

PRACE NAUKOWE

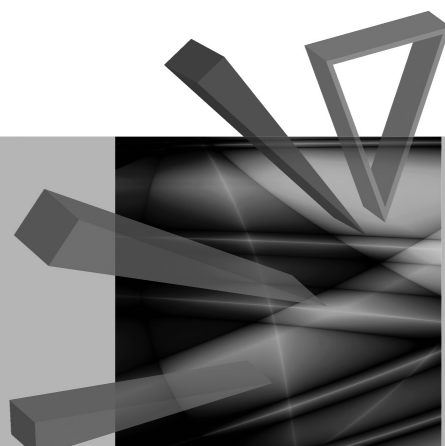
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu

RESEARCH PAPERS

of Wrocław University of Economics

296

Kryzys finansowy a programowanie rozwoju jednostek przestrzennych



Redaktorzy naukowi

Stanisław Korenik

Anna Mempel-Śnieżyk



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2013

Redaktor Wydawnictwa: Aleksandra Śliwka

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: K. Halina Kocur

Łamanie: Adam Dębski

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna w Internecie na stronach:

www.ibuk.pl, www.ebscohost.com,

The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com,

a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon

http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się na stronie internetowej Wydawnictwa

www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2013

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-318-2

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

SPIS TREŚCI

Wstęp	9
Agata Bury: Deficyt budżetowy w jednostkach samorządu terytorialnego na przykładzie województwa łódzkiego	11
Piotr Bury, Paweł Dziekański: Sytuacja finansowa powiatów województwa świętokrzyskiego w latach 2008-2010	24
Jacek Chądzyński: Współpraca polskich gmin z organizacjami pozarządowymi – prezentacja wyników badań	36
Adam Dąbrowski: Rewitalizacja jako instrument polityki rozwoju regionalnego w wymiarze lokalnym.	46
Niki Derlukiewicz: Działania podejmowane w Unii Europejskiej na rzecz wspierania innowacyjności gospodarki	56
Dariusz Głuszczyk: Strategia, polityka i system innowacji w regionie – ujęcie teoretyczne	65
Piotr Hajduga: Specjalne strefy ekonomiczne w Polsce a kryzys finansowy i gospodarczy	76
Krzysztof Heffner, Brygida Klemens: Koncepcje zmian i nowe procesy przestrzenne na obszarach wiejskich w Polsce	90
Marian Kachniarz: Konsolidacja a efektywność w ochronie zdrowia	102
Magdalena Kalisiak-Mędelska: Idea miast partnerskich. Przykład Łodzi ..	113
Iryna Kaminska: Financial tools of stimulation of social and economic development of a region	129
Nadiya Khvyshchun: Sytuacja finansowa regionów Ukrainy: okres przed- i pokryzysowy	139
Brygida Klemens: Dostęp do usług publicznych na obszarach wiejskich województwa opolskiego	151
Stanisław Korenik: Globalizacja i gospodarka oparta na wiedzy a nowa przestrzeń gospodarcza	164
Lubov Kovalska: Questions of the assessment and building of Ukraine regions competitiveness	176
Agnieszka Krześ: Rozwój infrastruktury transportu i łączności dużych miast Dolnego Śląska w dobie kryzysu	186
Andrzej Łuczyszyn: Globalizacja i lokalizm w rozwoju lokalnym – wybrane elementy	197
Marian Maciejuk: Fundusze unijne jako źródło zasilania budżetów jednostek samorządowych na Dolnym Śląsku	205
Anna Mempel-Śnieżyk: Władze samorządowe a programowanie rozwoju lokalnego	215

Katarzyna Miszczak: Sytuacja społeczno-gospodarcza polskich województw w dobie obecnego kryzysu finansowego	227
Jarosław Michał Nazarczuk: Specjalne strefy ekonomiczne motorem wzrostu w czasach kryzysu?	241
Mirosława Marzena Nowak: Wpływ spółdzielni mleczarskich na przemiany przestrzenne, ekonomiczne i środowiskowe we współczesnej gospodarce.....	251
Oğuz Özbek: Demarcation problem of spatial planning in the normative regions of Turkey: the provincial development strategy of Kayseri.....	261
Valentina Pidlisnyuk, Lesia Sokol: Approaches to the implementation of sustainable agriculture at the local level: case of Kyiv region, Ukraine	270
Andrew B. Pochtovyuk, Katerina A. Pryakhina: Regional aspects of the management of higher economic education in Ukraine.....	277
Aldona Podgórnai-Krzykacz: Samorząd gminny w relacjach z administracją rządową – prezentacja wyników badań	285
Jacek Potocki, Zbigniew Piepiora: Uwarunkowania rozwoju rekreacji zimowej we wschodnich Karkonoszach	295
Małgorzata Rogowska: Gospodarka oparta na wiedzy w dobie globalizacji	308
Karolina Rosomacha: Sytuacja Republiki Czeskiej w kontekście rozwoju regionalnego po roku 2000	317
Małgorzata Twardzik: Znaczenie centrów handlowych dla funkcjonowania jednostek osadniczych w strefie zewnętrznej metropolii w województwie śląskim.....	327
Kinga Wasilewska: Samorząd terytorialny kontra alternatywne metody finansowania	338
Marek Wojciechowski: Zamożność a koszt władzy samorządowej w dużych miastach polskich	348

