

Iwona Potoczna

Akademia Ekonomiczna we Wrocławiu

ROZBUDOWA I MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ JAKO NARZĘDZIE WZMACNIANIA KONKURENCYJNOŚCI REGIONÓW

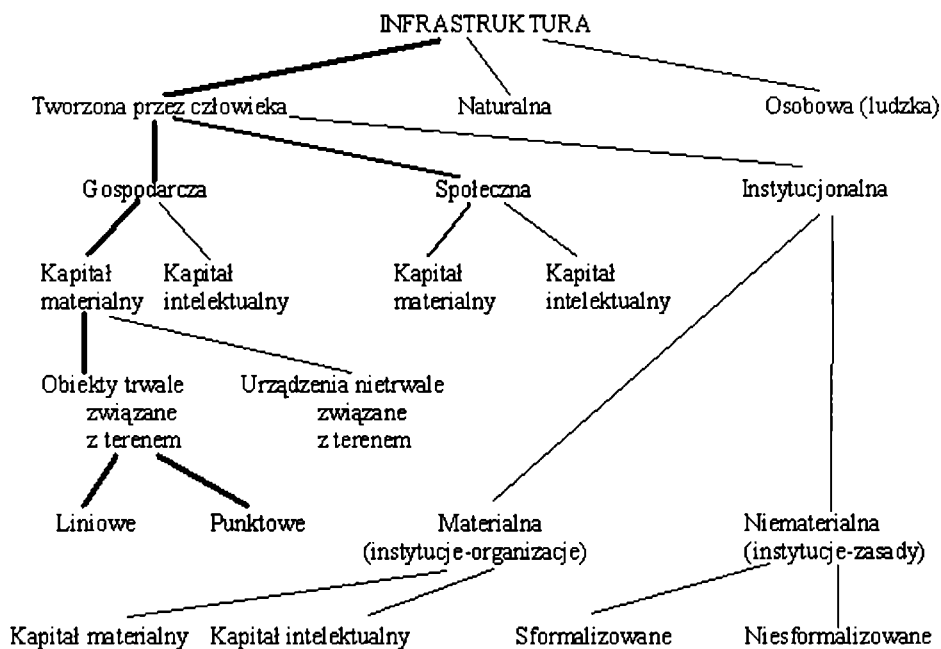
1. Istota i funkcje infrastruktury

Warunkiem prawidłowego funkcjonowania, efektywnego wykorzystania, rozwoju i integracji przestrzennej regionów jest istnienie dobrze rozwiniętej infrastruktury. Rozumie się przez nią układ urządzeń, obiektów i instytucji, które obsługują te systemy przestrzenne i łączą je w jedną całość. Można więc powiedzieć, że stanowi ona fundament, bez którego istnienia nie jest możliwe tworzenie, rozwój czy prawidłowe funkcjonowanie jakiegoś fragmentu systemu społecznego czy też tego systemu jako całości.

Najbardziej popularny jest podział infrastruktury związany z określeniem jej zakresu rzeczowego na infrastrukturę społeczną i gospodarczą (ekonomiczną, techniczną). Przez infrastrukturę ekonomiczną rozumiemy taki układ, którego zadaniem jest zapewnienie właściwego funkcjonowania poszczególnych działów gospodarki narodowej i integracja jej układów przestrzennych. Obejmuje ona: komunikację (transport i łączność), energetykę, gospodarkę wodno-sanitarną oraz ochronę środowiska [3, s. 155-159]. Infrastruktura społeczna natomiast obejmuje urządzenia i instytucje umożliwiające pełną reprodukcję siły roboczej, a więc bezpośrednio zaspokajające potrzeby człowieka w zakresie oświaty, nauki, i kultury, ochrony zdrowia, opieki społecznej, porządku publicznego, administracji, wypoczynku [2, s. 20-32].

