

Julia Anna Wachowska

Luka infrastrukturalna inwestycji publicznych w Polsce

Ekonomiczne Problemy Usług nr 108, 329-343

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach dozwolonego użytku.

JULIA ANNA WACHOWSKA

Uniwersytet Szczeciński

LUKA INFRASTRUKTURALNA INWESTYCJI PUBLICZNYCH W POLSCE

Wstęp

Publiczne inwestycje infrastrukturalne stanowią, obok inwestycji w badania i rozwój, kapitału produkcyjnego, łącznej jakości czynników produkcji i instytucji kluczowy czynnik, od którego uzależniony jest wzrost i rozwój gospodarczy kraju przekładający się na dobrobyt społeczeństwa. Wysoki poziom infrastruktury gospodarczej i społecznej wpływa bezpośrednio na zwiększenie atrakcyjności danego kraju czy regionu w oczach potencjalnych inwestorów, jak również prowadzi do ożywienia otoczenia i wpływa na wzrost dobrobytu społeczności lokalnych. Dlatego tak istotna staje się ocena zrealizowanych inwestycji publicznych w obszarze infrastruktury oraz trafne zdiagnozowanie potrzeb infrastrukturalnych, od którego zależy może przewaga konkurencyjna jednostki gospodarczej, społeczeństw, regionu czy kraju.

Celem artykułu jest identyfikacja i ocena luki infrastrukturalnej inwestycji publicznych w Polsce na przykładzie województwa zachodniopomorskiego.

1. Inwestycje publiczne

Chcąc prawidłowo zdefiniować pojęcie inwestycji publicznych należy odnieść się do charakterystyki samych *inwestycji* wynikającej z ich etymologii, której źródłosłów zaczerpnięty jest z łacińskiego *investire* i oznacza odziewać,

przykrywać, otaczać¹. Semantyka słowa mówi natomiast o przedsięwzięciu, którego istotą jest terazniejsze wyrzeczenie dla przyszłych korzyści (należy zaznaczyć, że terazniejszość jest tu względnie pewna, w odróżnieniu od przyszłości)².

Termin inwestycje publiczne (inaczej inwestycje celu publicznego³) według przepisów prawa, to działania o znaczeniu lokalnym (gminnym) i ponadlokalnym (powiatowym, wojewódzkim i krajowym), realizujące cele, o których mowa w Ustawie o gospodarce nieruchomościami z dnia 21 sierpnia 1997 r.⁴.

Cechą znamioną inwestycji publicznych, odróżniającą je od np. inwestycji komercyjnych, jest ich duża niepewność co do możliwości osiągnięcia zysków w przyszłości. Niekiedy korzyści finansowe generowane w wyniku inwestycji publicznych w ogóle nie występują lub są nieznaczące w stosunku do kapitałochłonności procesu inwestycyjnego⁵. Inwestycje publiczne mogą być także określone przez pryzmat efektów wynikających z ich przeprowadzenia, a definiowanych jako tzw. korzyści społeczne, tj. wzrost efektywności wykorzystania kapitału własnego, podnoszenie innowacyjności zasobów majątku trwałego oraz usług w gospodarce, kreowanie nowych miejsc pracy.

Inwestycje publiczne definiowane są szczegółowo zwłaszcza przez swoje cechy (rys. 1).

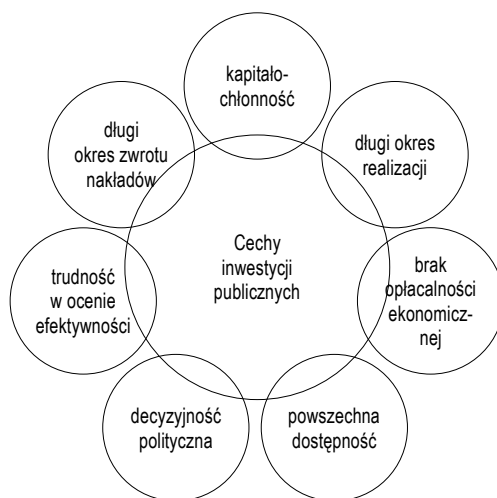
¹ W. Kopaliński, *Podręczny słownik wyrazów obcych*, Oficyna Wydawnicza Rytm, Warszawa 1999, s. 347.

² H. Johnson, *Ocena projektów inwestycyjnych*, Liber, Warszawa 2000, s. 15–17.

