

Aleksandra Koźlak

Uniwersytet Gdański

**TRANSPORT
W TEORIACH ROZWOJU REGIONALNEGO**

Streszczenie: W artykule dokonano analizy zmian w podejściu do roli transportu w teoriach rozwoju regionalnego. Przegląd teorii objął m.in.: teorię lokalizacji, koncepcję „wielkiego pchnięcia”, teorie oparte na handlu, na terytorialnych systemach produkcji, teorie koncentracji rozwoju, nową geografie ekonomiczną, teorie rozwoju opartego na wiedzy i innowacjach oraz teorię endogenicznego rozwoju regionów. Teorie te różniły się między sobą uwzględnianiem różnych aspektów transportu oraz wskazywanymi mechanizmami oddziaływania transportu na rozwój regionów. W końcowej części artykułu przedstawiono odniesienie do koncepcji teoretycznych we współczesnej polityce regionalnej.

Słowa kluczowe: transport, teorie rozwoju regionalnego.

1. Wstęp

Rozwój społeczno-gospodarczy jest procesem przebiegającym nierównomiernie w czasie i przestrzeni, co powoduje, iż identyfikacja czynników rozwoju regionalnego nie jest zadaniem łatwym, tym bardziej że są one specyficzne dla poszczególnych obszarów. Koncepcje teoretyczne i badania dotyczące rozwoju regionalnego oraz czynników oddziałujących na zachodzące procesy mają kluczowe znaczenie w kształtowaniu rozwoju regionów. Powszechnie zauważa się występowanie pozytywnych efektów rozwoju infrastruktury transportu, jednak nie ma konsensusu co do kierunków i siły tego oddziaływania. Szczególnie w rozwiniętych krajach Europy Zachodniej, posiadających nowoczesną i gęstą sieć transportową, ten wpływ jest czasami kwestionowany, głównie ze względu na wysokie koszty zewnętrzne.

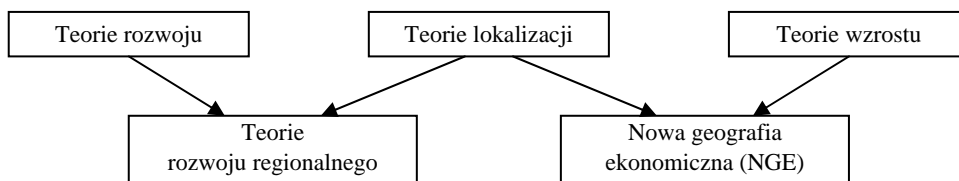
Celem artykułu jest analiza podejścia do roli transportu w rozwoju regionów w różnych teoriach i koncepcjach rozwoju regionalnego oraz ich odniesienie do współcześnie prowadzonej polityki regionalnej. Autorka uważa, że rola transportu w rozwoju regionów nie zmniejszyła się, chociaż uległa znacznym zmianom w warunkach gospodarki postindustrialnej.

2. Geneza teorii rozwoju regionalnego

Problematyka rozwoju regionalnego przez długi czas pozostawała na dalszym planie w cieniu analiz makroekonomicznych. Konieczność uwzględnienia przestrzennych aspektów rozwoju gospodarczego i występujące znaczne różnice w poziomie rozwoju regionów stanowiły przesłankę formułowania nowych teorii rozwoju regionalnego lub przystosowania pewnych modeli makroekonomicznych.

Oddzielne nurty ekonomii rozwoju i teorii wzrostu wykształciły się w latach 1950-1970 pod wpływem metodologicznych zmian analizy ekonomicznej w kierunku ich formalizacji i szerokiego stosowania metod matematycznych¹. Teoria rozwoju pozwala szerzej spojrzeć na wszelkie zjawiska i problemy ekonomiczne, dostrzec ich złożoność i wzajemne zależności, a także analizuje kierunki przemian zachodzących na świecie oraz możliwe ścieżki rozwoju gospodarczego i społecznego. Teorie rozwoju gospodarczego opierają się na ekonomii klasycznej i związanej z nią teorii handlu międzynarodowego, w tym na teorii kosztów komparatywnych oraz koncepcji konwergencji.

Poza teoriami wzrostu i rozwoju swój niezaprzeczalny wkład przy formułowaniu współczesnych teorii rozwoju regionalnego miały teorie lokalizacji. Według R. Capello² to właśnie te trzy rodzaje teorii najbardziej przyczyniły się do sformułowania nowej endogenicznej teorii rozwoju regionalnego i nowej geografii ekonomicznej, na których opierają się współczesne badania regionalne (rys. 1). Koncepcje rozwoju regionalnego nie mają charakteru statycznego, gdyż odnoszą się do złożonej czasowo-przestrzennej dynamiki zmian w regionach.