Dychotomiczny podział infrastruktury jest najbardziej popularny, ale niekiedy oprócz tych dwóch wyróżniane jest trzecie ogniwo, a mianowicie infrastruktura instytucjonalna. Identyfikuje się ją przede wszystkim z normami i sposobami za-

chowań w ich wymiarze konstytucyjnym, które to normy i zachowania tworzą ramy do samodzielnych działań poszczególnych podmiotów gospodarczych [4, s. 32]. Ponadto często infrastrukturę instytucjonalną łączy się z określonymi organizacjami, takimi jak np. organizacje gospodarcze czy też urzędy administracji państwowej [1, s. 75]. Można rzec, że infrastruktura instytucjonalna obejmuje zespół organizacji oraz zasad i norm, które z racji swego ogólnogospodarczego i ogólnospołecznego znaczenia determinują możliwości funkcjonowania wszystkich podsystemów systemu społecznego oraz systemu jako całości [8, s. 8].



Rys. 1. Zakres infrastruktury

Źródło: opracowanie własne.

Najcieńszą linią oznaczono te elementy infrastruktury, które wyróżniane są tylko w niektórych klasyfikacjach lub których wyróżnienie bywa niekiedy kwestionowane. Najgrubsza linia wyznacza wąską interpretację pojęcia infrastruktury.

Wszelkie społeczno-gospodarcze procesy rozwoju zachodzące w strukturach przestrzennych, takie jak rozwój przemysłu, rolnictwa, urbanizacja, są uzależnione od poziomu zagospodarowania infrastrukturalnego na danym obszarze, a zatem np. od natężenia, zakresu, charakteru i rozmieszczenia. W konsekwencji tych procesów zmienia się popyt na usługi infrastruktury, co pociąga za sobą konieczność ich rozwoju i przekształcenia. Rozwój infrastruktury powinien wyprzedzać rozwój gospodarczy lub dokonywać się równolegle. Warto pamiętać, że rola infrastruktury zwiększa się wraz ze wzrostem poziomu rozwoju gospodarczego. Ponadto infra-

struktura może pełnić funkcje ekonomiczne, kiedy indziej zaś społeczne, lub też jednocześnie spełniać różne funkcje, niekiedy przez złożony układ współzależności i oddziaływań pośrednich. Dlatego można powiedzieć, że granica między obu funkcjami jest płynna, gdyż zazębiają się one i nakładają.

Zarówno infrastruktura techniczna, jak i społeczna pełnią wiele funkcji w gospodarce. Do najczęściej wyróżnianych zalicza się funkcje [6]:

- transferową – urzędnicy i instytucje stwarzają warunki do przepływu w przestrzeni dóbr, energii, ludzi i informacji;

- usługową – polegającą na zaspokajaniu popytu na usługi, który zgłaszają sfery produkcyjna i konsumpcyjna;

- integracyjną – jest to funkcja wynikająca z tego, że infrastruktura tworzy niezbędne powiązania przestrzenne oraz kształtuje więzi społeczne, ekonomiczne i informacyjne w układach lokalnych i regionalnych;

- lokalizacyjną – infrastruktura jest czynnikiem lokalizacji ze względu na to, że poziom zagospodarowania infrastrukturalnego i układ przestrzenny infrastruktury określają np. dostępność sieci transportowych, rezerwę ich przepustowości, możliwości poboru energii, dostęp do zasobów wodnych;

- akceleracyjną – polegającą na określeniu, z uwzględnieniem odpowiedniego poziomu zagospodarowania infrastrukturalnego, warunków aktywizacji gospodarczej określonych obszarów.

Efektywność i skuteczność pełnienia tych funkcji zależy od zdolności do niezawodnego i zgodnego z określonymi parametrami jakościowymi świadczenia usług oraz od racjonalnego układu przestrzennego, czyli dostosowanego do specyfiki danego terenu, jego struktury przestrzennej, potrzeb gospodarki i ludności oraz wymogu minimalizacji nakładów związanych z funkcjonowaniem i rozwojem.

2. Infrastruktura transportowa

Wraz z wejściem do Unii Europejskiej Polska stanęła przed szansą podjęcia nowych przemian strukturalnych, mających na celu zmniejszenie dysproporcji dzielących ją od krajów Europy Zachodniej. Kraj uzyskał dostęp do funduszy strukturalnych i Funduszu Spójności [5, s. 515].