³ Inwestycje publiczne wg *Ustawy gospodarce nieruchomościami* (art. 6) spełniają m.in. cele: wydzielanie gruntów pod drogi publiczne i drogi wodne, linie kolejowe, lotniska oraz utrzymywanie i wykonywanie na nich robót budowlanych; budowę i utrzymywanie: obiektów i urządzeń niezbędnych do korzystania z przewodów i urządzeń przesyłowych – wodno-ściekowych, energetycznych etc.; budowę i utrzymywanie: obiektów i urządzeń służących ochronie środowiska, a także regulacja i utrzymywanie wód oraz urządzeń melioracji wodnych; budowę i utrzymywanie: pomieszczeń dla urzędów organów władzy, administracji, sądów i prokuratur, państwowych szkół wyższych, szkół publicznych, a także publicznych: obiektów ochrony zdrowia, przedszkoli, domów opieki społecznej, placówek opiekuńczo wychowawczych i obiektów sportowych; budowę i utrzymywanie obiektów oraz urządzeń niezbędnych na potrzeby obronności państwa i ochrony granicy państwowej; opieka nad nieruchomościami stanowiącymi zabytki; poszukiwanie, rozpoznawanie, wydobywanie złóż kopalin objętych własnością górnictwem; ochrona zagrożonych wyginięciem gatunków roślin i zwierząt lub siedlisk przyrody.

⁴ Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, DzU 1997, nr 115, poz. 74, art. 6.

⁵ K. Jajuga, T. Jajuga, *Inwestycje, instrumenty finansowe, ryzyko finansowe, inżynieria finansowa*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1996, s. 43.



Rys. 1. Cechy inwestycji publicznych

Źródło: opracowanie własne na podstawie K. Brzozowska, *Partnerstwo publiczno-prywatne w Europie*, CeDeWu, Warszawa 2010, s. 50–51.

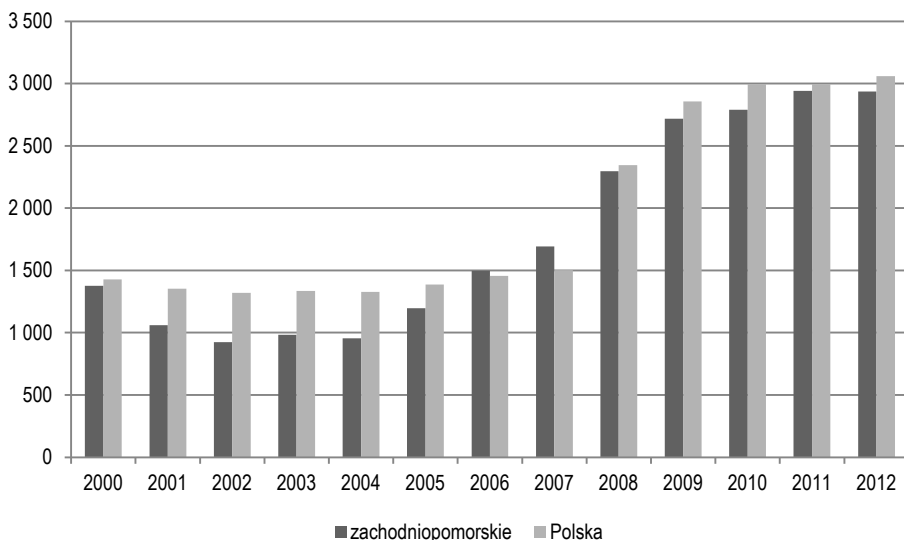
Oprócz dużej kapitałochłonności we wszystkich fazach cyklu inwestycyjnego⁶ (fazie przedinwestycyjnej, fazie inwestycyjnej oraz fazie eksploatacyjnej) charakteryzują się także długim okresem realizacji jak i zwrotu z inwestycji, jak również długim okresem życia.

Stąd wynikają cechy inwestycji publicznych, odnoszące się do specyficzności nakładów, a wyjaśnione poprzez ich niepodzielność, nieodwracalność oraz długi okres zwrotu. Długi okres zwrotu nakładów wynikający z długiego cyklu inwestycyjnego może wpłynąć na trudności w ocenie efektywności inwestycji. Wymienione cechy sprawiają, że źródła publiczne stanowią główny adres, spod którego realizowanych jest większość inwestycji w infrastrukturę publiczną. Dzieje się tak mimo obecnego załamania gospodarczego, które wpłynęło m.in. na spowolnienie dynamiki inwestycji publicznych na całym świecie.

Wysokość wydatków publicznych na cele inwestycyjne w Polsce w okresie uwzględniającym perspektywę przed oraz po/w trakcie kryzysu finansowego – obejmującą lata 2000–2012 – w przeliczeniu na jednego mieszkańca (per

⁶ L. Czechowski, K. Dziworska, T. Gostkowska-Drzewiecka, A. Górczyńska, E. Ostrowska, *Projekty inwestycyjne. Finansowanie. Metody i procedury oceny*, ODDK, Gdańsk 1999, s. 36.

cap.) przedstawiono na przykładzie woj. zachodniopomorskiego w zestawieniu ze średnią dla Polski (rys. 2).



