

# Współczesna Gospodarka



Contemporary Economy  
Electronic Scientific Journal  
www.wspolczesnagospodarka.pl

Vol. 7 Issue 1 (2016) 63-70  
ISSN 2082-677X

## INWESTYCJE INFRASTRUKTURALNE W ROZWOJU GOSPODARCZYM

Ewelina Kochaniak

### Streszczenie

Rozwój gospodarczy danego kraju niesie ze sobą zwiększający się standard życia społeczeństwa, zwiększenie możliwości produkcyjnych, a także często większe bezpieczeństwo publiczne. Powoduje on zmiany w strukturze tworzenia Produktu Krajowego Brutto, a także zmiany w strukturze zatrudnienia. Z uwagi na fakt, że sam rozwój gospodarczy jest długofalowym procesem zmian, które dokonują się w gospodarce i dotyczą przemian zarówno ilościowych, jak i jakościowych należy starać się stymulować te zmiany poprzez odpowiednie inwestycje. W niniejszym opracowaniu przedstawiono rolę inwestycji infrastrukturalnych w rozwoju gospodarczym. Zaprezentowane zostały pojęcia rozwoju gospodarczego i inwestycji infrastrukturalnych, a także efekty ich wzajemnego przenikania się.

**Słowa kluczowe:** rozwój gospodarczy, wzrost gospodarczy, inwestycje, infrastruktura, inwestycje infrastrukturalne

### Wstęp

Rozwój gospodarczy to zmiany ilościowe i jakościowe w strukturze wytwarzanych dóbr i usług, a także w strukturze konsumpcji<sup>1</sup>. Nie należy utożsamiać tego pojęcia ze wzrostem gospodarczym, który definiowany jest jako proces powiększania rozmiarów produkcji danego kraju w skali całej gospodarki<sup>2</sup>. Zgodnie z powszechnie przyjętą definicją rozwój gospodarczy to zjawisko o szerszym zakresie – jego inicjacja jest możliwa, wówczas gdy dochodzi do zmiany ilościowej, ściśle powiązanej ze wzrostem gospodarczym, a ponadto mają miejsce przekształcenia jakościowe w gospodarce<sup>3</sup>. Zmiany jakościowe to przede wszystkim postęp technologiczny i techniczny, ulepszanie powiązań z gospodarką światową, wzrost kwalifikacji siły roboczej.

<sup>1</sup> M. Szczepaniec, *Makroekonomia – przewodnik*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 85.

<sup>2</sup> W. Caban, *Ekonomia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2001, s. 226.

<sup>3</sup> K. Czaplicka, *Wzrost i rozwój gospodarczy w krajach rozwijających się w*: *Ekonomia Rozwoju*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007, s. 72.

## 1. Istota rozwoju gospodarczego

Rezultatem rozwoju gospodarczego jest ulepszanie wszystkich elementów gospodarki wraz z jednoczesnym wzrostem ilości oraz jakości dóbr i usług, które zaspokajają określone potrzeby rynku lub konsumenta<sup>4</sup>. Najistotniejszymi elementami budującymi rozwój gospodarczy są: „majątek, struktura gospodarki narodowej, mechanizm jej funkcjonowania, ilość, jakość i dystrybucja dóbr i usług, a także stan środowiska naturalnego”<sup>5</sup>.

By nastąpił rozwój gospodarki niezbędne są zmiany o charakterze jakościowym takie jak: postęp w dziedzinie sił wytwórczych społeczeństwa, czyli zwiększanie stopnia nowoczesności narzędzi wytwórczych, wiedzy, kwalifikacji oraz umiejętności produkcyjnych siły roboczej. Istotne są również aspekty związane z wydajnością pracy, poprawą struktury produkcji oraz poprawą jakości produkowanych dóbr i usług<sup>6</sup>.

