**Sonia Huderek-Glapska**

# EFEKTY ROZBUDOWY INFRASTRUKTURY TRANSPORTU W PROCESIE GOSPODAROWANIA – KLASYFIKACJA I METODY POMIARU

## Wprowadzenie

W deklaracjach decydentów i ekspertów często mówi się o konieczności dokonywania inwestycji w infrastrukturę transportu jako czynnika mającego stymulować i aktywizować gospodarczo regiony. Temat ten jest szczególnie aktualny w dobie światowego kryzysu gospodarczego. Zwiększenie środków publicznych na budowę i rozwój infrastruktury transportowej ma być kluczowe w walce z kryzysem. Nie zostało jednak stwierdzone dokładnie, na czym faktycznie ma polegać rola inwestycji transportowych jako narzędzia polityki strukturalnej.

W literaturze przedmiotu problem wpływu infrastruktury transportu na proces gospodarowania ze względu na wieloaspektowość oraz trudności w empirycznym wykazaniu związku na podstawie danych statystycznych nie został ujęty w jednolitą teorię.

Celem artykułu jest przedstawienie, jak w analizach badawczych ujęto problem oddziaływania transportu na gospodarkę, w jaki sposób wieloaspektowość tego zagadnienia wpływa na różnorodność podejść i jakie metody stosuje się w pomiarze wpływu inwestycji infrastrukturalnych w rozwoju gospodarczym.

## 1. Transport w procesie gospodarowania

Transport jest działalnością, która ma na celu przemieszczanie osób oraz ładunków. Jest także szczególną gałęzią gospodarki, która umożliwia sprawne i efektywne funkcjonowanie niemal każdego sektora gospodarki. Rozwój transportu

zbliża do siebie rynki i umożliwia zwiększenie produkcji, poprzedzając tym samym wzrost gospodarczy. Trudno jest wyobrazić sobie intensywny wzrost gospodarczy, który kreuje miejsca pracy i dobrobyt, bez efektywnego systemu transportowego umożliwiającego przepływ towarów nie tylko na rynku wewnętrznym, ale także międzynarodowym (White 2001, s. 12). Działalność transportową w gospodarce można rozpatrywać jako dawcę i biorcę. Transport z jednej strony korzysta z produkcji poszczególnych gałęzi gospodarki z drugiej zaś świadczy usługi przewozowe i bierze udział w procesie tworzenia wartości we wszystkich dziedzinach (Małek 1969, s. 289).

W procesie gospodarowania transport spełnia trzy zasadnicze funkcje (Rydzykowski i Wojewódzka-Król red. 2007, s. 2):

- funkcję konsumpcyjną oznaczającą zaspokajanie potrzeb przewozowych przez świadczone usługi transportowe;
- funkcję produkcyjną oznaczającą zaspokajanie potrzeb produkcyjnych przez świadczenie usług transportowych, tzn. przez stworzenie warunków działalności gospodarczej, jej stymulację oraz wpływ na funkcjonowanie rynku i wymianę;
- funkcję integracyjną, która pozwala integrować państwo i społeczeństwo poprzez usługi transportowe.

Komplementarny charakter działalności transportowej oznacza brak możliwości zastąpienia działalności transportowej jakąkolwiek inną działalnością. Miejsce i rolę transportu w procesie gospodarowania wyznaczają czynniki, od których uzależniona jest wielkość i tempo przyrostu zapotrzebowania na usługi przewozowe. Do tych czynników zalicza się rozmiar i strukturę potencjału produkcyjnego; stopień zaktywizowania życia społecznego; stopień specjalizacji i kooperacji czynności wynikających ze społecznego podziału pracy oraz preferencje przyznawane poszczególnym działom gospodarki (Rydzykowski i Wojewódzka-Król red. 2007, s. 3).

Istnieje zwrotny charakter stosunków między transportem a jego otoczeniem. Rozwijająca się pod wpływem transportu gospodarka stawia przed nim coraz to większe wymagania i zadania, które wynikają z rosnącego wolumenu produkcji oraz rosnącego poziomu specjalizacji i kooperacji produkcji. Z drugiej strony dalszy wzrost produkcji i wzrost społecznego podziału pracy nie mógłby występować bez rozwoju transportu. Nakłady na transport umożliwiają jego rozwój dzięki czemu wpływają na sprawny rozwój oraz funkcjonowanie poszczególnych działów gospodarki (Burnewicz i Grzywacz 1989, s. 42).

