

Barbara Pawłowska*

Aleksandra Koźlak**

Uniwersytet Gdański

ROLA INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ JAKO CZYNNIKA POPRAWY KONKURENCYJNOŚCI EUROPY

Streszczenie

Badania naukowe związane z problematyką konkurencyjności są istotne dla polityki gospodarczej, ponieważ pozwalają na określenie najlepszej dla poszczególnych regionów ścieżki rozwoju i wskazanie czynników konkurencyjności, w poprawę których należy inwestować. W artykule zaprezentowano zróżnicowane podejścia do definiowania konkurencyjności oraz wyróżniane współcześnie czynniki konkurencyjności regionów, a następnie przedstawiono, jaką rolę w jej poprawie odgrywa infrastruktura transportu. Inwestycje w tę infrastrukturę stanowią zarówno popytowy, jak i podażowy bodziec wzrostu gospodarczego, przyczyniając się do wzrostu produktywności. W artykule wykorzystano wyniki badań przeprowadzonych w ramach projektu I-C-EU („Impact of transport infrastructure on international competitiveness of Europe”) 7 Programu Ramowego.

Słowa kluczowe: konkurencyjność, czynniki konkurencyjności, infrastruktura transportowa

* Adres e-mail: a.kozlak@univ.gda.pl.

** Adres e-mail: bpawlowska@ug.edu.pl.

Wprowadzenie

Konkurencyjność jednostek terytorialnych zależy przede wszystkim od zdolności konkurencyjnych przedsiębiorstw oraz sektorów tworzących daną gospodarkę. Może również ją wzmacniać otoczenie gospodarcze, polityczne i społeczne, w którym funkcjonują przedsiębiorstwa. Jednym z podstawowych czynników stanowiących o poziomie konkurencyjności danego obszaru jest dostępność transportowa. O jej poziomie decyduje w głównej mierze położenie geograficzne regionów oraz wyposażenie w składniki infrastruktury transportowej.

Duże zainteresowanie konkurencyjnością jednostek terytorialnych wynika z powszechnego dążenia władz różnych szczebli do podnoszenia konkurencyjności gospodarki na podległym im terenie. Badania naukowe związane z problematyką konkurencyjności powinny wspomagać prowadzenie polityki gospodarczej przez określenie najlepszej dla regionu ścieżki rozwoju i wskazania czynników konkurencyjności, w których rozwój należy inwestować. Artykuł ma przedstawić rolę infrastruktury transportu w poprawie konkurencyjności regionów Unii Europejskiej. Wymiar regionalny rozwoju społeczno-gospodarczego jest postrzegany jako ważna składowa ogólnego rozwoju całego ugrupowania. W artykule wykorzystano badania prowadzone przez autorki artykułu w ramach projektu I-C-EU („Impact of transport infrastructure on international competitiveness of Europe”)¹.

1. Pojęcie konkurencyjności w teorii ekonomii

Konkurencyjność jako kategoria ekonomiczna w sposób najbardziej ogólny jest określana jako zdolność do osiągania sukcesu w gospodarczej rywalizacji. Pojęcie to wywodzi się ze sfery mikroekonomii badającej zachowania podmiotów gospodarczych funkcjonujących w warunkach gospodarki rynkowej, które poszukiwały sposobu uzyskania i utrwalenia swojej przewagi wobec innych uczestników rynku, prowadzących działalność w podobnym zakresie.

¹ I-C-EU jest projektem finansowanym z 7 Programu Ramowego, którego celem jest zbadanie wpływu infrastruktury transportu na konkurencyjność. Strona projektu I-C-EU: www.i-c-eu.eu, (27.08.2014). Projekt był współfinansowany ze środków finansowych na naukę w latach 2013–2014 przyznanych na realizację projektu międzynarodowego współfinansowanego.

Z czasem zaczęto stosować ten termin szerzej i obecnie mówi się zarówno o konkurencyjności przedsiębiorstw i sektorów gospodarki, jak i regionów, państw czy całych ugrupowań państw.

