

Małgorzata Dolata

Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

INFRASTRUKTURALNE UWARUNKOWANIA ROZWOJU LOKALNEGO

INFRASTRUTURAL CONDITIONS OF LOCAL DEVELOPMENT

Słowa kluczowe: infrastruktura gospodarcza, cechy infrastruktury, rozwój lokalny, poziom życia

Key words: economic infrastructure, infrastructure features, local development, living conditions

Synopsis. Infrastruktura gospodarcza zaliczana jest do jednego z najistotniejszych, a jednocześnie niezbędnych i najbardziej efektywnych czynników rozwoju lokalnego. Inwestycje infrastrukturalne jednostek samorządów terytorialnych, poza efektami rzeczowymi w postaci urządzeń i sieci spełniają, również wiele istotnych funkcji o szerokim ekonomicznym i społecznym zasięgu. Skuteczność wpływu wyposażenia infrastrukturalnego na poziom rozwoju lokalnego, zależy w dużej mierze od zsynchronizowania planowania i rozbudowy infrastruktury gospodarczej ze stanem i strukturą zagospodarowania danego obszaru.

Wstęp

Infrastruktura gospodarcza jest jednym z najistotniejszych czynników stanowiących podstawę rozwoju lokalnego oraz organizacji życia w mikroskali. Znacząca rola infrastruktury w procesie rozwoju lokalnego wynika przede wszystkim z faktu, że [Pięceć 1997]:

- stanowi podstawę wszelkiej działalności gospodarczej, wpływa na jej zakres oraz przestrzenne rozmieszczenie,
- jest czynnikiem aktywizującym postęp społeczno-gospodarczy,
- jest jednym z podstawowych wyznaczników warunków życia ludności.

Przyjmuje się, że obszary charakteryzujące się wysokim poziomem wyposażenia infrastrukturalnego uznawane są przez potencjalnych inwestorów za korzystne dla lokalizacji działalności gospodarczej, co sprzyja uzyskiwaniu przewagi konkurencyjnej nad innymi obszarami i jest jedną z podstawowych przyczyn skłaniających lokalne władze do modernizacji funkcjonującej już infrastruktury i zabiegania o nowe inwestycje infrastrukturalne [Dolata, Łuczka-Bakuła 2005].

Mimo ogromnego postępu jaki miał miejsce w ostatnich kilkunastu latach, nadal aktualny poziom zagospodarowania infrastrukturalnego, stan techniczny urządzeń infrastrukturalnych, jak i dostępność ludności do usług świadczonych przez infrastrukturę są niewystarczające. Zapóźnienia rozwojowe mają przede wszystkim charakter luki infrastrukturalnej, która uniemożliwia optymalne wykorzystanie zasobów lokalnych oraz w dużym stopniu blokuje istniejący tam potencjał.

Celem pracy było wskazanie na ogromne znaczenie infrastruktury gospodarczej, jako czynnika warunkującego rozwój lokalny oraz odgrywającego szczególnie ważną i specyficzną rolę w życiu społecznym i gospodarczym.

Infrastruktura gospodarcza i jej cechy charakterystyczne

Infrastruktura gospodarcza to ogół urządzeń o charakterze majątkowym, które świadczonymi przez siebie usługami zapewniają prawidłowe funkcjonowanie sfery wytwórczej gospodarki oraz wpływają na warunki życia ludności. W skład infrastruktury gospodarczej wchodzi: transport, łączność, gospodarka wodna i energetyka, a od niedawna zalicza się także do niej tzw. infrastrukturę ekologiczną, czyli obiekty i urządzenia służące monitorowaniu i ochronie środowiska naturalnego.

Omawiając znaczenie infrastruktury gospodarczej w rozwoju lokalnym należy szczególną uwagę zwrócić na charakterystyczne cechy instytucjonalne, techniczne, ekonomiczne i przestrzenne. Cechy te pozwalają na wyodrębnienie infrastruktury spośród innych dziedzin gospodarki narodowej. Trudno jednak je rozpatrywać w kategoriach warunku koniecznego, a więc takiego, którego spełnienie jest niezbędne, aby dany obiekt można było do niej zaliczyć. Infrastruktura nie ma

również cech wyłącznie dla niej charakterystycznych, tzn. nie można ich traktować jako warunku wystarczającego do zaliczenia danego składnika gospodarki do infrastruktury. Dopiero posługiwanie się całym zbiorem cech, w połączeniu z analizą funkcji spełnianych przez infrastrukturę można mieć podstawę wydzielenia infrastruktury spośród innych składników gospodarki [Ratajczak 1999].

