

Jak wykazują badania (Hulten, 1996):

- różna efektywność użytkowania zasobów infrastrukturalnych (mierzona intensywnością ich użytkowania) może aż w jednej czwartej wyjaśniać dysproporcje w poziomie rozwoju między krajami afrykańskimi i krajami Azji Wschodniej⁴;
- poprawa o 1 proc. efektywności wykorzystania istniejącej infrastruktury w krajach o niskim lub umiarkowanym dochodzie na mieszkańca okazuje się mieć ponad 7 razy silniejszy wpływ na wzrost gospodarki niż podobna zmiana w wielkości inwestycji publicznych;
- w krajach, w których istniejąca infrastruktura jest wykorzystywana nieefektywnie, nakłady na jej rozbudowę nie przynoszą praktycznie żadnych korzyści.

...znacznie większe korzyści niż jej kosztowna rozbudowa

2.3. Krótki okres

W krótkim okresie rozbudowa infrastruktury, szczególnie jeśli jest finansowana długiem publicznym lub pomocą zagraniczną, może prowadzić do zwiększenia łącznego popytu w gospodarce. Ale aby łączny popyt wzrósł, finanse publiczne muszą być w dobrym stanie. Jeśli ludzie obawiają się, że wkrótce państwo będzie zmuszone podnieść podatki, bo trudno mu będzie znaleźć kolejnych pożyczkodawców, wtedy ograniczają konsumpcję i powstrzymują się przed inwestowaniem. Wolą gromadzić środki, które w momencie podwyżki podatków pozwolą im złagodzić jej negatywne konsekwencje dla warunków życia. Popyt prywatny zmniejsza się mocniej niż rośnie popyt sektora publicznego (zob. np. Bertola i Drazen, 1993).

Inwestycje infrastrukturalne mogą zwiększyć łączny popyt w gospodarce...

...jednak aby tak się stało, nie mogą skutkować dużym deficytem w finansach państwa, który wywołałby obawy wśród ludzi o stabilność gospodarczą kraju

Wzrost popytu, napędzany inwestycjami infrastrukturalnymi, może przynieść pozytywne skutki w postaci pełnego wykorzystania mocy wytwórczych w gospodarce (w tym spadku bezrobocia) tylko wówczas, gdy moce te nie były uprzednio w pełni wykorzystywane. W przeciwnym przypadku, tj. w okresie dobrej koniunktury, będzie on głównie podsycił presję inflacyjną.

Podejmując decyzję o skokowym zwiększeniu inwestycji infrastrukturalnych, osoby odpowiedzialne za prowadzenie polityki gospodarczej muszą zwracać uwagę na stopień wykorzystania mocy wytwórczych nie tylko w całej gospodarce, ale i w sektorze budowlanym oraz w sektorach wytwarzających materiały budowlane. Nie jest możliwe szybkie zwiększenie tych mocy. W rezultacie skokowe podniesienie nakładów na infrastrukturę może doprowadzić do gwałtownego wzrostu cen usług budowlanych. Państwo, wydając znacznie więcej na infrastrukturę, wcale nie musi osiągnąć wyraźnej poprawy jej stanu.

Na skutek ograniczeń w zdolnościach wytwórczych firm budowlanych, których nie da się szybko powiększyć, państwo wydając znacznie więcej na infrastrukturę, wcale nie musi wyraźnie poprawić jej stanu

Z taką sytuacją mieliśmy do czynienia do niedawna w Polsce. Z jednej strony duża część wykwalifikowanych pracowników budowlanych wyjechała w poszukiwaniu lepiej płatnej pracy na Zachód, z drugiej – utrudniony był (i jest nadal) napływ pracowników zza wschodniej granicy.⁵ Ponadto, praktycznie wszystkie kraje naszego regionu realizowały kosztowne programy rozbudowy infrastruktury, co osłabiało presję konkurencyjną na nasze przedsiębiorstwa wywieraną z zewnątrz. Jednocześnie w ostatnich kilku latach gwałtownie wzrosły ceny surowców (ciągnięte w górę przez szybko rosnące zapotrzebowanie na nie na rynkach wschodzących, w szczególności w Chinach), a w ślad za nimi – ceny materiałów budowlanych (np. cena masy asfaltowej wzrosła w ostatnim roku o 20 proc.). Dodatkowo moce wytwórcze sektorów produkujących materiały

4 Nie da się jednak wykluczyć, co zauważa sam Hulten, że opracowany przez niego wskaźnik efektywności wykorzystania infrastruktury odzwierciedla efektywność wykorzystania wszystkich czynników wytwórczych.

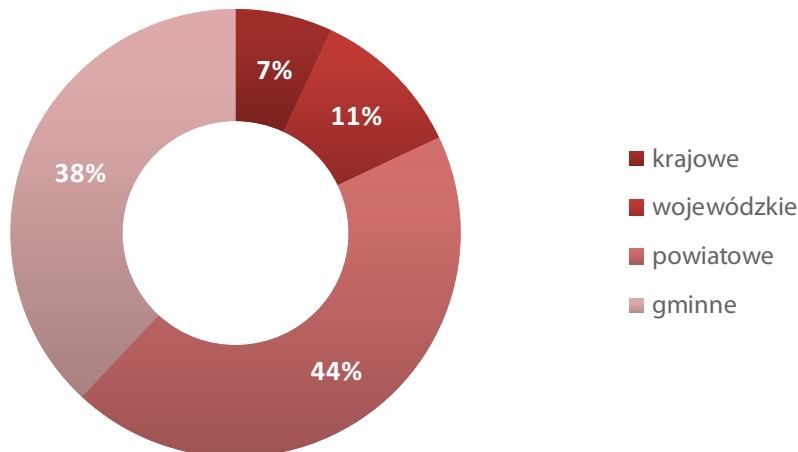
5 W efekcie, np. obywatele Ukrainy, jeśli decydują się na wyjazd do pracy za granicę, częściej wybierają rynek pracy w Rosji, w tym szczególnie w okręgu moskiewskim; źródło: http://budownictwo.wnp.pl/ukraincy-wola-moskwe-od-polski,44632_1_0_0.html

