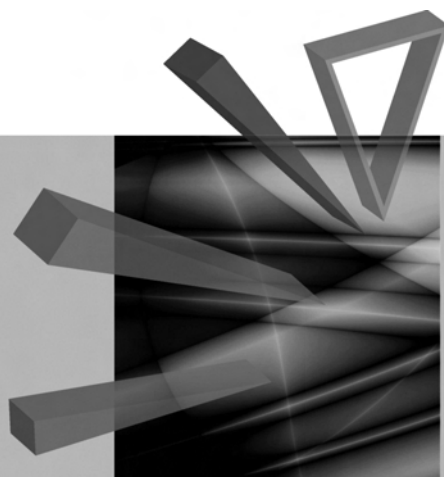


PRACE NAUKOWE
Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
RESEARCH PAPERS
of Wrocław University of Economics

244

Problemy rozwoju regionalnego



Redaktorzy naukowi
Elżbieta Sobczak
Andrzej Raszkowski



Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu
Wrocław 2012

Recenzenci: Piotr Bury, Beata Filipiak, Tadeusz Grabiński, Anna Malina, Danuta Stawasz,
Edward Stawasz, Eugeniusz Wojciechowski

Redaktor Wydawnictwa: Elżbieta Kożuchowska

Redaktor techniczny: Barbara Łopusiewicz

Korektor: Aleksandra Śliwka

Łamanie: Beata Mazur

Projekt okładki: Beata Dębska

Publikacja jest dostępna na stronie www.ibuk.pl

Streszczenia opublikowanych artykułów są dostępne w międzynarodowej bazie danych
The Central European Journal of Social Sciences and Humanities <http://cejsh.icm.edu.pl>
oraz w The Central and Eastern European Online Library www.ceeol.com
a także w adnotowanej bibliografii zagadnień ekonomicznych BazEkon,
http://kangur.uek.krakow.pl/bazy_ae/bazekon/nowy/index.php

Informacje o naborze artykułów i zasadach recenzowania znajdują się
na stronie internetowej Wydawnictwa
www.wydawnictwo.ue.wroc.pl

Kopiowanie i powielanie w jakiegokolwiek formie
wymaga pisemnej zgody Wydawcy

© Copyright by Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu
Wrocław 2012

ISSN 1899-3192

ISBN 978-83-7695-229-1

Wersja pierwotna: publikacja drukowana

Druk: Drukarnia TOTEM

Spis treści

Wstęp	13
Malgorzata Markowska, Danuta Strahl: Klasyfikacja dynamiczna europejskiej przestrzeni regionalnej ze względu na poziom identyfikatorów innowacyjności typu Output	15
Marek Szajt: Zmiana pozycji innowacyjnej regionów w rozszerzającej się Unii Europejskiej	29
Elżbieta Izabela Misiewicz: Innowacyjność a rozwój regionalny – model miękki	39
Katarzyna Widera: Analiza porównawcza poziomu innowacyjności regionów	48
Elżbieta Sobczak: Statystyczna analiza pracujących według intensywności działalności B+R w państwach Unii Europejskiej.....	56
Malgorzata Markowska: Klasyfikacja unijnych regionów ze względu na dynamikę charakterystyk innowacyjności (w zakresie Output)	66
Dariusz Głuszczuk: Regionalny system innowacji – ujęcie definicyjne i modelowe (dyskusje na gruncie teorii).....	81
Andrzej Sztando: Ocena systemów wdrażania regionalnych strategii innowacji – raport z badań.....	90
Bartłomiej Jefmański, Malgorzata Markowska: Ocena pozycji polskich regionów ze względu na inteligentną specjalizację w europejskiej przestrzeni z wykorzystaniem klasyfikacji rozmytej.....	102
Anna Beata Kawka: Wpływ jakości kapitału ludzkiego na rozwój regionalny	114
Iwona Skrodzka: Kapitał intelektualny a poziom rozwoju gospodarczego polskich województw – model miękki	124
Malgorzata Juchniewicz, Urszula Tomczyk: Regionalne zróżnicowanie kapitału intelektualnego przedsiębiorstw w Polsce	136
Magdalena Graczyk, Leszek Kaźmierczak-Piwko: Rola ekoinnowacji w procesie zrównoważonego rozwoju regionu	147
Katarzyna Szymańska: Innowacyjność regionu jako narzędzie kształtujące kulturę organizacyjną MSP.....	158
Łukasz Mamica: Wzornictwo przemysłowe jako sektor przemysłów kreatywnych.....	168
Arkadiusz Świadek, Marek Tomaszewski: Łańcuchy dostaw w kształtowaniu innowacyjności regionów Polski zachodniej.....	178
Patrycja Zwiech: Znaczenie kapitału ludzkiego w rozwoju województwa zachodniopomorskiego.....	190