Podstawową cechą infrastruktury jest to, że stanowi ona podbudowę wszelkiej działalności. Jej rozwój i modernizacja przyczyniają się do:

- podnoszenia atrakcyjności ekonomicznej terenów, na których funkcjonuje,
- zmniejszania dysproporcji w poziomie życia ludności,
- niwelowania różnic w warunkach funkcjonowania podmiotów gospodarczych.

W literaturze przedmiotu szczególnie mocno podkreślaną właściwością infrastruktury jest jej usługowy charakter oraz powszechność dostępu. Wszystkie rodzaje działalności związanej z funkcjonowaniem infrastruktury świadczą usługi odbiorcom. Wyjątek od tej reguły stanowi zaopatrzenie w wodę i nośniki energii, które mają charakter materialny. Usługowy charakter powoduje, że moment konsumpcji pokrywa się z momentem produkcji, zaś możliwość korzystania z usług świadczonych przez infrastrukturę gospodarczą, które zaspokajają podstawowe potrzeby we współczesnych gospodarkach powinna być powszechna [Dziembowski 1985].

Charakterystyczny dla infrastruktury jest długi okres realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych, jak również stosunkowo długi okres użytkowania. Wpływa to na możliwości przekształceń infrastruktury i w konsekwencji błędy popełnione w procesie projektowania infrastruktury są długo odczuwane, a naprawa jest kosztowna i złożona. Tymczasem bardzo szybkie i 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. Podstawowymi przyczynami zużycia moralnego infrastruktury są przede wszystkim zmiany [Ratajczak 1999]:

- technologiczne,
- w sferze regulacyjnej,
- ekonomiczne,
- w sferze zachowań użytkowników infrastruktury.

Inwestycje infrastrukturalne cechuje wysoka kapitałochłonność, pracochłonność i wysoki udział kosztów stałych w nakładach ponoszonych na działalność bieżącą. Cechy te powodują konieczność finansowania inwestycji infrastrukturalnych z różnych źródeł, m.in. z budżetów terenowych, z budżetu centralnego, a często przez wielu różnych inwestorów. Koszty stałe związane z funkcjonowaniem infrastruktury, których udział w strukturze kosztów bieżących funkcjonowania infrastruktury jest bardzo wysoki, to przede wszystkim koszty: amortyzacji, remontów, utrzymania zdolności produkcyjno-usługowych oraz związane z zatrudnieniem pracowników obsługujących zasoby infrastruktury. Najwyższe koszty związane z funkcjonowaniem urządzeń infrastruktury gospodarczej występują bezpośrednio po jej oddaniu do użytkowania, a ulegają zmniejszeniu z czasem w miarę zwiększania ich użytkowania.

Szczególnością infrastruktury jest tworzenie przez nią wyodrębnionych systemów lub układów o znacznym niekiedy zasięgu terytorialnym. Niektóre elementy infrastruktury wytwarzają układy sieciowe, np. sieć wodociągową, która łączy w jedną całość regiony gospodarcze lub jednostki osadnicze. Niektóre z tych układów są całkowicie izolowane od otoczenia, np. sieć kanalizacyjna. Inne natomiast mogą być członami większych sieci, obejmujących państwa i grupy państw (np. sieć energetyczna).

Charakterystyczną cechą infrastruktury jest jej „nieprzesuwalność”. Niedobór infrastruktury na jakimś obszarze nie może być rekompensowany ewentualnymi nadwyżkami na innych obszarach. Nie można także przenosić już powstałych obiektów infrastruktury z jednego terenu na inny. Tak więc infrastruktury nie można importować, a ściślej, nie mogą być importowane jej układy lub systemy.

Wszystkie wymienione w literaturze cechy infrastruktury można podzielić na trzy podstawowe grupy (tab. 1).

Rola infrastruktury w rozwoju lokalnym

Przeprowadzona w latach 90. XX w. reforma samorządowa oraz zmiany ustrojowe określiły szczególną pozycję samorządu lokalnego w państwie. Jednostki samorządowe uzyskując osobowość prawną otrzymały nie tylko prawo do majątku i do dochodów ale również zostały zobligowane do samodzielnego decydowania o ich przeznaczeniu w ramach realizowanych i zamierzonych inwestycji oraz do tworzenia warunków sprzyjających rozwojowi lokalnemu.