## 2. Klasyfikacja efektów inwestycji w infrastrukturę transportu

Badania zależności pomiędzy infrastrukturą transportu a rozwojem gospodarczym mają długą tradycję[1], jednakże dopiero od połowy lat 80. XX wieku podjęto próby dokładniejszego zweryfikowania efektów kreowanych przez budowę i modernizację infrastruktury transportu i jej wpływu na otoczenie[2]. Problem nabrał szczególnego znaczenia przy podejmowaniu decyzji o realizacji przedsięwzięć w krajach Unii Europejskiej. Działania w zakresie inwestycji infrastrukturalnych stanowią jedno z najważniejszych narzędzi polityki rozwoju regionalnego Wspólnoty. Głównym celem rozbudowy infrastruktury transportu jest wspieranie spójności społeczno-ekonomicznej, zwiększenie dostępności regionów peryferyjnych, a zarazem poprawa szans rozwojowych obszarów najmniej rozwiniętych. Włączanie zadań z zakresu rozbudowy infrastruktury do narzędzi służących aktywizacji regionów najbiedniejszych i przeciwdziałaniu występowaniu dysproporcji regionalnych znajduje swój wyraz w przeznaczaniu na wydatki inwestycyjne w sferze infrastruktury transportu znacznych środków z funduszy pomocowych UE (Fundusz Spójności, Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) oraz wspólnotowych instytucji finansowych (np. Europejski Bank Inwestycyjny).

Złożoność i wieloaspektowość problematyki wpływu budowy i modernizacji infrastruktury transportu na proces gospodarowania znajduje potwierdzenie w różnorodności badań, wieloaspektowych podejściach do zagadnienia i wysuwaniu niejednoznacznych wniosków, które spotyka się w literaturze przedmiotu. Niektóre sposoby ujęcia problematyki nakładają się na siebie, inne – koncentrują się na badaniu zupełnie rozbieżnych obszarów. W celu uporządkowania metod badań infrastruktury transportu na rozwój regionalny dokonano podziału podejść badawczych według kryteriów klasyfikacji.

Jedną z pierwszych metod zaproponowaną przez J. Heggie (1978, s. 78–79) mającą na celu ujęcie efektów inwestycji transportowych, jest podział na wpływ bezpośredni i pośredni. Efekty bezpośrednie odnoszą się do skrócenia czasu przejazdu, zmniejszenia kosztów eksploatacyjnych pojazdów, poprawy bezpieczeństwa ruchu i zmniejszeniu wypadkowości. Korzyści bezpośrednie związane z inwestycjami transportowymi to przede wszystkim oszczędności uzyskiwane z tytułu obniżenia kosztów transportowych. Ulepszenie systemu komunikacyjnego prowadzi także do poprawy warunków ruchu i zwiększenia jego bezpieczeń-

[1] Prawdopodobnie pierwsze udokumentowane studia nad mierzeniem zwrotu z inwestycji publicznych zostały przeprowadzone przez J. Dupuita (1969), który poszukiwał kryteriów ekonomicznych dla robót publicznych i wysnuł stwierdzenie wpływu kosztów marginalnych na ustalanie cen oraz wykorzystał nadwyżkę konsumenta jako miarę korzyści.

[2] Badania nad wpływem infrastruktury na rozwój regionalny od połowy lat 80. XX wieku zostały przeprowadzone między innymi przez D.A. Aschauera (1989); D. Biehla (1986); K. Buttona (1996); P. Nijakmpa i P. Rietvelda (1993); R.W. Vickermana (1995, s. 1–24).

stwa. Pośrednie efekty inwestycji związane są ze zmianą wartości nieruchomości oraz zmianami popytu na przewozy. Korzyści pośrednie budowy infrastruktury znajdują swe odzwierciedlenie w stwarzaniu warunków do rozwoju. Zwiększenie popytu na przewozy jest skutkiem poprawy konkurencyjności w transporcie i obniżenia kosztów produkcji usługi transportowej. Dzięki zwiększeniu szybkości eksploatacyjnej środków transportu wzrósł także stopień ich wykorzystania co poprawiło efektywność dostaw ładunków. Do efektów pośrednich oprócz zwiększonego popytu na przewozy zalicza się także popyt powstrzymany lub instytucjonalnie odwrócony; efekty mnożnika i akceleratora, wpływ na środowisko naturalne oraz wpływ na motywacje i postawy. Bezpośrednie implikacje inwestycji transportowych są jednoznacznie odczuwalne przez użytkowników i znacznie łatwiej mierzalne niż konsekwencje pośrednie, które często są rozproszone i których wystąpienie uzależnione jest od reakcji otoczenia na zmiany w wyposażeniu w infrastrukturę. J. Heggie nie określa wzajemnych powiązań efektów pośrednich i bezpośrednich.