Rozwój gospodarczy, jak wyżej wspomniano, jest powiązany ze wzrostem gospodarczym, jednakże nie są to pojęcia tożsame. Rozwój gospodarczy wymaga spełnienia warunków, które umożliwiają kontynuację wzrostu gospodarczego w długim okresie. Obejmuje i jednocześnie wykracza poza umiejętności i techniki, które są odpowiedzialne za pobudzanie wzrostu gospodarczego. Rozwój gospodarki wymaga kluczowych inwestycji, które powinny być finansowane ze źródeł krajowych<sup>7</sup>.

Jednym z efektów rozwoju gospodarczego jest lepsza jakość życia. Jej polepszanie zależy od szybkości i struktury rozwoju gospodarczego - odpowiednie ukształtowanie i funkcjonowanie środowisk pracy, środowiska domowego oraz naturalnego, tak by zasilanie ludzi w dobra i usługi w obrębie tych środowisk łagodziło problemy ich użycia, a ponadto służyło tworzeniu i odtwarzaniu wartości ludzkich. Hipotetyczną i zapewne nigdy nieosiągalną granicą poprawy rozwoju jakości życia społeczeństwa jest wykorzystanie w pełni efektów rozwoju gospodarczego<sup>8</sup>.

Jedną z najpowszechniejszych i najczęściej stosowanych miar rozwoju gospodarczego jest wielkość PKB per capita<sup>9</sup> - stopa życiowa ludności oraz wyraz dobrobytu społecznego. Zmiany jakościowe w połączeniu z wytwarzaniem nowych dóbr powodują wzrost PKB na jednego mieszkańca, co odzwierciedla poziom rozwoju gospodarczego danego kraju. Jednakże krytycy tego miernika uważają, że jest to zbyt wąskie spojrzenie opatrzone zbyt dużą liczbą ograniczeń, aby jedynie na jego podstawie móc jednoznacznie określić poziom rozwoju gospodarczego kraju. Z uwagi na to, iż jest to miernik syntetyczny zawierający w sobie sumę wartości dóbr finalnych wytworzonych w danym okresie zaniża on rzeczywistą wartość dóbr i usług, nie uwzględniając produkcji na własne potrzeby kraju<sup>10</sup>. Ponadto, miernik ten nie bierze pod uwagę efektów zewnętrznych, które negatywnie wpływają na rozwój – dewastacja, czy zmiany w środowisku naturalnym<sup>11</sup>.

Zmiana PKB na osobę nie jest najlepszym miernikiem, jeśli chce się dokonywać porównań krajów, które w sposób szczególny różnią się osiąganymi wartościami. Wynika to z różnic w

<sup>4</sup> S. Marciniak, *Makro i mikroekonomia – podstawowe problemy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2001, s. 344.

<sup>5</sup> Ibidem, s. 344.

<sup>6</sup> T. Grabowski, *Podstawy teorii ekonomii*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2002, s. 198.

<sup>7</sup> D.R. Kamerschen, R.B. McKenzie, C. Nardinelli, *Ekonomia*, Fundacja Gospodarcza NSZZ „Solidarność”, Gdańsk 1991, s. 958.

<sup>8</sup> S. Marciniak, op.cit., s. 345.

<sup>9</sup> K. Meredyk, *Ekonomia ogólna*, Wydawnictwo w Białymstoku, Białystok 2007, s. 345.

<sup>10</sup> I. Szamrej, *Analiza rozwoju społeczno-gospodarczego. Prezentacja wybranych miar*, w: Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 450, Prace Katedry Ekonometrii i Statystyki Nr 17, Szczecin 2006, s. 581.

<sup>11</sup> K. Meredyk, op.cit. s. 346.

poziomach cen oraz kursami walutowymi. Rozwiązaniem tej kwestii może być dokonywanie porównań na podstawie parytetu siły nabywczej<sup>12</sup>.

