

STRESZCZENIE

Wszystkie procesy i zjawiska zachodzące we współczesnej gospodarce, także przemiany społeczne, mają swój wymiar terytorialny, odbywają się w ściśle określonej przestrzeni. Transport nierozdzielnie związany jest z zaspakajaniem różnych potrzeb życiowych człowieka, jest pewnym procesem, aktywnością polegającą na przemieszczaniu osób lub towarów w czasie i przestrzeni. Transport ma charakter systemowy a infrastruktura transportowa jest głównym szkieletem systemu transportowego. Współcześnie zaobserwować można, że systemy transportowe wykraczają poza granice jednego państwa, a ponadto, z racji członkostwa w Unii Europejskiej rozwój polskiego systemu transportowego warunkowany jest przez realizację polityki nie tylko krajowej, ale również polityki Unii Europejskiej.

Przedmiotem badań w niniejszej pracy jest rozwój systemów transportowych regionów Polski i wybranych regionów 5 państw członkowskich UE¹ w kontekście ich rozwoju gospodarczego w latach 2004-2013. Autor podejmie próbę analizy zmian w poziomie rozwoju systemów transportowych w wybranych regionach europejskich dokonujących się w wyniku napływu środków z funduszy europejskich. W pracy badane jest, czy realizacja polityki spójności w dziedzinie transportu prowadziła do konwergencji czy dywergencji w rozwoju regionalnych systemów transportowych.

Głównym celem pracy jest zbadanie zależności między rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem gospodarczym regionów Polski w latach 2004-2013.

Realizacja zadań badawczych, które autor przed sobą postawił, odbywa się poprzez weryfikację hipotez badawczych: głównej oraz pomocniczych. Hipoteza główna brzmi następująco: inwestycje w infrastrukturę transportu były czynnikiem rozwoju regionalnych systemów transportowych, a w efekcie – rozwoju gospodarczego Polski w latach 2004-2013.

Badania w ramach niniejszej pracy prowadzone jest na różnych poziomach. Na poziomie krajowym, z wykorzystaniem dostępnych danych statystycznych i opisowych przeanalizowane zostało jak zmieniała się innowacyjność Polski oraz wyposażenie kraju w infrastrukturę transportu w latach 2004-2013. Przedstawiona została także ewaluacja realizacji programów operacyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury transportu i innowacyjności w latach 2004-2013. Zaprezentowano jak zmieniała się konkurencyjność Polski, Niemiec, Czech, Słowacji i Węgier według raportów The Global Competitiveness Report i World Competitiveness Yearbook. Najważniejsze badania wykonane zostały na poziomie regionu z wykorzystaniem metody taksonomicznej. W ten sposób przygotowano

¹ Na poziomie NUTS2 w przypadku Polski, Czech, Węgier i Słowacji oraz na poziomie NUTS1 w przypadku Niemiec.

syntetyczny wskaźnik rozwoju systemów transportowych (SWRT). Otrzymany SWRT zestawiony został ze zmienną określającą rozwój gospodarczy regionu tj. z PKB per capita. Badanie przeprowadzono pilotażowo dla regionów Polski, a następnie dla 51 regionów z Polski, Niemiec, Czech, Słowacji i Węgier, sprawdzając tym samym, jak rozwijały się systemy transportowe polskich regionów na tle wybranych krajów członkowskich UE.

Przeprowadzone badanie własne pozwoliło potwierdzić istnienie silnej i istotnej statystycznie zależności między rozwojem systemów transportowych regionów a ich rozwojem gospodarczym. Weryfikacja hipotez pomocniczych pozwoliła stwierdzić, że polityka transportowa realizowana w Polsce w latach 2004-2013 nie doprowadziła do zwiększenia się dysproporcji w rozwoju regionów wewnątrz kraju. Pod względem stanu rozwoju systemów transportowych dystans między najsilniejszymi i najsłabszymi regionami się nie pogłębiał.

W kontekście badania regionów wybranych 5 krajów EU stwierdzono, że w całym badanym okresie różnice w rozwoju systemów transportowych się zmniejszyły. Na koniec okresu badawczego pozycja regionów niemieckich pod względem poziomu rozwoju systemów transportowych obniżyła się względem innych badanych regionów. Istotna statystycznie okazała się korelacja między SWRT a PKB per capita wypracowanym w poszczególnych regionach w okresie 2004-2013. Jednakże siła tej korelacji malała z upływem lat.

W świetle przeprowadzonych badań należy stwierdzić, że środki przeznaczone na inwestycję w infrastrukturę transportu zostały wykorzystane efektywniej niż te przeznaczone na innowacyjność.

Autorowi udało się osiągnąć cel pracy, jakim było zbadanie zależności między rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem gospodarczym regionów Polski w latach 2004-2013. O ile różnice w gospodarczym rozwoju kraju w kolejnych badanych latach zwiększały się, o tyle rozwój systemów transportowych w regionach był mniej więcej równomierny i nie prowadził do polaryzacji regionów pod względem wyposażenia w infrastrukturę transportu i wykorzystania jej potencjału.