

Małgorzata Dolata

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

INFRASTRUKTURA GOSPODARCZA JAKO CZYNNIK KSZTAŁTUJĄCY ROZWÓJ REGIONU

INFRASTRUCTURE AS A FACTOR AFFECTING THE DEVELOPMENT OF THE REGION

Słowa kluczowe: infrastruktura gospodarcza, region, rozwój

Key words: economic infrastructure, region, development

Abstrakt. Celem badań było przedstawienie cech i funkcji inwestycji, urządzeń i obiektów infrastruktury gospodarczej, które determinują rolę infrastruktury jako jednego z podstawowych czynników kształtujących rozwój regionów. Inwestycje infrastrukturalne poza efektami rzeczowymi w postaci urządzeń i sieci spełniają również wiele istotnych funkcji o szerokim ekonomicznym i społecznym zasięgu. Jednakże zależności pomiędzy poziomem wyposażenia infrastrukturalnego a rozwojem nie są całkowicie jednoznaczne. Uznaje się jednak, że pewien minimalny poziom infrastruktury, tzw. minimum infrastrukturalne, jest niezbędny dla zapewnienia rozwoju. Niemniej jednak po jego przekroczeniu dalszy wzrost nakładów inwestycyjnych na niektóre elementy infrastruktury może być ekonomicznie nieuzasadniony i prowadzić do sytuacji, w której staje się on bardziej barierą niż stymulatorem procesów rozwojowych. Bardzo istotny jest fakt, że na obszarach słabo rozwiniętych infrastruktura na pewno może stanowić istotny impuls rozwojowy, przyczyniając się do ich „pchnięcia” na ścieżkę wzrostu gospodarczego.

Wstęp

Infrastruktura gospodarcza, definiowana jako ogół obiektów i urządzeń na danym terenie, ściśle z nim związanych i niezbędnych do właściwego funkcjonowania przedsiębiorstw i gospodarstw domowych, zaliczana jest do jednych z najistotniejszych, a jednocześnie niezbędnych i najbardziej efektywnych czynników rozwoju regionalnego. Oddziaływanie infrastruktury ma określony zasięg przestrzenny, a efekty tego oddziaływania koncentrują się i uwidaczniają zawsze na pewnym obszarze. Tak więc wspieranie rozwoju infrastruktury jest jednym z najważniejszych działań podejmowanych przez władze regionalne w celu stymulowania rozwoju danego obszaru i podnoszenia jego konkurencyjności. W procesach rozwoju regionów szczególnie ważną rolę odgrywa infrastruktura gospodarcza i jej funkcje. Jej znaczenie wynika przede wszystkim z tego, że:

- poziom zagospodarowania terenu elementami infrastruktury gospodarczej oraz dostępność do usług są jednymi z podstawowych warunków rozwoju gospodarczego,
- obszary dysponujące wysokim poziomem wyposażenia infrastrukturalnego uznawane są przez potencjalnych inwestorów jako miejsca korzystne dla lokalizacji działalności gospodarczej,
- infrastruktura jest elementem decydującym o poziomie życia mieszkańców i czyni je bardziej lub mniej atrakcyjnym dla potencjalnych mieszkańców i inwestorów.

Waga problemu jakim jest poziom wyposażenia infrastrukturalnego jednostek samorządu terytorialnego, wynika przede wszystkim z faktu, że niedostatki w wyposażeniu infrastrukturalnym mogą być istotnym czynnikiem hamującym ich rozwój. W Polsce problem ten jest szczególnie widoczny na tzw. obszarach problemowych [Rosner 2000], w których znaczne niedobory w wyposażeniu w infrastrukturę gospodarczą mogą w istotnym stopniu wpływać na ograniczenie perspektyw ich rozwoju w przyszłości.

Celem badań było przedstawienie cech i funkcji inwestycji, urządzeń i obiektów infrastruktury gospodarczej, które determinują rolę infrastruktury jako jednego z podstawowych czynników kształtujących rozwój regionów.