budowlane w Polsce były (i są) na tyle ograniczone (a koszt transportu tych materiałów z zagranicy na tyle wysoki), że zawężają możliwości wyboru technologii budowy infrastruktury. Przykładowo produkcja cementu w naszym kraju jest niewystarczająca, aby budowa dróg betonowych mogła obecnie stanowić poważną alternatywę dla dróg asfaltowych⁶ (z drugiej strony zob. rozdział dotyczący sposobu finansowania infrastruktury, w tym w szczególności fragment opisujący konsekwencje zawirowań na rynkach finansowych dla dostępności różnych źródeł finansowania).

3. Stan infrastruktury drogowej w Polsce

W 2007 r. mieliśmy w Polsce niemal 259 tys. dróg publicznych o twardej nawierzchni (tj. 83 km na 100 km² powierzchni kraju), w tym ponad 18,5 tys. km dróg krajowych, 28,5 tys. km dróg wojewódzkich, 114 tys. km dróg powiatowych oraz 97,5 tys. km dróg gminnych. Autostrad oraz dróg ekspresowych wchodzących w skład dróg krajowych pod koniec 2008 r. było, odpowiednio, ponad 750 km oraz blisko 450 km.

Wykres 4. Udział poszczególnych typów dróg tworzących ogólnopolską sieć dróg publicznych o twardej nawierzchni

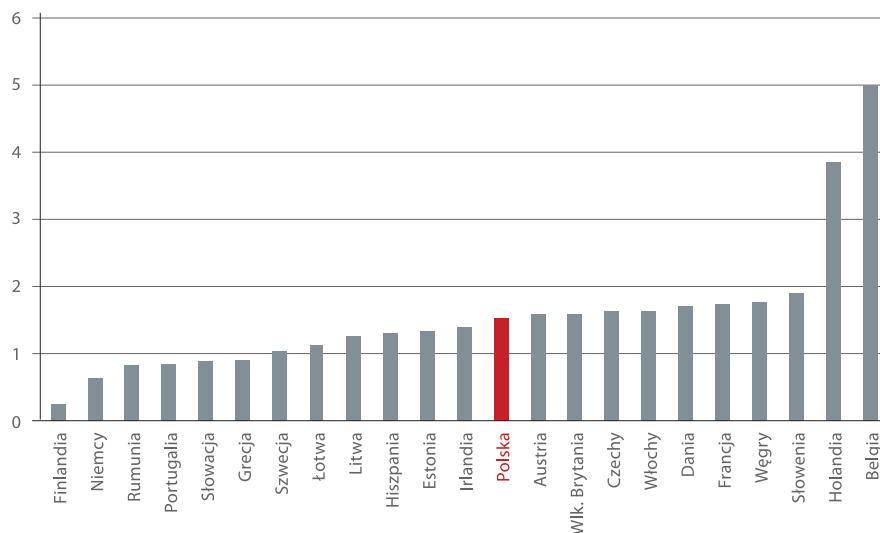


Źródło: opracowanie własne na podstawie GUS – Transport – wyniki działalności w 2007 r.

Wiele państw UE ma krótszą sieć dróg w stosunku do swojej powierzchni niż nasz kraj (w tym Niemcy i Hiszpania)

Pod względem gęstości sieci dróg ogółem Polska zajmuje w Europie przeciętną pozycję. Liderzy klasyfikacji – Belgowie i Holendrzy – mają, odpowiednio, ponad 3 i 2-krotnie lepiej rozbudowaną sieć drogową w przeliczeniu na km² powierzchni niż Polska. Z państw naszego regionu większa gęstość sieci drogowej występuje np. w Słowenii, na Węgrzech i w Czechach. Ale wiele państw UE ma krótszą sieć dróg w stosunku do swojej powierzchni. Należą do nich m.in. Niemcy, Hiszpania i Irlandia, a z państw naszego regionu – Słowacja i państwa nadbałtyckie. Słabość polskiej infrastruktury nie wynika więc z ogólnej gęstości dróg.