W literaturze naukowej spotyka się wiele definicji konkurencyjności państw i regionów. Zdefiniowanie konkurencyjności komplikuje fakt, że samo pojęcie „konkurencyjność” zawiera zarówno element dynamiczny, określający czynniki składające się na zdolność podmiotu do konkurowania, jak i statyczny, charakteryzujący efekt tej zdolności w danym momencie. Zdecydowana większość definicji konkurencyjności odwołuje się do pojęcia zdolności: „Konkurencyjność to zdolność do...”, natomiast znaczne trudności sprawiają jej pomiar i ocena, co w praktyce prowadzi do oceny poziomu konkurencyjności *ex post* przez obserwację rezultatów konkurowania. W związku z takim dualnym podejściem do konkurencyjności jednostek terytorialnych można wyróżnić trzy typy definicji²:

- 1) Definicje czynnikowe, skupiające się na ocenie źródeł konkurencyjności gospodarki, wpływających na przyszłą pozycję konkurencyjną, takich jak wielkość i struktura zasobów produkcji czy efektywność ich wykorzystania. Definicje te oceniają zdolność gospodarki do sprostania konkurencji międzynarodowej, czyli jej zdolność konkurencyjną.
- 2) Definicje wynikowe, odnoszące się do rezultatów osiąganych przez daną gospodarkę, w tym poziomu dochodu narodowego czy udziału w handlu światowym. Skupiają się na ocenie osiągniętej przez dane państwo pozycji konkurencyjnej.
- 3) Definicje mieszane, czynnikowo-wynikowe, łączą oba wymienione wyżej podejścia. Biorą pod uwagę zarówno obecny potencjał gospodarczy i osiągniętą pozycję konkurencyjną, jak również czynniki decydujące o potencjale wzrostu gospodarczego. Definicje tego typu mają najpełniejszy charakter, gdyż uwzględniają interakcję pomiędzy poziomem rozwoju gospodarczego a czynnikami konkurencyjności.

Jedną z bardziej znanych i często cytowanych jest definicja OECD, według której istotę konkurencyjności stanowi zdolność firm, regionów, narodów lub ponadnarodowych ugrupowań do sprostania konkurencji, czyli do zwięk-

² M.J. Radło, *Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki. Uwagi na temat definicji, czynników i miar*, SGH, Warszawa 2008, s. 4–5, cyt. za: A. Koźlak, *Miejsce dostępności transportowej w koncepcji czynników konkurencyjności regionów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, *Ekonomika Transportu i Logistyka* 2013, nr 49.

szania swoich udziałów w rynkach, oraz zdolność do trwałego zapewnienia wysokiej stopy zwrotu od zastosowanych czynników produkcji i wysokiego poziomu zatrudnienia³. Jest to przykład definicji, w której połączono konkurencyjność czynnikową i wynikową.

Światowe Forum Gospodarcze (World Economic Forum) definiuje konkurencyjność makroekonomiczną jako zestaw powiązanych ze sobą instytucji, polityk i czynników, które determinują poziom produktywności danego kraju⁴. Stanowisko to jest zbieżne ze stwierdzeniem P. Krugmana, iż: „Produktywność to nie wszystko, ale w długim okresie prawie wszystko od niej zależy. Możliwości podniesienia standardu życia w państwie powiązana jest z jej wzrostem”⁵. Za tworzenie dobrobytu odpowiada produktywność, której poziom zależy od potencjału gospodarki, a konkretnie – od jakości i efektywności funkcjonujących w niej firm.

Również zespół projektu badawczego I-C-EU, będącego w trakcie realizacji na zlecenie Komisji Europejskiej, podkreśla znaczenie produktywności dla konkurencyjności gospodarki regionów: „Konkurencyjność oznacza stopień, do jakiego firmy w danym regionie mogą konkurować z tymi znajdującymi się gdzie indziej. Krytycznymi czynnikami konkurencyjności są te, które określają poziom produktywności w regionie w stosunku do innych regionów”⁶.