Cechy i funkcje infrastruktury

W najszerszym ujęciu infrastruktura gospodarcza to obiekty, urządzenia i instytucje, które umożliwiają zaspokojenie potrzeb społeczeństwa w sferze jego działalności materialnej [Ratajczak, Wilczyńska 1995]. Określenie czegoś mianem infrastruktury gospodarczej ma na celu zaakcentowanie, że chodzi o pewien fundament, bez udziału którego nie jest możliwe tworzenie, rozwój czy prawidłowe funkcjonowanie jakiegoś fragmentu systemu społecznego lub też tego systemu jako całości. Infrastruktura gospodarcza przez specyficzne cechy i pełnione funkcje jest ściśle związana z określonym obszarem oraz jest jednym z kluczowych czynników determinujących jego rozwój.

Badacze przedmiotu są zgodni co do tego, że podstawową cechą inwestycji i obiektów infrastruktury gospodarczej jest to, że stanowią one podbudowę wszelkiej działalności, w tym zwłaszcza gospodarczej, a więc są niezbędnymi elementami warunkującymi proces produkcji [Dziembowski 1985]. Specyfiką inwestycji infrastrukturalnych jest również ich wysoka kapitałochłonność, pracochłonność, wysoki udział kosztów stałych w nakładach ponoszonych na bieżącą działalność oraz długi okres zwrotu. Wysoka kapitałochłonność wiąże się z koniecznością ponoszenia znacznych nakładów w porównaniu ze spodziewanymi efektami. Inwestycje infrastrukturalne odznaczają się długotrwałym cyklem, a ich cechą szczególną jest niepodzielność techniczna wpływająca na wydłużenie czasu osiągnięcia pełnej zdolności produkcyjnej, a tym samym na wydłużenie okresu zwrotu z inwestycji. Natomiast długi cykl inwestycyjny oraz specyficzność nakładów powiększają i tak wysokie ryzyko inwestycyjne i wpływają na nieodwracalność nakładów [Brzozowska 2003].

Charakterystyczny dla infrastruktury jest długi okres realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych, jak również stosunkowo długi okres użytkowania. Ogranicza to możliwości przekształceń infrastruktury i w konsekwencji błędy popełnione w procesie formowania infrastruktury są odczuwane bardzo długo, a ich korygowanie jest złożone i kosztowne. Tymczasem bardzo szybkie, a zarazem istotne zmiany dokonujące się we współczesnych, zwłaszcza wysoko rozwiniętych gospodarkach powodują, iż coraz częściej pojawia się problem niedostosowania powstałej nierzadko w dość odległej przeszłości infrastruktury do nowych potrzeb [Ratajczak 1999].

Infrastruktura tworzy wyodrębnione systemy i układy o różnym zasięgu terytorialnym. Niektóre z nich łączą w jedną całość nie tylko pojedyncze miejscowości (np. sieć wodociągowa i kanalizacyjna), ale i regiony (np. sieć energetyczna i drogową). Listę tych podstawowych cech charakterystycznych dla infrastruktury i inwestycji infrastrukturalnych uzupełniają dodatkowe cechy:

- niemobilność przestrzenna,
- długi okres dojrzewania (czas od zrodzenia się idei danej inwestycji do momentu faktycznego jej rozpoczęcia),
- podatność na zmiany regulacyjne,
- niemożność importowania infrastruktury i jej usług.

Infrastruktura gospodarcza jest istotnym źródłem pozytywnych efektów zewnętrznych, z których korzyści czerpią również podmioty niekorzystające z infrastruktury [*Infrastructure for Development* 1994]. Zjawisko to powoduje, że infrastruktura odgrywa ważną rolę jako czynnik decydujący o lokacji i lokalizacji. Lokacyjna funkcja infrastruktury związana jest z działalnością usługową na rzecz systemu osadnictwa oraz wpływem na rozmieszczenie osadnictwa związanego z miejscowym charakterem infrastruktury [Palonka 1992]. Natomiast lokalizacyjna rola infrastruktury wpływa na kształtowanie atrakcyjności regionu, a przez to również na rozmieszczenie w nim obiektów produkcyjnych. Zwiększa możliwości przestrzenne przepływu dóbr, usług, ludzi, kapitału i informacji oraz przyczynia się do spajania określonego terytorium, zmniejszając opór w pokonywaniu przestrzeni [Stawasz 2004]. Znaczenie infrastruktury jako czynnika lokalizacji uzasadnia traktowanie jej jako jednej z głównych determinant potencjału atrakcyjności regionalnej [Ratajczak 1999].