⁶ Tymczasem, droga betonowa, choć nadal droższa w budowie, może być eksploatowana 30-40 lat, podczas gdy droga asfaltowa wymaga remontu już po 10 latach: http://biznes.gazetaprawna.pl/artykuly/19956,w_polsce_buduje_sie_drogi_nietrawale_bo_tanie.html

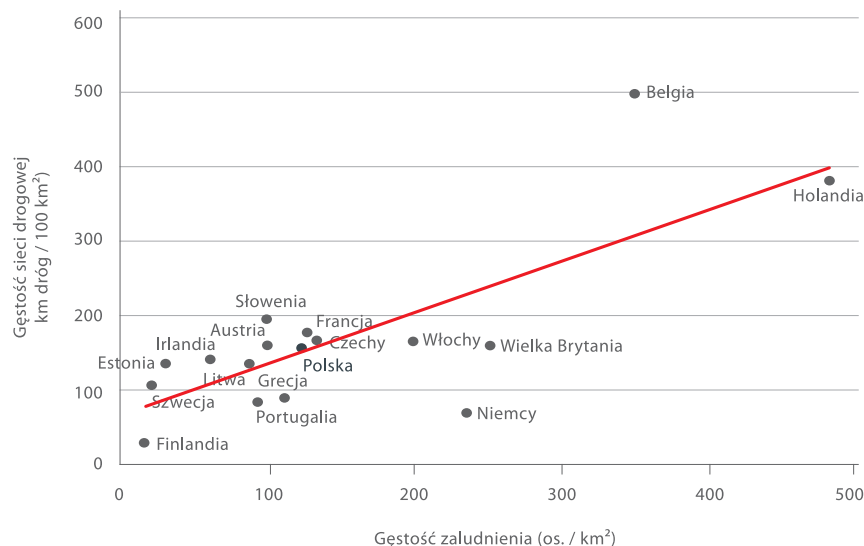
Wykres 5. Gęstość sieci drogowej w niektórych krajach UE (km/km²)

Źródło: opracowanie własne na podstawie Euromonitora

Trzeba pamiętać, że Polska nie jest krajem o wysokiej gęstości zaludnienia. Tymczasem, im mniej ludzi mieszka na danym obszarze, tym mniej gęstej sieci połączeń drogowych oni potrzebują. Biorąc pod uwagę gęstość zaludnienia- długość sieci dróg na km powierzchni kraju jest u nas większa od przeciętnej dla całej Unii Europejskiej. W rezultacie, na 1 km drogi publicznej w Polsce przypada mniej niż 100 mieszkańców, podczas gdy np. w Hiszpanii wskaźnik ten wynosi 259 osób, w Rumunii 271, a na Węgrzech 327. Tymczasem nawet gdyby na 1 km drogi przypadało w naszym kraju tyle samo osób co średnio w innych państwach UE, to dostępność dróg u nas byłaby większa niż tam, bo wciąż odstawiamy od średniej unijnej pod względem liczby samochodów na 1000 mieszkańców (co oznacza, że większy odsetek osób nie może samodzielnie korzystać z dróg).

Biorąc pod uwagę gęstość zaludnienia, długość sieci dróg na km powierzchni kraju jest u nas większa od średniej dla całej Unii

Wykres 6. Gęstość sieci drogowej w krajach UE przy określonej gęstości zaludnienia

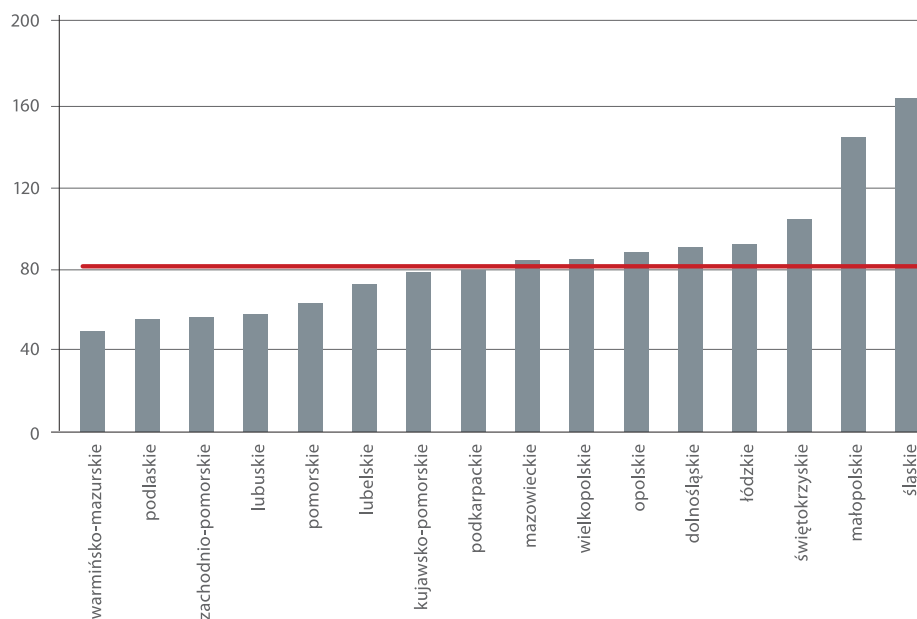


Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Mimo, że na Śląsku gęstość dróg jest 4 razy większa niż na Mazurach...

Największa gęstość sieci drogowej w naszym kraju występuje na Śląsku i w Małopolsce, zaś najmniejsza na Podlasiu oraz na Warmii i Mazurach. W przeliczeniu na 100 km² powierzchni w woj. śląskim jest prawie 4-krotnie więcej dróg niż w woj. warmińsko-mazurskim.