Po 1989 r. w Polsce nastąpiły zmiany ustrojowe, które spowodowały istotne przewartościowanie układu regionalnego pod względem produktu krajowego brutto. Okazało się, że niektóre obszary, bardzo silne w warunkach gospodarki centralnie planowanej, stały się zupełnie nieprzygotowane na wyzwania gospodarki rynkowej. Co za tym idzie, straciły na znaczeniu przede wszystkim te regiony, które skupiały przemysł wydobywczy, hutniczy i zbrojeniowy, oraz uspołecznione rolnictwo, natomiast zyskały regiony koncentrujące usługi – czyli przede wszystkim największe aglomeracje miejskie.

Duże znaczenie dla rozwoju regionalnego i lokalnego ma układ infrastrukturalny, w którym najważniejszą rolę odgrywa system transportowy. Układy prze-

strzenne sieci transportowych powstały pod wpływem zmiennych w czasie i zróżnicowanych przestrzennie czynników fizjograficznych, ekonomicznych, społecznych i politycznych.

Rola transportu jest istotna, gdyż wywołuje poważne skutki ekonomiczne, np. wpływa na koszty funkcjonowania sfery produkcyjnej i społecznej, determinując dostępność jednostek osadniczych, miejsc pracy i świadczenia usług. Należy zauważyć także, że system ten wpływa na rozmieszczenie ludności, produkcji, a także innych podsystemów infrastruktury. System transportowy jest wewnętrznie skonsolidowany, ale jednocześnie bardzo zróżnicowany.

Ważnym czynnikiem wpływającym na przekształcenia strukturalne w transporcie jest prowadzona przez państwa polityka transportowa. Ostatnio bardzo popularne stało się organizowanie połączeń międzynarodowych, a także zawieranie międzynarodowych umów dotyczących wspólnej polityki transportowej. Należy jednak pamiętać, że nadal istnieją czynniki przeszkadzające skonsolidowaniu transportu wielu państw, dlatego należy podjąć wysiłki w zakresie:

- likwidacji mankamentów fizycznego połączenia ciągów transportowych wynikających z różnic w standardach oraz usługach świadczonych przez przewoźników,
- pogłębiania stopnia integracji gospodarczej przez wspólną, ponadnarodową organizację, harmonizację przepisów oraz ujednolicenie ekonomicznych warunków działalności.

Postępująca integracja europejskiego transportu umożliwia przyspieszenie zmian jakościowych w sposobach funkcjonowania transportu w Europie. Coraz większego znaczenia nabiera zarządzanie logistyczne przepływami towarów, niestety, różnice wciąż przeważają nad podobieństwami.

Polska jest krajem o niskim poziomie i słabej jakości infrastruktury gospodarczej i społecznej, co dotyczy właściwie wszystkich jej podsystemów. Jest to niekorzystne, gdyż ogranicza konkurencyjność regionów. W polskiej rzeczywistości szczególnie dotkliwy jest problem słabego dostępu do infrastruktury. Dotyczy zwłaszcza obszarów wiejskich i małych miast.

W ramach priorytetu 1 Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) wyróżnia się następujące działania: modernizację oraz rozbudowę regionalnego układu transportowego (infrastruktury drogowej i transportu publicznego), modernizację infrastruktury ochrony środowiska, regionalnej infrastruktury społecznej (regionalnej infrastruktury edukacyjnej oraz ochrony zdrowia), rozwój turystyki i kultury, rozwój infrastruktury społeczeństwa informacyjnego, rozwój transportu publicznego w aglomeracjach. Środki z funduszy strukturalnych przeznaczone na ich finansowanie zostały przedstawione w tab. 1.

Najwięcej środków jest przekazywanych województwom: mazowieckiemu, śląskiemu, dolnośląskiemu oraz lubelskiemu. Najwięcej środków w ramach priorytetu 1 określono dla działania pierwszego, następnie dla drugiego i trzeciego.