Summaries

Agata Bury: Budget deficit in local government units on the example of Łódź Voivodeship	23
Piotr Bury, Paweł Dziekański: Financial situation of poviats in Świętokrzyskie Voivodeship in 2008-2010	35
Jacek Chądzyński: Co-operation between communities and non-governmental organizations in Poland – presentation of study results.....	45
Adam Dąbrowski: Revitalization as an instrument of regional development policy in the local dimension.....	55
Niki Derlukiewicz: Activities undertaken in the European Union to promote innovation	64

Dariusz Głuszcuk: Innovation strategy, policy and system in the region – theoretical approach.....	75
Piotr Hajduga: Special economic zones in Poland vs. financial and economic crisis.....	89
Krystian Heffner, Brygida Klemens: Concepts of changes and new spatial processes in rural areas of Poland	101
Marian Kachniarz: Consolidation vs. efficiency in health care	112
Magdalena Kalisiak-Mędelska: The idea of partner cities. The example of Łódź.....	128
Iryna Kaminska: Instrumenty finansowe stymulowania rozwoju społeczno-gospodarczego regionu.....	138
Nadiya Khvyshechun: Ukrainian regions financial situation: before and post-crisis period	150
Brygida Klemens: Access to public services in rural areas of Opole Voivodeship	163
Stanisław Korenik: Globalization and knowledge based on economy vs. new economic space.....	175
Lubov Kovalska: Kwestie oceny i budowania konkurencyjności regionów Ukrainy.....	185
Agnieszka Krześ: Development of transport and communication infrastructure in big cities of Lower Silesia in the time of crisis	196
Andrzej Łuczyszyn: Globalization and localism in local development – selected elements	204
Marian Maciejuk: European Union funds as the supporting source for budgets of self-government units in Lower Silesia region	214
Anna Mempel-Śnieżyk: Local authorities vs. local development programming	226
Katarzyna Miszczak: Social and economic situation of Polish voivodeships in the present financial crisis	240
Jarosław Michał Nazarczuk: Are Polish Special Economic Zones growth poles at the time of austerity?.....	249
Mirosława Marzena Nowak: Influence of dairy cooperatives on space, economic, and environmental changes in modern economy.....	260
Oğuz Özbek: Problem rozgraniczania planowania przestrzennego w normatywnych regionach Turcji: lokalna strategia rozwoju Kayseri.....	269
Valentina Pidlisnyuk, Lesia Sokol: Podejścia do wdrażania zrównoważonego rozwoju w rolnictwie na poziomie lokalnym na przykładzie regionu kijowskiego – Ukraina	276
Andrew B. Pochtovyuk, Katerina A. Pryakhina: Regionalne aspekty zarządzania wyższą edukacją ekonomiczną na Ukrainie	284
Aldona Podgórnjak-Krzykacz: Local government in its relations with central government – presentation of survey results.....	294

Jacek Potocki, Zbigniew Piepiora: Conditions for the development of winter recreation in the eastern part of the Karkonosze Mountains.....	307
Małgorzata Rogowska: Knowledge based economy in the age of globalization	316
Karolina Rosomacha: Situation of regional development in the Czech Republic after 2000	326
Małgorzata Twardzik: Impact of shopping centers for the functioning of settlement units in the outer metropolitan area in Upper Silesian Voivodeship	337
Kinga Wasilewska: Local government vs. alternative financing methods.....	347
Marek Wojciechowski: Affluence vs. the cost of local government authority in Polish major cities.....	358

Agnieszka Krześ

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY TRANSPORTU I ŁĄCZNOŚCI DUŻYCH MIAST DOLNEGO ŚLĄSKA W DOBIE KRYZYSU

Streszczenie: Artykuł ma na celu zbadanie wpływu kryzysu na infrastrukturę transportu i łączności dużych miast Dolnego Śląska. Analiza przeprowadzona została na przykładzie stolicy regionu Wrocławia oraz Jeleniej Góry, Wałbrzycha i Legnicy jako byłych miast wojewódzkich. Na podstawie danych statystycznych i analizy budżetów miast przedstawia wydatki poniesione na transport i łączność w przekroju czasowym, ich strukturę oraz ocenę wpływu kryzysu zadłużeniowego na ich kształt.

Słowa kluczowe: infrastruktura, transport i łączność, kryzys, rozwój lokalny.

1. Wstęp

Rozwój jednostek przestrzennych to trwały wzrost poziomu życia mieszkańców i potencjału gospodarczego w skali określonej jednostki terytorialnej¹. Rozwój lokalny to taki, który ma miejsce na terytorium gminy, miasta lub powiatu, natomiast regionalny odbywa się w skali województwa². Odpowiedni poziom zagospodarowania w zakresie infrastruktury technicznej, obok takich czynników, jak: potencjał i struktura gospodarcza, środowisko przyrodnicze czy ład przestrzenny, zaliczany jest do podstawowych czynników wpływających na rozwój³. Zagospodarowanie infratechniczne regionu jest ważnym czynnikiem nie tylko decydującym o jego konkurencyjności i dostępności, ale także⁴: przesądzającym o atrakcyjności lokalizacji regionu; przesądzającym o spójności systemu regionalnego w ujęciu zarówno krajowym, jak i regionalnym; decydującym o warunkach życia mieszkańców oraz wpływającym na ogólny ład przestrzenny.