Rys. 1. Ewolucja podejść teoretycznych do badań przestrzeni regionalnych

Źródło: R. Capello, P. Nijkamp (ed.), *Handbook of Regional Growth and Development Theories*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham 2009, s. 44.

Teorie i badania w zakresie rozwoju regionalnego zazwyczaj koncentrują się na dwóch kwestiach: w jaki sposób tworzy się w regionach dobrobyt i jak można uporać się z niepożądanym międzyregionalnym zróżnicowaniem w tym zakresie. Początkowo w rozważaniach dotyczących gospodarczych procesów rozwojowych

¹ W. Nowak, *Konwergencja w modelach endogenicznego wzrostu gospodarczego*, Kolonia Limited, Wrocław 2007, s. 14.

² R. Capello, P. Nijkamp (ed.), wyd. cyt., s. 44.

dominowało ujęcie ilościowe, gdyż efekty takie były łatwo dostrzegalne i mierzalne, jednak z upływem czasu zwrócono uwagę na aspekt jakościowy i konieczność uwzględnienia czynników, które nie tylko przyczyniają się do osiągnięcia coraz wyższej efektywności działalności gospodarczej, ale także sprzyjają rozwojowi społecznemu i poprawie jakości życia.

Teorie rozwoju regionalnego stanowią kompleksowy i spójny sposób wyjaśnienia mechanizmów rozwoju regionów. Na mechanizmy te składają się oddziaływanie czynników rozwoju na zmiany zachodzące w regionach oraz gospodarcze, społeczne, ekologiczne i przestrzenne efekty tego oddziaływania³.

3. Ewolucja postrzegania roli transportu w rozwoju regionalnym

Większość koncepcji rozwoju regionalnego, na których obecnie opiera się programowanie rozwoju regionów, łączy elementy odrębnych teorii cząstkowych, uwzględniając zarówno oddziaływanie rynków, jak i konieczność interwencjonizmu. Jednak w poszczególnych teoriach postulowany zakres wspomagania regionów jest zróżnicowany, tak jak różnią się czynniki rozwoju uznane za kluczowe. Ewolucja koncepcji rozwoju regionalnego przebiegała od koncepcji klasycznych i neoklasycznych, poprzez koncepcje polaryzacji aż po współczesne podejście akcentujące rolę endogenicznych czynników rozwoju. Do bardziej znanych koncepcji rozwoju regionalnego można zaliczyć:

- klasyczne teorie lokalizacji (przestrzennej organizacji produkcji rolnej J. Thünera, lokalizacji przemysłu A. Webera, ośrodków centralnych W. Christallera, lokalizacji przedsiębiorstw A. Löschera, lokalizacji W. Isarda),
- koncepcję „wielkiego pchnięcia” (P. Rosenstein-Rodan, R. Nurkse),
- teorie koncentracji rozwoju (biegunów wzrostu F. Perroux, kumulatywnej przyczynowości G. Myrdala i N. Kaldora, geograficznych centrów wzrostu A. Hirschmana, rdzenia i peryferii P. Pottiera i J. Friedmana),
- teorie oparte na handlu (bazy ekonomicznej/eksportowej R. Andrewsa i D. Northa, produktu podstawowego H. Innisa, nowej teorii handlu P. Krugmana),
- nowa geografia ekonomiczna (P. Krugman, A. Venables),
- koncepcje oparte na terytorialnych systemach produkcji (dystrykty przemysłowe A. Marshalla, klastry produkcyjne M. Portera),
- teorie i koncepcje rozwoju opartego na wiedzy i innowacjach (rozwoju gospodarczego J. Schumpetera, dyfuzji innowacji T. Hägerstranda, regionalnego systemu innowacyjnego B. Lundvalla, regionu uczącego się R. Floridy),
- teoria endogenicznego rozwoju regionów (m.in.: P. Nijkamp, R. Barro i X. Sala-i-Martin, P. Aghion i P. Howitt)⁴.

³ D. Strahl (red.), *Metody oceny rozwoju regionalnego*, Wyd. AE, Wrocław 2006, s. 22.

⁴ Opracowanie własne na podstawie T. Grosse, *Przegląd koncepcji teoretycznych rozwoju regionalnego*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2002, nr 1(8); D. Strahl (red.), wyd. cyt., s. 23-26; C. Dawkins, *Regional development theory: conceptual foundations, classic works and recent developments*, „Journal of Planning Literature” 2003, vol. 18, no. 2, s. 131-132.