## 2. Inwestycje infrastrukturalne jako przejaw rozwoju gospodarczego

Głównymi determinantami rozwoju gospodarczego są: kapitał ludzki, ziemia i surowce, postęp techniczny i technologiczny, a także inwestycje. Szczególnym rodzajem inwestycji, który jest niezwykle istotny z punktu widzenia jednostki są inwestycje infrastrukturalne. Znaczenie infrastruktury w rozwoju gospodarczym, a także jej specyfika powodują, że każdy błąd w procesie jej rozwijania może skutkować niekorzystnym wpływem na całą gospodarkę. W praktyce gospodarczej inwestycje związane z infrastrukturą nie są popularne. Dodatkowo polityka prowadząca do oszczędzania na infrastrukturze może pogłębiać problemy i trudności. Wynika to z braku jednoznacznego uzasadnienia konieczności rozwoju infrastruktury, co może być powodowane nieznanymi związkami pomiędzy zakłóceniami w rozwoju gospodarczym<sup>13</sup>. Należy precyzyjnie określić zakres pojęcia infrastruktury, który mógłby być możliwie najbardziej zgodny z definicjami infrastruktury, który będzie powszechnie używany.

Pojęcie „infrastruktura” nie ma ogólnie uznawanej i jednolitej definicji, co uniemożliwia jego jednoznaczne rozumienie. Z literatury wynika, że nie ma bezspornej definicji, są rozbieżności nawet w etymologii wyrazu infrastruktura. Z. Karst<sup>14</sup>, M. Ratajczak<sup>15</sup> oraz Z. Dziembowski<sup>16</sup> za źródła infrastruktury uznają łacińskie wyrażenie *infra structura*, które oznacza podstawę określonej konstrukcji lub układu. K. Wojewódzka-Król<sup>17</sup> podaje, że słowo infrastruktura pochodzi od angielskiego zwrotu oznaczającego podbudowę bazy, która jest konieczną podstawą gospodarki. Dodatkowym źródłem uznaje się też język francuski, z którego wynika, iż infrastruktura stanowi powszechny synonim dla urządzeń użyteczności publicznej. Wskazuje to na wieloaspektowe podejście do samej definicji słowa.

Słownik ekonomii podaje: „infrastruktura jako kapitał rzeczowy, wykorzystywany do produkcji usług dostępnych publicznie, transportu, telekomunikacji oraz dostaw gazu elektryczności i wody; współcześnie infrastruktura stanowi ważną bazę innych działań gospodarczych państw, brak dostępu do niej oraz jej zawodność są charakterystyczne dla krajów słabo rozwiniętych i między innymi dlatego ich rozwój jest utrudniony”<sup>18</sup>.

Pojęcie infrastruktury pojawiło się na przełomie lat 50. i 60. XX wieku w NATO i oznaczało obiekty przeznaczone do użytku trwałego, a niedługo potem termin ten rozpowszechnił się na tyle, że na stałe wszedł do użytku w literaturze ekonomicznej. W Polsce po raz pierwszy słowo infrastruktura pojawiło się w 1959 roku, a od połowy lat siedemdziesiątych jest często używanym wyrazem<sup>19</sup>. W polskiej literaturze najczęściej pojawia się jako określenie ogółu podstawowych urządzeń oraz instytucji, które są konieczne do prawidłowego funkcjonowania gospodarki<sup>20</sup>.

W. Grzywacz za infrastrukturę społeczno-ekonomiczną państwa uznaje „urządzenia i instytucje wraz z wyposażeniem kadrowym, które świadczą usługi niezbędne do należytego

<sup>12</sup> K. Piech, *Wiedza i innowacje w rozwoju gospodarczym: w kierunku pomiaru i współczesnej roli państwa*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2009, s. 250.

<sup>13</sup> K. Wojewódzka-Król, *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999, s. 11.

<sup>14</sup> Z. Karst, *Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej*, PWN, Warszawa 1986, s. 6.

<sup>15</sup> M. Ratajczak, *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań 1999, s. 11.

<sup>16</sup> Z. Dziembowski, *Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna*, *Ekonomista* 1985, nr 4-5, s. 725.

<sup>17</sup> K. Wojewódzka-Król, op. cit. s. 12.

<sup>18</sup> J. Black, *Słownik ekonomii*, PWN, Warszawa 2008, s. 149.