¹ T. Kudłacz, *Programowanie rozwoju regionalnego*, PWN, Warszawa 1999, s. 15.

² B. Filipiak, M. Kogut, A. Szewczuk, M. Ziolo, *Rozwój lokalny i regionalny. Uwarunkowania, finanse, procedury*, Szczecin 2005, s. 10.

³ Na podstawie: T. Kudłacz, wyd. cyt., s. 15; B. Filipiak, M. Kogut, A. Szewczuk, M. Ziolo, wyd. cyt., s. 29.

⁴ T. Kudłacz, wyd. cyt., s. 52.

W artykule została poddana analizie infrastruktura transportu i łączności jako jeden z podstawowych elementów wpływających na rozwój gospodarczy regionu. Celem pracy jest zbadanie wpływu kryzysu, który rozpoczął się w 2007 r., na rozwój infrastruktury transportu i łączności, na przykładzie dużych miast Dolnego Śląska. Poniżej porównane zostały nakłady poniesione na tę dziedzinę kolejno w Jeleniej Górze, Wałbrzychu i w Legnicy w latach 2003-2012. Wrocław, jako stolica Dolnego Śląska oraz miasto – gospodarz EURO 2012, został omówiony na końcu zestawienia. Bezpośrednie porównanie stolicy Dolnego Śląska do pozostałych miast byłoby niewłaściwe i mogłoby doprowadzić do zniekształcenia wniosków analizy, ponieważ od przyznania Polsce i Ukrainie organizacji EURO 2012 w kwietniu 2007 r. wielkość i tempo inwestycji we Wrocławiu znacznie przybrały na sile.

2. Finansowanie infrastruktury transportu i łączności dużych miast Dolnego Śląska

W dobie globalizacji i przemian społeczno-gospodarczych coraz większą rolę zaczynają odgrywać miasta. Coraz częściej współpraca międzynarodowa odbywa się na poziomie regionalnym czy lokalnym, wzmacniając pozycję jednostek przestrzennych. Na terenie Dolnego Śląska leży 7 miast, których liczba ludności przekracza 50 tysięcy⁵: Wrocław (liczba ludności: 632 996), Wałbrzych (120 197), Legnica (103 892), Jelenia Góra (84 023), Lubin (74 045), Głogów (67 613) oraz Świdnica (59 384). Niżej zaprezentowano dane dotyczące Jeleniej Góry, Wałbrzycha i Legnicy jako byłych miast wojewódzkich oraz porównano je do statystyk stolicy regionu – Wrocławia. Pozostałe miasta Dolnego Śląska zostały wskazane jako istotne z punktu widzenia regionu, jednak nie będą brane pod uwagę w analizie. Rozwój infrastruktury transportu i łączności wskazanych miast został rozpatrzony w kontekście kryzysu zadłużeniowego. Okres badawczy przypadł na lata 2003-2012, a rok 2007, czyli połowa badanego okresu, to data, którą uznaje się za rozpoczęcie kryzysu w USA, ale także rok, w którym przyznano Polsce prawo do organizacji EURO 2012.

3. Jelenia Góra

Jelenia Góra to miasto na prawach powiatu położone w południowo-zachodniej części Dolnego Śląska. Zajmuje powierzchnię 109,2 km². Ujemny przyrost naturalny (-3,8% w 2010 r.) oraz ujemne saldo migracji (-2,6% w 2010 r.)⁶ skutkują systematycznym wyludnianiem się miasta. Jak widać w tab. 1, w latach 2003-2010 liczba mieszkańców zmniejszyła się o ponad 4 tys. Pod zarządem prezydenta miasta

⁵ Na podstawie: *Rocznik demograficzny 2011*, GUS.

⁶ Oficjalna strona Jeleniej Góry, http://www.jeleniagora.pl/stat/mtlo_A.htm (24.08.12).

znajduje się 205,3 km dróg⁷, w mieście funkcjonuje także komunikacja zbiorowa składająca się z 26 linii autobusowych jeżdżących w trybie dziennym i nocnym. Badając strukturę wydatków miasta Jeleniej Góry w dziale transportu i łączności, można stwierdzić, że miasto wydaje środki przede wszystkim na: transport zbiorowy, drogi publiczne gminne, powiatowe i wojewódzkie oraz drogi wewnętrzne.