Rys. 2. Wydatki na inwestycje publiczne w przeliczeniu na jednego mieszkańca w województwie zachodniopomorskim na tle średniej dla Polski w latach 2000–2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z: <http://bg.szczecin.pl/pl/wziew/339/MUNICIPIUM/> oraz www.stat.gov.pl (08.2013).

Dane na rysunku 2 wskazują, że wydatki na inwestycje publiczne dokonane ze środków publicznych kształtowały się w analizowanym okresie 2000–2012 na porównywalnym poziomie, zarówno średnio dla Polski jak i dla woj. zachodniopomorskiego per cap. Ich dynamika wykazywała trend spadkowy szczególnie na początku badanego okresu i wyniosła odpowiednio dla woj. zachodniopomorskiego spadek o 30% (2001/2000 r.d.r. z 1 377 PLN per cap. do 1 059 PLN per cap.) i o 14,7% (2002/2001 r.d.r. z 1 059 PLN per cap. do 924 PLN per cap.) oraz średnio dla woj. w Polsce spadek o 5,6% (2001/2000 r.d.r. z 1 428 PLN per cap. do 1 353 PLN per cap.) i o 2,4% (2002/2001 r.d.r. z 1 353 PLN do 1 321 PLN per cap.). Co interesujące, należy zauważyć, że okres silnej

tendencji wzrostowej przypadł na początek światowego kryzysu, zarówno dla woj. zachodniopomorskiego jak i średnio dla Polski (dynamika w 2008 roku w stosunku do 2007 roku wzrost o 26,3% – z 1 692 PLN per cap. do 2 296 PLN per cap. – w woj. zachodniopomorskim oraz o 35,9% – z 1 503 PLN per cap. do 2 345 PLN per cap. – średnio dla Polski) i utrzymał się jeszcze w kolejnym roku (dynamika w 2009 roku w stosunku do 2008 roku wzrost odpowiednio o 15,6% oraz 17,9%). Wiąże się to zapewne z kwestią pobudzenia gospodarki na skutek akcesji do Unii Europejskiej, dużym, względnie stabilnym rynkiem wewnętrznym oraz utrzymywaniem relacji handlowych z rynkiem niemieckim, co razem spowodowało odłożenie w czasie skutków kryzysu. Począwszy od 2010 roku roczne przyrosty wydatków inwestycyjnych sektora publicznego uległy wyhamowaniu, a w latach 2012/2011 w woj. zachodniopomorskim wykazały nawet nieznaczny trend spadkowy, który wyniósł 0,2% – z 2 943 PLN per cap. do 2 937 PLN per cap.

Niestety nakłady publiczne ze względu na swoją ograniczoność nie zaspokajają ciągle powiększającego się zapotrzebowania na inwestycje publiczne, stąd istotna jest nie tylko próba dywersyfikacji źródeł finansowania inwestycji publicznych, ale także nadanie im takiego kształtu, aby najprecyzyjniej odnosiły się zarówno do zaspokojenia podstawowych potrzeb społeczeństwa, jak i przyczyniały do realizacji wyzwań rozwojowych regionu oraz państwa.

2. Potrzeby inwestycyjne w zakresie inwestycji publicznych w infrastrukturę

W teorii ekonomii problem potrzeb w dziedzinie inwestycji publicznych zauważony został przez J.M. Keynesa, który jako reprezentant tzw. ekonomii popytu, uważał, że interwencjonizm państwa w zakresie wzmózonych wydatków na inwestycje bezpośrednie (jak również polityka obniżania stóp procentowych oraz ulgi inwestycyjne) będą skutkowały wzrostem popytu w przyszłości, co przyczyni się do wytworzenia impulsu inwestycyjnego⁷. Inny pogląd reprezentowali przedstawiciele klasycznej szkoły w ekonomii, którzy jako przeciwnicy interwencjonizmu państwowego stali na stanowisku, iż odpowiada on

⁷ W. Stankiewicz, *Historia myśli ekonomicznej*, PWE, Warszawa 2007, s. 286.

