logistyki nr 11, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin 2010.
- Mucha-Leszko B., Kąkol M., *Rozwój infrastruktury a proces konwergencji gospodarczej*, Nierówności Społeczne a Wzrost Gospodarczy, z. 16, Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, Rzeszów 2010.
- Regulaminu Przewozu Przesyłek Towarowych (RPT) PKP Cargo SA*, obowiązujący od 1.01.2015 r.
- Studium wykonalności – Budowa drogi ekspresowej nr S3. Odcinek Szczecin (Węzeł „Klucz”) km 0 + 000 – Gorzów Wielkopolski (węzeł „Gorzów Północ”) km 81 + 613*, maszynopis, Transprojekt Gdańsk, Gdańsk, 05.2004 r.
- www.krajanbus.pl
- www.pks-gorzow.pl
- www.przewozyregionalne.pl

**THE IMPACT OF ROAD INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT
TO ENHANCE COMPETITIVENESS OF ENTERPRISES OF MOTOR TRANSPORT
ON THE EXAMPLE OF THE CONSTRUCTION OF THE S3 EXPRESSWAY
BETWEEN SZCZECIN–GORZOW WIELKOPOLSKI**

Summary

The importance of the state and development of transport infrastructure and its impact on economic growth and competitiveness of regions is well known and described in the economic literature. It must be remembered that the increase in competitiveness on a regional scale always has its reference microeconomic. It is the firms in a given area due to the improved infrastructure can more easily acquire factors of production and sell goods or services. Similarly positive effects also apply to the social sphere.

Undeniably useful role in this regard do play transport companies, because of their active participation in the process of goods and service exchange, as well as in the movement of people. Infrastructure development also has an impact on the competitiveness of intermodal transport companies. As a rule, construction or modernization of the infrastructure of transport translates into increased competitiveness of enterprises of the branches of transport to other branches. This is particularly evident in the case of road transport.

The aim of the article is to show the example of the construction section of the S3 expressway between Szczecin and Gorzow Wielkopolski. As significantly increased the competitiveness of motor carriers, which has also resulted in measurable and immeasurable economic and social benefits for the regions of the West Pomeranian and Lubuskie as well as at the macro level for the whole the transport system of the country.

Keywords: road infrastructure, road transport companies, competitiveness

Translated by Krzysztof Malachowski