Tabela 1. Wybrane elementy wydatków Jeleniej Góry w latach 2003-2012

Rok	Wydatki na transport i łączność (zł)	Wydatki ogółem (zł)	Stosunek wydatków na transport i łączność do wydatków ogółem (%)	Liczba ludności	Wydatki na transport i łączność <i>per capita</i> (zł)
2003	16 340 529	179 514 475	9,10	88 034	185,62
2004	17 779 000	183 421 238	9,69	87 643	202,86
2005	76 015 000	334 021 933	22,76	87 017	873,56
2006	47 827 760	332 107 203	14,40	86 503	552,90
2007	54 473 641	359 023 320	15,17	85 782	635,02
2008	36 948 342	322 686 130	11,45	85 378	432,76
2009	44 528 126	307 412 853	14,48	84 564	526,56
2010	111 223 552	428 345 560	25,97	84 023	1323,73
2011	91 604 789	424 721 007	21,57	84 023	1090,23
2012	65 102 879	425 738 847	15,29	84 023	774,82

Źródło: opracowanie własne na podstawie Biuletynu Informacji Publicznej Jelenia Góra, Bank Danych Lokalnych, GUS.

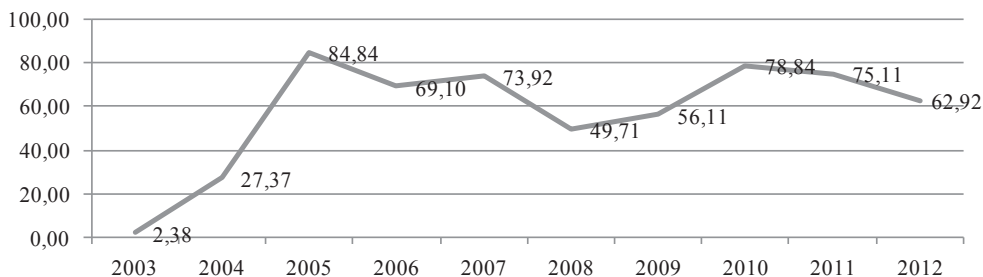
Analizując budżet Jeleniej Góry od 2003 r., można zauważyć systematyczny wzrost wydatków miasta od niecałych 180 mln zł w 2003 r. do ponad 425 mln zł w 2012 r. Coraz większe wydatki ogółem nie mają bezpośredniego odzwierciedlenia w wydatkach przeznaczanych na transport i łączność, których wielkość jest bardzo zróżnicowana. W 2003 i 2004 r. wydatki te oscylowały w granicy 9-10% ogółu wydatków, natomiast w 2010 r. było to już prawie 26%. Stosunek wydatków na transport i łączność do całości wydatków przedstawiony w formie graficznej przybrałby kształt sinusoidy, co jest związane z realizacją zadań infrastruktury drogowej w latach 2005 i 2010 oraz otrzymaniem dotacji z budżetu państwa.

Rysunek 1 przedstawia stosunek wydatków inwestycyjnych do ogółu wydatków przeznaczonych na transport i łączność. Od 2005 r. wydatki inwestycyjne systematycznie przekraczają połowę omawianych wydatków (wyjątkiem był 2008 r., kiedy ich poziom nieznacznie spadł poniżej 50%), co obrazuje wyraźnie prorozwojową postawę władz miasta.

Konkludując, można uznać strukturę wydatków Jeleniej Góry przeznaczonych na transport i łączność za korzystną. Należy jednak zauważyć, że w ostatnich dwóch latach maleje procentowy udział wydatków na transport i łączność w

⁷ Stan na rok 2010, Bank Danych Lokalnych, GUS.

wydatkach miasta ogółem, jak i stosunek wydatków inwestycyjnych w badanych sektorach. Dodatkowo zakończenie budowy obwodnicy Jeleniej Góry, współfinansowanej z budżetu kraju, będzie skutkowało kolejnymi negatywnymi zmianami w powyższych strukturach.



Rys. 1. Wydatki inwestycyjne na transport i łączność Jeleniej Góry 2003-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP.

4. Wałbrzych

Wałbrzych jako jedyne omawiane miasto nie posiada statusu miasta na prawach powiatu, w związku z czym, zgodnie z ustawą o drogach publicznych⁸, administruje jedynie drogami gminnymi biegnącymi przez teren miasta. Pod zarządem prezydenta miasta znajduje się 143,6 km dróg⁹. W mieście funkcjonuje także komunikacja miejska, która składa się z 11 linii autobusowych. Wybrane wydatki Wałbrzycha przedstawione zostały w tab. 2.

Tabela 2. Wybrane elementy wydatków Wałbrzycha w latach 2003-2012

Rok	Wydatki na transport i łączność (zł)	Wydatki ogółem (zł)	Stosunek wydatków na transport i łączność do wydatków ogółem (%)	Liczba ludności	Wydatki na transport i łączność <i>per capita</i> (zł)
1	2	3	4	5	6
2003	39 481 436	269 302 494	14,66063	128 809	306,5115
2004	34 740 451	231 155 463	15,02904	127 566	272,3332
2005	42 924 400	272 442 662	15,75539	126 465	339,4172
2006	38 415 032	278 918 931	13,77283	124 988	307,3498
2007	40 419 006	286 163 751	14,12443	123 635	326,922
2008	40 737 000	307 710 872	13,23873	122 411	332,7887

⁸ Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, DzU 2007, nr 19, poz. 115 z późn. zm., art. 19.