Tabela 1. Cechy charakterystyczne infrastruktury gospodarczej

<p>Cechy inwestycji i obiektów infrastrukturalnych</p>	<ul style="list-style-type: none"> – wysoka kapitałochłonność, – długi okres realizacji, – długi okres dojrzwania, – długi okres użytkowania, – wolny przebieg procesu starzenia moralnego, – ograniczone możliwości przekształceń, – wysoka niepodzielność nakładów, – ograniczone możliwości etapowania inwestycji, – wysokie nakłady progowe, – długi okres zwrotu, – duży udział kosztów stałych i ogólnych, – skokowe narastanie kosztów, – duży udział kosztów utopionych (nieodwracalnych), – immobilność przestrzenna, – wysoka specyficzność nakładów, – niemożność importowania infrastruktury, – znaczna współzależność części składowych (znaczna komplementarność), – korzyści skali, – wysokie ryzyko inwestycyjne.
<p>Cechy efektów infrastruktury</p>	<ul style="list-style-type: none"> – efekty o charakterze usługowym, – efekty o charakterze dóbr szczególnie cennych, – efekty o charakterze dóbr publicznych bądź zbliżonych do publicznych, – niemożność magazynowania efektów, – brak substytutów, – wielogłęziowe znaczenie, – efekty zewnętrzne (w tym przestrzenne efekty zewnętrzne), – efekty sieciowe, – efekty makroekonomiczne i mikroekonomiczne (niekiedy częściowo sprzeczne), – nieostrość granic wzrostu świadczenia usług, – efekty długookresowe o niekiedy odroczonym charakterze, – ogólnogospodarcze i ogólnospołeczne znaczenie efektów
<p>Cechy rynku infrastrukturalnego</p>	<ul style="list-style-type: none"> – nierówność i zmienność – czasowa i przestrzenna – popytu, – niemożność odraczania popytu, – ograniczona suwerenność konsumenta, – duży wpływ czynników pozaekonomicznych na popyt, – ograniczone możliwości konkurencji, – ograniczone możliwości lub brak wykluczenia z dostępu do infrastruktury, – ograniczona rola regulacji cenowej, – wysokie bariery wejścia i wyjścia z rynku, – subaddytywność i rosnące przychody (monopol naturalny), – rynek niekwestionowalny (bezpomy) lub o ograniczonej – kwestionowalności, – istotna rola państwa i/lub instytucji regulujących działanie rynku, – ograniczone, a w pewnych przypadkach brak możliwości zastosowania regulacji rynkowej.

Źródło: Ratajczak 1999.

Pojęcie „rozwoju lokalnego” wielokrotnie definiowane przez licznych autorów ukazuje jego złożoność. Brak jednolitej definicji wydaje się wynikać przede wszystkim z różnych, zarówno zewnętrznych, jak i wewnętrznych działań, celów i uwarunkowań, jakim ten długookresowy, złożony i wieloetapowy proces podlega. W literaturze przedmiotu istnieje jednak pełna zgodność co do tego, że rozwój lokalny można przedstawić jako:

- działania podejmowane przede wszystkim przez władze lokalne, wykorzystujące czynniki rozwoju i mające na celu przede wszystkim podnoszenie jakości życia mieszkańców [Sekuła 2004],
- proces społeczny i autonomiczny, przebiegający pod wpływem sił społecznych i mechanizmów rynkowych, które częściowo mogą być modyfikowane przez władze i podmioty działające w otoczeniu lokalnym [Wojtasiewicz 1996],
- przeobrażenia jakościowe danego obszaru, związane z poziomem życia ludności i warunkami funkcjonowania podmiotów gospodarczych [Parysek 2001].

W procesach rozwojowych, zarówno podstawowych jednostek samorządu lokalnego jakimi są gminy, jak i regionów oraz całego kraju ważną rolę odgrywa cała infrastruktura, zarówno gospodarcza, jak i społeczna. Jednakże to rozwój i stan tej pierwszej przyczyniają się nie tylko do podnoszenia atrakcyjności ekonomicznej danego obszaru, ale także pozwalają na zmniejszanie dysproporcji w poziomach życia ludności. Infrastruktura gospodarcza zaliczana jest do jednych z najistotniejszych, a jednocześnie niezbędnych i najbardziej efektywnych czynników rozwoju lokalnego. Inwestycje infrastrukturalne jednostek samorządów terytorialnych poza efektami rzeczowymi w postaci urządzeń i sieci spełniają również wiele istotnych funkcji o szerokim ekonomicznym i społecznym zasięgu.