Teoria lokalizacji nie jest typową teorią wyjaśniającą mechanizmy rozwoju regionalnego, jednak poprzez podjęcie prób wyjaśnienia wyborów lokalizacyjnych przedsiębiorstw i powstania w ich wyniku określonych struktur przestrzennych wniosła wkład do wielu teorii rozwoju regionalnego. W teorii lokalizacji przedsiębiorstw przemysłowych A. Weber (1909 r.) założył, że efektywność przedsiębiorstwa jest uwarunkowana czynnikami lokalizacji i wskazał trzy takie czynniki: koszty transportu, koszty pracy i korzyści aglomeracji. Czynnikiem kosztów transportu miał znaczenie podstawowe, natomiast pozostałe dwa były uzupełniające. Punkt minimalnych kosztów transportu był według Webera miejscem zapewniającym najbardziej korzystną lokalizację. Teorie lokalizacji produkcji pomijały infrastrukturalny aspekt rozwoju regionalnego, koncentrując się na kosztach transportu, będących funkcją odległości i masy ładunku. Koszty transportu były uważane za jeden z najważniejszych czynników lokalizacyjnych, ale sądzono, że połączenia komunikacyjne są jednakowe we wszystkich kierunkach i nie uwzględniano istnienia ośrodków węzłowych czy też rodzaju i stanu infrastruktury.

Teoria ośrodków centralnych W. Christallera z 1933 r. zajmowała się hierarchicznym układem miast i analizą sieci osadniczej. Miejsce miasta w hierarchii zależało od realizowanych przez nie funkcji i ich zasięgu. Zasięg został zdefiniowany jako odległość, którą ludzie są gotowi pokonać, aby nabyć dobro lub usługę. Pojęcie odległości używane było w ujęciu ekonomicznym, jako funkcja czasu i kosztów transportu. Według zasady komunikacyjnej Christallera, najważniejsze ośrodki centralne zlokalizowane są na szlakach komunikacyjnych, łączących je w sposób najtańszy⁵.

W 1940 r. A. Lösch zaproponował połączenie teorii lokalizacji produkcji z teorią rozwoju miast i regionów, a także stworzył teorię gospodarki przestrzennej jako modelu równowagi ogólnej. W swojej teorii uwzględniał przestrzenne zróżnicowanie zarówno kosztów wytwarzania, jak i cen zbytu. Uznał, że cały obszar jest homogeniczny pod względem transportowym, chociaż zwrócił uwagę na różnice w dostępności transportowej spowodowane przeszkodami naturalnymi⁶.

Pod wpływem teorii Lösch'a oraz krytyki innych wcześniejszych opracowań kompleksową teorię lokalizacji przedstawił W. Isard w 1965 r. Połączył on określanie optymalnej lokalizacji przedsiębiorstwa w przestrzeni z optymalną kombinacją nakładów czynników produkcji oraz rozbudował dynamiczne aspekty dotychczasowych teorii. Optymalną lokalizację wyznaczał poprzez analizę nakładów i wyników, przedstawioną w postaci układu równań. Bardzo ważną rolę odgrywały nakłady transportowe, definiowane jako przemieszczenie jednostki wagi o jednostkę odległości (np. tonokilometr). Cena tych nakładów była odzwierciedlona w taryfie transportowej. Poniesie-

⁵ J. Chądzyński, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, CeDeWu, Warszawa 2007, s. 49-50.

⁶ A. Lösch, *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*, PWE, Warszawa 1961, s. 115.

nie nakładów transportowych Isard uważał za niezbędne do przemieszczenia tradycyjnych czynników produkcji, mających swoją określoną lokalizację⁷.

Za początkowy etap badania związków między rozwojem infrastruktury transportu a rozwojem gospodarczym uznaje się koncepcję „wielkiego pchnięcia”. Jej twórcą jest P. Rosenstein-Rodan (1943), który zajmował się badaniem rozwoju indukowanego w gospodarkach o niskim poziomie rozwoju. Ponieważ największym problemem dla regionów słabo rozwiniętych jest przekroczenie pewnego progu rozwojowego, umożliwiającego pobudzenie gospodarki, impulsem rozwojowym powinna być realizacja wielu autonomicznych inwestycji. Rosenstein-Rodan był zwolennikiem zewnętrznej pomocy ekonomicznej dla uprzemysłowienia, a interwencja państwa, w formie wspierania kształcenia, gwarancji rządowych i przeprowadzania dużych projektów inwestycyjnych, miała być sposobem na mobilizację kapitału⁸.