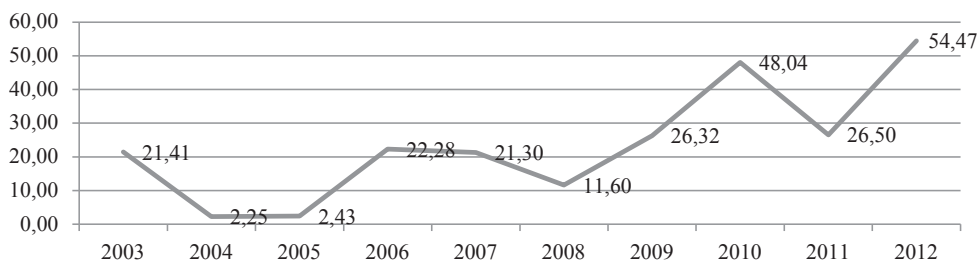
⁹ Bank Danych Lokalnych, GUS.

Tabela 2 (cd.).

1	2	3	4	5	6
2010	65 492 527	365433199	17,92189	120 197	544,8766
2009	50 827 524	325 877 804	15,59711	121 363	418,8058
2011	53 260 763	377 917 068	14,09324	120 197	443,1122
2012	79 299 746	429 477 726	18,46423	120 197	659,7481

Źródło: opracowanie własne na podstawie Biuletynu Informacji Publicznej Wałbrzycha, Bank Danych Lokalnych, GUS.

Podobnie jak w przypadku Jeleniej Góry, analizując strukturę wydatków na transport i łączność Wałbrzycha, można zauważyć, że drogi gminne oraz lokalny transport zbiorowy to priorytety w wydatkach miasta. Struktura wydatków inwestycyjnych do ogółu wydatków na transport i łączność, zilustrowana na rys. 2, wykazuje tendencję wzrostową. W roku 2012 planowany udział wydatków inwestycyjnych stanowi ponad 50%. Jak wynika z wykresu, korzystna tendencja wzrostowa rozpoczęła się w roku 2008, czyli po rozpoczęciu kryzysu.



Rys. 2. Wydatki inwestycyjne na transport i łączność Wałbrzycha 2003-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie budżetów Wałbrzycha 2003-2012.

Reasumując, przedstawioną sytuację Wałbrzycha można określić jako stagnację w dziedzinie transportu i łączności. Od 10 lat wydatki na transport i łączność stanowią mniej więcej ten sam odsetek ogółu wydatków budżetu Wałbrzycha. Mimo iż pod zarządem prezydenta Wałbrzycha znajdują się jedynie drogi gminne, kwota przeznaczana na ten dział jest niewystarczająca w stosunku do potrzeb. Warto zauważyć, że od 2007 r. rośnie kwota przeznaczana na wydatki inwestycyjne na transport i łączność, co jest istotnym czynnikiem prorozwojowym.

5. Legnica

Legnica to trzecie pod względem liczby mieszkańców miasto Dolnego Śląska. Powierzchnię 56,3 km² zamieszkuje prawie 104 tys. osób. Pod zarządem prezydenta Legnicy znajduje się: 14,04 km dróg krajowych, 6,28 km dróg wojewódzkich, 54,93 km

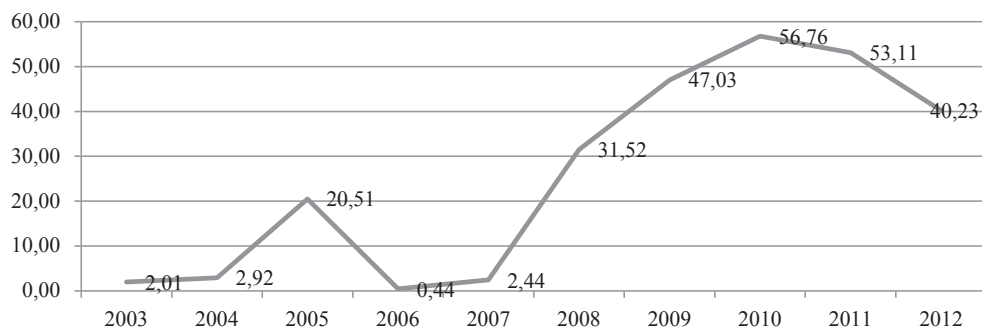
dróg powiatowych oraz 190,34 km dróg gminnych¹⁰. W mieście funkcjonuje także komunikacja miejska, składająca się z 26 linii autobusowych.

Tabela 3. Wybrane elementy wydatków Legnicy w latach 2003-2012

Rok	Wydatki na transport i łączność (zł)	Wydatki ogółem (zł)	Stosunek wydatków na transport i łączność do wydatków ogółem (%)	Liczba ludności	Wydatki na transport i łączność <i>per capita</i> (%)
2003	25 640 452	230 383 262	11,13	106525	240,70
2004	22 441 377	251 033 310	8,94	106525	210,67
2005	27 553 190	266 027 027	10,36	105750	260,55
2006	23 435 318	293 447 668	7,99	105186	222,80
2007	23 018 365	301 774 547	7,63	104754	219,74
2008	26 413 800	341 520 252	7,73	104489	252,79
2009	50 202 180	396 377 356	12,67	104178	481,89
2010	43 580 150	392 182 600	11,11	103892	419,48
2011	41 065 206	399 425 000	10,28	103892	395,27
2012	34 174 567	400 354 890	8,54	103892	328,94

Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP i GUS.

