

# INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA A KONKURENCYJNOŚĆ REGIONU W GLOBALNEJ GOSPODARCE

Paweł PIĄTKOWSKI \*

## 1. Wstęp

Globalizacja jest procesem, którego przejawy można zauważyć w światowej gospodarce od stuleci. Proces ten w pewnych okresach nasilał się pod wpływem sprzyjających okoliczności, następnie zaś następowało jego uwstecznienie. Dopiero jednak w ostatnich dziesięcioleciach zbieg wielu sprzyjających czynników sprawił, iż proces ten mógł nasilić się w niespotykanym dotąd stopniu. Proces decentralizacji polityki gospodarczej i przenoszenia jej na szczebel regionalny nie przebiega w oderwaniu od uwarunkowań międzynarodowych. Dlatego też jedną z istotnych determinant polityki regionalnej jest globalizacja. Infrastruktura transportowa regionu stanowi jedną z podstaw określających możliwości rozwoju regionu oraz jego konkurencyjność. Stąd też celem niniejszego referatu jest ukazanie znaczenia rozwoju infrastruktury transportowej dla pozycji regionu w warunkach globalnej konkurencji. W pierwszej części przedstawione zostanie miejsce rozwoju regionalnego w polityce Unii Europejskiej. Po przystąpieniu do Wspólnoty jej polityka regionalna przyjęta została jako podstawy kształtowania rozwoju regionalnego Polski. W kolejnej części pracy przedstawione zostanie oddziaływanie procesu globalizacji na rozwój regionów. Uzasadnione wydaje się więc być analizowanie tego wpływu przez pryzmat obu, toczących się równolegle procesów. W ostatnim rozdziale ukażą znaczenie procesów zachodzących w obszarze infrastruktury transportowej dla konkurencyjności regionu, a tym samym kształtu polityki regionalnej i jej skuteczności w warunkach globalizacji.

## 2. Region i polityka regionalna Polski

Pojęcie „region” wywodzi się z języka łacińskiego. Ma ono dwa znaczenia: po pierwsze ruch w określonym kierunku, po drugie kierunek wyznaczający określoną przestrzeń. Drugie ze znaczeń stało się podstawą obecnego rozumienia tego pojęcia, a samo słowo utrwaliło się w wielu językach. Obecnie w naukach ekonomicznych nie ma jednej, powszechnie przyjętej definicji regionu. Wśród nich można wskazać na określenie regionu jako zespołu obszarów graniczących ze sobą, wyróżnionych pod względem podobnych kryteriów

---

\* mgr Paweł Piątkowski, Uniwersytet w Białymstoku, Wydział Ekonomiczny

w stosunku do obszarów przyległych [4, s. 50]. Jednym z podstawowych elementów przytoczonej definicji są kryteria wyodrębnienia regionu. Ze względu na wielość możliwych do zastosowania podziałów, jako region rozumie się zarówno niewielkie obszary, jak też bardzo duże. Ponadto dzięki temu samo pojęcie ma szerokie zastosowanie w różnych dyscyplinach nauk ekonomicznych.

Pojęcie regionu ma również duże znaczenie w procesie kształtowania polityki wzrostu i rozwoju gospodarczego. Znalazło to odbicie w kształcie podziału administracyjnego kraju. Ukształtowały się także terminy rozszerzające i uzupełniające znaczenie podstawowe. Makroregion to jednostka przestrzenna wyższego rzędu składająca się z kilku regionów, zaś subregion to jednostka mniejsza niż region, składająca się np. z jednego lub więcej powiatów.