2. Identyfikacja czynników konkurencyjności

Koncepcje teoretyczne i badania dotyczące rozwoju regionalnego oraz czynników oddziałujących na zachodzące procesy mają kluczowe znaczenie dla kształtowania konkurencyjności regionów. Czynniki konkurencyjności określa się te okoliczności, które umożliwiają podwyższenie konkurencyjności regionów. Ich rozwój pod wieloma względami przebiega samoistnie, ale w niektórych dziedzinach wymaga działań stymulujących lub korygujących. Szeroko-

³ M. Stankiewicz, *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*, TNOiK Dom Organizatora, Toruń 2002, s. 36.

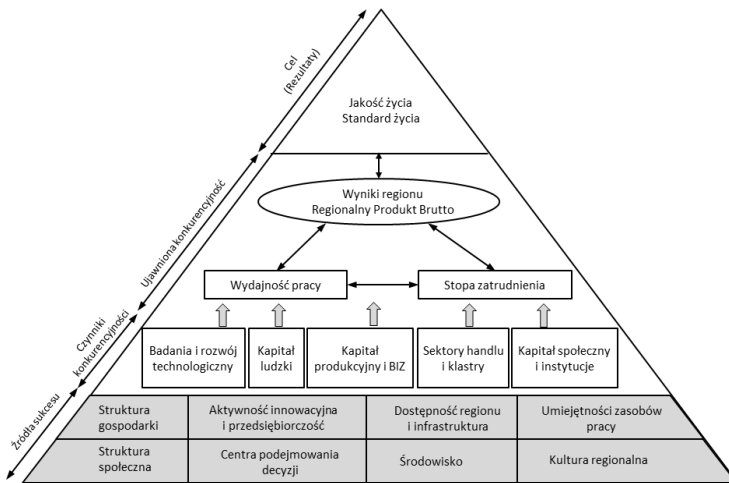
⁴ World Economic Forum, www.weforum.org/issues/global-competitiveness (22.10.2014).

⁵ P. Krugman, *The Age of Diminished Expectations*, 3th ed., The MIT Press, Cambridge 1997, s. 12.

⁶ M.J. Smit, *Issues of competitiveness and regional growth in relation to transport infrastructure investment: a literature review on assessment methodology*, D1.1 for the I-C-EU project, TML, Leuven 2013, s. 8.

kiego przeglądu koncepcji konkurencyjności regionów i czynników wywierających na nią wpływ dokonano na zlecenie Komisji Europejskiej i zaprezentowano w opracowaniu *A Study on the Factors of Regional Competitiveness*⁷. Do bardziej znanych koncepcji, często przytaczanych w literaturze przedmiotu, można zaliczyć: piramidę konkurencyjności⁸, drzewo konkurencyjności⁹ czy kapelusz konkurencyjności¹⁰. Koncepcje te zawierają analizę czynników charakteryzujących potencjał konkurencyjny regionów (źródła konkurencyjności), pozycję konkurencyjną oraz uzyskane rezultaty. Różnią się one nieco zestawem czynników konkurencyjności oraz graficzną prezentacją koncepcji.

Rys. 1. Piramidalny model konkurencyjności regionalnej



Źródło: I. Lengyel, J. Rechnitzer, *The competitiveness of regions in the Central European transition countries*, „The Macrotheme Review” 2013, nr 2 (4), s. 108.

⁷ R.L. Martin: *A Study on the Factors of Regional Competitiveness*, Cambridge Econometrics, Ecorys-NEI, Cambridge/Rotterdam 2004, http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/3cr/competitiveness.pdf, (28.08.2014).

⁸ I. Lengyel, J. Rechnitzer, *The competitiveness of regions in the Central European transition countries*, „The Macrotheme Review” 2013, nr 2 (4).

⁹ J. Maarten de Vet i in., *The Competitiveness of Places and Spaces*, A Position Paper, Rotterdam/Leeds/Birmingham/Brussels, 21 May 2004.

¹⁰ R.L. Martin, *A Study on the Factors...*, s. 2–36.