Janusz Kornecki, Maciej Kokotek, Arkadiusz Szymański: Wsparcie innowacyjności małych i średnich przedsiębiorstw w rozwoju województwa łódzkiego.....	201
Krzysztof Krukowski, Maciej Zastempowski: Instrumenty finansowe wspierające innowacyjność przedsiębiorstw województwa kujawsko-pomorskiego w świetle badań empirycznych.....	211
Marek Obrębalski: Współczesne problemy polityki regionalnej Unii Europejskiej i Polski.....	218
Bogdan Leszkiewicz: Strategie Unii Europejskiej w zakresie polityki regionalnej.....	228
Tomasz Dorożyński: Polityka spójności Unii Europejskiej a gospodarka lokalna i regionalna.....	236
Ewa Kusidel: Wpływ polityki spójności na konwergencję wewnętrzną w Polsce	246
Artur Lipieta, Barbara Pawelek, Roman Huptas: Analiza porównawcza województw Polski ze względu na wykorzystanie środków unijnych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w latach 2007–2010	257
Mariusz Wiśniewski: Regionalne zróżnicowanie absorpcji unijnego wsparcia dla polskiej wsi.....	266
Kinga Wasilewska: JESSICA, JEREMIE i JASPERS na rzecz wzrostu gospodarczego	278
Alojzy Zalewski: Rynkowe uwarunkowania konkurencji terytorialnej w świetle inwestycji rzeczowych	290
Małgorzata Leśniak-Johann: Uwarunkowania konkurencji i współpracy w kontekście rozwoju turystyki na pograniczu dolnośląsko-saksońskim. Zarys problemu	300
Emilia Bogacka: Współpraca w zakresie bezpieczeństwa publicznego na obszarze nadgranicznym Polski z Niemcami	312
Alina Kulczyk-Dynowska, Katarzyna Przybyła: Karkonoskie parki narodowe (Karkonoski Park Narodowy i Krkonošský Národní Park) a rozwój transgranicznej przestrzeni regionalnej	321
Anna Malina, Dorota Mierzwa: Analiza porównawcza sytuacji makroekonomicznej Polski i krajów ościennych w okresie 20 lat przemian gospodarczych.....	330
Zbigniew Piepiora: Występowanie katastrof naturalnych w Europie i międzynarodowa współpraca w zakresie przeciwdziałania ich skutkom.....	342
Jakub Piecuch, Łukasz Paluch: Społeczno-ekonomiczne uwarunkowania rozwoju regionów basenu Morza Śródziemnego	357
Adam Dąbrowski: Globalizacja a regionalizm	366
Krzysztof Malik: Wybrane metody oceny polityki rozwoju regionu.....	374
Dorota Rynio: Regiony problemowe wobec nowego paradygmatu polityki regionalnej w Polsce	394

Piotr Rzeńca: Parki tematyczne jako czynnik rozwoju gospodarki. Identyfikacja zjawiska.....	405
Renata Lisowska: Uwarunkowania rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw w regionach zmarginalizowanych na przykładzie województwa łódzkiego.....	416
Aleksandra Koźlak: Transport jako czynnik rozwoju regionalnego	425
Adam Przybyłowski: Inwestycje transportowe w województwie dolnośląskim w aspekcie realizacji strategii zrównoważonego rozwoju	435
Paweł Andrzejczyk: Znaczenie logistyki zwrotnej dla zrównoważonego rozwoju regionu	450
Waldemar A. Gorzym-Wilkowski: Wojewódzkie planowanie przestrzenne – istota, możliwości i ograniczenia.....	460
Andrzej Raszkowski: Wybrane aspekty orientacji marketingowej jednostek terytorialnych.....	470
Krzysztof Wiktorowski: Tożsamość regionalna i lokalna jako element zrównoważonego rozwoju regionu zachodniopomorskiego	480
Jan Polski: Efekty zewnętrzne w marketingu urbanistycznym	491
Danuta Stawasz: Regionalne zróżnicowania rozwoju polskich regionów po 10 latach funkcjonowania samorządu terytorialnego	501
Beata Bal-Domańska: Klasyfikacja podregionów Polski szczebla NUTS-3 ze względu na poziom rozwoju gospodarczego	509
Łukasz Mach: Zastosowanie metod wielowymiarowej analizy do oceny potencjału rozwojowego regionów.....	520
Grażyna Karmowska: Porównanie rozwoju subregionów województwa zachodniopomorskiego w latach 1999–2007	530
Ewa Mazur-Wierzbicka: Stymulowanie zrównoważonego rozwoju w regionie zachodniopomorskim przy wykorzystaniu dobrych praktyk.....	542
Maria Kola-Bezka: Przedsiębiorczość jako czynnik rozwoju regionu w świetle wyników badania ankietowego mieszkańców województwa kujawsko-pomorskiego	552
Joanna Kosmaczewska: Przedsiębiorczość jako stymulanta turystycznego rozwoju obszarów wiejskich.....	563
Sandra Misiak: Aktywność zawodowa kobiet w województwie zachodniopomorskim	573
Agnieszka Skowronek-Grądział: Analiza porównawcza obszarów wiejskich w zakresie infrastruktury służącej ochronie środowiska	582
Justyna Danielewicz, Maciej Turała: Analiza zróżnicowania przestrzennego wydatków na usługi z zakresu oświaty i wychowania w Polsce	594
Anna Majchrzak: Ocena sytuacji finansowej powiatów województwa wielkopolskiego z wykorzystaniem metody Warda	602
Marian Maciejuk: Struktura pomocy publicznej dla przedsiębiorców w Polsce w latach 2006-2009	612

Tomasz Kołakowski: Pomoc publiczna udzielona przez dolnośląskie samorządy podmiotom gospodarczym – dynamika i rodzaje wsparcia.....	623
Andrzej Wasiak: Restrukturyzacja w PKP na przykładzie PKP Energetyka SA	636
Monika Murzyn-Kupisz: Działania na rzecz zachowania dziedzictwa kulturowego a efekty mnożnikowe w gospodarce lokalnej i regionalnej.....	645
Marcelina Zapotoczna, Joanna Cymerman: Wykorzystanie wielowymiarowej analizy dyskryminacyjnej do grupowania wspólnot mieszkaniowych	658
Agnieszka Kłysik-Uryszek: Działalność eksportowa spółek z udziałem kapitału zagranicznego – regionalne zróżnicowania w Polsce.....	668