Zbliżoną klasyfikację wpływu transportu na rozwój regionu opisują D. Banister i J. Berechman[3] (2000, s. 13), dzieląc efekty inwestycji infrastrukturalnych na zasadnicze i wtórne. Klasyfikacja ta związana jest z różnym występowaniem efektów w czasie. Wpływ zasadniczy widoczny jest w krótkim okresie i bezpośrednio jest związany z transportem. Odnosi się on do zmniejszenia kosztów transportu, a dzięki uzyskanym oszczędnościom wpływa pośrednio na wzrost efektywności firm. Efekt zasadniczy to także skrócenie czasu przejazdu i usprawnienie płynności ruchu. Wpływ wtórny to związane z usprawnieniami transportowymi zmiany w organizacjach, które umożliwiają zmniejszenie kosztów zaopatrzenia i dystrybucji, a także uzyskanie optimum kosztowego w kwestii zarządzania zapasami.

Klasyfikacja, której kryterium jest czas oddziaływania infrastruktury transportu i podział na efekty krótko- i długookresowe jest punktem wyjścia do dalszych rozważań dotyczących efektów inwestycji infrastrukturalnych w transporcie analizowanych przez P. Rietvelda i F. Bruinsmy (Rietveld i Bruinsma 1998, s. 46–47).

**Tabela 1. Efekty inwestycji infrastrukturalnych w transporcie**

| Wyszczególnienie | Efekty popytowe | Efekty podażowe |
|---|---|---|
| Efekty krótkookresowe (*temporary effects*) | efekty realizacji inwestycji<br>efekt wypychania | – |
| Efekty długookresowe (*non-temporary effects*) | efekty funkcjonowania i utrzymania infrastruktury | wpływ na produktywność i lokalizację działalności |

Źródło: (Rietveld i Bruinsma 1998, s. 46).

[3] Autorzy powołują się na argumenty promowane przez Konfederację Brytyjskiego Przemysłu (Confederation of British Industry) dotyczące wpływu poprawy infrastruktury drogowej na zmniejszenie kosztów transportu i zmiany w efektywności funkcjonowania firm.

Efektem wyjściowym inwestycji jest stymulowanie zatrudnienia i przychodów po stronie popytu podczas fazy budowy infrastruktury. Związane jest to z krótkookresowymi impulsami rozwojowymi. Efekty popytowe widoczne były szczególnie w połowie XX wieku przy budowie dróg i linii kolejowych, wtedy to zatrudniano słabo wykwalifikowanych pracowników (Rosik, Szuster 2008, s. 22). Obecnie wpływ inwestycji infrastrukturalnych na wzrost zatrudnienia w regionie nie jest tak jednoznaczny, między innymi ze względu na wyższy poziom mechanizacji, brak tworzenia stałych miejsc pracy oraz możliwość zaangażowania do realizacji budowy firm spoza regionu, w którym powstaje inwestycja.

Efekty podażowe odnoszą się do trwałego kształtowania podstaw rozwoju w miejscu inwestycji. Za kluczową kwestię uznano długookresowe efekty po stronie podaży (ang. *programme effects*). Według P. Rietvelda i F. Bruinsmy początkowo inwestycje w infrastrukturę transportu prowadzą do zmiany w generalnych kosztach transportu poprzez zmniejszenie dystansu czy zwiększenie prędkości, które z kolei prowadzą do oszczędności w kosztach paliwa i zatrudnienia oraz redukcji nakładów kapitałowych. Zmniejszenie kosztów transportu skutkuje zmianami w całym systemie transportowym, których przejawem są zmiany w wyborze środka transportu i czasu przejazdu (szczególnie w przypadku zatłoczonych sieci transportowych), a także wygenerowanie i zwiększenie atrakcyjności przejazdów w obrębie danej strefy.