Wykres 7. Gęstość sieci drogowej w poszczególnych województwach w Polsce (km/100 km²)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika statystycznego województw 2007

...to natężenie ruchu na istniejących drogach jest tam prawie dwukrotnie wyższe, i to tam (i w innych regionach zurbanizowanych) powinno się inwestować w budowę nowych dróg

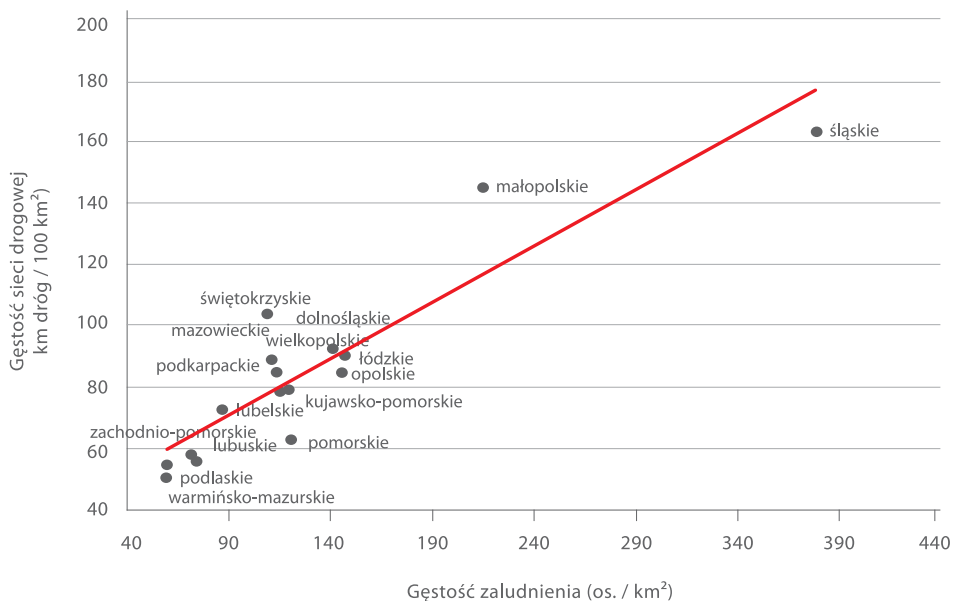
Dysproporcje te wynikają głównie z różnic w gęstości zaludnienia w poszczególnych regionach. Z monitoringu zależności gęstości sieci drogowej od gęstości zaludnienia wynika, że długość dróg przypadających na km² powierzchni kraju jest niższa od średniej dla całej Polski, zarówno w województwie warmińsko-mazurskim, jak i w województwie śląskim, i to w podobnym stopniu. W województwie śląskim jest jednak znacznie wyższe nasycenie samochodami niż w województwie warmińsko-mazurskim, a samochody są tam przeciętnie znacznie intensywniej używane. W rezultacie natężenie ruchu (ilustrujące intensywność wykorzystania każdego km drogi) jest na Śląsku najwyższe w kraju, w tym około dwu- trzykrotnie wyższe niż w województwie warmińsko-mazurskim. To porównanie potwierdza, że jeżeli gdzieś powinniśmy rozbudować sieć dróg, to przede wszystkim w regionach silnie zurbanizowanych – mimo że sieć dróg w tych regionach charakteryzuje się największą gęstością. Ogólniej rzecz ujmując, o kierunkach inwestycji nie powinien decydować tranzyt. Inwestycje powinny być dokonywane głównie tam, gdzie mieszka dużo kierowców. Na drogach dojazdowych do dużych miast natężenie ruchu bywa kilkukrotnie wyższe niż na autostradach (np. w Alei Krakowskiej w Raszynie).

Mimo, że pod względem długości sieci drogowej nie odbiegamy od średniej w UE, to doskwiera nam brak autostrad i dróg ekspresowych

Powtórzymy jeszcze raz: z międzynarodowych zestawień nie da się wyciągnąć wniosku o niedostatecznie rozwiniętej sieci dróg w naszym kraju. Pewne jest natomiast, że jest zbyt mała przepustowość dróg, tam gdzie występuje duże natężenie ruchu. Doskwiera nam brak sieci autostrad i dróg ekspresowych. Liderzy w Unii Europejskiej

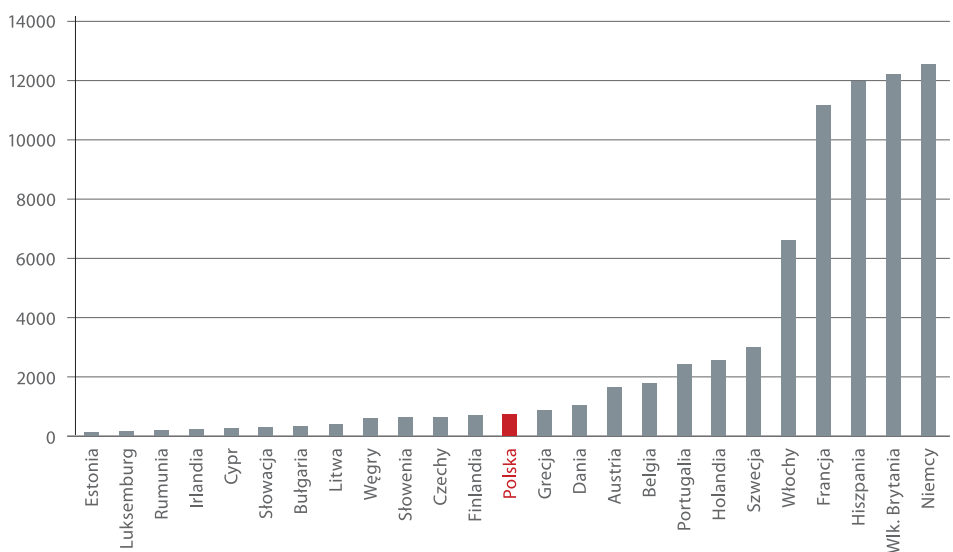
w 2007 r. mieli ponad 10 tys. km autostrad: Niemcy (12531 km), Hiszpania (11959 km), Francja (11140 km). Pod względem długości sieci autostrad ustępujemy nawet państwom o dużo mniejszej powierzchni niż nasz kraj np. Holandii, Belgii, Danii, Austrii czy Grecji.