Summaries

Malgorzata Markowska, Danuta Strahl: Dynamic classification of the European regional space regarding the level of Output innovation identifiers	28
Marek Szajt: Change in the innovative position of regions in the enlarging European Union.....	38
Elżbieta Izabela Misiewicz: Innovation and regional development – the soft model	47
Katarzyna Widera: Comparative analysis of the level of innovation in regions.....	55
Elżbieta Sobczak: Statistical analysis of workforce by the intensity of R&D activity in EU countries	65
Malgorzata Markowska: EU regions classification by the dynamics of innovation characteristics (regarding Output)	80
Dariusz Głuszczyk: Regional innovation system – the definitive and the model approach (theoretical discussions).....	89
Andrzej Sztando: Assessment of the regional innovation strategies implementation systems – a study report.....	101
Bartłomiej Jefmański, Malgorzata Markowska: The assessment of Polish regions with regard to smart specialization in European space applying fuzzy classification.....	113
Anna Beata Kawka: The influence of human capital quality on regional development.....	123
Iwona Skrodzka: Intellectual capital influence and the level of economic development in Polish regions – the soft model.....	135
Malgorzata Juchniewicz, Urszula Tomczyk: Regional differentiation of enterprise intellectual capital in Poland.....	146
Magdalena Graczyk, Leszek Kaźmierczak-Piwko: The role of eco-innovation in the process of sustainable development of a region.....	157

Katarzyna Szymańska: Region innovativeness as a tool shaping the organisational culture of SMEs.....	167
Lukasz Mamica: Industrial design as a sector of creative industries.....	177
Arkadiusz Świadek, Marek Tomaszewski: Supply chain in shaping the innovativeness of Western Poland regions	189
Patrycja Zwiech: The importance of human capital in the development of West Pomeranian Voivodeship	200
Janusz Kornecki, Maciej Kokotek, Arkadiusz Szymański: Support for the innovativeness of small and medium-sized enterprises in the development of Łódź Voivodeship.....	210
Krzysztof Krukowski, Maciej Zastempowski: Financial instruments supporting the innovativeness of Kuyavian-Pomeranian Voivodeship in the light of empirical research	217
Marek Obrębalski: Contemporary problems of the regional policy of the European Union and Poland	227
Bogdan Leszkiewicz: Strategies of the European Union regional policy	235
Tomasz Dorożyński: The role of EU cohesion policy in regional and local economy.....	245
Ewa Kusidel: The impact of the cohesion policy on the internal convergence in Poland	256
Artur Lipieta, Barbara Pawelek, Roman Huptas: Comparative analysis of Polish Nuts 2 level regions from the point of view of the level of using European funds from the European Regional Development Fund for the period between January 2007 and June 2010	265
Mariusz Wiśniewski: Regional diversification of EU support absorption for Polish rural areas.....	277
Kinga Wasilewska: JESSICA, JEREMIE and JASPERS for economic growth.....	289
Alojzy Zalewski: Market determinants of territorial competition in the light of material investments.....	299
Małgorzata Leśniak-Johann: Conditions of the cooperation and competition in tourism in Saxony–Lower Silesian borderland. Selected problems.....	311
Emilia Bogacka: Cooperation in the area of public safety in the Poland–Germany borderland.....	320
Alina Kulczyk-Dynowska, Katarzyna Przybyła: Giant Mountains national parks (KPN and KRNAP) and the development of cross-border regional space	329
Anna Malina, Dorota Mierzwa: A comparative analysis of macroeconomic situation in Poland and neighbouring countries in the 20-year period of structural changes	341
Zbigniew Piepiora: The occurrence of natural disasters in Europe and the international cooperation in the field of counteracting their results	356

Jakub Piecuch, Łukasz Paluch: Determinants of social and economic development of the Mediterranean basin regions.....	365
Adam Dąbrowski: Globalization and regionalization.....	373
Krzysztof Malik: Chosen methods of regional development policy evaluation	393
Dorota Rynio: Problem regions in the face of a new paradigm of the regional policy in Poland	404
Piotr Rzeńca: Theme parks as a factor in the development of economy. An identification of the phenomenon	415
Renata Lisowska: The determinants of SME growth in marginalized regions illustrated with the example of Łódź Voivodeship	424
Aleksandra Koźlak: Transport as a factor of regional development	434
Adam Przybyłowski: Transport investments in Lower Silesian Voivodeship in the context of sustainable development strategy	449
Paweł Andrzejczyk: The significance of reverse logistics for balanced region development.....	459
Waldemar A. Gorzym-Wilkowski: Voivodeship spatial planning – the essence, opportunities and constraints.....	469
Andrzej Raszkowski: Selected aspects of the marketing orientation of territorial units	479
Krzysztof Wiktorowski: Regional and local identity as an element of sustainable development of the West Pomeranian region.....	490
Jan Polski: External effects in urban marketing.....	500
Danuta Stawasz: Regional differences in the development of Polish regions after the establishment of territorial self-government	508
Beata Bal-Domańska: Classification of Polish sub-regions (NUTS-3) by economic development level	519
Łukasz Mach: Application of the methods of multidimensional comparative analysis as a basis for parameters assignment of development potential of regions.....	529
Grażyna Karmowska: A comparison of the development of the subregions of West Pomeranian Voivodeship in 1999-2007.....	541
Ewa Mazur-Wierzbicka: Stimulating sustainable development in West Pomeranian Voivodeship by using good practices.....	551
Maria Kola-Bezka: Entrepreneurship as a factor of regional development on the basis of the survey results of the residents of Kuyavian-Pomeranian Voivodeship	562
Joanna Kosmaczewska: Entrepreneurship as a stimulus to tourism development in rural areas	572
Sandra Misiak: Professional activity of women in West Pomeranian Voivodeship.....	581
Agnieszka Skowronek-Grądziel: A comparative analysis of rural areas in the field of environment protection infrastructure	593

Justyna Danielewicz, Maciej Turała: Analysis of spatial differentiation of expenditure on education in Poland.....	601
Anna Majchrzak: Financial standing of counties in Greater Poland Voivodeship assessed with Ward's method.....	611
Marian Maciejuk: The structure of public aid for entrepreneurs in Poland in the period 2006-2009.....	622
Tomasz Kołakowski: Public aid granted to economic entities by Lower Silesian self-governments – dynamics and types of support.....	635
Andrzej Wasiak: Restructuring in PKP illustrated by the case of PKP Energetyka SA.....	644
Monika Murzyn-Kupisz: Activities aimed at preservation of cultural heritage and multiplier effects in the local and regional economy.....	657
Marcelina Zapotoczna, Joanna Cymerman: Using the multidimensional discriminant analysis for grouping housing cooperatives.....	667
Agnieszka Kłysik-Uryszek: Export activity of companies with foreign capital – regional differences in Poland.....	677