Model piramidy konkurencyjności opracowany przez I. Lengyela systematyzuje czynniki wpływające na dobrobyt, wydajność pracy i zatrudnienie. Podstawę piramidy tworzą źródła konkurencyjności, do których zaliczono strukturę gospodarki, aktywność innowacyjną, dostępność regionu i infrastrukturę, kwalifikacje zasobów pracy, środowisko, centra decyzyjne, strukturę społeczną i kulturę. Źródła konkurencyjności mają charakter czynników pośrednich, gdyż tworzą potencjał konkurencyjny regionu, ale w krótkiej perspektywie czasowej nie są w stanie wpłynąć na jego wyniki gospodarcze. Wymienione czynniki społeczne i ekonomiczne są kluczowe dla długoterminowego zwiększania konkurencyjności regionów.

Czynniki bezpośrednie zostały podzielone na pięć rodzajów: badania i rozwój technologiczny, kapitał ludzki, kapitał produkcyjny i bezpośrednie inwestycje zagraniczne, sektory handlowe (eksportowe) i klastry, kapitał społeczny i instytucje. Są to czynniki z wpływem bezpośrednim i krótkoterminowym na konkurencyjność regionalną, które uznaje się za podstawowe.

W środkowej części zostały usytuowane czynniki rozwoju, określane również jako ujawniona konkurencyjność. Zaliczono do nich: wydajność pracy, stopę zatrudnienia i poziom rozwoju gospodarczego mierzony PKB. Natomiast szczyt piramidy zajmują celowe rezultaty osiągnięte przez konkurencyjną gospodarkę – standard i jakość życia.

Wśród czynników ekonomicznych, kluczowych dla długoterminowego zwiększania konkurencyjności regionalnej, umiejscowiono dostępność regionu i infrastrukturę. Dostępność regionu w tym modelu wiąże się z łatwością dostępu przez połączenia transportowe i lokalizację geograficzną, której sprzyja odpowiednia infrastruktura transportowa i komunikacyjna.

3. Efekty rozwoju infrastruktury transportu a konkurencyjność Europy

Dostępność zwykle bywa definiowana w kategoriach infrastruktury transportowej. Podstawowym celem rozwoju sieci infrastrukturalnych UE jest integracja rozproszonej infrastruktury narodowej w jeden spójny i uzupełniający się system. W zakresie transportu transeuropejska sieć transportowa TEN-T stanowi podstawę systemu transportowego UE. Jest ona niezbędna, aby system transportowy spełniał ekonomiczne, społeczne i ekologiczne potrzeby społeczeństwa.

czeństwa, związane m.in. z zapewnieniem funkcjonowania wspólnego rynku i poprawą spójności między państwami członkowskimi.

Niezwykle ważną kwestię przy implementacji szeroko pojętych celów gospodarczych i społecznych podnoszących konkurencyjność Europy i jej regionów oraz gwarantujących rozwój społeczno-gospodarczy stanowi właściwe dostosowanie elementów infrastruktury transportowej do realizowanego zapotrzebowania na przewozy. Tak więc poszukuje się metod ułatwiających podejmowanie decyzji w tym zakresie. Jest to zagadnienie złożone, gdyż występują tu liczne bariery i ograniczenia o różnorodnym charakterze: technicznym, ekonomicznym, środowiskowym, organizacyjnym, prawnym czy finansowym. Ponadto każdy z interesariuszy rozwoju systemu transportowego stara się maksymalizować swoją indywidualną korzyść. Dlatego też dużego znaczenia nabierają tu wielokryterialne metody, pomocne przy podejmowaniu decyzji dotyczących rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej, uwzględniające różne cele użytkowników. Na rysunku 2 przedstawiono wzajemne relacje pomiędzy rozwojem gospodarczym reprezentowanym przez wzrost PKB *per capita* a poziomem dostępności transportowej utożsamianym z inwestycjami w infrastrukturę transportową.