Wykres 8. Gęstość sieci drogowej w poszczególnych województwach przy określonej gęstości zaludnienia



Źródło: opracowanie własne na podstawie Rocznika statystycznego województw 2007

Wykres 9. Sieć autostrad w niektórych krajach UE (w km)

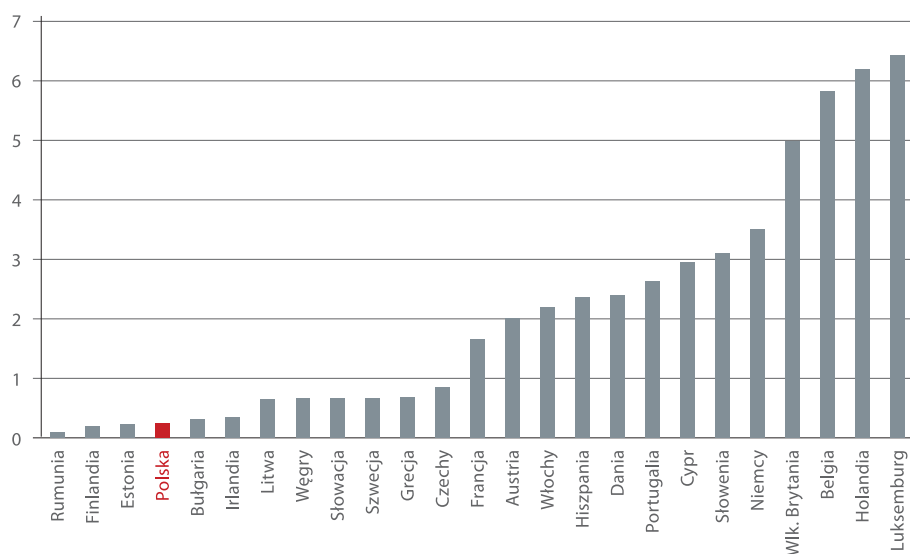


Źródło: opracowanie własne na podstawie Euromonitora

Niższą gęstość autostrad niż Polska ma w UE tylko Estonia, Finlandia i Rumunia

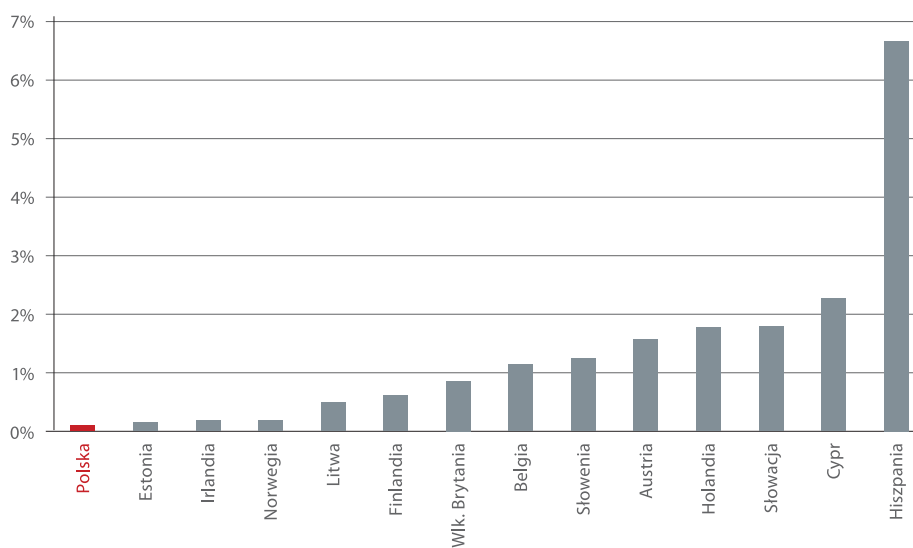
Gęstość sieci autostrad, tj. długość sieci w przeliczeniu na 100 km² powierzchni, wynosi u nas 0,24 (czyli tylko 240 m autostrady na 100 km²). Wskaźnik ten jest ponad 25-krotnie mniejszy niż w Holandii, która ma najgęstszy sieć autostrad oraz 20-krotnie mniejszy niż w Wielkiej Brytanii. Pod względem gęstości sieci autostrad zdecydowanie wyprzedzają nas także kraje naszego regionu, w tym Czechy, Słowacja, Litwa oraz Węgry. Mniejsza gęstość sieci autostradowej wśród państw UE występuje tylko w Estonii, Finlandii oraz Rumunii.