W większości województw mamy do czynienia z niedostateczną jakością usług transportowych i telekomunikacyjnych. W tym przypadku dotyczy to braku efek-

tywnych rozwiązań w zakresie transportu publicznego, dobrze wyposażonych obiektów akademickich i ochrony zdrowia. Równie niekorzystna sytuacja występuje w przypadku zarówno obiektów turystycznych, sportowych, jak i dziedzictwa kulturowego.

Tabela 1. Alokacja funduszy strukturalnych w ramach ZPORR w podziale na działania i województwa (w euro w cenach bieżących)

Region	Priorytet I	Działanie					Ogółem
		D1	D2	D3	D4	D5	
Polska	1 594 673 290	768 594 658	301 044 658	233 954 658	197 884 658	93 194 658	2 760 666 108
Dolnośląskie	127 820 343	68 000 000	33 058 309	12 000 000	10 000 000	4 762 034	223 637 527
Kujawsko-pomorskie	81 574 939	36 924 836	11 854 000	13 290 983	8 236 000	11 269 117	141 913 022
Lubelskie	118 697 944	54 789 834	21 500 000	19 940 582	15 666 341	6 801 187	200 997 680
Lubuskie	47 186 035	22 982 100	7 502 100	8 991 333	4 917 200	2 793 302	82 552 619
Łódzkie	92 459 577	42 125 518	19 974 856	12 253 800	11 490 644	6 614 759	157 098 460
Małopolskie	110 693 697	50 916 754	12 965 000	22 139 151	16 653 264	8 019 528	185 260 223
Mazowieckie	172 163 643	84 745 980	32 193 450	25 407 476	21 786 909	8 029 828	299 839 945
Opolskie	44 225 774	20 826 618	7 880 000	7 118 672	5 782 393	2 618 091	76 754 610
Podkarpackie	110 569 927	53 760 000	20 523 035	16 944 171	13 440 000	5 902 721	192 162 618
Podlaskie	65 411 552	31 785 600	10 757 400	9 612 969	7 946 400	5 309 183	109 886 094
Pomorskie	89 895 820	47 869 950	12 761 047	9 555 278	14 306 073	5 403 472	159 583 322
Śląskie	16 549 164	71 411 333	41 512 935	23 891 241	20 071 307	8 604 828	279 961 053
Świętokrzyskie	75 211 178	37 100 000	14 876 989	11 300 000	9 500 000	2 434 189	133 078 133
Warmińsko-mazurskie	98 000 103	50 374 961	18 428 000	9 464 000	13 089 163	6 643 979	181 947 076
Wielkopolskie	114 921 182	56 013 425	20 494 573	20 183 501	14 966 212	3 263 471	196 027 956
Zachodnio-pomorskie	80 349 935	38 967 749	14 762 964	11 861 501	10 032 752	4 724 969	139 965 770

Źródło: [9].

Problemy, z którymi borykają się poszczególne regiony, powodują zmniejszenie możliwości przyciągania inwestycji. W konsekwencji mają negatywny wpływ na konkurencyjność całej gospodarki i poziom życia mieszkańców. W tab. 2 przedstawiony jest podział środków na poszczególne priorytety w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego.

Analizując wkład publiczny, który może być przekazany w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego na poszczególne priorytety, zauważa się, że największe fundusze obejmują rozbudowę i modernizację infra-

struktury, jest to prawie 60,29% ogółu środków publicznych, z czego ponad 70% pochodzi z funduszy strukturalnych.

Tabela 2. Szacunkowy podział środków na priorytety realizowane w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR) (w euro w cenach bieżących)

Priorytet	Ogółem wkład publiczny w ramach priorytetu	Ogółem fundusze strukturalne	Ogółem krajowy wkład publiczny	Środki prywatne
	1=2+3	2	3	4
Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów	2 462 020 369	1 762 567 948	699 452 421	50 297 474
Wzmocnienie rozwoju zasobów ludzkich w regionach	598 655 517	438 469 535	160 185 982	14 003 097
Rozwój lokalny	970 031 043	727 523 283	242 507 760	81 904 490
Pomoc techniczna	53 220 003	39 910 003	13 310 000	0
Razem	4 083 926 932	2 968 470 769	1 115 456 163	146 205 061

Źródło: załącznik do rozporządzenia ministra gospodarki i pracy z dnia 1 lipca 2004 r. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006.