<sup>19</sup> Z. Dziembowski, op. cit., s. 725.

<sup>20</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010, s. 12.

funkcjonowania gospodarki narodowej lub które warunkują funkcjonowanie działów produkcyjnych i nieprodukcyjnych<sup>21</sup>”

Kolejnym autorem przywołującym definicję infrastruktury jest H. F. Henner. Pisze, iż infrastruktura jest zespołem różnych elementów koniecznych do funkcjonowania gospodarki, które mają na celu usprawnienie obiegu towarów, ludzi oraz idei. Autor ten dzieli infrastrukturę na<sup>22</sup>:

- infrastrukturę transportu (drogi, mosty oraz lotniska), która ma ułatwiać ludziom przemieszczanie się;
- infrastrukturę łączności, dzięki której ludzie mają łatwiej się porozumiewać;
- infrastrukturę użyteczności publicznej;
- infrastrukturę usługową.

Najczęściej spotykanym podziałem infrastruktury jest ten, który wyróżnia infrastrukturę ekonomiczną i społeczną. Infrastruktura ekonomiczna zawiera w sobie urządzenia, które świadczą usługi transportowe, komunikacyjne, energetyczne, irygacyjne oraz melioracyjne, czyli na przykład porty, sieci kolejowe, elektrownie, czy zapory wodne. Przez infrastrukturę społeczną rozumie się urządzenia i instytucje, które świadczą usługi w dziedzinie bezpieczeństwa, prawa, kształcenia, oświaty oraz służby zdrowia<sup>23</sup>. Coraz częściej zamiast określenia infrastruktury ekonomicznej spotyka się pojęcie infrastruktury technicznej, która jest pojęciem węższym od ekonomicznej oraz zawiera głównie elementy wykorzystania ekonomicznego<sup>24</sup>.

### 3. Wpływ inwestycji infrastrukturalnych na rozwój gospodarczy

Infrastruktura powinna zapewniać więzi w rozwoju terytorialnym, co łączy się z jej najstarszym znaczeniowo aspektem, który istniał od czasów, gdy społeczeństwo przestało być podzielone na całkowicie zamknięte i wyizolowane grupy ludzkie. Ponadto ma stwarzać warunki działalności produkcyjnej, tworzyć zespół narzędzi materialnych, które nie mają bezpośrednio brać udziału w działalności produkcyjnej, ale mają być niezbędne do jej realizacji. Infrastruktura powinna przygotowywać w odpowiedni sposób czynnik ludzki do działalności produkcyjnej poprzez stwarzanie możliwości zdobycia koniecznych kwalifikacji i wykształcenia.

Inwestycje infrastrukturalne mają ścisły związek z rozwojem gospodarczym i stanowią jego podstawę. Rola inwestycji infrastrukturalnych w rozwoju gospodarczym wraz z ich cechami wpływa na politykę rozwoju, determinując<sup>25</sup>:

- konieczność przyszłościowego planowania rozwoju,
- kształtowanie wartości nakładów inwestycyjnych na infrastrukturę na wysokim poziomie,
- duże zróżnicowanie wysokości nakładów ponoszonych w danych okresach ze względu na stopień rozwoju gospodarczego,
- długi okres zablokowania nakładów inwestycyjnych oraz oddalenie w czasie oczekiwanych efektów.

Gospodarka działa sprawniej, jeśli wyposażona jest w większą liczbę elementów wchodzących w skład infrastruktury. W kontekście rozwoju gospodarczego udział infrastruktury jest elementem współtworzącym, warunkującym, bądź nawet umożliwiającym działanie czynników rozwojowych. Czynniki te można podzielić na trzy grupy. Są to<sup>26</sup>:

<sup>21</sup> W. Grzywacz, *Infrastruktura transportu*, Warszawa 1982, s. 33.

<sup>22</sup> H. F. Henner, *Infrastructure et Developpement*, Mondes en Developpement 2000, No. 109, s. 79.

<sup>23</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *op. cit.*, s. 13.