Wykres 10. Gęstość sieci autostradowej w niektórych krajach UE (km/100 km²)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Euromonitora

Wykres 11. Udział autostrad w tworzeniu sieci drogowej w niektórych krajach UE

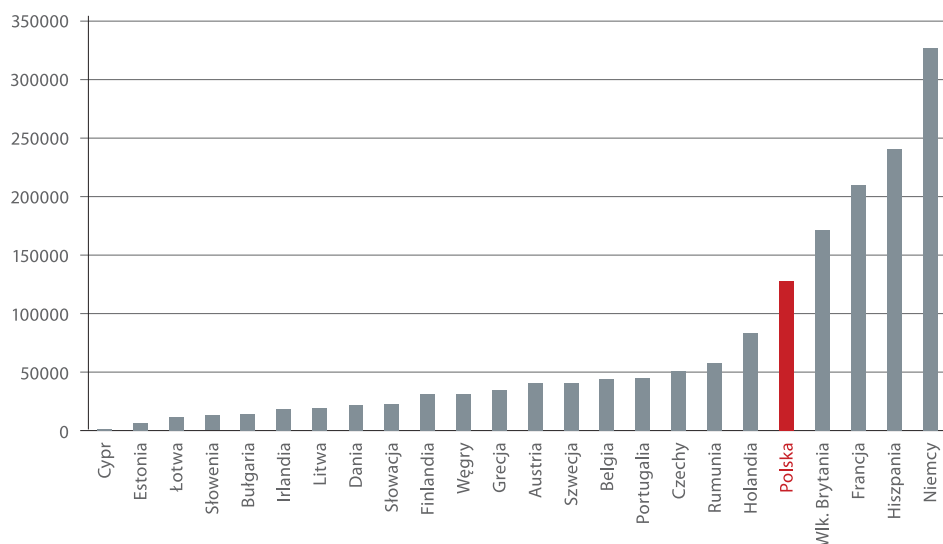


Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

Tymczasem nasz kraj znajduje się w pierwszej piątce krajów, gdzie na kilometr drogi przypada największy tonaż przewożonych towarów. Pod tym względem ustępujemy jedynie Niemcom, Hiszpanom, Francuzom oraz Brytyjczykom.

Tonaż towarów, jaki jest przewożony polskimi drogami należy do najwyższych w UE

Wykres 12. Przewożone towary w milionach ton przypadający na km drogi



Źródło: opracowanie własne na podstawie Eurostatu

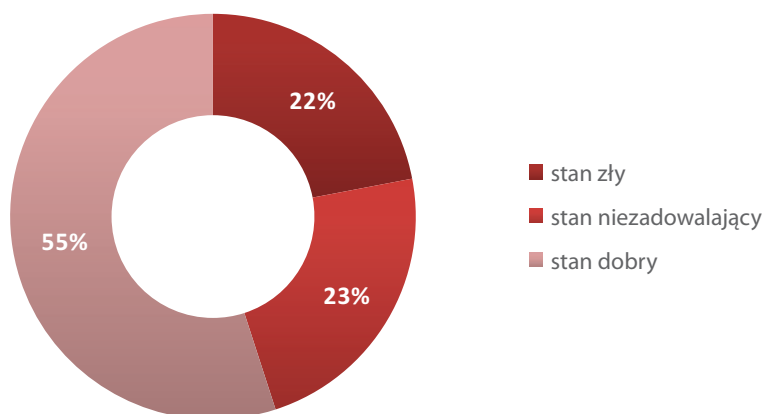
Brak autostrad powoduje, że inne drogi są „rozjeżdżane” i – w efekcie – znajdują się w fatalnym stanie technicznym (innymi słowami, usunięcie jednej słabości polskiej sieci dróg – braku autostrad i dróg szybkiego ruchu – powinno złagodzić inną – jej zły stan techniczny).

Brak autostrad powoduje, że inne drogi są „rozjeżdżane”

- Według Systemu Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN) pod koniec 2007 r. prawie 23 proc. dróg krajowych w Polsce kwalifikowało się do natychmiastowego remontu (stan zły). Dróg krajowych, których stan uznano jako niezadowalający było kolejne 23 proc.

Zły stan techniczny to druga choroba polskich dróg

Wykres 13. Stan dróg krajowych w Polsce

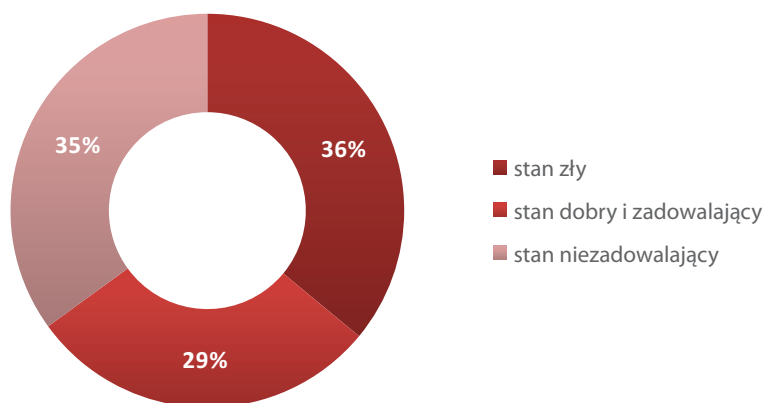


Źródło: GDDKiA – System Oceny Stanu Nawierzchni (SOSN)

Dotyczy to w szczególności dróg zarządzanych przez samorządy wojewódzkie i powiatowe

- W jeszcze gorszym stanie znajdowały się drogi publiczne zarządzane przez samorządy wojewódzkie i powiatowe, stanowiące największą część infrastruktury drogowej naszego państwa (łącznie 56 proc. sieci dróg publicznych w Polsce). Kontrola przeprowadzona przez Najwyższą Izbę Kontroli (NIK) w 2006 r. ujawniła, że aż 71 proc. tych dróg znajduje się w stanie technicznym niezadawalającym i złym.⁷