Zmiany w kosztach transportu przekładają się na trzy efekty, jakimi są wzrost produktywności firm, zmiana dostępności regionów oraz wzmożony ruch pasażerów i towarów. Wzrost produktywności firm działających na danym obszarze znajduje odzwierciedlenie w zmianach wartości dodanej, co z kolei prowadzi do wzrostu produktu krajowego brutto w regionie, a następnie w całym kraju. Natomiast zmiana dostępności lokalizacji umożliwia lepszą i bardziej równomierną dystrybucję produktów i usług w przestrzeni. Zmiany spowodowane spadkiem kosztów transportu mają swoje odzwierciedlenie w zmianach w skali działalności gospodarczej i jej rozmieszczeniu na danym terenie. Wpływ inwestycji infrastrukturalnych w transporcie na kwestię zatrudnienia przejawia się poprzez substytucję i komplementarność związków pomiędzy siłą roboczą, kapitałem prywatnym a infrastrukturą.

Kolejny, końcowy efekt inwestycji infrastrukturalnych charakteryzowany przez P. Rietvelda i F. Bruinsmę związany jest z oddziaływaniem transportu na środowisko naturalne. Mimo iż zagadnienie to jest szczególnie istotne w polityce transportowej państwa, a jego waga jest istotna przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych w transporcie, nie jest celem tego artykułu skupianie się na efektach środowiskowych jako sferze oddziaływania infrastruktury. Dlatego też problem zewnętrznych efektów środowiskowych został tylko zasygnalizowany.

Powiązania systemu transportowego z systemem ekonomicznym, społecznym i ekologicznym są podstawą klasyfikacji efektów rozbudowy infrastruktury za-

proponowaną w literaturze polskiej przez T. Kamińską (Kamińska i Rusak 2000, s. 16). Konsekwencje rozbudowy infrastruktury transportu zostały zakwalifikowane do trzech kategorii. Pierwszy obszar oddziaływań infrastruktury transportu obejmuje efekty ekonomiczne wymierne wartościowo, do których zalicza się koszty budowy, utrzymania eksploatacji i remontów infrastruktury; koszty eksploatacyjne środków transportu; skrócenie czau podróży; zmniejszenie kosztu przewozu; przesunięcia międzygałęziowe w transporcie (wzrost popytu na jedne i spadek popytu na inne środki transportu). Kolejną kategorią wpływu są efekty społeczno-ekonomiczne, które obejmują zmiany wartości nieruchomości; wzrost aktywności ekonomicznej spowodowany realizacją przedsięwzięcia i wzrostem dostępności komunikacyjnej; redystrybucję dochodu między regionami i grupami społeczno-ekonomicznymi; zmiany w wynikach ekonomicznych oraz kreowanie nowych miejsc pracy (liczba nowych stanowisk pracy stworzona pośrednio i bezpośrednio w związku z budową lub modernizacją infrastruktury transportu). Trzeci, ostatni obszar oddziaływań to ochrona środowiska i bezpieczeństwo. W tej kategorii wymieniony jest wpływ infrastruktury transportu na poziom zanieczyszczenia powietrza, gleby i wody; hałas; wibracje, a także bezpieczeństwo użytkowników infrastruktury transportu.

Klasyfikacja efektów infrastruktury opisana przez T. Kamińską koresponduje z charakterystyką wpływu transportu na otoczenie proponowaną przez OECD (*Impact* 2002). Jest to szeroki zakres analizy uwzględniający bezpośrednie korzyści użytkownika, bezpośrednie efekty sieciowe, efekty społeczno-ekonomiczne oraz efekty środowiskowe.

Dokonany przegląd klasyfikacji efektów infrastruktury transportu nie wyczerpuje tematu, wskazuje jednak na pewne zbieżności w przytoczonych podejściach analizujących wpływ transportu na proces gospodarowania. Wspólnym mianownikiem jest najczęściej wymiar czasowy efektów rozbudowy infrastruktury oraz stopień oddziaływania – pośredni i bezpośredni.