Infrastruktura gospodarcza pełni funkcję czynnika integrującego dany obszar, co daje możliwość jej wykorzystania do przeobrażania zagospodarowania przestrzennego danego terenu w najbardziej pożądanym kierunku. Integracyjna rola infrastruktury w połączeniu z rolą lokalizacyjną stanowią ważny czynnik aktywizacji społeczno-gospodarczej regionów.

Często infrastrukturze przypisywana jest także rola stabilizatora społecznego, a zwłaszcza czynnika ograniczającego nadmierną migrację z regionów słabo rozwiniętych do silniejszych. Jednakże praktyka dowodzi, że koncentrowanie się w regionach słabo rozwiniętych wyłącznie lub przede wszystkim na rozbudowie infrastruktury – zwłaszcza transportowej i oświatowej – może pociągać za sobą tzw. efekt ucieczki. Zjawisko to polega na tym, że wzrost poziomu wykształcenia i kwalifikacji w następstwie rozwoju oświaty, w połączeniu z ułatwieniami komunikacyjnymi wynikającymi z doskonalenia transportu przyczyniają się do nasilenia migracji ludności do regionów tradycyjnie lepiej rozwiniętych [Ratajczak 2000].

Infrastruktura a rozwój regionu

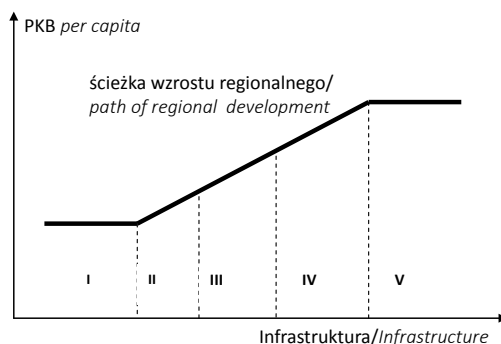
Infrastruktura gospodarcza jest istotnym elementem potencjału regionalnego i regionalnej atrakcyjności lokalizacyjnej. Regiony dysponujące wysokim poziomem zagospodarowania infrastrukturalnego są obszarami uznawanymi przez potencjalnych inwestorów i mieszkańców za atrakcyjne miejsca do prowadzenia działalności gospodarczej i zamieszkania. Uzyskują również przewagę konkurencyjną nad innymi obszarami, które takimi walorami nie dysponują. Niedostatki zaś w wyposażeniu infrastrukturalnym mogą być źródłem marginalizacji danego obszaru i przyczyną zmian lokalizacji działalności gospodarczej wielu podmiotów i stać się początkiem okresu stagnacji lub regresu gospodarki regionu.

Cechy i funkcje infrastruktury gospodarczej determinują jej bezpośredni wpływ na rozwój regionu. Mimo że poprawa i rozwój wyposażenia terenu w urządzenia infrastrukturalne jest zawsze związana z podjęciem znacznego wysiłku finansowego i organizacyjnego, to działania tego typu są ze wszech miar konieczne i korzystne, ponieważ nadają danemu obszarowi pewnej przyspieszonej dynamiki rozwoju. W rezultacie następuje rozszerzenie wydolności gospodarczej regionu i wzrost korzyści płynących z efektu mnożnikowego wywołanego inwestycjami infrastrukturalnymi [Dolata, Łuczka-Bakuła 2005]. Przyjmując za kryterium poziom rozwoju, a zarazem stopień wyposażenia infrastrukturalnego, wyróżnia się pięć podstawowych typów regionów – możliwych faz rozwoju regionalnego (rys. 1) [Ratajczak 2002]:

- I – regiony słabo rozwinięte z niewystarczającym wyposażeniem infrastrukturalnym,
- II – regiony zmniejszający dystans w stosunku do regionów lepiej rozwiniętych między innymi dzięki pewnemu minimum niezbędnemu wyposażeniu infrastrukturalnego,
- III – regiony szybko rozwijające się z odpowiednim wyposażeniem infrastrukturalnym,
- IV – regiony zbliżające się do fazy dojrzałości zdradzające pierwsze oznaki negatywnych efektów zewnętrznych związanych z szybkim wzrostem,
- V – regiony które nie mogą się dalej rozwijać na skutek ograniczeń infrastrukturalnych związanych z powstałymi wąskimi gardłami.