Poglądy Rosensteina-Rodana były kontynuowane przez R. Nurkse'go w 1953 r. Był on zwolennikiem idei wzrostu nie zrównoważonego w warunkach nadwyżki infrastruktury i uważał, że w przypadku równoległego występowania niezaspokojonego popytu na produkty przemysłu i świadczenia infrastrukturalne priorytetowe powinno być tworzenie infrastruktury. Wynikało to z założenia, że nie można importować infrastruktury, zakup jej usług za granicą też jest bardzo ograniczony, a jednocześnie nie ma technicznych przeszkód w imporcie wyrobów przemysłowych. Mimo że inwestycje w infrastrukturę transportu stają się rentowne dopiero po długim okresie, to ich budowanie z wyprzedzeniem popytu jest opłacalne, ponieważ prowadzi do oszczędności związanych z uniknięciem kosztów częstej rozbudowy. Poza tym realizacja inwestycji infrastrukturalnej stwarza popyt na własne usługi i w tym zakresie pobudza wzrost gospodarczy⁹.

Podstawowe koncepcje i teorie wzrostu osadzone były na ścieżce wzrostu zrównoważonego, jednak dużą grupę stanowiły również modele oparte na koncepcjach wzrostu nie zrównoważonego. W myśl teorii rozwoju spolaryzowanego siły rozwojowe powodują koncentrację działalności gospodarczej i wzrostu gospodarczego obszarów, co przyczynia się do zwiększania różnic międzyregionalnych. Z koncepcji polaryzacji i nierównomiernej koncentracji przestrzennej szczególną uwagę zwraca się na teorię kumulatywnej przyczynowości G. Myrdala, teorię polaryzacji sektorowej i regionalnej A. Hirschmana oraz model rdzenia i peryferii J. Friedmana.

Mimo wielu podobieństw między koncepcjami Myrdala i Hirschmana, można zauważyć, iż drugi z tych naukowców podkreślał, że chociaż wykształcenie się biegunów wzrostu jest nieuniknione, to wynikające z tego różnice między krajami i regionami stanowią warunek rozwoju całego terytorium (nie tylko biegunów wzro-

⁷ W. Isard, *Metody analizy regionalnej. Wprowadzenie do nauki o regionach*, PWN, Warszawa 1965, s. 104-171.

⁸ P. Rosenstein-Rodan, *Uwagi o teorii „wielkiego pchnięcia”*, „*Ekonomista*” 1959, nr 2, s. 363.

⁹ P. Rosik, *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju regionalnego*, Zeszyty Studiów Doktoranckich nr 19, AE w Poznaniu, Poznań 2004, s. 54.

stu, ale także obszarów położonych peryferyjnie). Ten sposób rozumowania pojawił się także w późniejszych koncepcjach rozwoju regionalnego jako próba wyjaśnienia mechanizmu procesów konwergencji. Aktualnie jest on podstawą polityki regionalnej w wielu państwach europejskich, w których uważa się, że trzeba przede wszystkim wspierać ośrodki wzrostu („lokomotywy rozwoju”), aby poszczególne regiony i całe kraje mogły się szybciej rozwijać. Za najefektywniejsze źródło wzrostu Hirschman uważał inwestycje zewnętrzne, które zazwyczaj dawały nowe impulsy rozwojowe. W związku z tym zalecał wspieranie geograficznych centrów wzrostu i późniejszą dyfuzję rozwojową m.in. poprzez realizację inwestycji transportowych łączących ośrodek wzrostu z otaczającym go obszarem¹⁰. Hirschman był zwolennikiem strategii rozwoju przez niedostatek infrastruktury, tzn. uważał, że powinna ona powstawać dopiero wtedy, gdy jest na nią popyt.

Odmianą teorii polaryzacji jest koncepcja osi rozwoju P. Pottiera z 1963 r., w której podstawową tezę było stwierdzenie, że rozwój ekonomiczny rozchodzi się wzdłuż głównych szlaków transportowych łączących najważniejsze ośrodki przemysłowe, tworząc osie rozwoju. Pojęcie osi rozwoju należy rozumieć szeroko, tzn. nie tylko jako szlak komunikacyjny, ale jako położone wzdłuż niego pasmo ważnych lokalizacji i wielkich skupisk ludności¹¹. Drogi transportowe łączące ważne ośrodki przemysłowe odgrywają w tej koncepcji rolę podobną do biegunów wzrostu we wcześniejszych teoriach.

Najbardziej znany model rdzenia i peryferii opracował w 1973 r. J. Friedman. Zdefiniował on regiony rdzeniowe jako przestrzennie uprzywilejowane regiony centralne, położone na obszarach posiadających korzystne warunki naturalne i dobrą dostępność do rynków. Charakteryzują się one wysokim poziomem zurbanizowania i skupienia ludności, występuje w nich duża koncentracja wpływów gospodarczych, nowoczesnego przemysłu i usług, działalności badawczo-rozwojowej i postępu technicznego, a tym samym przejawiają wysoką zdolność do generowania innowacji. W regionach peryferyjnych jest odwrotnie – produkcja opiera się na zasobach podstawowych, występuje rozproszenie ludności i słaba integracja systemów miejskich, charakteryzują się ograniczonymi zdolnościami innowacyjnymi i ograniczoną sprawnością polityczną. Postępujące zmiany w transporcie i organizacji wymiany handlowej sprzyjają pogłębianiu się surowcowego charakteru peryferii oraz przemysłowo-usługowej strukturze gospodarki na obszarach centralnych¹². Friedman nie zakładał istnienia samoczynnych mechanizmów wyrównawczych i uważał, że nastąpi utrwalanie pozycji w układzie rdzeń-peryferie, o ile czynniki do tego prowadzące nie zostaną zniwelowane. Teoria ta jest często przywoływana w celu poparcia decyzji politycznych o przepływie kapitałów i inwestycji do regionów i krajów mniej rozwiniętych.