<sup>24</sup> W. Grzywacz, *op. cit.*, s. 13.

<sup>25</sup> *Ibidem*, s. 21.

<sup>26</sup> W. Grzywacz, *op. cit.*, s. 45.

- czynniki ekonomiczne - tradycyjne i nowoczesne;
- czynniki specjalne - dotyczą tempa rozwoju oraz rozbudowy gospodarek;
- czynniki społeczne.

Udział tych czynników w rozwoju społeczno-gospodarczym uznaje się za decydujący. Odpowiednio ukształtowana infrastruktura tworzy warunki właściwego funkcjonowania całej gospodarki w danym kraju, a ponadto stwarza możliwość stymulowania jej rozwoju. Sytuacja, gdy wyposażenie infrastrukturalne jest złe lub w ogóle go nie ma wpływa hamująco na rozwój gospodarczy, a w skrajnych sytuacjach może stwarzać nawet barierę rozwoju.

Inwestycje infrastrukturalne odgrywają bardzo ważną rolę zarówno w skali makroekonomicznej, jak i lokalnej, będąc przyczyną wzrostu oraz rozwoju gospodarczego<sup>27</sup>. Twierdzi się nawet, że inwestycje, które dotyczą infrastruktury gospodarczej i społecznej są wręcz niezbędne, by proces wzrostu i rozwoju gospodarczego mógł w ogóle mieć miejsce<sup>28</sup>. Związki występujące pomiędzy zmianami dokonującymi się w sferze infrastruktury, a procesem rozwoju uszczegółowiane są poprzez wyodrębnienie faz rozwoju gospodarczego oraz wiążących się z tym potrzeb w kategoriach inwestycji infrastrukturalnych. Im wyższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego zostaje osiągnięty, tym większe będą potrzeby w zakresie zmian infrastruktury, by przejść na wyższy poziom rozwoju<sup>29</sup>.

Według M. Ratajczaka wyższy poziom rozwoju społeczno-gospodarczego wymaga większej ilości zmian w infrastrukturze, przy czym nie jest to tożsame ze stałością potrzeb świadczenia poszczególnych składników infrastruktury<sup>30</sup>. W związku z osiąganiem wyższego poziomu rozwoju wzrasta jednocześnie zapotrzebowanie na infrastrukturę, a zatem na doprowadzające do niej inwestycje infrastrukturalne. Można odwołać się do tzw. prawa Wagnera, na podstawie którego stwierdza się, iż rozwój społeczny ma nieliniowy związek ze wzrostem potrzeb w zakresie dóbr publicznych, których składnikiem w głównym stopniu jest właśnie infrastruktura. Jednakże jest on możliwy do zauważenia wyłącznie w długim okresie, co może oznaczać, że w rzeczywistym czasie możliwe są okresy, w których zależność ta bywa zerowa, a nawet ujemna. Zapotrzebowanie na infrastrukturę jest naturalnym efektem wzrostu poziomu zamożności, a co za tym idzie dokonuje się zwiększenie popytu na dobra i usług wyższego rzędu, które mogą być powiązane z usługami infrastruktury<sup>31</sup>.

Obok pozytywnej oceny roli inwestycji infrastrukturalnych pojawiają się niekiedy głosy, które wskazują na zagrożenie związane z dynamicznym rozwojem infrastruktury. E. Mishan uznał skutki rozwoju światowego transportu i komunikacji, a zatem idącą za tym infrastrukturę, za jedno z głównych źródeł niebezpieczeństw, na które narażona jest cywilizacja<sup>32</sup>.

Istnieje powszechna zgodność co do tego, że inwestycje infrastrukturalne odgrywają istotną rolę w procesie rozwoju, jednakże rozwój infrastruktury nie oznacza jednoznacznie poprawy sytuacji regionalnej. Niekiedy zmiany, które niesie za sobą rozwój infrastruktury mogą wywołać niepożądane następstwa. Należy unikać efektu tunelu, który sprowadza się do tego, że inwestycje wykonywane są tylko w jedną dziedzinę infrastrukturalną<sup>33</sup>.