W naukach ekonomicznych wyróżnia się również pojęcie regionu ekonomicznego jako obszaru wyodrębnionego na podstawie kryteriów ekonomicznych, funkcjonalnie związanego z całą gospodarką oraz posiadającego określony profil gospodarczy [4, s. 52]. Regiony ekonomiczne charakteryzują się następującymi cechami:

- w ich skład wchodzi podobne jednostki elementarne,
- występują w nich powiązania zarówno wewnętrzne, jak i zewnętrzne, z przewagą tych pierwszych,
- charakteryzują się one określoną specjalizacją,
- mają ukształtowany zespół sił wytwórczych,
- charakteryzują się pewnym stopniem domknięcia,
- posiadają zdolność do samodzielnego formułowania celów i ich realizacji,
- posiadają przynajmniej jeden centralny ośrodek miejski będący biegunem wzrostu,
- poszczególne ich elementy położone są blisko siebie.

Należy także dodać, iż analizując region pod kątem ekonomicznym warto pamiętać o społecznych i kulturowych cechach regionów. Stanowią one ważny element ich odrębności oraz czynnik spajający.

Istotną cechą określającą region jest jego związek z gospodarką narodową. Zapewnienie odpowiednich relacji wymaga skoordynowania procesów rozwojowych na obu poziomach: krajowym i regionalnym oraz pomiędzy regionami. Ponadto należy uwzględnić możliwości, zasoby oraz poziom rozwoju regionu i gospodarki jako całości. W związku z rozwojem narzędzi wsparcia rozwoju regionalnego sformułowane zostały funkcje regionów. Wśród nich wyróżnić należy funkcję trzecią: formułowanie i realizacja polityki intraregionalnej w zakresie infrastruktury, edukacji, regionalnego rynku pracy i służby zdrowia [4, s. 58].

Region stanowi istotny element w polityce Unii Europejskiej. Postępujące procesy integracyjne spowodowały bowiem powstanie dysproporcji rozwojowych pomiędzy szybko rozwijającymi się obszarami (będącymi faktycznymi beneficjentami procesów integracyjnych) a obszarami pozostającymi

w stagnacji. Analizując przyczyny tych procesów, zwrócono uwagę na konieczność przeniesienia strumieni środków pomocowych z poziomu państw na poziom regionów.

W celu stworzenia polityki regionalnej Unii Europejskiej ujednociono pojęcie regionów, dzieląc jednostki administracyjne państw członkowskich na tzw. trzy poziomy NUTS. Przypisując każdej jednostce odpowiedni poziom NUTS, zwracano uwagę na ich porównywalność i odpowiedniość. Był to proces o tyle skomplikowany, iż państwa europejskie znacząco różnią się pod względem wielkości i gęstości zaludnienia, a podziały administracyjne zostały ukształtowane w wyniku procesów historycznych. Komisja Europejska w raporcie z 1981 r. stwierdziła, że przyjęte do analiz jednostki administracyjne muszą być odpowiednio duże pod względem obszaru i liczby ludności, aby sensowna była ocena ich sytuacji społeczno-gospodarczej. Przyjęto jako podstawę polityki regionalnej jednostki NUTS 2.

Następnie dokonano analizy sytuacji gospodarczej regionów. W jej wyniku wyodrębniono siedem typów regionów problemowych:

1. Regiony peryferyjne, w których dominuje rolnictwo – obszary, w których dominuje sektor gospodarki charakteryzujący się wysokim poziomem stagnacji.
2. Inne regiony rolnicze – nie są regionami peryferyjnymi ponieważ znajdują się znacznie bliżej dużych ośrodków miejskich oraz mają znacznie większy stopień zaludnienia.
3. Regiony „osierocone” – obszary z dominacją jednego z przemysłów schyłkowych.
4. „Nowe” landy Niemiec – obszar dawnego NRD.
5. Regiony przygraniczne – potencjalnie mogą odnieść duże korzyści z integracji, lecz charakteryzuje je zbyt niski poziom rozwoju wspólnej infrastruktury.
6. Regiony o niskiej gęstości zaludnienia.
7. Regiony konurbacyjne – bogate regiony o specyficznych problemach (np. wysoki poziom bezrobocia w centrach dużych aglomeracji miejskich).