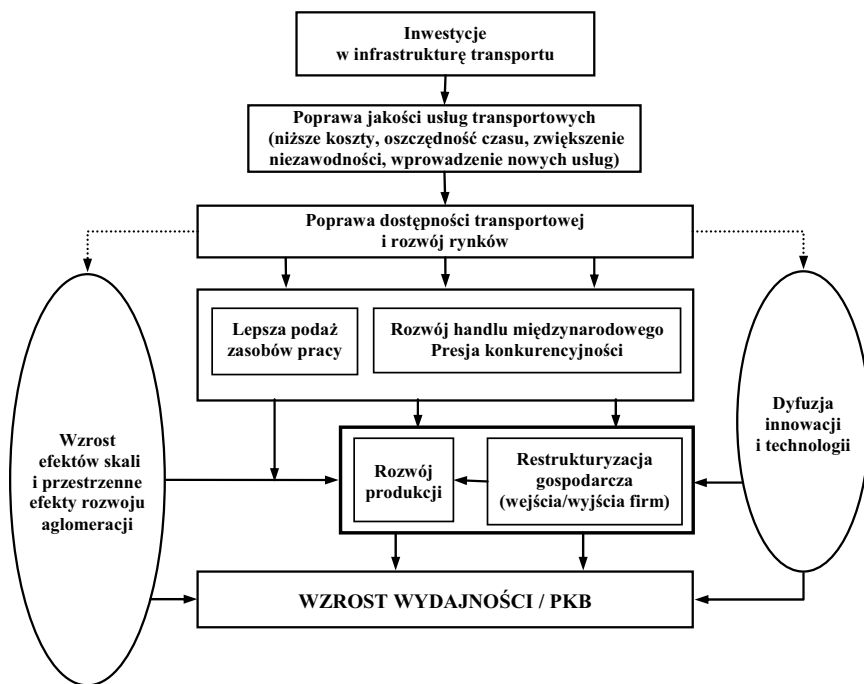
Korzyści z rozwoju infrastruktury transportu i jej znaczenie w pobudzaniu wzrostu gospodarczego i regionalnego są powszechnie dyskutowane w literaturze przedmiotu¹¹. Inwestycje te stanowią zarówno popytowy, jak i podażowy bodziec wzrostu gospodarczego, przyczyniający się do rozwoju gospodarczego, gospodarczej transformacji regionów i obszarów zurbanizowanych. Mechanizm oddziaływania inwestycji infrastrukturalnych na poziomie konkurencyjności regionów jest procesem wielopłaszczyznowym i bardzo złożonym ze względu na ilość wzajemnych relacji i powiązań.

Analizując ten zróżnicowany wpływ, można stwierdzić, że inwestycje w infrastrukturę transportu wpływają na zwiększenie efektywności produkcji i procesów dystrybucji, stwarzają możliwości korzystania z ekonomii skali, pogłębiają specjalizację produkcji, a także wywierają wpływ na rozwój systemów logistycznych i redukcję ich kosztów. W konsekwencji pozytywne bodźce wynikające z poprawy stanu infrastruktury transportu powodują wzrost produktywności działalności gospodarczej, a w efekcie – wzrost PKB przypadający na

¹¹ Patrz szerzej: B. Pawłowska: *Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013, rozdział 4.

mieszkańca. Analiza ilościowa została przeprowadzona w ramach badań nad projektem I-C-EU i zamieszczona w raporcie D3.2¹². Szczegółowo przeanalizowano efekty dla wybranych sześciu projektów infrastrukturalnych. Z przeprowadzonych badań wynika, że podejmując decyzje inwestycyjne, ważnym jest uwzględnienie w ocenie kosztów/korzyści (CBA) projektów infrastrukturalnych jak najszerszej gamy efektów generowanych przez dany projekt. Inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej powodują zarówno efekty bezpośrednie, jak i pośrednie.

Rys. 2. Efekty rozwoju infrastruktury transportu i poprawy funkcjonowania sektora transportu



Źródło: *Building Competitive Regions. Strategies and Governance*, OECD Publishing, Paris 2005, s. 52.

¹² J. Kiel i in., *Analysis of models and their results from transport infrastructure projects*, Deliverable 3.2 of the I-C-EU project, TML, Leuven 2014, www.i-c-eu.eu/deliverables/I-C-EU_WP3_D3.2.pdf (27.10.2014).