Inwestycje infrastrukturalne są jedną z podstaw aktywności społeczno-gospodarczej, warunkując rozwój gospodarki, a także społeczeństwa. Mają one wpływ na funkcjonowaniu nie tylko określonych sektorów gospodarki, w zakresie których mają one zastosowanie, ale dodatkowo całej gospodarki. Często rozbudowa inwestycji infrastrukturalnych generuje obniżenie kosztów transportu oraz wzrost produktywności przedsiębiorstw, wzrost zatrudnienia

<sup>27</sup> M. Ratajczak, *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Poznań 1999, s. 53.

<sup>28</sup> Ibidem, s. 76.

<sup>29</sup> M. Ratajczak, *Infrastruktura a wzrost i rozwój gospodarczy w : Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, zeszyt 4, 2000, s. 86.

<sup>30</sup> Ibidem, s. 86.

<sup>31</sup> Ibidem, s. 86.

<sup>32</sup> E.J. Mishan, *Spór o wzrost gospodarczy*, PIW, Warszawa 1986, s. 52-54.

<sup>33</sup> M. Ratajczak, *Infrastruktura a wzrost...* op.cit., s. 88.

oraz poprawę bezpieczeństwa<sup>34</sup>. Inwestycje w infrastrukturę wpływają również na zwiększenie efektywności produkcji, a także procesów dystrybucji. Poza korzyściami ekonomicznymi można wymienić korzyści dla społeczeństwa, które sprowadzają się głównie do poprawy ogólnego poziomu i jakości życia.

Rozwój gospodarczy zależy od czynników infrastruktury, które współtworzą, bądź nawet warunkują i umożliwiają działanie określonych czynników rozwojowych. Stosunek infrastruktury do ekonomicznych czynników rozwoju gospodarczego został ujęty w następujący sposób przedstawiając czynniki ekonomiczne o charakterze<sup>35</sup>:

- tradycyjnym: bogactwa naturalne - stan i nasycenie infrastruktury ekonomicznej ułatwia ich pozyskiwanie, bądź wykorzystywanie; zasoby pracy żywej – dzięki inwestycjom infrastrukturalnym możliwe jest zaktywizowanie większych zasobów siły roboczej, czy też podniesienie jej kompetencji; majątek trwały – infrastruktura umożliwia rozwój majątku poprzez rozwój czynników produkcyjnych.
- nowoczesnym: postęp technologiczny - wynikający z ilości inwestycji infrastrukturalnych skierowanych na naukę; przekształcenia struktury społeczno-gospodarczej – sytuacje warunkowane i współrealizowane poprzez inwestycje infrastrukturalne.

Inwestycje w infrastrukturę publiczną, takie jak inwestycje w ulice, transport publiczny, telekomunikację, lotniska, system wodociągowy, dostarczanie usług związanych z elektrycznością, kanalizację oraz oczyszczanie ścieków przyczyniają się do ogólnej produktywności i są powszechnie dostępne, często po znikomym koszcie, bądź nawet za darmo. Lepsza infrastruktura przyspiesza wzrost i zwiększa przyszłe potencjalne przychody związane z przykładowo. podatkami<sup>36</sup>. Przedsiębiorstwa wykorzystują lepsze drogi i lepsze systemy komunikacyjne, dzięki czemu zwiększają swoją efektywność oraz produktywność, a zatem można spodziewać się wzrostu PKB w przyszłości.

## Zakończenie

Nie ma wątpliwości, co do faktu, że istnieje sprzężenie zwrotne pomiędzy infrastrukturą oraz rozwojem gospodarczym. Kraje, które są na etapie początkowego rozwoju posiadają ubogą i ograniczoną infrastrukturę społeczną i przemysłową, co utrudnia w dużym stopniu rozwój wymiany handlowej oraz tworzenie nowych przedsiębiorstw przemysłowych, a co więcej ogranicza napływ kapitału zagranicznego<sup>37</sup>. W Polsce realizuje się wiele inwestycji infrastrukturalnych, więc należy oczekiwać, że przyniosą one oczekiwany w przyszłości efekt rozwoju gospodarczego i towarzyszące mu korzyści.