Jak wskazują dane zestawione w tab. 3, systematyczny wzrost wydatków miasta nie znajduje odzwierciedlenia w wydatkach przeznaczonych na transport i łączność. Gwałtowny wzrost środków przeznaczonych na transport i łączność odnotowano w 2009 r., jednak w kolejnych latach nakłady systematycznie malały. Porównując wydatki na transport i łączność do ogółu, można zauważyć, że niewielki odsetek wydatków przeznaczany jest na omawianą dziedzinę i oscyluje on w granicach 7-11%. Pozytywnie odznacza się rok 2009, w którym wydatki na transport i łączność wzrosły prawie dwukrotnie w stosunku do roku 2008, jednak w kolejnych latach notowany był systematyczny spadek tych wydatków.



Rys. 3. Wydatki inwestycyjne na transport i łączność Legnicy 2003-2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP.

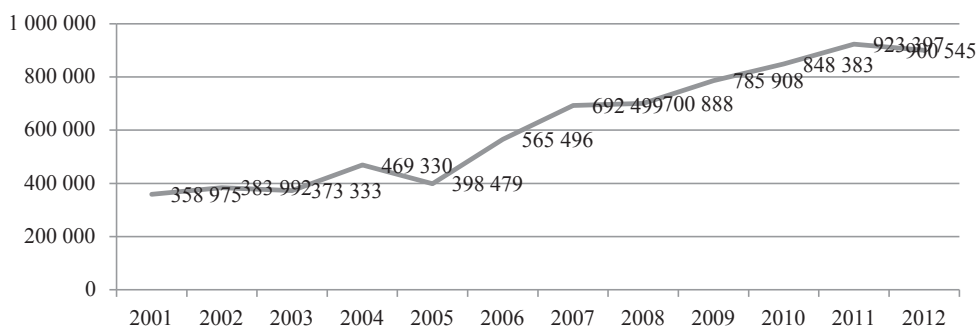
¹⁰ Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy, http://www.zdm.lca.pl/nasze_drogi.phtml (24.08.12).

Rysunek 3 przedstawia udział wydatków inwestycyjnych w wydatkach na transport i łączność. Wydatki inwestycyjne dotyczą przede wszystkim modernizacji i przebudowy dróg gminnych, powiatowych, wojewódzkich oraz krajowych, z wyjątkiem autostrad oraz dróg szybkiego ruchu. Od 2007 r. udział wydatków inwestycyjnych gwałtownie wzrastał aż do 2010 r., kiedy osiągnął poziom 57%.

Konkludując, należy stwierdzić, że sytuacja Legnicy w zakresie transportu i łączności jest niezadowolająca. Środki przeznaczane na omawianą dziedzinę są niewielkie, a korzystny udział wydatków inwestycyjnych, biorąc pod uwagę wartości bezwzględne, nie zaspokaja nawet podstawowych potrzeb rozwojowych z zakresu infrastruktury transportu i łączności miasta.

6. Wrocław

Stolica Dolnego Śląska zostanie zaprezentowana jako ostatnia ze względu na znaczące rozbieżności w wielkości (293 km²) i liczbie ludności (633 tys.) w stosunku do wcześniej zaprezentowanych miast. Należy podkreślić, że pod zarządem ZDiUM znajduje się sieć 1044,73 km dróg publicznych o łącznej powierzchni 8172,93 tys. m² (w tym 60,31 km dróg krajowych, 70,51 km dróg wojewódzkich, 265,66 km dróg powiatowych, 648,25 km dróg gminnych oraz 334,32 km wewnętrznych)¹¹. Dodatkowo należy uwzględnić wrocławski port lotniczy, którego utrzymanie i rozbudowa także znajduje się w grupie wydatków na transport i łączność. Także organizacja trzeciej najważniejszej imprezy sportowej na świecie – EURO 2012 – w wyraźnym stopniu odbiła się na wysokości oraz strukturze wydatków Wrocławia.



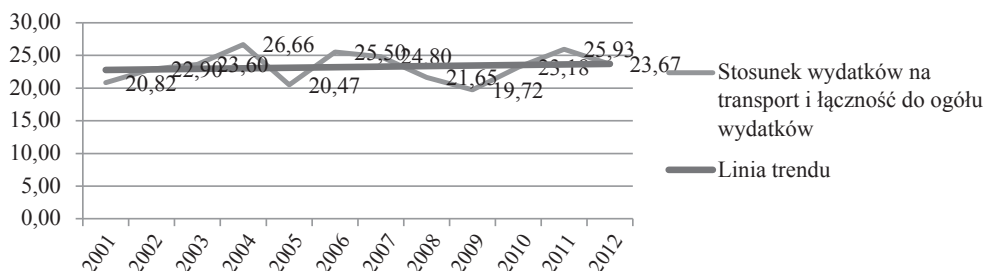
Rys. 4. Wydatki z budżetu Wrocławia na transport i łączność

Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP.