¹⁰ T. Grosse, wyd. cyt.

¹¹ J. Chądzyński, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, wyd. cyt., s. 62.

¹² K. Heffner, *Regiony peryferyjne we współczesnej gospodarce*, [w:] *Regiony peryferyjne w perspektywie polityki strukturalnej Unii Europejskiej*, red. A. Bołtromiuk, Wyd. UB, Białystok 2003, s. 18.

Kolejna grupa teorii zajmujących się rozwojem regionalnym wywodzi się z teorii handlu międzynarodowego, upatrujących przyczyn rozwoju regionalnego w działalności eksportowej regionów. Znaczny wkład w sformułowanie ogólnej teorii rozwoju regionalnego na podstawie teorii bazy ekonomicznej wniósł D. North. Wskazał on trzy podstawowe czynniki, od których zależy rozwój regionu: naturalne wyposażenie regionu, rodzaj produkcji eksportowej oraz zmiany w technologii i kosztach transakcyjnych. Jednym z ważniejszych składników kosztów transakcyjnych są koszty transportu. Zdaniem Northa, postęp w wykorzystywanych technologiach i transporcie może całkowicie zmienić regionalne przewagi komparatywne, zarówno w sensie pozytywnym, jak i negatywnym¹³.

Na koncepcji bazy ekonomicznej opiera się teoria produktu podstawowego H. Innisa, która wyjaśnia długookresowe zmiany strukturalne oraz przyczyny wzrostu ekonomicznego. Badacz ten wskazywał, że szczególne problemy lokalizacyjne podstawowych produktów eksportowych związane są z transportem, który jest absolutnie niezbędny, ale i niezwykle kosztowny. W kontekście kosztów transportu Innis analizował wagę i objętość produktów eksportowych w stosunku do wagi i objętości surowców i materiałów do produkcji. W celu rozwoju regionu władze publiczne powinny wspierać proces specjalizacji oraz zmniejszania kosztów transakcyjnych produkcji, a ich podstawowym zadaniem jest realizacja inwestycji infrastrukturalnych, szczególnie transportowych i telekomunikacyjnych¹⁴.

Nowa teoria handlu podkreślała geograficzne zalety dużych regionów i regionów z dobrym dostępem do rynków jako wyjaśnienie dla specjalizacji i przestrzenego rozmieszczenia działalności gospodarczej. Regiony z dobrym dostępem do rynków są szczególnie atrakcyjne jako miejsce lokalizacji, gdyż przedsiębiorstwa produkcyjne preferują taką lokalizację ze względu na rosące przychody ze skali produkcji i koszty wymiany handlowej. Te ostatnie obejmują przede wszystkim koszty transportu towarów z jednego regionu do drugiego i mają decydujące znaczenie, jeśli chodzi o rozlokowanie produkcji między obszarem rdzeniowym a peryferyjnym. Przy wysokich kosztach transportu firmy lokują swoją produkcję w pobliżu rynku zbytu, natomiast gdy koszty te znacznie się obniżają, to część z nich będzie skłonna przenieść działalność na peryferia, gdzie są niższe koszty prowadzenia działalności (np. koszty pracy i ziemi). W teorii tej (podobnie jak w teorii produktu podstawowego) od władz publicznych wymaga się zaangażowania na rzecz inwestycji infrastrukturalnych, poprawiających dostęp do rynków.

W koncepcjach rozwoju regionalnego opartych na wymianie handlowej bardzo ważna jest konkurencyjność regionu, rozumiana zarówno w aspekcie produkcji towarów konkurencyjnych na rynkach zewnętrznych, jak i atrakcyjności jako miejsca

¹³ B. Higgins, D. Savoie, *Regional development theories and their application*, Transaction Publisher, New Brunswick 1997, s. 67-68.