Klasyfikację tę krytykuje się za nadmierne eksponowanie znaczenia infrastruktury w rozwoju regionalnym, przy czym zarzut dotyczy głównie piątego typu regionów. Trudno bowiem uznać, że infrastruktura jest jedynym, a nawet głównym czynnikiem ograniczeń rozwojowych.

Niezmiernie ważne z punktu widzenia realizacji polityki regionalnej, rozumianej jako oddziaływanie na rozwój społeczno-gospodarczy w układzie regionalnym, jest dążenie do zbudowania na określonym obszarze takiego systemu infrastrukturalnego, który gwarantowałby przede wszystkim otwartość regionu, przynosiłby podmiotom gospodarczym funkcjonującym na jego obszarze dodatkowe



Rysunek 1. Fazy rozwoju regionalnego
 Figure 1. Regional development phases
 Źródło/Source: Biehl 1996

korzyści (zgodnie z teorią pozytywnych efektów zewnętrznych), za które nie musiałyby one płacić. Zapewniałby również przedsiębiorstwom i gospodarstwom domowym swobodny dostęp do nowoczesnych urządzeń i obiektów infrastrukturalnych, sprzyjając tym samym ich rozwojowi i podnoszeniu poziomu warunków bytowych [Stawasz 2004].

Rozpatrując rolę infrastruktury gospodarczej jako czynnika kształtującego rozwój regionu, należy zauważyć, że jest ona niewątpliwie jednym z kluczowych czynników determinujących ten rozwój. Uznaje się, że pewien minimalny poziom infrastruktury, tzw. minimum infrastrukturalne, jest niezbędny dla zapewnienia rozwoju, niemniej jednak po jego przekroczeniu dalszy wzrost nakładów inwestycyjnych na niektóre elementy infrastruktury może być ekonomicznie nieuzasadniony i prowadzić do sytuacji, w której staje się on bardziej barierą niż stymulatorem procesów rozwoju [Łuczka-Bakuła, Dolata 2001].

Zgodności poglądów co do istotnej roli infrastruktury w procesach rozwoju regionalnego towarzyszy coraz większa świadomość, że nie każdy rozwój infrastruktury automatycznie przyczynia się do poprawy sytuacji regionu i że niekiedy zmiany zachodzące w infrastrukturze mogą wywoływać także następstwa niepożądane. Bardzo istotne z tego punktu widzenia jest unikanie w rozwoju regionu tzw. efektu tunelu, czyli sytuacji, gdy rozwój infrastruktury sprowadza się głównie do przedsięwzięć zwiększających tranzytowe znaczenie danego regionu. Efekt ten w minimalnym stopniu wywołuje pozytywne efekty zewnętrzne dla danego regionu, a często jest źródłem istotnych lokalnych niekorzyści zewnętrznych. Błędy związane z nadmierną koncentracją wysiłków dla rozwoju infrastruktury o znaczeniu ponadlokalnym mogą prowadzić do tego, że infrastruktura staje się czynnikiem dynamizującym dalszy rozwój, często już dobrze rozwiniętych punktów węzłowych, podczas gdy ośrodki słabsze nie odczuwają następstw doskonalenia infrastruktury [Ratajczak 2002].

Podsumowanie

Infrastruktura gospodarcza ze względu na pełnione funkcje oraz służebny charakter w stosunku do reszty życia społecznego i gospodarczego odgrywa specyficzną i bardzo ważną rolę w kształtowaniu rozwoju każdego regionu. Znaczenie infrastruktury wynika przede wszystkim z jej roli jako stymulatora rozwoju innych systemów gospodarczych, a przez to i znacznego wpływu na rozwój gospodarczy, społeczny i przestrzenny obszarów w nią wyposażonych. Właściwy poziom zagospodarowania infrastrukturalnego danego obszaru warunkuje powodzenie wszelkich inicjatyw związanych z działalnością gospodarczą oraz podnosi jakość życia zamieszkującej go ludności.