## 3. Metody badania wpływu infrastruktury transportu na gospodarkę

Wieloaspektowość kryteriów wpływu transportu na gospodarkę znajduje swoje odzwierciedlenie także w różnorodności metod stosowanych w mierzeniu owych efektów. Istnieje wiele podejść teoretycznych, aplikacji empirycznych czy też formalnych matematycznych struktur w literaturze przedmiotu. Stosowane w praktyce metody analizy wpływu infrastruktury można podzielić na kilka podstawowych metod: metody kwestionariuszowe, metody statystyczne, modele potencjału ekonomicznego, modele przepływów międzygałęziowych oraz modele

interakcji przestrzennej (Łatuszyńska 2007, s. 11). Efekty podażowe infrastruktury transportu można mierzyć także na wiele sposobów, wykorzystując wiele odmiennych podejść i metod, jak np.: podejście modelowe z częstą analizą funkcji produkcji, modele sieciowe i przestrzenne, badanie różnych miar dostępności itp. (Domańska 2004, s. 96). Zastosowana metoda badania zależy w dużej mierze od przyjętej klasyfikacji efektów infrastruktury transportu.

Głównym narzędziem pomiaru efektów infrastruktury transportu stosowanym przez decydentów przy rozstrzyganiu o realizacji konkretnego przedsięwzięcia inwestycyjnego jest analiza kosztów i korzyści (*cost-benefit analysis*). Podstawą modelu tej analizy jest szacowanie kosztów i korzyści projektu pod względem przepływów pieniężnych oraz optymalnej alokacji zasobów tak, aby maksymalizować dobrobyt społeczeństwa jako całości. Analiza kosztów i korzyści dokonuje oceny efektywności konkretnej inwestycji w wymiarze *ex ante*.

**Tabela 2. Porównanie wybranych metod analizy efektów infrastruktury transportu**

| Analiza kosztów i korzyści | Komplementarna analiza |
|---|---|
| Korzyści użytkownika<br>– zmiana czasu podróży<br>– zmiana kosztów eksploatacyjnych pojazdów<br>– wpływ na bezpieczeństwo ruchu | Efekty sieci transportowych<br>– kreowanie nowych przewozów<br>– międzygałęziowe przesunięcia popytu<br>– poprawa niezawodności transportu<br>– jakość usługi transportowej |
| | Efekty społeczno-ekonomiczne<br>– zmiany dostępności<br>– zmiany zatrudnienia w regionie<br>– zmiany efektywność i produkcji<br>– zmiany w integracji społecznej<br>– zmiany wartości nieruchomości |
| | Efekty środowiskowe |

Źródło: (*Impact* 2002, s. 21).

Analiza kosztów i korzyści jest jedną z najpowszechniej wykorzystywanych metod, głównie w analizie efektywności ekonomicznej drogowych przedsięwzięć inwestycyjnych. Nie ma jednak wypracowanej jednej metodologii analizy i zgodności co do zakresu jej badań. W związku z tym zgłaszane są pewne zastrzeżenia związane z powszechnym stosowaniem tej metody (*Impact* 2002, s. 19). Jednym z głównych zarzutów dotyczących analizy kosztów i korzyści jest niedoszacowanie wpływu na rozwój regionalny danego przedsięwzięcia inwestycyjnego. Standardowa analiza kosztów i korzyści koncentruje się na korzyściach bezpośredniego użytkownika, faworyzując tym samym pewne grupy społeczeństwa i ignorując efekty zewnętrzne. Głównym argumentem stosowanym w analizie jest stwierdzenie, iż tylko bezpośrednie oszczędności w kosztach transportowych stanowią korzyści projektów transportowych, a włączenie do metodologii badań pozostałych efektów

prowadzi do podwójnego liczenia, gdyż efekty zewnętrzne są przejawem skapitalizowanych oszczędności w kosztach transportowych. Analiza kosztów i korzyści w szczególnych przypadkach dopuszcza uwzględnianie szerszego wpływu ekonomicznego infrastruktury transportu. Sytuacja ta dotyczy doskonałej konkurencji, w której zmiana nadwyżki konsumenta mierzona jako skłonność do zapłaty za ulepszenia transportowe i ich akceptacja nawet w przypadku np. negatywnych efektów środowiskowych, reprezentuje korzyści projektu (*Impact* 2002, s. 20).

Na gruncie analiz mierzących wpływ infrastruktury transportu w Polsce brakuje doświadczenia w stosowaniu metodologii badania wpływu rozbudowy infrastruktury transportowej zarówno efektów ekonomicznych, jak i społeczno-ekonomicznych oraz środowiskowych. Szacowanie efektów popytowych realizowanych i planowanych inwestycji można oprzeć na studiach przypadków i analizach porównawczych z badaniami przeprowadzanymi w Unii Europejskiej.