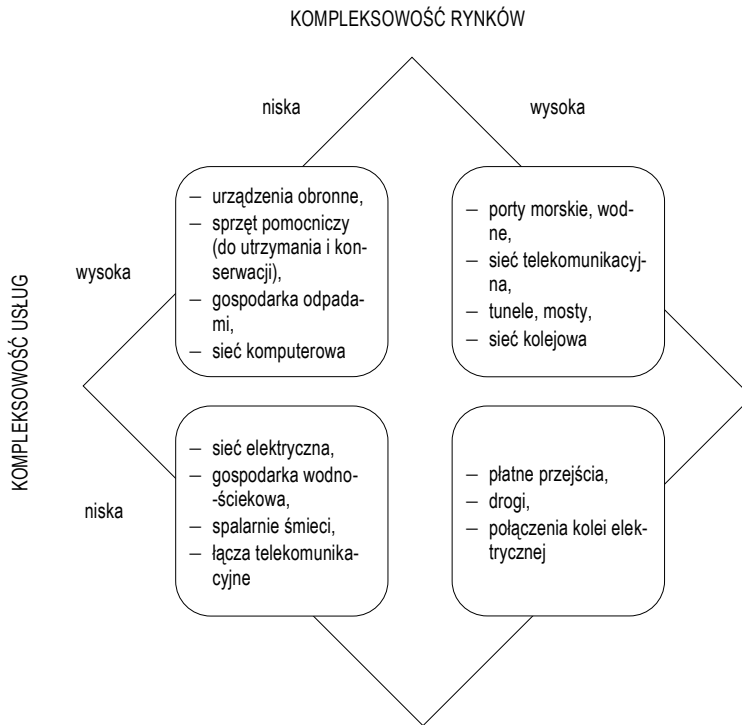
za sytuację nierównowagi na rynku pracy, jak również za konieczność likwidacji nierentownych jednostek⁸.

Relacje między inwestycjami publicznymi a wzrostem można dostrzec przede wszystkim w neoklasycznych i ewolucyjnych teoriach wzrostu (ang. *neoclassical growth theories, evolutionary growth theories*), które wskazują, iż inwestycje mogą prowadzić do wzrostu przez zwiększenie zdolności produkcyjnych i produktywności, a także potęgę techniczną i zmianę technologiczną⁹.

Identyfikacja publicznych potrzeb inwestycyjnych z zakresu infrastruktury nie należy do zadań prostych ze względu na fakt, iż same inwestycje nie stanowią jednolitej grupy. Są zróżnicowane pod wieloma względami, tj. czas potrzebny na ich realizację, przeznaczenie ekonomiczne, korzyści finansowe, strukturę kapitału, czy rozmiar inwestycji. Kryterium, które może oddać tę dyspersję jest kompleksowość (rys. 3).

⁸ Ibidem.

⁹ M. Ziolo, *Modelowanie źródeł inwestycji komunalnych a efektywność wydatków publicznych*, CeDeWu, Warszawa 2012, s. 25.



Rys. 3. Podział inwestycji infrastrukturalnych ze względu na stopień złożoności rynków i świadczonych usług

Źródło: opracowanie własne na podstawie K. Brzozowska, *Partnerstwo publiczno-prywatne w Europie*, CeDeWu, Warszawa 2010, s. 52.

Z rysunku 3 wynika, iż wraz ze wzrostem stopnia złożoności rynków wzrasta też ilość inwestycji mających na celu polepszenie głównie infrastruktury transportowej (porty wodne, mosty, drogi, tunele, sieć kolejowa itp.). W sytuacji, gdy mamy do czynienia z niską kompleksowością rynku, inwestycje infrastrukturalne obejmują przede wszystkim gospodarkę wodno-ściekową, gospodarkę odpadami stałymi, urządzenia obronne, łącza telekomunikacyjne, a także są skupione wokół zapewnienia dalszej eksploatacji już istniejących zasobów infrastrukturalnych.

Infrastrukturalne publiczne potrzeby inwestycyjne w Polsce skupione są wokół takich zagadnień jak: mieszkalnictwo, transport, gospodarka odpadami

oraz wodno-ściekowa oraz ciepłownictwo (niekiedy dodaje się jeszcze m.in. potrzeby telekomunikacyjne, w tym internetowe)¹⁰. Jak wynika z danych zgromadzonych na podstawie analizy materiału bazy *Municipium* infrastrukturalne potrzeby inwestycyjne woj. zachodniopomorskiego nie odbiegają od potrzeb kraju w tym zakresie, w latach 2000–2012 były to transport i komunikacja miejska, gospodarka odpadami, gospodarka wodno-ściekowa, gospodarka mieszkaniowa, energetyka, ciepłownictwo, telekomunikacja¹¹.