Aleksandra Koźlak

Uniwersytet Gdański

TRANSPORT JAKO CZYNNIK ROZWOJU REGIONALNEGO

Streszczenie: W artykule przeprowadzono analizę roli, jaką odgrywa transport we współczesnej gospodarce, i wskazano mechanizmy oddziaływania na rozwój regionów. Wpływ transportu na rozwój regionów trzeba badać nie tylko przez pryzmat infrastruktury, ale uwzględnić należy także inne elementy systemu transportowego. Znaczenie dostępności transportowej w dyfuzji wiedzy i innowacji, rozwoju kapitału ludzkiego i społecznego pozwala na przesunięcie tego czynnika do grupy nowoczesnych.

Słowa kluczowe: transport, infrastruktura transportu, rozwój regionalny.

1. Wstęp

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. Również przechodzenie do gospodarki opartej na wiedzy sprzyja marginalizowaniu roli transportu jako czynnika rozwoju. 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. W zmienionych uwarunkowaniach rozwoju zaistniała potrzeba zweryfikowania czynników, które będą w stanie zaktywizować gospodarkę poszczególnych regionów do szybszego wzrostu i budowania przewagi konkurencyjnej w oparciu o endogeniczny potencjał.

W związku z tym celem artykułu jest analiza roli, jaką odgrywa transport we współczesnej gospodarce, wskazanie mechanizmów oddziaływania na rozwój regionów i jego powiązań z nowoczesnymi czynnikami rozwoju. Autorka stawia tezę, że rola transportu nie zmniejszyła się, chociaż znacznie się zmieniła w warunkach gospodarki postindustrialnej.

2. Istota czynników rozwoju regionalnego

Rozwój społeczno-gospodarczy jest procesem przebiegającym nierównomiernie w czasie i w przestrzeni, co powoduje, że identyfikacja czynników rozwoju regionalnego nie jest zadaniem łatwym, tym bardziej że będą one specyficzne dla poszczególnych obszarów. Uznanie określonego zjawiska za czynnik rozwoju zależy od interpretacji mechanizmu rozwoju regionalnego oraz od poziomu podejmowania decyzji. Według definicji P. Churskiego czynnikami rozwoju są takie składniki lub własności regionu, które stanowią warunek jego rozwoju, a jednocześnie mają one charakter czynny i są sterowalne z punktu widzenia podmiotów odpowiedzialnych za politykę regionalną na poziomie regionu, kraju lub Unii Europejskiej [Churski 2008, s. 27–33]. Zgodnie z tym podejściem przyjmuje się, że rozwój systemu transportowego, w tym infrastruktury, będzie zaliczony do czynników rozwoju regionalnego.

Na podstawie różnych teorii wzrostu i rozwoju regionalnego wyodrębnia się wiele czynników rozwoju, które można zagregować w mniejszą lub większą liczbę grup. Czynnikami rozwoju regionalnego wymienionymi przez P. Nijkampa są: zasoby naturalne, jakość i ilość zasobów pracy, dostępność kapitału, realizowane inwestycje, kultura przedsiębiorczości, infrastruktura fizyczna, struktura sektorowa gospodarki, infrastruktura technologiczna i postęp techniczny oraz publiczne systemy wsparcia [Nijkamp 2009, s. 268]. Bardzo przejrzystą i uniwersalną systematyzację czynników rozwoju regionalnego przedstawił P. Churski, wyróżniając sześć podstawowych czynników: cztery rodzaje kapitału (materialny, finansowy, ludzki, społeczny), innowacje techniczne i organizacyjne oraz zewnętrzne przepływy osób, towarów i kapitału [Churski 2008, s. 68]. Infrastruktura techniczna stanowi podstawowy składnik kapitału materialnego.

W zależności od poziomu rozwoju regionu i jego cech oraz występujących warunków będzie zmieniała się rola poszczególnych czynników rozwoju, a także ich zestaw, który powinien być uwzględniony przy opracowywaniu najlepszej strategii rozwoju dla konkretnego regionu. Przejawem takiego podejścia jest wyznaczenie w UE regionów, do których środki z funduszy strukturalnych kierowane są na różne cele. W trzecim raporcie na temat spójności gospodarczej i społecznej wskazano dwie grupy uzupełniających się czynników rozwoju regionalnego [European Commission 2004, s. 36–37]:

- wyposażenie w podstawową infrastrukturę (sieci transportowe, telekomunikacyjne, energetyczne, wodociągowe, urządzenia związane z korzystaniem ze środowiska naturalnego) oraz zapewnienie zasobów ludzkich o odpowiednim poziomie kwalifikacji i wykształcenia;
- czynniki nierzeczowe, związane z gospodarką opartą na wiedzy, takie jak: innowacyjność, zapewnienie dostępu do technologii informatycznych i komunikacyjnych i ich efektywne wykorzystanie, określona kultura działalności gospodarczej sprzyjająca przedsiębiorczości, tworzenie sieci współpracy i skupisk

poszczególnych rodzajów działalności, a także zapewnienie dobrego stanu środowiska naturalnego.