Zidentyfikowanie obszarów problemowych nasunęło pytanie o przyczyny, z powodu których pewne regiony rozwijają się gorzej od innych. Zjawisko to występuje powszechnie we wszystkich krajach. Podstaw tego zjawiska należy dopatrywać się w zróżnicowanych warunkach naturalnych poszczególnych regionów. Determinują one formę oraz stopień intensywności ich zagospodarowania, choć nie zawsze występowanie bogactwa dóbr naturalnych stymuluje rozwój regionu. Na ten podstawowy rozkład działalności gospodarczej w regionach nakładają się również czynniki o charakterze historycznym i politycznym. Wielokrotne zmiany przebiegu granic, wojny oraz czynniki strategiczne wpłynęły na formę zagospodarowania regionów. Ponadto udział kraju w międzynarodowym podziale pracy (warunkowany m.in. poziomem rozwoju kraju) również oddziaływał na formy prowadzonej w regionie działalności.

Unia Europejska kładzie jednak nacisk na takie czynniki, jak niska mobilność siły roboczej i kapitału w regionach. Zjawiskom tym Unia przeciwdziała od początku swojego istnienia, gdyż wśród podstaw powołania Unii jest zapewnienie trzech swobód: przepływu towarów, kapitału i ludzi. Identyfikując szczegółowe przyczyny ograniczonej mobilności kapitału i pracy, można wyróżnić kilka wspólnych dla regionów problemowych elementów. Po pierwsze regiony te mają wyższe od średnich koszty transportu. Ogranicza to konkurencyjność prowadzenia działalności gospodarczej na danym obszarze, a tym samym ogranicza napływ kapitału. Po drugie zły stan dróg obniża w sposób znaczący konkurencyjność regionu oraz sprawność jego systemu transportowego. Ten czynnik powoduje z kolei trudniejszy dostęp do skupisk miejskich, co jest istotnym elementem wpływającym na mobilność pracowników, a tym samym na jakość zasobów pracy dostępnych w regionie. Czwartym czynnikiem ograniczającym mobilność kapitału i czynnika ludzkiego w regionie jest ograniczony dostęp do informacji rynkowych. Istotne znaczenie w przezwycięzeniu tej bariery ma rozwój infrastruktury informacyjnej i teleinformatycznej. Pochodnymi tych czterech czynników jest niekorzystna lub pogarszająca się sytuacja demograficzna. Ponadto występuje niekorzystna dla prowadzenia działalności gospodarczej sztywność cen i kosztów.

Zidentyfikowanie przyczyn zróżnicowania regionów stwarza podstawę do określenia celów unijnej polityki regionalnej. Głównym celem jest optymalne wykorzystanie przez region posiadanych zasobów naturalnych, kapitałowych oraz ludzkich. Wyższy poziom aktywności gospodarczej pozwoli poprawić efektywność gospodarowania w regionie. Dzięki temu możliwe jest osiągnięcie wyższego poziomu wzrostu gospodarczego w skali kraju – drugiego celu podejmowania polityki regionalnej. Trzeci zaś to wyrównywanie różnic w poziomie rozwoju poszczególnych części kraju. Nadmierne różnice są barierą w pełnym rozwoju regionów wysoko rozwiniętych. Oprócz wymienionych celów można podać także przeciwdziałanie negatywnym zmianom w środowisku naturalnym wynikającym z nadmiernej koncentracji ludności i działalności gospodarczej w regionach wysoko rozwiniętych. Skutecznym rozwiązaniem tych problemów może być przeniesienie części działalności gospodarczej na obszary o niższym poziomie rozwoju, a tym samym bardziej równomierne obciążenie środowiska. Ponadto za podejmowaniem zagadnień regionalnych w Unii Europejskiej przemawiały czynniki polityczne. Występowanie obszarów nie wynoszących bezpośrednich korzyści z integracji było znacznym zagrożeniem dla tego procesu w związku ze spadkiem poparcia dla Unii w tych regionach. Ponadto regiony problemowe wielokrotnie charakteryzują się wysokim poziomem bezrobocia, które jest poważnym problemem społecznym w Unii.