Niepewność panująca na rynkach finansowych, niedostateczne inwestycje w kluczowe dla rozwoju gospodarczego sektory infrastruktury oraz brak należytej dbałości o istniejące aktywa infrastrukturalne w minionych latach na świecie sprawiły, iż obecnie mamy do czynienia z zachwianiem równowagi pomiędzy podażą a popytem na rynku infrastrukturalnym¹². Bank Światowy szacuje, że nadwyżka popytu na infrastrukturę sięga obecnie 1% globalnego PNB. Tymczasem globalna luka, pomiędzy zapotrzebowaniem na inwestycje infrastrukturalne a możliwościami krajowych budżetów w tym zakresie, stale wzrasta.

3. Zagadnienie luki infrastrukturalnej i wyzwania w zakresie inwestycji publicznych

Jedną z istotnych barier w znaczący sposób ograniczających zaspokajanie zidentyfikowanych potrzeb w dziedzinie inwestycji publicznych w obszarze infrastruktury jest luka kapitałowa (ang. *equity gap*). Jest ona trwałą nieciągłością podaży, która przejawia się brakiem możliwości pozyskania źródeł finansowania inwestycji z określonego przedziału wielkości lub też z określonego sektora¹³.

¹⁰ W. Kozłowski, *Zarządzanie gminnymi inwestycjami infrastrukturalnymi*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2012, s. 15 oraz *Wyzwania inwestycyjne głównych miast Polski – perspektywa 2035*, PwC, marzec 2012, s. 2, a także: <http://bg.szczecin.pl/pl/wziew/339/MUNICIPIUM/> (8.2013).

¹¹ <http://bg.szczecin.pl/pl/wziew/339/MUNICIPIUM/> (8.2013).

¹² Ten stan ulega jeszcze pogłębianiu w wyniku światowego wzrostu liczby ludności, co tylko wzmacnia wzrost kosztów budownictwa, modernizacji lub odtworzenia istniejących już obiektów infrastruktury.

¹³ *Zapotrzebowanie mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP) na finansowanie kapitałem private equity/venture capital (PE/VC)*, P. Tamowicz, Raport przygotowany na zlecenie Departamentu Instrumentów Wsparcia Ministerstwa Gospodarki, Gdańsk 2007, s. 14.

Zjawisko luki kapitałowej inwestycji infrastrukturalnych jest obecne zarówno w gospodarkach krajów wysoko rozwiniętych, jak i rozwijających się¹⁴. Luka kapitałowa inwestycji infrastrukturalnych jest wprost proporcjonalna do rosnących potrzeb w zakresie inwestycji infrastrukturalnych oraz zestawionych z nimi tradycyjnych, publicznych źródeł finansowania, które nie są w stanie w pełni pokryć tych nieustannie wzrastających potrzeb¹⁵.

Wszystkie gospodarki świata, niezależnie od etapu rozwoju rynku (wysokorozwinięte, rozwinięte czy rozwijające się/wschodzące) mają infrastrukturalną lukę kapitałową, która powinna zostać pokryta (czy raczej zmniejszana) by umożliwić rozwój gospodarczy kraju. Niwelowanie luki będzie możliwe tylko dzięki innowacyjnym podejściom w poszukiwaniu źródeł finansowania inwestycji infrastrukturalnych. Jednocześnie konieczne będzie także zwiększenie efektywności wykorzystywania nowoczesnych technologii, powrót do ekonomii popytu, zmiany w regulacjach oraz zarządzanie strategiczne. Nie można jednak mówić o opracowaniu zunifikowanego sposobu w odniesieniu do niwelowania luki infrastrukturalnej w skali światowej, czy nawet w odniesieniu do gospodarek krajów Unii Europejskiej, ze względu na różnice w systemach politycznych, prawnych, gospodarczych i warunkach ekonomicznych panujących w państwach. Pod uwagę należy wziąć różnice wynikające ze wzrostu gospodarczego, poziomu długu publicznego, obowiązującego systemu podatkowego i emerytalnego w danym kraju.

Dla gospodarek państw uprzemysłowionych o niskim wroście gospodarczym i kurczących się środkach na finansowanie infrastruktury (wynikających z mniejszych możliwości zadłużeniowych, zaniechania dalszego zwiększania obciążeń podatkowych), sposobem na niwelowanie luki kapitałowej inwestycji infrastrukturalnych jest wzrost wydajności istniejącej już infrastruktury poprzez jej rozbudowę, utrzymanie i użytkowanie. Kraje te powinny pozyskiwać dodatkowe środki na infrastrukturę poprzez ograniczanie rozbudowanych struktur instytucjonalnych. Natomiast w państwach o wysokim wroście gospodarczym, istotnym jest problem sprawnego pozyskiwania nowych środków, ponieważ

¹⁴ Należy odróżnić pojęcie luki kapitałowej inwestycji infrastrukturalnych od tzw. luki infrastrukturalnej, która wyznacza różnicę pomiędzy stanem rozwoju infrastruktury kraju a innymi krajami (np. poziom rozwoju infrastruktury Polski a krajami Europy Zachodniej).

