



WOLAŃSKI



MOŻLIWOŚCI I BARIERY ZASTOSOWANIA EWALUACJI DO ZWIĘKSZANIA EFEKTYWNOŚCI INWESTYCJI INFRASTRUKTURALNYCH

DR MICHAŁ WOLAŃSKI

27 KWIETNIA 2017



POLITYKA INFRASTRUKTURALNA PAŃSTWA

- Ewaluacja stanowi zasilenie informacyjne **przyszłych polityk publicznych**
- **Polityka infrastrukturalna państwa jest bardzo słaba** – duży, skoncentrowany aparat urzędniczy jest zaangażowany we wdrażanie funduszy unijnych, natomiast względnie mały w planowanie strategiczne
- **Pułapka słabego państwa**
- W sferze **przewozów** widoczna jest dominacja transportu drogowego, znacznie większa, niż w innych krajach Unii Europejskiej i wciąż rosnąca
- W sferze **planowania infrastruktury** – o realizacji projektów decydują decyzje rozproszone (stopień zaawansowania przygotowania projektu – decyzja na poziomie zarządcy infrastruktury), polityki są robione zbyt późno i nie ma skutecznej możliwości wyboru, brak jest skoordynowanego planowania, podejmowania decyzji na bazie CBA,
- W **transporcie drogowym** – wciąż brak jest obwodnicy Warszawy, buduje się tam, gdzie jest łatwiej (często mały ruch), a nie tam, gdzie efektywniej – głównie drogi o dużej przepustowości. Liczba wypadków jest wciąż duża
- W **transporcie kolejowym** – remontuje się infrastrukturę, bez planu strategicznego, kogo i co kolej ma wozić w przyszłości. Wielkość oferty przewozowej jest bardzo niska, 2 razy niższa niż w Czechach



POLITYKA INFRASTRUKTURALNA PAŃSTWA

- W **komunikacji miejskiej** w większości miast następują spadki przewozów, zagrożone są wskaźniki POliŚ 2014-2020, miasta poszukują wpływów ze sprzedaży biletów, zagrożeniem może być elektromobilność wprowadzana bez koniecznych analiz kosztów i korzyści
- W **transporcie publicznym poza miastami** jest zupełny regres i brak pomysłu na zmiany
- W **transporcie lotniczym** stawia się na porty lotnicze nie dające odpowiedniej oferty dla biznesu, ukierunkowane na ruch niskokosztowy, wyloty do pracy, a nie przyloty inwestorów. Wiele portów nie posiada połączeń linii sieciowych
- W **transporcie morskim** jakość infrastruktury jest wciąż niewystarczająca, zaś powiązania intermodalne portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej - słabe
- Inwestycje w **żeglugę śródlądową** nie są poparte analizą kosztów i korzyści, są ukierunkowane na dobra masowe, podczas gdy celem SOR jest wyjście z pułapki słabego produktu



MOŻLIWOŚCI

- Ewaluacja, jeśli nie będzie formalnością, jest w stanie **odpowiedzieć** na kluczowe pytania dla optymalizacji rozwoju infrastruktury transportu, na które nie znamy jednoznacznej odpowiedzi:
 - Jakie są potrzeby nadawców ładunków? Kiedy realizowana infrastruktura będzie nie tylko bezpośrednio poprawiała jakość życia, ale również przyczyniała się do poprawy poziomu rozwoju gospodarczego?
 - Jak długo budowa dróg będzie efektywna ekonomicznie? Jaka jest skala indukowania ruchu drogowego?
 - Jak poprawić bezpieczeństwo polskiego transportu? Co jest pierwotną przyczyną tak wysokiej wypadkowości?
 - Czy wystarczą inwestycje w infrastrukturę? Czy i jak trzeba stymulować kreowanie odpowiedniej oferty przewozowej (w portach lotniczych, komunikacji miejskiej oraz na kolei)?
 - Jaka jest efektywność *ex-ante* i *ex-post* planowanych i realizowanych inwestycji – w tym rozwoju żeglugi i wdrażania elektromobilności? Czy środki są dobierane właściwie (np. wsparcie dla samochodów elektrycznych)?



WYZWANIA

- Wyzwaniem jest stworzenie w skali państwa odpowiedniego **odbiorcy badań ewaluacyjnych**, nie tylko wybierającego dobrych wykonawców i układającego dobre SIWZy, ale wdrażającego rekomendacje – centrum kreowania polityki transportowej i zintegrowanego, strategicznego planowania rozwoju transportu, oddzielonego od „bieżączki”
- Wyzwania metodologiczne są ważne, jednak wobec braku silnego odbiorcy wyników badań mają charakter drugorzędny
- Szansą jest poprawa efektywności wydatkowania środków publicznych, budowa silnego i efektywnego państwa

WOLAŃSKI



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

M.WOLANSKI@MICHALWOLANSKI.PL

605 99 63 09