## Podsumowanie

Jednoznaczne przypisanie efektów wpływu transportu na zmienne mikro- i makroekonomiczne sprawia trudności. Wyjątek stanowią korzyści użytkownika, których analizą zajmuje się najczęściej metoda korzyści-koszów i które to korzyści stosunkowo łatwo przypisać mieszkańcom danego rejonu. Pozostałe pośrednie kategorie efektów, tj. wpływ społeczno-ekonomiczny i środowiskowy traktowane w niektórych opracowaniach jako efekty zewnętrzne (*externalities*) wymagają dodatkowej, uzupełniającej analizy.

Celem artykułu było zwrócenie uwagi na problematykę oddziaływania infrastruktury transportowej na zmiany w procesach gospodarczych, dokonanie wstępnego przeglądu klasyfikacji efektów oraz metodologii badań prezentowanej w literaturze przedmiotu. Oczywiście, infrastruktura transportu jest tylko jednym z wielu aspektów problemu wpływu na gospodarkę. Dlatego nie jest możliwe szacowanie wpływu infrastruktury na rozwój regionu, jeśli jest ona rozważana w izolacji od innych czynników rozwoju (Biehl 1986, s. 61).

## Bibliografia

Aschauer, D.A. (1989), *Is public infrastructure productive?*, Journal of Monetary Economics vol 23.

Banister, D., Berechman, J. (2000), *Transport investment and economic development*, ULC Press, Londyn.

Biehl, D. (1986), *The Contribution of Infrastructure to Regional Development*, European Communities, Luxembourg.
Burnewicz, J., Grzywacz, W. (1989), *Ekonomika transportu*, WKŁ, Warszawa.
Butler, S.E., Kiernan, L.J. (1992), *Estimating the Regional Economics Significance of Airport*, U.S. Department of Transportation F.A.A.
Domańska, A. (2004), *Wpływ infrastruktury transportu na rozwój regionalny*, Problemy Ekonomiki Transportu nr 2.
Dupuit, J. (1969), *On the measurement of the utyility of public works*, w: Reading In Welfare Economics, The Series of Republished Articles on Economics vol. XII.
Heggie, I. (1978), *Ekonomika inwestycji transportowych*, WKiŁ, Warszawa.
*Impact of Transport Infrastructure Investment on Regional Development* (2002), OECD, Paryż.
Kamińska, T., Rusak, M. (2000), *Kryteria społecznoekonomiczne decyzji infrastrukturalnych w transporcie*, Przegląd Komunikacyjny nr 3, s. 16.
Łatuszyńska, M. (2007), *Metody badania wpływu infrastruktury na rozwój społeczno-ekonomiczny regionu*, Problemy Ekonomiki Transportu nr 1.
Małek, P. (1969), *Ekonomika transportu*, PWE, Warszawa.
Rietveld, P., Nijkamp, P. (1993), *Transport and regional development*, w: European Transport Economics, Polak J., Hertie J. CEMT, Blackwell Publishers, Oxford.
Rietveld, P., Bruinsma, F. (1998), *Is Transport infrastructure effective? Transport Infrastructure and ccessibility: Impacts on the Space Economy*, Springer-Verlag.
Rosik, P., Szuster, M. (2008), *Rozbudowa infrastruktury transportowej a gospodarka regionów*, wyd. 1, Wydawnictwo Politechniki Poznańskiej, Poznań.
Rydzykowski, W., Wojewódzka-Król, K. (2007), *Transport*, wyd. 4 zm., Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
*White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide* (2001), European Communities.

## EFFECTS OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT IN ECONOMIC PROCESS – CLASSIFICATION AND MEASUREMENT METHODS

Summary

The paper presents a general problem of transport infrastructure effects in the economic process. A review of the chosen research methods regarding the transport infrastructure impact has been made. Attention has been paid to time classification (temporary and non-temporary effects) and channels through which infrastructure can influence economy (demand and supply effects). The chosen methods that measure the impact of transport investment on surroundings with special attention devoted to cost benefit analysis has been described. The article emphasizes a multi-aspect character of the issue and an ambiguous conclusion drawn from the studies. The research experience gained in Europe was related to the situation in Poland.