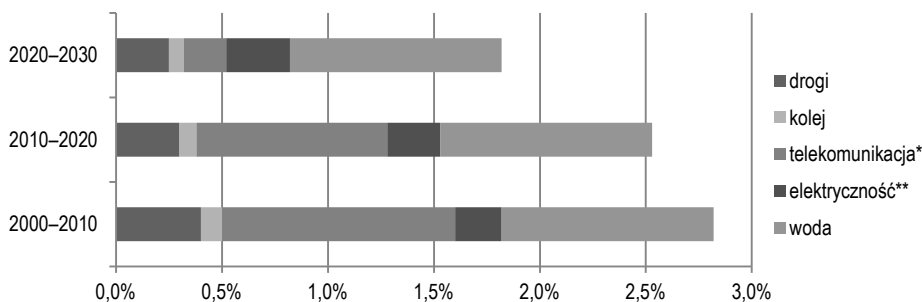
W. Kozłowski, *Zarządzanie gminnymi inwestycjami infrastrukturalnymi*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2012, s. 14.

¹⁵ B. Weber, H.W. Alfen, *Infrastructure as an Asset Class. Investment Strategies, Project Finance and PPP*, Wiley Finance, Chippenham 2010, s. 2.

inwestycje infrastrukturalne są tam realizowane bez względu na wysokość kosztów oraz oddawane do użytku tak szybko, jak jest to możliwe.

Pomimo iż główny ciężar odpowiedzialności za nowe inwestycje infrastrukturalne (tak więc i za rozmiar luki kapitałowej) spoczywa na sektorze publicznym, jednocześnie coraz bardziej widoczne stają się problemy związane z zaspokajaniem podstawowych potrzeb infrastrukturalnych ze źródeł publicznych, w tym choćby utrzymaniem istniejących aktywów infrastrukturalnych. Jak szacuje Bank Światowy, globalne koszty samej eksploatacji istniejącej infrastruktury wynoszą 1,2% PNB, co przewyższa koszty związane z nowymi inwestycjami infrastrukturalnymi, kształtujące się na poziomie 1% PNB¹⁶.

Na rysunku 4 zaprezentowano prognozowane wydatki na infrastrukturę w wybranych sektorach na lata 2000–2030, w krajach OECD oraz BRIC. Największe potrzeby inwestycyjne generowane będą w państwach OECD i BRIC przez gospodarkę wodno-ściekową (ok. 1% PKB) oraz telekomunikację – w tym internet (0,3%–1,1% PKB); z dekady na dekadę będzie też wzrastało zapotrzebowanie na inwestycje w obszarze transportu i dróg (0,3%–0,5% PKB).



Rys. 4. Wydatki na infrastrukturę krajów OECD i BRIC w latach 2000–2030 (w % PKB)

* Szacunków dokonano na lata 2005, 2015, 2025.

** Tylko przesyłanie i dystrybucja.

Źródło: opracowanie własne na podstawie UBS, *Q-Series: Infrastructure & Utilities*, UBS Investment Research, listopad 2006.

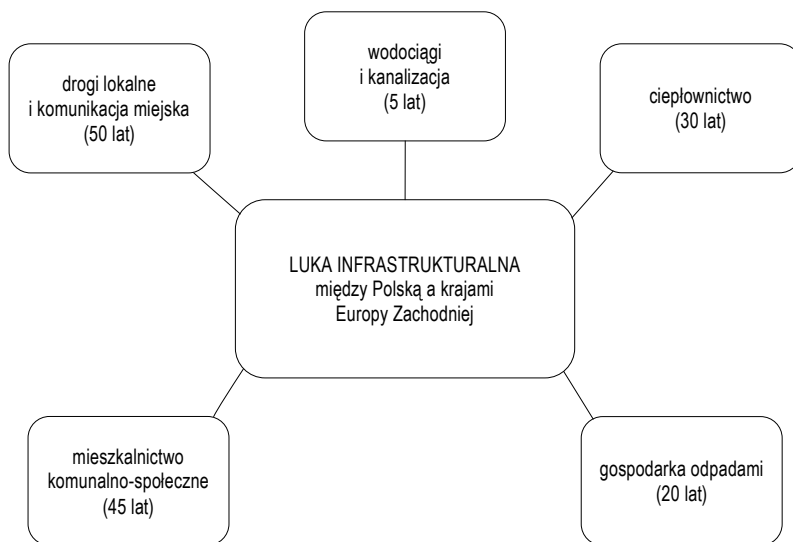
¹⁶ B. Weber, H.W. Alfen, *Infrastructure as an Asset Class. Investment Strategies, Project Finance and PPP*, Wiley Finance, Chippenham 2010, s. 3.

Modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury transportowej, wodnej (zaopatrzenie w wodę), energetycznej w miastach Europy Zachodniej, Stanów Zjednoczonych i Kanady będzie wymagało do 2030 r. nakładów w wysokości 16 bln USD. Aby sprostać wymaganiom rosnącego popytu, kraje wysoko rozwinięte będą także musiały dokonać szeregu nowych inwestycji infrastrukturalnych zastępując istniejącą infrastrukturę nową, bardziej wydajną. Problem luki infrastrukturalnej krajów Europy Zachodniej scharakteryzowano za pomocą indeksu poziomu infrastruktury¹⁷. Według sytuacji z końca lat 90-tych zaobserwować można, że najwyższym indeksem poziomu infrastruktury w stosunku do potrzeb charakteryzowały się Belgia (100), Holandia (85), Luksemburg (84), Dania (73), Austria (70) i Niemcy (68), najniższym zaś Hiszpania (35), Portugalia (32) i Grecja (24), co świadczyć może o stosunkowo dużym niedoborze w dziedzinie inwestycji infrastrukturalnych (stan na 1998 r.)¹⁸. Obecnie, ze względu na dążenia do osiągnięcia stabilnego wzrostu i wynikającą z niego rozbudowę infrastruktury m.in. drogowej w Irlandii, Hiszpanii i Grecji, sytuacja mierników uległa zmianie w kierunku ich podwyższenia (pomimo kryzysu finansowego).

W Polsce luka infrastrukturalna (na którą wpływ miały wielowiekowe zapóźnienia, często brak odpowiednich decyzji politycznych), wynikająca m.in. z istniejącej luki kapitałowej inwestycji infrastrukturalnych, została przedstawiona na rysunku 5.

¹⁷ Indeks poziomu infrastruktury (max = 100).

¹⁸ K. Brzozowska, *Partnerstwo publiczno-prywatne w Europie*, CeDeWu, Warszawa 2010, s. 23.

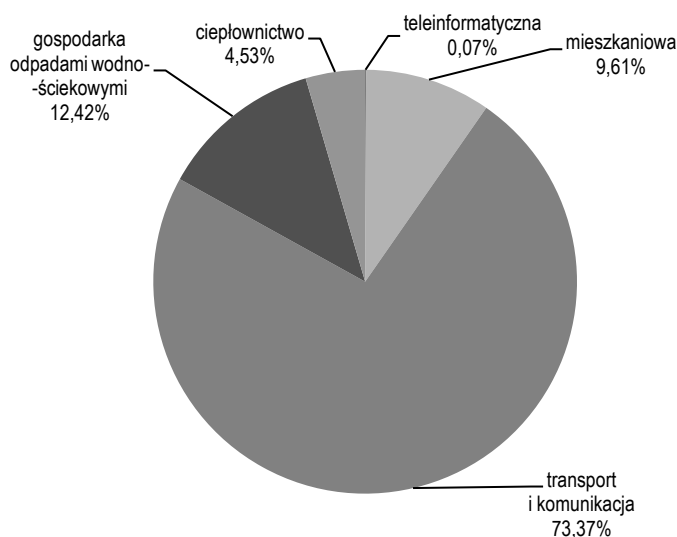


Rys. 5. Luka infrastrukturalna w Polsce

Źródło: W. Kozłowski, *Zarządzanie gminnymi inwestycjami infrastrukturalnymi*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2012, s. 15.

Największa luka infrastrukturalna w Polsce (w stosunku do poziomu w państwach Europy Zachodniej) dotyczy systemu dróg lokalnych i komunikacji miejskiej. Jej zniwelowanie (czyli doprowadzenie do stanu istniejącego w Europie Zachodniej) przy obecnym poziomie wydatków na ten obszar w Polsce zajęłoby (wg szacunków na koniec 2010 r.) ok. 50 lat. W podobnej sytuacji znajduje się w Polsce mieszkalnictwo (zniwelowanie luki oszacowano na 45 lat). Najmniejsza dysproporcja poziomu infrastruktury w Polsce w stosunku do krajów Europy Zachodniej jest charakterystyczna dla systemu wodno-ściekowego (5 lat). Pozostałe obszary infrastruktury, tj. gospodarka odpadami oraz ciepłownictwo potrzebują odpowiednio 20 lat i 30 lat w celu osiągnięcia standardów, jakie występują w krajach Europy Zachodniej. W ciągu ostatnich kilku lat (okres od przystąpienia do Unii Europejskiej) luka w poszczególnych rodzajach infrastruktury w Polsce zmniejszona została o kilkanaście lat (wyjątkiem jest tu infrastruktura transportowa, w której luka została zniwelowała tylko o 5 lat), czego dokonano głównie w oparciu o środki ze źródeł unijnych.