¹⁴ S. Bunker, *Staples, links, and poles in the construction of regional development theories*, "Sociological Forum" 1989, vol. 4, no. 4, s. 593-594.

lokalizacji. Jest to kwestia, która stanowi podstawę polityki gospodarczej Unii Europejskiej oraz poszczególnych państw i regionów. Rozwój infrastruktury transportu w tych koncepcjach widziany jest jako czynnik zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej obszarów, umożliwiającą specjalizację w określonych rodzajach produkcji oraz zmniejszenie kosztów transakcyjnych wymiany handlowej.

W wyniku połączenia nowej teorii handlu z klasycznymi teoriami lokalizacji rozwinął się współczesny nurt badań, łączący prace ekonomistów i geografów odnośnie do rozwoju regionalnego, nazywany nową geografiami ekonomiczną (NGE). Celem takich badań jest stworzenie zintegrowanej teorii lokalizacji, będącej w stanie wyjaśnić konwergencję i dywergencję efektów gospodarczych. Początek nowej geografii ekonomicznej wiąże się z artykułami P. Krugmana i jego współpracowników na temat aglomeracji ekonomicznej. Położyli oni nacisk przede wszystkim na korzyści skali i niskie koszty dystrybucji towarów, a zatem niskie koszty transportu. Ich zdaniem korzyści aglomeracji są rezultatem interakcji między korzyściami skali, które generują rosnące przychody, kosztami transportu, kosztami transakcyjnymi ponoszonymi w związku z oddaleniem od siebie partnerów biznesowych oraz potencjałem danego regionu. Zasadniczym elementem teorii NGE jest założenie, że bliskość geograficzna pozytywnie wpływa na produktywność, a koncentracja działalności gospodarczej jest korzystniejsza niż jej rozproszenie lub fragmentacja. Bezpośrednim skutkiem bliskości jest obniżenie kosztów transportu i innych kosztów transakcyjnych. Wysokie koszty transportu i korzyści wynikające z popytu wewnętrznego prowadzą do koncentracji działalności ekonomicznej, jeżeli natomiast koszty transportu lub inne bariery na rynku zostaną dostatecznie zredukowane, to znacznie narastać rozproszenie działalności ekonomicznej¹⁵. Za czynniki przewagi konkurencyjnej regionu uważa się jakość i wydajność pracy, koszty transportu i komunikacji, stan infrastruktury gospodarczej oraz zakres interwencjonizmu państwowego.

W rozważaniach na temat rozwoju regionalnego i lokalnego ważnym kierunkiem jest eksponowanie terytorialnego wymiaru procesu produkcyjnego i relacji między grupami przedsiębiorstw zlokalizowanymi na tym samym obszarze. Powstające powiązania sieciowe przyjmują postać dystryktów przemysłowych, klastrow, parków technologicznych lub naukowo-technologicznych. Uwagę zwraca się przede wszystkim na terytorialne aspekty innowacji oraz organizacji ekonomicznej i społecznej, a rozwój regionów uzależniony jest od kreacji i dyfuzji innowacji technologicznych. Rola transportu w rozwoju terytorialnych systemów produkcji nie była przedmiotem badań. Akcent został przeniesiony z tradycyjnych, ekonomicznych czynników (niższe koszty transakcji, transportu, bliskość bazy surowcowej) na czynniki dotyczące wytwarzania i kumulacji wiedzy oraz związaną z tym

¹⁵ S. Redding, *Economic Geography: A Review of the Theoretical and Empirical Literature*, CEP Discussion Paper No 904, Centre for Economic Performance, January 2009, s. 11.

zdolność przedsiębiorstw do wprowadzania innowacji. Jednak funkcjonowanie podmiotów w takich układach kooperacyjnych wymaga wielokierunkowych przepływów dóbr materialnych, ludzi i informacji wewnątrz systemu lokalnego, jak również w relacji z otoczeniem. Dlatego system transportowy musi być sprawny i elastyczny, aby mogły zostać zastosowane koncepcje logistyczne, np. *just in time*. Możliwe jest też osiągnięcie niższych kosztów transportu materiałów i towarów do konsumenta, dzięki względnie niewielkiej odległości pomiędzy dostawcami i odbiorcami oraz współpracy w zakresie dostaw i dystrybucji (np. wspólne zakupy i ich transport wpływają na obniżenie kosztów jednostkowych usługi).

W teoriach i koncepcjach rozwoju regionalnego, które uznają za podstawowe czynniki rozwoju wiedzę i innowacje, znaczenie transportu nie jest eksponowane, aczkolwiek dostrzega się jego rolę w dyfuzji innowacji i rozprzestrzenianiu się wiedzy. Infrastruktura transportu i łączności pozwala na rozbudowę wewnątrzregionalnych powiązań gospodarczych. W epoce globalizacji i Internetu większe znaczenie przypisuje się przesyłaniu informacji i przepływowi osób niż przewozom ładunków. W wielu rodzajach działalności gospodarczej niezwykle ważny jest bezpośredni kontakt ludzi. Umożliwia on większą częstotliwość wymiany pomysłów, niż jest to możliwe przez e-mail, telefon lub wideokonferencję. W związku z tym zwraca się uwagę na konieczność rozbudowy infrastruktury łączności i transportu, łączącej centra wiedzy i innowacji z regionami peryferyjnymi, ponieważ od istnienia dobrych połączeń uzależniony jest zasięg dyfuzji innowacji i szanse na rozwój regionów problemowych.