Zestaw czynników będzie uzależniony od pozycji wyjściowej, charakterystyki danego regionu, dominujących okoliczności oraz obranej ścieżki rozwoju. Dlatego też wspomaganie rozwoju kapitału rzeczowego i ludzkiego oraz poprawa w zakresie systemów wsparcia instytucjonalnego ma szczególne znaczenie w regionach słabiej rozwiniętych, gdzie występuje obecnie poważny niedobór tych elementów. Natomiast czynniki z drugiej grupy w większej mierze odnoszą się do regionów wysoko rozwiniętych, które są w stanie budować swoją konkurencyjność gospodarczą na podstawie tzw. nowoczesnych czynników rozwoju. Takie podejście Komisji Europejskiej stanowi potwierdzenie zasadności działań podejmowanych w Polsce w zakresie infrastruktury transportowej, co nie zmienia faktu, że rozwój infrastruktury fizycznej jest czynnikiem koniecznym, ale niewystarczającym do trwałego rozwoju regionów.

3. Efekty rozwoju systemu transportowego

Znaczenie transportu dla rozwoju gospodarczego wynika z jego wielostronnych powiązań z różnymi formami ludzkiej działalności, w związku z czym ocena wpływu transportu na sytuację ekonomiczną i rozwój regionalny jest zagadnieniem bardzo złożonym i wieloaspektowym, mechanizmy sprawcze są trudne do ustalenia i występuje wiele sprzężeń zwrotnych. W celu pogłębionej analizy przyjęto, że transport jest to „technicznie, organizacyjnie i ekonomicznie wydzielone z innych czynności, celowe przemieszczanie wszelkich ładunków i osób” [Madeyski, Lissowska, Marzec 1971, s. 10], przy czym wydzielenie techniczne oznacza wykorzystanie do przemieszczania środków pracy, w tym infrastruktury transportowej. Sprawność i efektywność obsługi transportowej regionów zależy od jakości wszystkich elementów systemu transportowego¹ i ich wzajemnego dopasowania. Ilość, jakość i różnorodność usług w transporcie jest determinowana przez takie komponenty systemu transportowego, jak: technologie zastosowane w pojazdach, fizyczna infrastruktura transportowa, infrastruktura niematerialna i informacyjna, organizacja podaży usług oraz interakcje między nimi.

¹ System transportowy można rozpatrywać z wielu punktów widzenia i różnie definiować, zależnie od celu i przedmiotu badania. Nawet w ujęciu ekonomicznym w systemie transportowym mogą być wydzielone różne podsystemy i elementy. B. Liberadzki ujął system transportowy bardzo szeroko, jako „...całokształt środków technicznych, ludzkich i organizacyjnych zatrudnionych w celu wykonywania usług transportowych” [Liberadzki 1998, s. 98]. Postęp technologiczny wprowadzający nową jakość do systemów transportowych oraz wzrost znaczenia informacji spowodował, że coraz częściej przy definiowaniu systemów transportowych podkreśla się ten nowy wymiar. K. Button i D. Hensher zwrócili uwagę na to, że system transportowy może być postrzegany jako kombinacja nakładów fizycznych i informacyjnych, które umożliwiają prowadzenie działalności transportowej [Button, Hensher (eds.) 2001, s. 3].

W literaturze poruszającej tematykę transportu w kontekście rozwoju regionów dominuje przyjmowanie infrastruktury transportowej za czynnik rozwoju i badanie wpływu wyposażenia infrastrukturalnego na zagregowane miary rozwoju. Analizuje się m.in. wpływ kosztów transportu na koszty produkcji, infrastrukturę transportu włącza się jako czynnik do funkcji produkcji na różnych poziomach agregacji, a także bada się przestrzenne zmiany w kierunkach wymiany handlowej i rozmieszczeniu podmiotów gospodarczych.

Wpływ transportu na rozwój gospodarczy jest wynikiem zarówno inwestowania w infrastrukturę transportu, jak i poprawy funkcjonowania całego systemu transportowego. Działalność inwestycyjna może dotyczyć też środków transportu, a coraz częściej o inwestowaniu mówi się także w odniesieniu do zasobów niematerialnych, jak zasoby ludzkie czy informacyjne. Większość dotychczasowych badań koncentrowała się jednak na efektach ekonomicznych inwestycji w infrastrukturę transportu. Wpływ inwestycji infrastrukturalnych na poprawę produktywności i rozwój gospodarczy regionów może być analizowany na poziomie [Vickerman 2008, s. 34–35]:

- gospodarki regionu,
- rynków,
- przedsiębiorstw.

Infrastruktura transportu odgrywa istotną rolę w procesach produkcyjnych jako nakład, obok pracy i kapitału prywatnego, a inwestycje transportowe przyczyniają się do wzrostu ekonomicznego bezpośrednio poprzez zwiększenie zasobów kapitału publicznego. Rozwój infrastruktury i poprawa obsługi transportowej oznacza, że gospodarka regionalna może efektywniej wykorzystać pozostałe czynniki produkcji w celu zwiększenia produkcji, lub inaczej – że do tego samego poziomu produkcji będzie potrzebować mniejszych zasobów. Wpływ inwestycji transportowych na procesy zachodzące w sferze produkcji i wymiany towarowej najbardziej jest widoczny w krajach rozwijających się, gdzie przyrost PKB jest najszybszy.

System transportowy przyczynia się do wzrostu gospodarczego również w sposób pośredni. Udoskonalone usługi transportowe jako nakład w przedsiębiorstwach wykorzystujących transport przyczyniają się do większej efektywności ze względu na korzyści z lepszej dostępności, rozwoju rynku i zmian w strukturze działalności, a ich wzrost produktywności przekłada się na korzyści dla szeroko pojmowanej gospodarki regionu.

Skutki inwestycji transportowych są obserwowane także na poziomie rynków. Transport ma różne znaczenie dla poszczególnych sektorów gospodarki, gdzie podmioty rynkowe wchodzą w specyficzne interakcje z sektorem transportowo-spedycyjno-logistycznym (TSL). Badania wpływu transportu na rozwój regionów muszą więc uwzględniać sytuację rynkową, w jakiej świadczono są usługi transportowe i uzupełniające (np. model konkurencji), jakie relacje zachodzą między działalnością transportową a lokalizacją innych typów działalności, rozmieszczeniem osadnictwa, miejsc pracy, źródłami zaopatrzenia i rynkami zbytu [Vickerman 2008, s. 34].