Pierwszą kategorię stosunkowo łatwo zidentyfikować i zmierzyć, ponieważ jest reprezentowana w rachunkach przepływów gotówkowych. Dlatego też najczęściej te efekty uwzględnia się w CBA¹³. Zauważono, że problem pojawia się w przypadku pośrednich efektów ekonomicznych. W tabeli 1 przedstawiono przykłady efektów pośrednich uwzględnionych w ocenie CBA w przykładach badanych w projekcie I-C-EU.

Tabela 1. Przykłady pośrednich efektów ekonomicznych uwzględnionych w ocenie transportowych projektów infrastrukturalnych analizowanych w projekcie I-C-EU

Pośrednie efekty ekonomiczne	Przykłady projektów infrastrukturalnych
Skutki zatrudnienia związane z budową infrastruktury	A20 Baltic Sea Motorway; Magdeburg Waterway Crossing; Container Terminal Altenwerder, Hamburg
Skutki zatrudnienia wynikające z poprawy infrastruktury transportu	A20 Baltic Sea Motorway; Magdeburg Waterway Crossing; Container Terminal Altenwerder, Hamburg
Rynek pracy – zmiany strukturalne	Twente Mittelland canal; Crossrail; HS2; Öresund Bridge
Korzyści dla regionów zacofanych	A20 Baltic Sea Motorway; Magdeburg Waterway Crossing
Korzyści z poprawy międzynarodowej dostępności	A20 Baltic Sea Motorway; Magdeburg Waterway Crossing; Container Terminal Altenwerder, Hamburg; Außenweser shipping fairway (extension) Stichkanal Hannover-Linden (extension)
Korzyści aglomeracji	Amsterdam Orbital; Twente Mittelland canal; Crossrail; HS2
Konkurencja niedoskonała	Crossrail; HS2
Rynek nieruchomości	Öresund Bridge
Lokalizacja firm	Amsterdam Orbital
Zmiany w PKB	Corridor 22
Wzrost dobrobytu, zmiany społeczne	Corridor 22
Wzrost liczby firm na rynku	Amsterdam Orbital; HSL Zuid

Źródło: P. Borkowski i in., *Recommendation on EU Policy...*, s. 36.

Uwzględnienie efektów pośrednich w ekonomicznej ocenie projektów inwestycyjnych pozwala na pełniejsze, bardziej dokładne oszacowanie przewidywanych skutków inwestycji. To z kolei ułatwia wybór wariantu do realizacji

¹³ Szczegółowa analiza narodowych procedur przeprowadzania CBA została zawarta w: P. Borkowski, E. Adamowicz, B. Pawłowska, A. Kozłak, J. Burnewicz, M. Bak, *Recommendation on EU Policy Assessment Methodology to Capture Wider Economic Impacts of Transport Infrastructure Investment*, D 4.3 of the I-C-EU project, TML, Leuven 2014.

i finansowania. Jest to istotne z uwagi na konieczność maksymalizacji korzyści netto dla społeczeństwa, wynikającej z alokacji ograniczonych zasobów pomiędzy konkurujące zastosowania. Choć przykłady krajowych praktyk pokazują, że wiele efektów pośrednich może być ujęte w CBA, to często nie są one uwzględniane ze względu na ryzyko podwójnego liczenia towarzyszące ocenie. W efekcie w przeprowadzanych analizach kosztów/korzyści uwzględnia się jedynie efekty bezpośrednie, co prowadzi do niedoszacowania wartości.

Podsumowanie

W coraz większym stopniu konkurencyjność i dobrobyt zależą od zdolności obywateli danego obszaru i przedsiębiorstw na nim zlokalizowanych do jak najlepszego wykorzystania jego zasobów. W zglobalizowanym i powiązanym wzajemnie świecie konkurencyjność jednakże zależy również od budowania związków z innymi regionami, tak aby zapewnić skoordynowane i zrównoważone wykorzystanie wspólnych atutów. Współpraca wraz z transferem technologii i idei, jak również towarów, usług i kapitału, w tym kapitału pracy, staje się coraz bardziej znaczącym elementem rozwoju terytorialnego oraz kluczowym czynnikiem wpływającym na długoterminowy i zrównoważony wzrost gospodarczy w całej Europie.