Z teorii rozwoju regionalnego uwzględniających efekty rozprzestrzeniania się wiedzy i technologii wynikają pewne wskazania dla polityki regionalnej. Ponieważ wszelkie działania, które sprzyjają poprawie innowacyjności, pozytywnie oddziałują na gospodarkę regionów (zarówno w zakresie wzrostu, jak i wyrównywania różnic w poziomie dochodów), rozwój infrastruktury transportu powinien być szczególnie ukierunkowany na ułatwianie przepływu osób. Wiąże się to z jednej strony z zapewnieniem dostępu do sieci transportowych wyższej rangi, umożliwiających szybkie przemieszczanie się na dalekie odległości, a z drugiej strony z umacnianiem powiązań aglomeracji miejskiej z obszarami ją otaczającymi. Rozprzestrzenianie się wiedzy z ośrodków centralnych w regionie na obszary zaplecza wiąże się z koniecznością poprawy stanu infrastruktury transportu na poziomie regionalnym i lokalnym, aby zwiększyć promień zasięgu. Poza kontaktami na poziomie regionalnym i międzyregionalnym potrzebna jest współpraca regionalnych miejsc aktywności naukowej i gospodarczej z centrami gospodarki światowej, a takie powiązania może zapewnić tylko rozwinięty transport lotniczy lub koleje dużych prędkości.

Teoria regionalnego rozwoju endogenicznego oparta jest na endogenicznych modelach wzrostu i podkreśla konieczność mobilizowania wewnętrznego potencjału regionów i uwzględnienia ich specyfiki terytorialnej oraz zwraca uwagę na to, że każdy region ma unikalny zestaw własnych cech tworzących specyficzny potencjał

rozwojowy. W związku z tym może być wiele różnych strategii rozwojowych korzystnych dla poszczególnych regionów. Zgodnie z tą teorią działania w ramach polityki ekonomicznej powinny być ukierunkowane na wspomaganie inwestycji w badania i rozwój, nowe technologie oraz infrastrukturę techniczną i społeczną. Odpowiedni poziom rozwoju infrastruktury, klimat dla rozwoju przedsiębiorczości, przygotowanie i jakość lokalnych zasobów ludzkich, polityka inwestycyjna i otwartość na innowacje decydują o atrakcyjności i konkurencyjności regionu.

4. Zakończenie

Teorie rozwoju regionalnego rozwinęły się głównie w XX wieku w ramach teorii handlu, lokalizacji i geografii ekonomicznej. Precyzyjne określenie podstaw i stworzenie teorii rozwoju regionalnego było konieczne do uzyskania punktu wyjścia dla kształtowania polityki rozwoju i planowania regionalnego. Obecnie nastąpił powrót do niektórych teorii, ale są one postrzegane w nowym ujęciu w kontekście przestrzennie zorientowanej polityki rozwoju gospodarczego, która skupia się na konkurencyjności, tworzeniu sieci, współpracy oraz innowacyjności. Ponadto są one uwzględniane w koncepcjach spójności terytorialnej oraz przestrzennego rozwoju policentrycznego, które zostały sformułowane przez europejskich naukowców i ekspertów ds. planowania rozwoju regionalnego.

Ocena funkcji pełnionej przez transport w rozwoju gospodarczym każdego kraju czy regionu oraz współczesnego systemu ekonomicznego jest zadaniem wymagającym z jednej strony poznania ogólnych mechanizmów warunkujących procesy gospodarcze, a z drugiej określenia specyfiki wzajemnego oddziaływania transportu i otoczenia. Trzeba wziąć pod uwagę także konkretne warunki panujące na danym obszarze. Elementy dotyczące znaczenia transportu dla rozwoju regionalnego można znaleźć w większości wymienionych wcześniej teorii.