W przeciwieństwie do podejścia makroekonomicznego, łączącego zagregowany przyrost wartości infrastruktury transportu z zagregowanym wzrostem produktywności

ności, w mikroekonomicznej perspektywie podejmuje się próby określenia związku między rozwojem infrastruktury i poprawą wydajności w jednostkach produkcyjnych. W tym sensie mikroekonomiczna analiza jest kluczem do zrozumienia makroekonomicznych skutków inwestycji w infrastrukturę transportu, zaobserwowanych w badaniach ekonometrycznych [Lakshmanan, Anderson 2002, s. 21].

Inwestycje w infrastrukturę transportu oraz poprawa jakości świadczonych usług pozwalają obniżyć koszty i zwiększyć dostępność do różnych podmiotów na rynku – dostawców, zasobów pracy i klientów, zapewniając rozwój różnych rynków i ich integrację. Przez 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, wzrasta PKB przypadający na mieszkańca regionu i regiony stają się bardziej atrakcyjne dla potencjalnych inwestorów [Kozłak 2012, s. 139–142].

4. Nowe podejście do kosztów transportu we współczesnej gospodarce

Szybkie zmiany, jakie dokonują się w gospodarce od ponad dwóch dekad, powodują, że oceniając wpływ transportu na rozwój regionów, należałoby przyjąć szersze rozumienie jego kosztów. Nowym podejściem do tej kwestii jest zastępowanie finansowych kosztów transportu tzw. kosztami uogólnionymi. Składają się one z kosztów finansowych, kosztów czasu, utrudnień, dyskomfortu i innych elementów, które mogą być postrzegane przez użytkowników transportu jako koszty. Koszty te są silnie uzależnione od jakości infrastruktury i z reguły są uwzględniane w ocenie dostępności transportowej regionu [Combes, Lafourcade 2005, s. 324].

Coraz istotniejszym wymiarem transportu staje się czas, ponieważ firmy i konsumenci wykazują rosnącą gotowość do płacenia za szybką dostawę. Szybszy dostęp do dostawców i klientów oraz przepływ towarów redukuje koszty transakcyjne wymiany handlowej. Podstawową korzyścią z inwestycji transportowych jest skrócenie czasu realizacji transakcji biznesowych i potrzebnego na bezpośrednie spotkania ludzi, zaangażowanych w działalność gospodarczą. Stąd też pojawiła się propozycja, aby odejść od modeli opierających się wyłącznie na redukcji kosztów transportu do modeli obejmujących również oszczędności czasu transportu oraz nabywania i przekazywania informacji. Jednym ze sposobów jest uwzględnianie kosztów logistycznych, które obejmują wszystkie koszty związane z gospodarowaniem zapasami, koszty czasu niezbędnego na pokonywanie odległości, jak też koszty usług transportowych [McCann, Shefer 2004, s. 182].

W krajach wysoko rozwiniętych można spotkać się z argumentacją, że koszty transportu mają niewielki udział w kosztach produkcji i dlatego wpływ transportu na jej funkcjonowanie jest niewielki. Faktycznie, dla wielu sektorów koszty transportu

w stosunku do ogólnej wartości dodanej są bardzo niskie i ciągle się obniżają ze względu na postęp techniczny w transporcie i rozwój infrastruktury. Z drugiej strony należy wziąć pod uwagę, że koszty transportu mierzone na poziomie gospodarki są najczęściej niedoszacowane. Obejmują one koszty zakupu usług od przedsiębiorstw transportowych, natomiast nie uwzględniają kosztów przewozów ładunków realizowanych we własnym zakresie (transport niezarobkowy), kosztów podróży pracowników służbowymi samochodami czy też kosztów czasu poświęconego na takie podróże. W gospodarce opartej na wiedzy, w której duże znaczenie mają bezpośrednie kontakty, może okazać się, że właśnie koszty czasu podróży służbowych są najważniejszym elementem kosztów transportu [*Impact...* 2002, s. 129].

Ogólna tendencja do obniżania się kosztów transportu spowodowała, że przedsiębiorstwa, które generują zapotrzebowanie na transport towarowy, stały się mniej wrażliwe na jego koszty. To z kolei powoduje, że w zakresie przepływów towarowych coraz częściej wybierane są rozwiązania wymagające większego zaangażowania transportu, szczególnie samochodowego. J. Preston podsumował to w następujący sposób: „Paradoksalnie, transport może mieć coraz większe znaczenie, ponieważ jego koszty stają się mniej istotne, pozwalając na rozwój nowych metod produkcji, które są zależne od wysokiego wkładu transportu” [Preston 2001, s. 17].

Znaczenie transportu jako czynnika produkcji może znacznie różnić się w zależności od sektora i firmy. W związku z tym, aby przewidzieć wpływ inwestycji transportowych na gospodarkę regionu, należy przeanalizować udział kosztów transportu w wartości produkcji, poziom wrażliwości na koszty transportu działalności gospodarczej prowadzonej w regionie oraz zachowania lokalizacyjne podmiotów gospodarczych.

Bezpośredni wpływ poprawy funkcjonowania transportu na koszty przedsiębiorstw nie jest może znaczny, ale usprawnienia transportowe pozwalają na reorganizację wielu procesów, zmiany w organizacji przedsiębiorstw i korzystanie z dodatkowych oszczędności kosztowych. Jedną z podstawowych zmian na skutek poprawy funkcjonowania transportu i obniżenia jego kosztów jest reorganizacja systemów logistycznych, wynikająca z konieczności optymalizacji kosztów zapasów. Tańsze i niezawodne usługi transportowe są dla przedsiębiorstw bodźcem do wprowadzania zmian polegających na obniżaniu średniego poziomu zapasów zarówno pośrednich (surowców, materiałów), jak i wyrobów gotowych. Nowa organizacja systemów logistycznych powoduje zmiany w wielkości i harmonogramie zapotrzebowania na dostawy (np. systemy *just in time*, *quick response*). Łańcuchy dostaw są coraz bardziej złożone, gdyż taka struktura dystrybucji jest niezbędna w celu dostosowania produktów końcowych do preferencji klienta. Na przykład D. Quarmby podaje, że korzyści z reorganizacji systemu dystrybucji i sieci magazynów w handlu artykułami spożywczymi mogą przekroczyć bezpośrednie oszczędności kosztów czasu transportu nawet o 30–50% [Quarmby 1989, s. 86].