W okresie wdrażania Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego środki, które zostaną przeznaczone na realizację działań i projektów w ramach priorytetu 1, będą pochodziły ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, budżetu państwa, środków samorządów terytorialnych oraz podmiotów prywatnych.

Priorytet ten jest o tyle ważny, że służy wzmocnianiu konkurencyjności i atrakcyjności regionów przez oddziaływanie na obecne mocne strony regionów za pomocą inwestycji w infrastrukturę. Za najważniejsze uznano tutaj działania, które wpłyną na rozwój potencjału regionu jako całości, w tym ze znajdującymi się na jego obszarze najbardziej dynamicznymi centrami wzrostu. Działanie mające na celu modernizację oraz rozbudowę regionalnego układu transportowego, podejmowane w ramach priorytetu 1, jest jednym z instrumentów realizacji Strategii Rozwoju Transportu i uzupełnia działania podejmowane w ramach: Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, Funduszu Spójności oraz Priorytetu 3 ZPORR „Rozwój lokalny” (działania: 3.1 – „Obszary wiejskie” i 3.2 – „Obszary podlegające restrukturyzacji”).

W tab. 3 zawarto wielkości obrazujące wkład własny, publiczny i prywatny przeznaczony na sfinansowanie priorytetu 1 w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego w latach 2004-2006.

Tabela 3. Indykatywna tabela alokacji w ramach ZPORR w podziale na priorytety i działania (euro w cenach bieżących)

Priorytet działanie	Publiczne							Prywatne	
	koszty ogółem	wkład wspólnotowy			wkład krajowy				
		ogółem	EFRR	EFS	ogółem	budżet państwa	jednostki samorządu terytorialnego	inne	
Polska ogółem		2 968 470 769							
Priorytet 1. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów	2 462 020 369	1 762 567 948	1 762 567 948		699 452 421	69 830 039	629 622 382	50 297 474	
2004	575 245 223	411 819 680	411 819 680		163 425 543	16 310 905	147 114 638	11 751 881	
2005	821 900 326	588 401 178	588 401 178		233 499 148	23318437	210 180711	16 790 895	
2006	1 064 874 820	762 347 090	762 347 090		302 527 730	30 200 697	272 327 033	21 754 698	
1. Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego	1 024 792 877	768 594 658	768 594 658		256 198 219		256 198 219	1 000 000	
2004	239 442 343	179 580 258	179 580 258		59 862 085		59 862 085	233 648	
2005	342 105 473	256 581 315	256 581 315		85 524 158		85 524 158	333 831	
2006	443 245 061	332 433 085	332 433 085		110 811 976		110 811 976	432 521	
2. Infrastruktura ochrony środowiska	401 392 878	301 044 658	301 044 658		100 348 220		100 348 220	4 000 000	
3. Regionalna infrastruktura społeczna	311 939 544	233 954 658	233 954 658		77 984 886	35 439 213	42 545 673	20 955 163	
3.1 Regionalna infrastruktura edukacyjna	187 163 726	140 372 795	140 372 795		46 790 931	23 220 000	23 570 931	10 973 098	
3.2 Regionalna infrastruktura ochrony zdrowia	124 775 818	93 581 863	93 581 863		31 193 955	12 219 213	18 974 742	9 982 065	
4. Rozwój turystyki i kultury	263 846 210	197 884 658	197 884 658		65 961 552	24 979 472	40 982 080	13 192 311	
5. Infrastruktura społeczeństwa informacyjnego	124 259 544	93 194 658	93 194 658		31 064 886	9 411 354	21 653 532	9 150 000	
6. Rozwój transportu publicznego w aglomeracjach	335 789 316	167 894 658	167 894 658		167 894 658		167 894 658	2 000 000	

Zgodnie z art. 29 rozporządzenia nr 1260/1999/WE z dnia 21 czerwca 1999 r. ustanawiającego ogólne przepisy w sprawie funduszy strukturalnych, wkład z funduszy zostaje obliczony w odniesieniu do całkowitego, publicznego lub pokrewnego kwalifikującego się wydatku (krajowego, regionalnego lub lokalnego i wspólnotowego) w ramach ZPORR.