Rozwój Polski i jej regionów wymaga podejmowania wyzwań związanych zarówno z nadrobieniem dystansu w zakresie podstawowej infrastruktury, jak i budowaniem nowoczesnej gospodarki i społeczeństwa informacyjnego. Współczesny rozwój bazuje na wiedzy i szybkim wdrażaniu innowacji. W sytuacji polskich regionów przechodzenie do gospodarki opartej na wiedzy wymaga stworzenia warunków do rozprzestrzeniania się tej wiedzy, a co za tym idzie – innowacji. Można przyjąć, że dobrze funkcjonujący transport może wpłynąć na rozwój innowacji poprzez dyfuzję wiedzy, stymulowanie transferu technologii, wprowadzanie nowoczesnych produktów i usług na nowe rynki zbytu oraz pośrednio poprzez przyciąganie zagranicznych inwestycji. Międzyregionalne stosunki pomiędzy przedsiębiorstwami również w zakresie współpracy technologicznej zależą od indywidualnej mobilności, ponieważ część przepływu wiedzy może dotyczyć wiedzy ukrytej, która jest przekazywana poprzez kontakty osobiste. Szczególnie ważna jest mobilność wysoko wykwalifikowanych pracowników. Dlatego też można założyć ist-

nienie pozytywnych relacji przyczynowo-skutkowych między poziomem jakości infrastruktury transportowej między regionami a międzyregionalną wymianą wiedzy. W tym przypadku poprawa infrastruktury transportowej sprzyja zarówno interakcjom rynkowym, jak i nierynkowym.

W zależności od poziomu rozwoju regionu i jego cech oraz występujących uwarunkowań będzie zmieniała się rola poszczególnych czynników rozwoju, a także ich zestaw, który powinien być uwzględniony przy opracowywaniu najlepszej strategii rozwoju dla konkretnego regionu. Zestaw czynników będzie zależał od pozycji wyjściowej, charakterystyki danego regionu, dominujących okoliczności oraz obranej ścieżki rozwoju. Przejawem takiego myślenia jest wyznaczenie w UE regionów, do których środki z funduszy strukturalnych kierowane są na różne cele. Wspomaganie rozwoju kapitału rzeczowego i ludzkiego oraz poprawa w zakresie systemów wsparcia instytucjonalnego ma szczególne znaczenie w regionach celu Konwergencja, w których występuje obecnie poważny niedobór tych elementów. Podejście Komisji Europejskiej potwierdza zasadność działań podejmowanych w Polsce w zakresie infrastruktury transportowej, co nie zmienia faktu, że rozwój infrastruktury fizycznej jest czynnikiem koniecznym, ale niewystarczającym dla trwałego rozwoju regionów.

Literatura

- Bunker S., *Staples, links, and poles in the construction of regional development theories*, "Sociological Forum" 1989, vol. 4, no. 4.
- Capello R., Nijkamp P. (ed.), *Handbook of Regional Growth and Development Theories*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham 2009.
- Chądzyński J., Nowakowska A., Przygodzki Z., *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, CeDeWu, Warszawa 2007.
- Dawkins C., *Regional development theory: conceptual foundations, classic works and recent developments*, "Journal of Planning Literature" 2003, vol. 18, no. 2.
- Grosse T., *Przegląd koncepcji teoretycznych rozwoju regionalnego*, „Studia Regionalne i Lokalne” 2002, nr 1(8).
- Heffner K., *Regiony peryferyjne we współczesnej gospodarce*, [w:] *Regiony peryferyjne w perspektywie polityki strukturalnej Unii Europejskiej*, red. A. Bołtomiuk, Wyd. UB, Białystok 2003.
- Higgins B., Savoie D., *Regional development theories and their application*, Transaction Publisher, New Brunswick 1997.
- Isard W., *Metody analizy regionalnej. Wprowadzenie do nauki o regionach*, PWN, Warszawa 1965.
- Lösch A., *Gospodarka przestrzenna. Teoria lokalizacji*, PWE, Warszawa 1961.
- Nowak W., *Konwergencja w modelach endogenicznego wzrostu gospodarczego*, Kolonia Limited, Wrocław 2007.
- Redding S., *Economic Geography: A Review of the Theoretical and Empirical Literature*, CEP Discussion Paper No 904, Centre for Economic Performance, January 2009.
- Rosenstein-Rodan P., *Uwagi o teorii „wielkiego pchnięcia”*, „Ekonomista” 1959, nr 2.
- Rosik P., *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju regionalnego*, Zeszyty Studiów Doktoranckich nr 19, AE w Poznaniu, Poznań 2004.
- Strahl D. (red.), *Metody oceny rozwoju regionalnego*, Wyd. AE, Wrocław 2006.

TRANSPORT IN THE THEORIES OF REGIONAL DEVELOPMENT

Summary: The article analyzes the changes in the approach to the role of transport in theories and concepts of regional development. The review covers location theories, the concept of “big push”, theories based on trade, territorial systems of production, polarization theories, the new economic geography, theories and concepts of development based on knowledge and innovation and regional endogenous growth theory. These theories take into account various aspects of transport and the mechanisms that are referred to the impact of transport on regional development. Finally, the paper presents reference to theoretical concepts in contemporary regional policy.