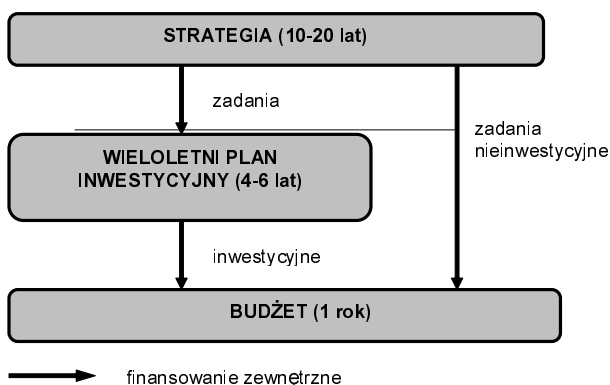
Zakłada się, że niezbędny jest minimalny poziom wyposażenia infrastrukturalnego, aby możliwe było lokalizacyjne i lokacyjne wykorzystanie jakiegos terenu. Lokalizacyjna funkcja infrastruktury dotyczy przede wszystkim jej układów sieciowych (energetyczną, wodociągową, gazową, kanalizacyjną) i wynika z wpływu infrastruktury na rozmieszczenie na danym obszarze podmiotów gospodarczych. Infrastrukturalnymi czynnikami lokalizacyjnymi są, m.in.: możliwość poboru energii, dostęp do sieci drogowej i wodociągowej, możliwość odprowadzania ścieków do oczyszczalni. Natomiast lokacyjne znaczenie infrastruktury rozumiane jest jako jej wpływ na rozmieszczenie przestrzenne osadnictwa na obszarze danej jednostki terytorialnej. Niezmiernie ważną funkcją infrastruktury gospodarczej wpływającą na rozwój lokalny są jej właściwości związane z integracją danego obszaru, które wynikają ze szczególnej cechy obiektów i urządzeń infrastrukturalnych, jaką jest ścisły związek z obsługiwanym obszarem. Czynnikiem integracyjnym daje możliwość wykorzystania infrastruktury do przeobrażania zagospodarowania przestrzennego określonego obszaru lub jednostki osadniczej w kierunku najbardziej pożądanym ze względów społeczno-gospodarczych.

Wszystkie wymienione funkcje infrastruktury (lokalizacyjna, lokacyjna i integracyjna) decydują o jej roli, jako czynnika aktywizującego lokalny rozwój społeczno-gospodarczy. Funkcje te generują również jeszcze jedną niezmiernie ważną dla rozwoju właściwość infrastruktury, a mianowicie jej możliwości akceleracyjne, które polegają na tym, że pewien poziom i stan rozwoju infrastruktury może być czynnikiem przyspieszającym rozwój danego terenu. Dotyczy to szczególnie jednostek, na obszarach których dotychczasowy rozwój oparty był głównie na jednym rodzaju produkcji, np. rolniczej.

Mając na uwadze infrastrukturę, jako jednym z najważniejszych czynników rozwoju lokalnego, można ją porównać z systemem nerwowym każdego nowoczesnego organizmu, w tym także państwa i jednostek samorządu lokalnego. Im system funkcjonuje sprawniej, tym efektywniej działa

cała gospodarka, również na poziomie lokalnym [Szewczuk 2005]. To administracja wszystkich szczebli odgrywa ważną rolę w procesie rozwoju infrastruktury przez zwiększanie dostępu ludności i przedsiębiorstw do jej usług oraz przez zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju infrastruktury pomiędzy poszczególnymi regionami kraju oraz pomiędzy miastem i wsią.

W działaniach państwa na rzecz rozwoju lokalnego szczególną rolę odgrywają programy rozwoju regionalnego, a w działaniach samorządów lokalnych strategię działania oparte na narzędziach i procedurach pozwalających racjonalnie ten rozwój kreować,



Rysunek 1. Powiązania strategii z innymi narzędziami kreowania rozwoju lokalnego

Źródło: opracowanie własne.

tj. budżetach zadaniowych i wieloletnich planach inwestycyjnych (rys. 1).