Omówione powyżej tendencje w zakresie wzrostu znaczenia logistyki i wpływu zmian w transporcie na procesy logistyczne skłaniają do sformułowania wniosku, że do oceny efektów inwestycji transportowych powinny być uwzględniane całkowite

koszty logistyczne, a nie tylko koszty transportu. Ujmowanie kosztów logistyki opiera się na założeniu, że wszystkie działania przedsiębiorstw mające znaczenie w fizycznym przepływie i składowaniu surowców do produkcji oraz wyrobów gotowych powinny być traktowane jako całość, a nie indywidualnie.

Kompleksowa ocena wpływu systemu transportowego na rozwój regionalny wymaga uwzględnienia wszystkich efektów zewnętrznych, zwłaszcza że rozwój aktywności transportu pociąga za sobą znaczny wzrost efektów negatywnych. Nieproporcjonalny rozwój poszczególnych elementów systemu transportowego jest przyczyną wzrostu strat gospodarczych i społecznych. Jest to szczególnie istotne w kontekście wdrażania zasad rozwoju zrównoważonego. Efekty zewnętrzne transportu odnoszą się do sytuacji, kiedy użytkownik transportu albo nie ponosi wszystkich kosztów związanych z procesem transportowym, w tym kosztów środowiskowych, kongestii czy wypadków, albo nie otrzymuje pełnych korzyści związanych z jego realizacją [Commission of the European Communities 1995, s. 4].

Kształtowanie systemu transportowego zgodnie z zasadą zrównoważonego rozwoju wymaga zaangażowania szerokiego zestawu narzędzi, w tym instrumentów ekonomicznych. Najważniejszym z nich jest wdrożenie internalizacji kosztów zewnętrznych² transportu, czyli obciążenie zanieczyszczających kosztami szkód przez nich spowodowanych. Zasada „zanieczyszczający płaci” stanowi, że użytkownik powinien ponosić wszystkie społeczne koszty (w tym koszty środowiskowe) swojej działalności [Martino i in. 2009, s. 28]. Wycena zewnętrznych efektów transportu ma zatem ogromne znaczenie w kategoriach wspierania procesu podejmowania decyzji w zakresie polityki regionalnej oraz oceny projektów inwestycyjnych w sektorze transportu.

5. Transport jako warunek skuteczności polityki proinnowacyjnej

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. Ich znaczenie dla gospodarki regionów jest o tyle istotne, że zapewniają one źródło finansowania zewnętrznego, związane są z tworzeniem miejsc pracy i wprowadzaniem nowych technologii przez międzynarodowe korporacje. Efekty rozprzestrzeniania się korzyści (*spillovers*) w wyniku bezpośred-

² Internalizację kosztów zewnętrznych można zdefiniować jako włączenie efektów zewnętrznych do procesu podejmowania decyzji na rynku w postaci cen. W celu zinternalizowania kosztów zewnętrznych transportu z mechanizmami rynkowymi koszty te należy określić ilościowo i uwzględnić w cenach wymiany i kupna dóbr oraz usług [Martino i in. 2009, s. 28].

nich inwestycji zagranicznych przejawiają się we wzroście produktywności przedsiębiorstw krajowych. Efekty te mogą wystąpić w wielu formach, takich jak technologie, metody pracy oraz umiejętności zarządzania, ale mają jedną wspólną cechę – prowadzą do zwiększenia produktywności [OECD... 2008, s. 11].

Międzyregionalne stosunki między 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 istnienie pozytywnych relacji przyczynowo-skutkowych między poziomem jakości infrastruktury transportowej między regionami i międzyregionalnej wymiany wiedzy. W tym przypadku poprawa infrastruktury transportowej sprzyja interakcjom zarówno rynkowym, jak i nierynkowym.

Gospodarka oparta na wiedzy wymaga więc intensywnych kontaktów personalnych, a przede wszystkim połączenia centrów wielkich miast szybkim transportem publicznym. 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. Natomiast 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.

Z modeli wzrostu 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 – w zakresie zarówno wzrostu, jak i wyrównywania różnic w poziomie dochodów – rozwój infrastruktury transportu powinien być szczególnie ukierunkowany na ułatwianie przepływu osób [Baldwin i in. 2003, s. 433–434]. Wiąże się to z jednej strony z umacnianiem powiązań aglomeracji miejskiej z obszarami ją otaczającymi, z drugiej zaś z zapewnieniem dostępu do sieci transportowych wyższej rangi, umożliwiających szybkie przemieszczanie się na dalekie odległości. Jeżeli jednak inwestycje w infrastrukturę transportu międzyregionalnego będą niewspółmiernie wyprzedzać rozwój sieci wewnątrzregionalnej (jak ma to miejsce obecnie w Polsce), to pozytywne impulsy z aglomeracji nie będą rozprzestrzeniać się w regionie i pogłębią się istniejące zróżnicowania.