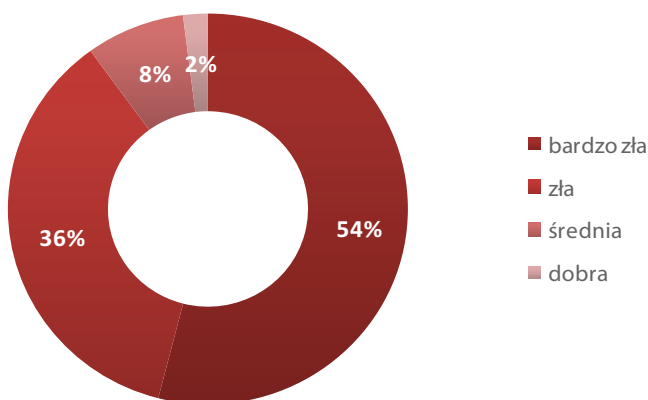
Wykres 14. Stan techniczny dróg publicznych zarządzanych przez samorządy wojewódzkie i powiatowe



Źródło: NIK – Informacja o wynikach kontroli finansowania dróg publicznych zarządzanych przez samorządy wojewódzkie i powiatowe

- Jako bardzo zły ocenia stan dróg w Polsce ponad połowa inwestorów zagranicznych. Kolejne 35 proc. inwestorów uważa, że infrastruktura drogowa w naszym kraju jest zła. Tylko niespełna 2 proc. spośród nich ocenia stan polskiej infrastruktury drogowej jako dobrej.

Wykres 15. Infrastruktura drogowa w ocenie zagranicznych inwestorów

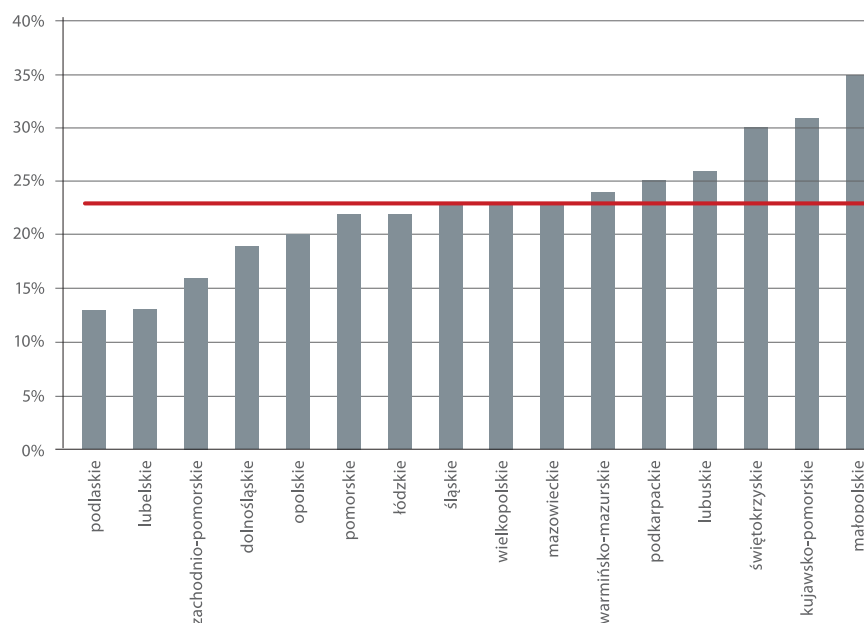


Źródło: badania ankietowe PAIiIZ, 2007

⁷ Najwyższa Izba Kontroli, Informacja o wynikach kontroli finansowania dróg publicznych zarządzanych przez samorządy wojewódzkie i powiatowe, Warszawa, 2006 r.

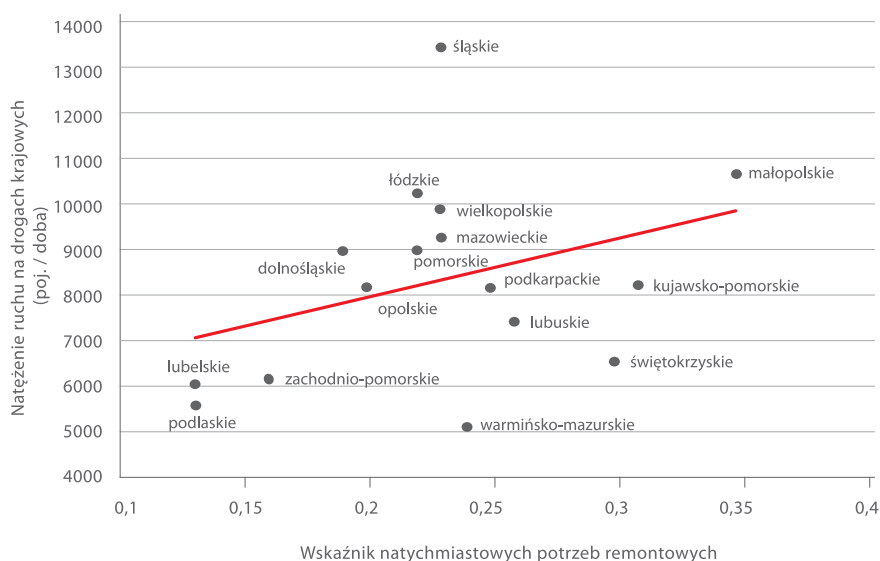
Jakość dróg krajowych w Polsce różni się między regionami. Najwięcej dróg krajowych kwalifikujących się do natychmiastowego remontu jest w województwach: małopolskim, kujawsko-pomorskim oraz świętokrzyskim, natomiast najmniej w zachodniopomorskim, lubelskim i podlaskim. Generalnie, im większe jest natężenie ruchu w regionie, tym w gorszym stanie technicznym znajdują się tam drogi. Inaczej mówiąc, jeśli gdzieś w Polsce drogi nie mają kolein lub dziur, to często dlatego, że mało kto po nich jeździ. Choć stopień eksploatacji dróg ma znaczenie przy decydowaniu o kolejności remontów, to jednak w niewystarczającym stopniu.