Jak widać na rys. 4, wysokość środków przeznaczanych na transport i łączność od 2005 r. systematycznie wzrastała aż do 2012 r., kiedy odnotowany został nieznaczny spadek. Uwagę zwraca ogromny wzrost wydatków na transport i łączność –

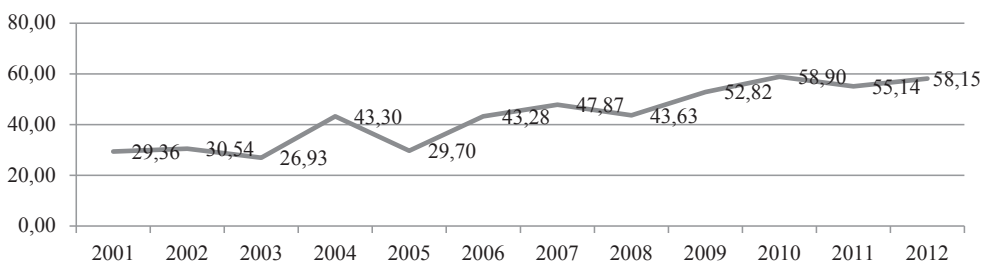
¹¹ Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, <http://www.zdium.wroc.pl/view/index/33> (24.08.12).

z niecałych 359 mln zł w 2001 r. do aż 923 mln w 2011 r. W 2007 r. tempo przyrostu spadło w porównaniu do wcześniejszych lat, jednak w dalszym ciągu wydatki rosły.



Rys. 5. Wydatki budżetu Wrocławia na transport i łączność w stosunku do ogółu wydatków 2001-2012
Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP.

Porównując wydatki ponoszone na transport i łączność do całości wydatków budżetu miasta, można zauważyć, że od 2003 r. oscylują one w granicach 20-25%, co zostało zilustrowane na rys. 5. Nieznaczny spadek odnotowano w latach 2005 i 2009. Wyraźnie widoczny jest trend stały, jednak należy podkreślić prawie trzykrotny wzrost wydatków w wartościach bezwzględnych.



Rys. 6. Stosunek wydatków inwestycyjnych do ogółu wydatków na transport i łączność
Źródło: opracowanie własne na podstawie BIP.

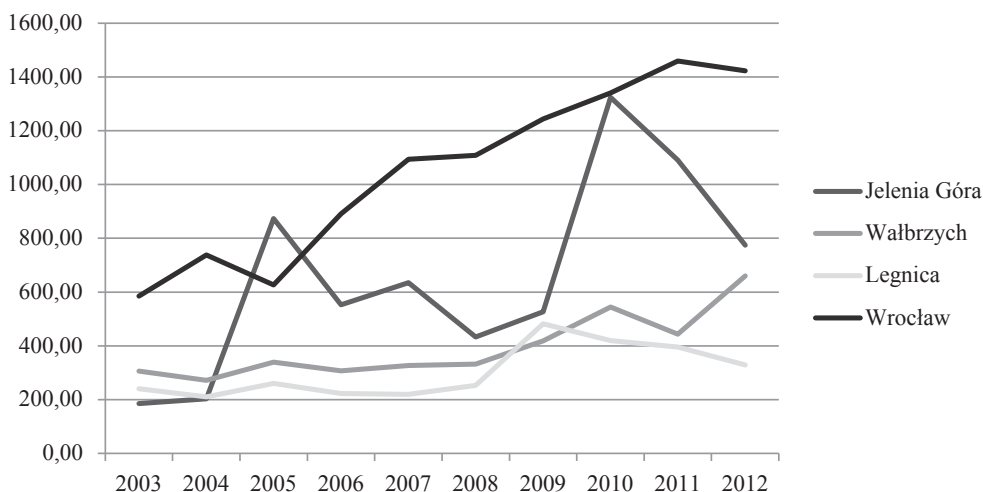
Najistotniejszym wskaźnikiem jest porównanie wydatków inwestycyjnych do ogółu wydatków przeznaczonych na transport i łączność. Jak widać na rys. 6, wrocławskie wydatki inwestycyjne od 2009 r. stanowią ponad 50% ogółu wydatków na transport i łączność, a widoczny trend wzrostowy jest bardzo korzystny.

Reasumując, można stwierdzić, że wydatki na transport i łączność stanowią około 20-25% ogółu wydatków od 2001 r. Tendencja nie jest wyraźnie wzrostowa, jednak warto podkreślić wzrost tych wydatków w wartościach bezwzględnych. Ponad połowa tych wydatków to wydatki inwestycyjne, które mają charakter prorozwojowy.

Obok wskazanych wyżej wydatków, w omawianych latach realizowana była także największa od dziesięcioleci inwestycja drogowa w postaci autostradowej obwodnicy Wrocławia, która nie została uwzględniona w budżecie, gdyż była realizowana ze środków krajowych. Przypadek Wrocławia jest zdecydowanie najkorzystniejszy spośród omawianych, jednak jest to wynikiem wielu czynników, takich jak wielkość i liczba ludności, funkcja stolicy Dolnego Śląska oraz organizacja EURO 2012.