Luka infrastrukturalna woj. zachodniopomorskiego, dzięki zwiększaniu wydatków na inwestycje publiczne w województwie w okresie 2005–2012 od 2 026 646 tys. PLN do 5 055 570 tys. PLN (jak również por. rys. 2) została zmniejszona także o kilkanaście lat¹⁹. Największą dynamikę zmian nakładów inwestycyjnych odnotowano w latach 2008/2007 – wzrost o 36% (z poziomu 2 864 651 tys. PLN do 3 886 748 tys. PLN) oraz w latach 2005/2004 – wzrost o 25% (z poziomu 1 616 802 tys. PLN do 2 026 646 tys. PLN). Najbliższe lata 2013–2035 będą wymagały od woj. zachodniopomorskiego (jeżeli luka infrastrukturalna ma być niwelowana) wzrostu wydatków na inwestycje publiczne szczególnie w pięciu dziedzinach, co zostało zaprezentowane procentowo na rysunku 6.



Rys. 6. Luka infrastrukturalna województwa zachodniopomorskiego

Źródło: opracowanie własne na podstawie: <http://bg.szczecin.pl/pl/wzieu/339/MUNICIPUM/> (8.2013).

¹⁹ Dane na podstawie: <http://bg.szczecin.pl/pl/wzieu/339/MUNICIPUM/> oraz www.stat.gov.pl (08.2013).

Największe nakłady w woj. zachodniopomorskim będą do 2035 r. musiały zostać poniesione na pokrycie luki infrastrukturalnej w dziedzinie transportu i komunikacji (rokrocznie 73,36% wszystkich wydatków na inwestycje publiczne). Dokapitalizowania będzie wymagała także gospodarka odpadami i wodno-ściekowa (rokrocznie 12,42% wydatków na inwestycje publiczne) oraz gospodarka mieszkaniowa (rokrocznie 9,61%), a także teleinformatyczna, w tym szerokopasmowy internet (rokrocznie 0,07%).

Podsumowanie

Umiejętna obserwacja makro- i mezootoczenia gospodarczego oraz diagnoza potrzeb infrastrukturalnych, wyrażona m.in. poprzez analizę luki infrastrukturalnej kraju i regionu może przyczynić się nie tylko do wyrównania dysproporcji infrastrukturalnych Polski w stosunku do krajów Europy Zachodniej, ale także w dłuższej perspektywie do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej oraz trwałego rozwoju ekonomicznego. Kraje o zbliżonym do Polski stopniu rozwoju powinny ze szczególną uwagą starać się identyfikować i oceniać swoje potrzeby w zakresie inwestycji publicznych w infrastrukturę, jak również lukę infrastrukturalną, tak by móc odpowiednio planować nakłady inwestycyjne w najbliższych latach.

Wraz z identyfikacją i oceną luki infrastrukturalnej inwestycji publicznych zarówno w woj. zachodniopomorskim, jak i w Polsce należy zwrócić uwagę także na szereg czynników zewnętrznych, które mogą w najbliższym czasie wpłynąć na ograniczenie możliwości finansowych sektora publicznego (tj. ograniczone w stosunku do lat 2007–2010 możliwości finansowania inwestycji, wzrost zadłużenia, mniejszy napływ funduszy unijnych). Zagadnienie luki infrastrukturalnej woj. zachodniopomorskiego pokazuje, że skala luki finansowej wynikającej z potrzeb inwestycyjnych powinna wiązać się z rozwojem infrastruktury tradycyjnej (tj. transportowej) i społecznej (tj. mieszkalnictwo). Znacznie mniejsze nakłady potrzebne będą, aby zminimalizować nie mniej istotną lukę infrastrukturalną w dziedzinie sieci teleinformatycznych.

THE INFRASTRUCTURE GAP IN PUBLIC INVESTMENT IN POLAND

Summary

The high level of infrastructure investments has a great impact on attractiveness of a country or region. It could lead them to gain competitive advantage and economic development. Knowing their infrastructure needs and infrastructure investment gap level, governments are able to plan expenses properly and support their policies. The aim of this paper is to identify and evaluate infrastructure gap in public investment in Poland taking into consideration West Pomeranian Voivodeship example.

Translated by Julia Anna Wachowska