Źródło: Załącznik do rozporządzenia Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 1 lipca 2004 r. Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego 2004-2006.

Środki finansowe zaprojektowane na lata 2004-2006 na realizację jednolitego dla całego kraju Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego wynoszą 4,2 mld euro. Z tej kwoty najwięcej środków przeznaczono na działania objęte priorytetem 1, czyli rozbudowę i modernizację infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów. Jest to prawie 60% ogólnej wartości środków. Wkład publicznych środków wspólnotowych w realizację ZPORR wynosi 3 mld euro, krajowych środków publicznych 26,4%, a prywatnych środków finansowych 3,4% [7, s. 62]. Z danych wynika, że największe znaczenie ma rozbudowa i modernizacja regionalnego układu transportowego, która będzie finansowana głównie z wkładu publicznego, a zwłaszcza z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Łączna kwota, która może być przekazywana na poszczególne projekty, jest z roku na rok wyższa.

Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego pozwala na znalezienie dodatkowych środków, aby podjąć się realizacji projektów, mających na celu budowę i modernizację dróg o znaczeniu regionalnym, które łączą ważne centra gospodarcze, a także ulic w miastach mających powyżej 20 tys. mieszkańców przez poprawę ich jakości, wzmocnienie nawierzchni do dopuszczalnego nacisku na oś. Ponadto umożliwi budowę i modernizację mostów, wiaduktów, obwodnic, tuneli i innych drogowych obiektów inżynierskich.

Bardzo ważne jest wprowadzenie rozwiązań z zakresu monitoringu, kontroli, czy też sterowania ruchem w miastach mających ponad 50 tys. mieszkańców i na obszarach funkcjonalnie z nimi powiązanych. Wsparcie dla realizacji priorytetu 1 może być udzielone na odnowienie i rozwój infrastruktury, a także na zakup sprzętu, ale pod warunkiem posiadania aktualnego planu rozwoju transportu publicznego lub planu zagospodarowania przestrzennego, który wykaże długofalową trwałość proponowanych rozwiązań.

3. Podsumowanie

Rozbudowa i modernizacja infrastruktury technicznej i społecznej w miastach oraz poprawa połączeń między ośrodkami regionalnymi przyczyni się do zwiększenia mobilności zawodowej i przestrzennej mieszkańców, a tym samym do wzrostu dostępu do zatrudnienia i nauki.

Rozbudowa regionalnego układu transportowego przyczyni się do poprawy dostępności komunikacyjnej regionów. Umożliwi to znacznie szybsze, a także bezpieczniejsze powiązania poszczególnych obszarów w skali regionalnej i lokalnej. Poza tym będzie możliwe zapewnienie lepszego dostępu do sieci dróg krajowych, międzynarodowych i transeuropejskich. Poprawie będą mogły ulec miejskie systemy transportowe, w tym transport publiczny. Wykorzystanie środków w ramach ZPORR umożliwi odciążenie układów komunikacyjnych miast, w szczególności ich gospodarczych i zabytkowych centrów, a także zwiększenie udziału transportu zbiorowego, który bardziej odpowiada wymogom środowiska.

Wszystkie te efekty wpłyną na zwiększenie atrakcyjności miast jako miejsca rozwoju działalności gospodarczej.