6. Podsumowanie

Sprawny system transportowy wpływa na wzrost aktywizacji gospodarczej, rozwój produkcji, handlu, turystyki oraz wszelkiego rodzaju usług, większą mobilność społeczeństwa i w rezultacie jest jednym z czynników stymulujących rozwój społeczno-

-gospodarczy. Bardzo ważna jest rola transportu w utrzymywaniu międzynarodowych stosunków gospodarczych, politycznych i społecznych oraz poprawie spójności regionów. Tak postrzegana jest rola transportu jako tradycyjnego czynnika rozwoju. Natomiast dostrzeżenie znaczenia transportu (dostępności transportowej) w dyfuzji wiedzy i innowacji, rozwoju kapitału ludzkiego i społecznego pozwala na przesunięcie tego czynnika do grupy nowoczesnych, czyli związanych z rozwojem intensywnym i jakościowym. W analizach oddziaływania transportu na rozwój regionów należy uwzględniać również negatywne efekty zewnętrzne.

Wpływ transportu na rozwój regionów trzeba traktować szerzej niż tylko przez pryzmat rozwoju infrastruktury fizycznej. Innowacyjne i skuteczne sposoby, w jakie działalność transportowa odpowiada na wyzwania zintegrowanych, bardzo szybko zmieniających się systemów produkcji i konsumpcji, powinny być ujmowane w ramach systemowych – systemu transportowego. Zdaniem autorki postulat ten jest w pewnym stopniu spełniany przez włączenie do czynników rozwoju dostępności transportowej. Dostępność transportowa uwzględnia zarówno wyposażenie infrastrukturalne, ofertę podmiotów świadczących usługi transportowe (lub szerzej – logistyczne), jak i możliwości stworzone przez system transportowy przedsiębiorstwom i ludności³.

W gospodarce postindustrialnej podstawowe kierunki rozwoju systemu transportowego powinny obejmować:

- w transporcie osób: poprawę dostępności transportowej i szybkiego transportu publicznego dla ułatwienia podróży służbowych i powiększenia zasięgu rynków pracy,
- w transporcie ładunków: rozwój różnych form transportu intermodalnego i infrastruktury logistycznej dla stworzenia efektywnych łańcuchów dostaw oraz poprawy konkurencyjności gospodarki regionu.

Równoległe z rozwojem infrastruktury transportu w Polsce powinny być prowadzone działania stymulujące poprawę funkcjonowania przedsiębiorstw sektora TSL i wdrażania innowacyjnych rozwiązań, aby był on w stanie zaspokajać potrzeby zgłaszane przez użytkowników transportu.

Literatura

- Baldwin R., Forslid R., Martin P., Ottaviano G., Robert-Nicoud F. [2003], *Economic geography and public policy*, Princeton University Press, Princeton.
- Button K., Hensher D. (eds.) [2001], *Handbook of transport systems and traffic control*, Pergamon, Amsterdam.
- Churski P. [2008], *Czynniki rozwoju regionalnego i polityka regionalna w Polsce w okresie integracji z Unią Europejską*, UAM, Poznań.
- Combes P.P., Lafourcade M. [2005], *Transport costs: measures, determinants, and regional policy implications for France*, "Journal of Economic Geography" no. 5, s. 324.

³ Szerzej na temat pojęcia dostępności transportowej w [Kozłak 2010].

- Commission of the European Communities, *Toward Fair and Efficient Pricing In Transport. Policy Options for Internalising the External Costs of Transport in the European Union*, Commission of the European Communities, Bruksela 1995.
- European Commission, *Third report on economic and social cohesion. A new partnership for cohesion convergence competitiveness cooperation*, COM(2004)0107 final.
- Impact of transport infrastructure investment on regional development*, OECD, Paris 2002.
- Koźlak A. [2010], *Znaczenie dostępności transportowej dla rozwoju regionalnego i metody jej oceny*, [w:] *Problemy rozwoju regionalnego*, red. R. Broł, Wyd. Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław, s. 287–298.
- Koźlak A. [2012], *Nowoczesny system transportowy jako czynnik rozwoju regionów w Polsce*, Wyd. UG, Gdańsk.
- Lakshmanan T., Anderson W. [2002], *Transportation infrastructure, freight services sector and economic growth*, Center for Transportation Studies, Boston University.
- Liberadzki B. [1998], *Transport: popyt – podaż – równowaga*, Wyd. WSEI, Warszawa.
- Madeyski M., Lissowska E., Marzec J. [1971], *Wstęp do nauki o transporcie*, SGPiS, Warszawa.
- Martino A., Maffii S., Sitran A., Giglio M. [2009], *Obliczanie kosztów zewnętrznych w sektorze transportu*, Dyrekcja Generalna ds. Polityki Wewnętrznej Parlamentu Europejskiego, Bruksela.
- McCann P., Shefer D. [2004], *Location, agglomeration and infrastructure*, “Papers in Regional Science” no. 83, s. 182.
- Nijkamp P. [2009], *Regional Development as Self-Organized Converging Growth*, [w:] *Spatial disparities and development policy*, ed. G. Kochendörfer-Lucius, B. Pleskovic, International Bank for Reconstruction and Development, World Bank, Washington.
- OECD investment policy perspectives*, OECD, Paris 2008, s. 11.
- Preston J. [2001], *Integrating transport with socio-economic activity – a research agenda for the new millennium*, “Journal of Transport Geography”, vol. 9, issue 1, s. 17.
- Quarmby D. [1989], *Developments in the retail market and their effect on freight distribution*, “Journal of Transport Economics and Policy” no. 23(1).
- Vickerman R. [2008], *Recent evolution of research into the wider economic benefits of transport*, [w:] *Infrastructure investments, by the wider economic benefits of transport. Macro-, meso- and micro-economic transport planning and investment tools*, OECD/ITF, Paris, s. 34–35.

TRANSPORT AS A FACTOR OF REGIONAL DEVELOPMENT

Summary: The paper analyses the role of transport in the economy and points mechanisms that influence regional development. The impact of transport on the development of regions should be considered not only in terms of infrastructure, but also other elements of the transport system. The role of transport accessibility in the diffusion of knowledge and innovation, development human and social capital allows moving this factor to a group of modern factors of regional development.

Keywords: transport, transport infrastructure, regional development.