Władze samorządowe wszystkich szczebli, wykorzystując własne oraz zasoby zewnętrzne, stymulują rozwój jednostek terytorialnych przede wszystkim przez kształtowanie nowych wartości, wśród których jedną z najważniejszych jest rozwój infrastruktury gospodarczej. Infrastruktura wpływa bezpośrednio na właściwe funkcjonowanie podmiotów rynkowych i jest jednocześnie czynnikiem zapewniającym danemu terenowi więzi w przekroju terytorialnym.

Literatura

- Biehl D. 1996: *The contribution of Infrastructure to regional Development, European Communities*, Luxembourg, s. 4.
- Brzozowska K. 2003: *Kapitał prywatny w finansowaniu projektów infrastruktury gospodarczej na zasadach project finance*, Wyd. Akademii Rolniczej w Szczecinie.
- Dolata M., Łuczka-Bakuła W. 2005: *Stan i kierunki rozwoju infrastruktury gospodarczej obszarów wiejskich Wielkopolski*, Wyd. Akademii Rolniczej im. Augusta Cieszkowskiego w Poznaniu, s. 29.
- Dziembowski Z. 1995: *Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna*, *Ekonomista*, nr 4-5, s. 725-727.
- Infrastructure for Development, World Development Report*. 1994: Oxford University Press, Oxford.
- Łuczka-Bakuła W., Dolata M. 2001: *Stan infrastruktury a rozwój przedsiębiorczości w gospodarce żywnościowej*, [W:] T. Ziejewski (red.), *Strategia inwestowania i rozwoju przedsiębiorstw oraz kształcenia kadr w gospodarce żywnościowej XXI w.*, Wyd. AR, Szczecin, s. 128-129.

- Palonka K.M. 1992: *Stan i zróżnicowanie przestrzenne infrastruktury społecznej na wsi*, IRWiR PAN, Warszawa, s. 5.
- Ratajczak M. 1999: *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, 33-34.
- Ratajczak M. 2000: *Prywatyzacja i deregulacja w sferze infrastruktury*, Ruch Prawniczy, Ekonomiczny i Socjologiczny, nr 1.
- Ratajczak M. 2002: *Znaczenie infrastruktury w procesach globalizacji i integracji regionalnej*, [W:] E. Skawińska (red.), *Problemy wdrażania strategii rozwoju województwa wielkopolskiego*, Wyd. Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego, Oddział w Poznaniu.
- Ratajczak M., Wilczyńska K. 1995: *Rola infrastruktury w rozwoju wsi i rolnictwa*, [W:] A. Czyżewski (red.), *Rozwój rolnictwa i agrobiznesu w skali krajowej i lokalnej*, Wyd. Ośrodka Doradztwa Rolniczego w Sielinku, Poznań, s. 126.
- Rosner A. 2000: *Wiejskie obszary problemowe – synteza wyników cząstkowych*, [W:] A. Rosner (red.), *Lokalne bariery rozwoju obszarów wiejskich*, FAPA, Warszawa, s. 98-125.
- Stawasz D. 2004: *Infrastruktura jako czynnik warunkujący rozwój regionu*, [W:] D. Stawasz (red.), *Ekonomiczno-organizacyjne uwarunkowania rozwoju regionu – teoria i praktyka*, Wyd. Uniwersytetu Łódzkiego, s. 233.

Summary

The economic infrastructure is considered to be one of the most important and yet the necessary and the most effective factors of regional development. Beyond the material effects (equipment and network) infrastructure investments also meet many important functions for a wide range of economic and social development. However, the relationships between the level of infrastructure development, and development are not entirely clear. It is assumed that a minimum level of infrastructure, so-called minimum infrastructure, is necessary to ensure economic development. However, after the crossing further increase investment in some of the infrastructure elements can be economically unjustified and lead to a situation where it becomes more a barrier than a stimulator of rural development process. Infrastructure in underdeveloped areas can be an important stimulus contributing to the “push” on the path of economic growth.

Adres do korespondencji
dr Małgorzata Dolata
Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu
Katedra Ekonomii
ul. Wojska Polskiego 28
60-637 Poznań
tel. (61) 848 71 33
e-mail: dolata@up.poznan.pl