Podstawowym wymogiem dla rozwoju w skali zarówno lokalnej, jak i regionalnej, jest spójna i dobrze rozwinięta sieć drogowa. Dotyczy to zwłaszcza terenów, na których występują duże różnice w poziomie dochodu produktu krajowego brutto na mieszkańca oraz w liczbie mieszkańców. Ze względu na rangę tego problemu władze centralne, regionalne, a także lokalne powinny postawić sobie, jako kluczowe, zadanie wzmocnienia procesu rozwoju regionalnego przez zwiększenie dostępności regionów, zwłaszcza tych wyposażonych w słabą sieć transportową.

Należy pamiętać, iż dla Polski istniejąca luka w zakresie infrastruktury transportowej jest jedną z poważnych barier rozwoju i czynnikiem, który utrudnia integrację społeczno-gospodarczą kraju z Unią Europejską.

W ostatnich latach notuje się w Polsce znaczny wzrost natężenia ruchu pojazdów na drogach. Jednocześnie obecnie istniejący układ sieci transportowej nie zapewnia właściwej jakości obsługi ruchu przewozów pasażerskich i towarowych. Powoduje to hamowanie wymiany międzynarodowej. Poza tym wpływa negatywnie na zainteresowanie lokowaniem nowych inwestycji w poszczególnych regionach. Kolejną negatywną konsekwencją takiego stanu rzeczy jest częściowy paraliż rozwoju aglomeracji oraz innych obszarów miejskich, które mogłyby odgrywać rolę ośrodków wzrostu.

Słabo rozwinięta infrastruktura drogowa stanowi istotną barierę mobilności mieszkańców, utrudniając proces aktywizacji i restrukturyzacji obszarów o marginalnym znaczeniu, to znaczy obszarów wiejskich i małych miasteczek.

Poza tym bardzo poważną kwestią pozostają problemy miejskiego transportu publicznego. Wynika to z pogarszania się stanu majątku trwałego, ograniczonych środków na modernizację czy też budowę nowych połączeń oraz rosnącego w znacznym tempie transportu indywidualnego.

Znaczenie transportu dla zwiększania możliwości regionów do rozwoju, przyciągania inwestycji czy też odgrywania roli krajowych i europejskich biegunów wzrostu jest niezwykle istotne, lecz występujące problemy mogą mieć negatywny wpływ na konkurencyjność zarówno regionów, jak i całej gospodarki.

Literatura

- [1] Barteczek A., *Inwestycje infrastrukturalne jako instrument polityki przestrzennej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej, AE, Katowice 1982.
- [2] Kroszel J., *Infrastruktura społeczna w polityce społecznej*, IŚL, Opole 1990.
- [3] Kuciński K., *Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny*, SGH, Warszawa 1994.
- [4] Kupiec L., *Kryteria i zasady kształtowania układu przestrzennego infrastruktury ekonomicznej*, Uniwersytet Warszawski – Filia w Białymstoku, Białystok 1975.
- [5] Kupras-Czemicki W., *Problem absorpcji funduszy strukturalnych*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej, AE, Katowice 2004.

- [6] Lier K., *Wypożaenie techniczne terenów w planie zagospodarowania przestrzennego kraju*, „Biuletyn KPZK PAN” 1968, z. 51.
- [7] Patrzalek L., *Rola budzetów samorządów województw we współfinansowaniu regionalnych programów operacyjnych*, [w:] *Finanse samorządu terytorialnego. Zagadnienia wybrane*, red. L. Patrzalek, Wyd. Wyższej Szkoły Bankowej w Poznaniu, Poznań–Wrocław 2005.
- [8] Szukalski P., *Kapitał społeczny jako czynnik rozwoju gospodarczego*, „Polityka Społeczna” 1998 nr 8.
- [9] *Zintegrowany program operacyjny rozwoju regionalnego 2004-2006*, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, Warszawa 2003.

THE DEVELOPMENT AND MODERNIZATION OF TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE AS AN INSTRUMENT OF STRENGTHENING REGIONS COMPETITIVENESS

Summary

The development, modernization and social integration of regions is a condition of well developing infrastructure. The aim of the article is to describe how to accelerate qualitative changes of transportation infrastructure in terms of structural funds. These operations provide strengthening competition of regions.