Podsumowując rozważania dotyczące infrastrukturalnych uwarunkowań rozwoju lokalnego należy zauważyć, że chociaż infrastrukturę wymienia się zawsze na jednym z czołowych miejsc wśród czynników determinujących rozwój (czynniki prawne, ekonomiczne), to jednak zależności pomiędzy poziomem rozwoju infrastruktury, a rozwojem gospodarczym nie są jednoznaczne. Uznaje się, że pewien minimalny poziom infrastruktury tzw. minimum infrastrukturalne, jest niezbędny dla zapewnienia rozwoju gospodarczego. Po jego przekroczeniu jednak, 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. Bardzo istotny jest fakt, że na obszarach słabo rozwiniętych infrastruktura na pewno może stanowić istotny impuls rozwojowy przyczyniając się do ich wprowadzenia na ścieżkę rozwoju [Łuczka-Bakuła, Dolata 2001].

Podsumowanie

Rozwój lokalny, który jest procesem długotrwałym realizowany jest przede wszystkim przez inwestycje w infrastrukturę gospodarczą, co wynika przede wszystkim z faktu iż to infrastruktura należy do grupy głównych czynników kształtujących możliwości rozwojowe. Na znaczenie infrastruktury, jako czynnika rozwoju wskazują również działania UE, która za jeden z priorytetowych celów stawianych jednostkom samorządu lokalnego uznaje rozbudowę i modernizację wyposażenia infrastrukturalnego. Mimo pozytywnych zmian jakie miały miejsce w ostatnich latach w tej dziedzinie w Polsce, nadal istnieją dość znaczne dysproporcje w dostępie do podstawowych urządzeń infrastruktury ekologicznej. Zróżnicowanie to dotyczy województw, powiatów i gmin.

Literatura

- Dolata M., Łuczka-Bakuła W.** 2005: Stan i kierunki rozwoju infrastruktury gospodarczej obszarów wiejskich Wielkopolski. Wyd. AR w Poznaniu, Poznań.
- Dziembowski Z.** 1985: Infrastruktura jako kategoria ekonomiczna. *Ekonomista*, nr 4-5.
- Łuczka-Bakuła W., Dolata M.** 2001: Stan infrastruktury a rozwój przedsiębiorczości w gospodarce żywnościowej. [W:] Strategia inwestowania i rozwoju przedsiębiorstw oraz kształcenia kadr w gospodarce żywnościowej XXI w. (red. T. Ziejewski). Wyd. AR, Szczecin.
- Parysek J.J.** 2001: Podstawy gospodarki lokalnej. Wyd. Nauk. UAM, Poznań.
- Pięceć B.** 1997: Infrastrukturalne uwarunkowania rozwoju przedsiębiorczości na obszarach wiejskich. [W:] Ekonomiczne i społeczne uwarunkowania i możliwości wielofunkcyjnego rozwoju wsi w Polsce (red. M. Kłodziński, A. Rosner). Wyd. SGGW, Warszawa.
- Ratajczak M.** 1999: Infrastruktura w gospodarce rynkowej. Wyd. AE w Poznaniu, Poznań.
- Sekula A.** 2005: Bariery rozwoju lokalnego. [W:] Samorząd terytorialny w zintegrowanej Europie (red. B. Filipiak, A. Szewczyk). Wyd. Nauk. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Szewczuk A.** 2005: Narzędzia i procedury kreowania rozwoju lokalnego na tle potrzeb infrastrukturalnych. [W:] Samorząd terytorialny w zintegrowanej Europie (red. B. Filipiak, A. Szewczyk). Wyd. Nauk. Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Wojtasiewicz L.** 1996: Ekonomiczne uwarunkowania rozwoju lokalnego. [W:] Rozwój lokalny i lokalna gospodarka przestrzenna (red. J. Parysek, J. Bogucki). Wyd. Nauk. UAM, Poznań.

Summary

Economic infrastructure is classified to the most significant and simultaneously indispensable and the most efficient factors of local development. Infrastructure investment of local authorities units in form of equipment and network fulfill many significant functions of wide economic and social range. However the effectiveness of infrastructure equipment influence on development level depends mainly on synchronizing the planning and extension of economic infrastructure with the state and arrangement of area infrastructure.

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