## Literatura

1. Adamowicz E., *Istota oceny efektywności transportowych inwestycji infrastrukturalnych*, w: Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 639, 2011
2. Black J., *Słownik ekonomii*, PWN, Warszawa 2008
3. Burda M., Wyplosz C., *Makroekonomia, podręcznik europejski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2013
4. Caban W., *Ekonomia*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2001

<sup>34</sup> E. Adamowicz, *Istota oceny efektywności transportowych inwestycji infrastrukturalnych*, w: Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego Nr 639, 2011, s. 198.

<sup>35</sup> Ibidem, s. 45-46.

<sup>36</sup> M. Burda, C. Wyplosz, *Makroekonomia, podręcznik europejski*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2013, s. 145.

<sup>37</sup> M. G. Woźniak, *Wzrost gospodarczy, podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków 2004, s. 79.

5. Czaplicka K., *Wzrost i rozwój gospodarczy w krajach rozwijających się* w: *Ekonomia Rozwoju*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2007
6. Dziembowski Z., *Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna*, *Ekonomista* 1985, nr 4-5
7. Grabowski T., *Podstawy teorii ekonomii*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2002
8. Grzywacz W., *Infrastruktura transportu*, Warszawa 1982
9. Henner H. F., *Infrastructure et Developpement*, *Mondes en Developpement* 2000, No. 109
10. Kamerschen D.R., McKenzie R.B., Nardinelli C., *Ekonomia*, Fundacja Gospodarcza NSZZ „Solidarność”, Gdańsk 1991
11. Karst Z., *Techniczno-ekonomiczna infrastruktura gospodarki narodowej*, PWN, Warszawa 1986
12. Marciniak S., *Makro i mikroekonomia – podstawowe problemy*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2001
13. Meredyk K., *Ekonomia ogólna*, Wydawnictwo w Białymstoku, Białystok 2007
14. Mishan E.J., *Spór o wzrost gospodarczy*, PIW, Warszawa 1986
15. Piech K., *Wiedza i innowacje w rozwoju gospodarczym: w kierunku pomiaru i współczesnej roli państwa*, Instytut Wiedzy i Innowacji, Warszawa 2009
16. Ratajczak M., *Infrastruktura a wzrost i rozwój gospodarczy* w: *Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny*, zeszyt 4, 2000
17. Ratajczak M., *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wydawnictwo AE w Poznaniu, Poznań 1999
18. Szamrej I., *Analiza rozwoju społeczno-gospodarczego* Prezentacja wybranych miar, w: *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* Nr 450, *Prace Katedry Ekonometrii i Statystyki* Nr 17, Szczecin 2006
19. Szczepaniec M., *Makroekonomia – przewodnik*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2014
20. Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010
21. Wojewódzka-Król K., *Rozwój infrastruktury transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1999
22. Woźniak M.G., *Wzrost gospodarczy, podstawy teoretyczne*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Krakowie, Kraków 2004

## INFRASTRUCTURE INVESTMENTS AND ECONOMIC DEVELOPMENT

### SUMMARY

Economic development of the country brings an increasing standard of living, increasing production capacity and also bigger public safety. Economic development also causes changes in the structure of Gross Domestic Product as well as changes in the structure of employment. Regarding the fact that the economic development is a longtime process of changes that happen in economy and refers to both quantitative and qualitative changes it should be stimulated by proper investments. The aim of this article is to present a role of infrastructure investments in economic development. The concept of economic development, infrastructure investments and their mutual influence is presented.

**Keywords:** economic development, economic growth, investments, infrastructure, infrastructure investment

Ewelina Kochaniak  
Doktorantka Wydziału Ekonomicznego  
Uniwersytet Gdański  
81-824 Sopot, Armii Krajowej 119/121  
e-mail: ewe.koch@gmail.com