Rola infrastruktury transportowej jest tu elementem niezwykle ważnym, który należy dostrzegać, analizując czynniki poprawy konkurencyjności Europy i regionów. Rozpatrując efekty rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej, koniecznym jest poszerzenie oceny CBA o dodatkowe analizy ekonomiczne uwzględniające pośrednie efekty ekonomiczne. Wskazane jest też opracowanie jednolitych wskaźników umożliwiających wartościowe lub ilościowe zmierzenie tych efektów oraz zapewnienie ich porównywalności między wariantami projektów inwestycyjnych.

Literatura

- Betancor O., Hernández A., Socorro M.P., *Revision of infrastructure project assessment practice in Europe regarding impacts on competitiveness*, D2.2 of the I-C-EU project, TML, Leuven 2013.
- Building Competitive Regions. Strategies and Governance*, OECD Publishing, Paris 2005.
- Borkowski P., Adamowicz E., Pawłowska B., Kozlak A., Burnewicz J., Bak M., *Recommendation on EU Policy Assessment Methodology to Capture Wider Economic Impacts of Transport Infrastructure Investment*, D4.3 of the I-C-EU project, TML, Leuven 2014.
- Kiel J. i in., *Analysis of models and their results from transport infrastructure projects*, Deliverable 3.2 of the I-C-EU project, TML, Leuven 2014, www.i-c-eu.eu/deliverables/I-C-EU_WP3_D3.2.pdf.
- Kozlak A., *Miejsce dostępności transportowej w koncepcji czynników konkurencyjności regionów*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego, *Ekonomika Transportu i Logistyka* 2013, nr 49.
- Krugman P., *The Age of Diminished Expectations*, 3th ed., The MIT Press, Cambridge 1997.
- Lengyel I., Rechnitzer J., *The competitiveness of regions in the Central European transition countries*, „The Macrotheme Review” 2013, nr 2 (4).
- Maarten de Vet J. i in., *The Competitiveness of Places and Spaces*, A Position paper, Rotterdam/ Leeds/Birmingham/Brussels, 21 May 2004.
- Martin R.L., *A Study on the Factors of Regional Competitiveness. Cambridge Econometrics*, Ecorys-NEI, Cambridge/Rotterdam 2004, regional_policy/sources/docgener/studies/pdf/3cr/competitiveness.pdf.
- Pawłowska B., *Zrównoważony rozwój transportu na tle współczesnych procesów społeczno-gospodarczych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2013.
- Radło M.J., *Międzynarodowa konkurencyjność gospodarki. Uwagi na temat definicji, czynników i miar*, SGH, Warszawa 2008.
- Smit M.J., *Issues of competitiveness and regional growth in relation to transport infrastructure investment: a literature review on assessment methodology*, D1.1 for the I-C-EU project, TML, Leuven 2013.
- Stankiewicz M., *Konkurencyjność przedsiębiorstwa. Budowanie konkurencyjności przedsiębiorstwa w warunkach globalizacji*, TNOiK, Toruń 2002.

Strona projektu I-C-EU *Impact of transport infrastructure on international competitiveness of Europe*, www.i-c-eu.eu.

World Economic Forum, www.weforum.org/issues/global-competitiveness.

THE ROLE OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF EUROPE

Abstract

Scientific research related to the issues of competitiveness are essential for economic policy, because they allow to determine the best path for the development of individual regions and to identify factors of competitiveness which are important for further growth. The article contains diverse approaches to define competitiveness and identifies contemporary factors of competitiveness of regions. Then authors present the analysis of the role of transport infrastructure on improving competitiveness of the European Union. Investment in transport infrastructure are both demand and supply-side incentives for economic growth, contributing to improving productivity. Article is based on research conducted within the project IC-EU (*Impact of transport infrastructure on international competitiveness of Europe*) within the 7th Framework Programme.

Keywords: competitiveness, factors of competitiveness, transport infrastructure

JEL Code: R42

Translated by Barbara Pawłowska