Wykres 16. Odsetek dróg krajowych wymagających natychmiastowych potrzeb remontowych



Źródło: GDDKiA - SOSN

Wykres 17. Korelacja – odsetek dróg krajowych wymagających natychmiastowego remontu oraz natężenie ruchu na drogach krajowych

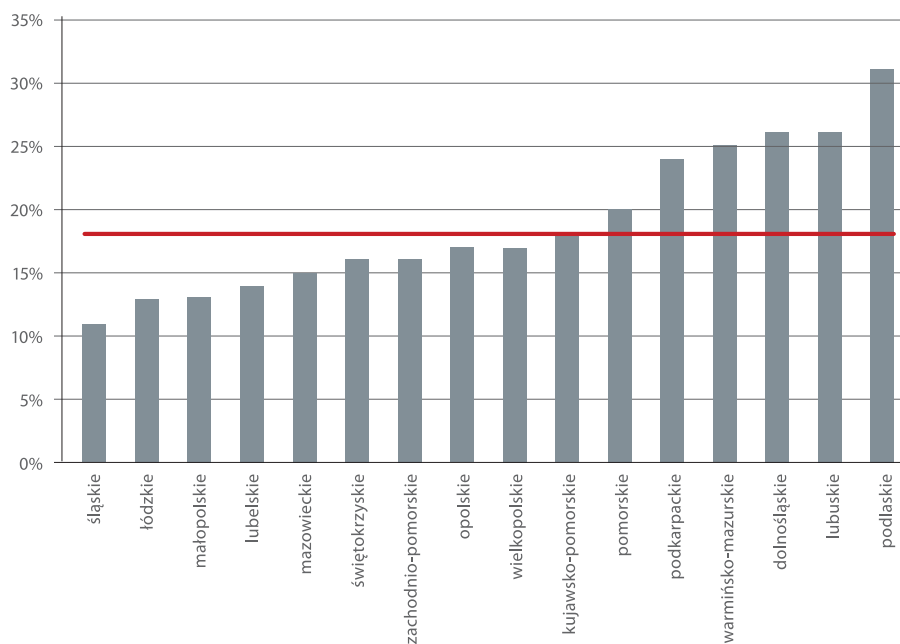


Źródło: GDDKiA - SOSN

Polskie drogi stają się przy tym coraz bardziej zatłoczone

Wybudowanie sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz poprawienie stanu technicznego pozostałych dróg jest tym bardziej palące, że szybko rośnie natężenie ruchu na polskich drogach. W latach 2000-2005 na drogach krajowych wzrosło ono o 18 proc. Najmniejszy jego przyrost odnotowano na Śląsku (o 11 proc.). Jest to jednak region, w którym średni dobowy ruch (SDR) na drogach krajowych jest nadal najwyższy w kraju. Z kolei największy przyrost natężenia ruchu miał miejsce na Podlasiu (o 31 proc.), ale tam – mimo szybszego od średniej dla kraju wzrostu liczby samochodów (zob. następny akapit) – SDR jest ciągle ponad dwukrotnie niższy niż w woj. śląskim.

Wykres 18. Zmiany w natężeniu ruchu w latach 2000-2005 w poszczególnych regionach Polski



Źródło: GDDKiA – Generalny pomiar ruchu 2005

Wzrost natężenia ruchu w Polsce jest skutkiem, z jednej strony, rosnącej liczby samochodów oraz, z drugiej strony, zwiększającej się roli drogowego transportu dóbr.

Rośnie zarówno liczba samochodów,...

- W latach 2000-2005 liczba samochodów w Polsce zwiększyła się o 22 proc. Największy jej wzrost zanotowano w woj. warmińsko-mazurskim (wzrost o ponad 70 proc.), w woj. podlaskim (wzrost o 36 proc.) oraz w woj. podkarpackim (wzrost o 30 proc.).

...jak i drogowy transport dóbr

- W ostatnich 5 latach nasz kraj znajdował się wśród liderów pod względem dynamiki drogowego transportu dóbr. Pod tym względem Polska ustępowała tylko Rumunii, Estonii oraz Słowenii.

Stan polskich dróg odpowiada za wiele ludzkich tragedii. Polska znajduje się w niechlubnej czołówce pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków na 100 tys. mieszkańców

Brak sieci autostrad i dróg ekspresowych oraz zły stan techniczny dróg ma nie tylko negatywne skutki dla polskiej gospodarki. Jest także przyczyną wielu ludzkich tragedii. Pod względem liczby ofiar śmiertelnych wypadków samochodowych Polska znajduje się w niechlubnej czołówce krajów UE. W naszym kraju ginie około 8 osób więcej w wypadkach samochodowych w przeliczeniu na 100 tys. mieszkańców, niż w Holandii, Niemczech, czy Finlandii. Z państw naszego regionu bezpieczniejsze drogi mają Czesi, Słowacy i Węgrzy.