7. Zakończenie

Jako uzupełnienie dotychczasowej analizy przedstawione zostanie porównanie wydatków na transport i łączność omawianych miast w przeliczeniu na mieszkańca. W zestawieniu zilustrowanym na rys. 7 widać niekorzystną sytuację Legnicy i Wałbrzycha, które przeznaczyły na transport i łączność zdecydowanie mniej środków od pozostałych badanych miast. Jelenia Góra w 2005 i 2010 r. zrównała wydatki na mieszkańca z Wrocławiem, jednak w pozostałych latach widać przepaść pomiędzy tymi dwoma miastami. Ponadto w przypadku Jeleniej Góry mamy do czynienia z gwałtownym spadkiem środków przeznaczanych na transport i łączność w kolejnych latach, natomiast we Wrocławiu poziom tych wydatków utrzymuje się na stałym poziomie. Uznając wydatki na transport i łączność za wydatki uwidaczniające postawy prorozwojowe, wyraźnie można zauważyć olbrzymi postęp Wrocławia, a jednocześnie stagnację Legnicy oraz Wałbrzycha. W przypadku Jeleniej Góry ocena jest niejednoznaczna, gdyż mimo wzrostowego trendu mamy do czynienia z sinusoidą o dużej amplitudzie.



Rys. 7. Wydatki na transport i łączność *per capita* – porównanie

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS i BIP.

Wrocław wyraźnie najlepiej wpada w tym zestawieniu, jednak jest to spowodowane organizacją w tym mieście EURO 2012. Jako miasto – gospodarz mistrzostw Europy, mimo kryzysu, prawie trzykrotnie zwiększył wydatki na transport i łączność w ciągu badanego okresu, a ponad połowa z nich to wydatki inwestycyjne. Jelenia Góra, mimo bardzo korzystnego stosunku nakładów inwestycyjnych do ogółu wydatków na transport i łączność (sięgającego nawet 80%), wciąż przeznaczają na ten cel zbyt mało środków liczonych w wartościach bezwzględnych. Ponadto środki przeznaczane są cyklicznie, co uniemożliwia systematyczną poprawę zagospodarowania infratechnicznego. Natomiast najgorsza sytuacja ma miejsce w Wałbrzychu i Legnicy, które przeznaczają jedynie 10-14% wydatków budżetowych na transport i łączność. Uwzględniając wysoką kapitałochłonność inwestycji infrastrukturalnych, należy stwierdzić, że jest to zdecydowanie za mało w stosunku do potrzeb.

Jak wynika z przedstawionych danych i wykresów, kryzys zadłużeniowy nie wpłynął na wielkość kwoty przeznaczonej na transport i łączność. Jednak rozwój infrastruktury jest procesem długotrwałym, w związku z czym powyższa analiza może nie ujmować wpływu kryzysu na jej rozwój, który uwidoczni się dopiero w przyszłości. Warto zwrócić uwagę, że pod koniec badanego okresu w Legnicy, Jeleniej Górze oraz we Wrocławiu odnotowany został spadek środków przeznaczanych na transport i łączność. Spadek ten dotyczy także przewidywanych wydatków na omawianą dziedzinę w kolejnych latach, co może być spowodowane pogarszającą się sytuacją ekonomiczną. Odmienna sytuacja ma miejsce jedynie w Wałbrzychu, gdzie środki przeznaczane na transport i łączność w ostatnich latach systematycznie rosną. W związku z faktem odzyskania przez Wałbrzych z dniem 01.01.2013 r. statusu miasta na prawach powiatu (a tym samym włączenia sieci dróg powiatowych, wojewódzkich i krajowych pod zarząd prezydenta miasta) można prognozować dalszy wzrost nakładów na transport i łączność.

Literatura

- Bank Danych Lokalnych, GUS.
Biuletyn Informacji Publicznej Wrocławia, Jeleniej Góry, Legnicy, Wałbrzycha.
Budżety Wrocławia, Jeleniej Góry, Legnicy, Wałbrzycha w latach 2003-2012.
Filipiak B., Kogut M., Szewczuk A., Ziolo M., *Rozwój lokalny i regionalny. Uwarunkowania, finanse, procedury*, Szczecin 2005.
Kudłacz T., *Programowanie rozwoju regionalnego*, PWN, Warszawa 1999.
Rocznik demograficzny 2011, GUS.
Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, DzU 2007, nr 19, poz. 115 z późn. zm.
Oficjalna strona Jeleniej Góry, http://www.jeleniagora.pl/stat/mtlo_A.htm (24.08.12).
Zarząd Dróg Miejskich w Legnicy, http://www.zdm.lca.pl/nasze_drogi.phtml (24.08.12).
Zarząd Dróg i Utrzymania Miasta, <http://www.zdium.wroc.pl/view/index/33> (24.08.12).

DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND COMMUNICATION INFRASTRUCTURE IN BIG CITIES OF LOWER SILESIA IN THE TIME OF CRISIS

Summary: The article presents the influence of economic crisis on transport and communication infrastructure of major cities of Lower Silesia. Research was conducted on the example of Wrocław, Wałbrzych, Jelenia Góra and Legnica. The article, based on statistics and budget analysis, presents the expenses incurred on transport and communication, its structure and the impact of the economic crisis on their shape.

Keywords: infrastructure, transport and communication, economic crisis, local development.