Kolejnym krokiem w identyfikowaniu kształtu i kierunków wspólnotowej polityki regionalnej jest określenie działań, jakie mogą przyczynić się do skuteczności osiągnięcia celów. Przede wszystkim rozwój regionów powinien opierać się na rozwoju przedsiębiorczości na tych obszarach, a nie na redystrybucji do-

chodów poprzez transfery finansowe. Daje to większą gwarancję trwałego rozwoju regionów problemowych. Środkiem prowadzącym do osiągnięcia rozwoju przedsiębiorczości jest stworzenie warunków ramowych i otoczenia sprzyjającego rozwojowi przedsiębiorczości. Wśród tych warunków wymienić należy rozwój infrastruktury transportowej, energetycznej, telekomunikacyjnej. Ponadto należy również rozwijać infrastrukturę pozwalającą na lepsze wykorzystywanie walorów środowiska naturalnego oraz wspierać działalność badawczą, naukową oraz rozwojową [3, s. 9-20].

### 3. Globalizacja i jej skutki

Podobnie do pojęcia regionu również globalizacja nie ma powszechnie uznanego, jednoznacznego określenia. Wynika to po części ze złożoności i wielowymiarowości tego procesu. Składają się bowiem na niego zarówno zjawiska gospodarcze, jak też polityczne, społeczne, kulturowe. W sensie ekonomicznym można ją rozumieć jako proces scalania gospodarek narodowych i tworzenia świata jako całości [6, s. 14-15].

Proces globalizacji nasilił się na świecie z kilku powodów. Po pierwsze rozwój technologii teleinformatycznych spowodował, iż odległość i czas stały się czynnikami w mniejszym stopniu ograniczającymi rozszerzanie prowadzonej działalności. Zmiany te, określane jako rewolucja technologiczna, w znacznym stopniu przyczyniły się do szybkiego rozwoju gospodarki opartej na wiedzy. Po drugie rozszerzyła się grupa krajów, których gospodarki funkcjonują wg zasad gospodarki rynkowej. Szczególne znaczenie miał tu proces transformacji gospodarek postsocjalistycznych. Oznacza to liberalizację handlu międzynarodowego na dużą skalę oraz rozpowszechnianie się wzorców gospodarczych i kulturowych. Po trzecie spadek kosztów transportu przyczynił się do rozwoju wymiany handlowej pomiędzy krajami, zwiększając jego opłacalność. Po czwarte działalność korporacji transnarodowych skutkuje intensyfikacją procesów globalizacji, umiędzynarodowieniem rynków oraz rozszerzaniem się wzorców gospodarczych i kulturowych [1, s. 33].

Tak rozumiany proces prowadzi do stopniowego ograniczania barier w światowym handlu pomiędzy państwami, a co za tym idzie do wzrostu wymiany handlowej pomiędzy krajami. Jest to jeden z podstawowych mierników tego procesu. Powiązania te mają charakter produkcyjny, finansowy, handlowy i technologiczny. Zawieranie porozumień na płaszczyźnie międzynarodowej oraz ich koordynacja przez Światową Organizację Handlu prowadzi do rozwoju międzynarodowych więzi handlowych. Zmiany te przyczyniają się do zmian w funkcjonowaniu rynków, państw, firm i instytucji [6, s. 15]. W efekcie kraje są w coraz większym stopniu ze sobą powiązane oraz uzależnione od siebie. Sprzyja to rozwojowi specjalizacji produkcji już nie w skali pojedynczej gospodarki, lecz w skali gospodarki światowej. Ponadto liberalizacja przepływów kapitałowych w formie zarówno inwestycji kapitałowych, jak też portfelowych zwiększają międzynarodową konkurencję o inwestycje.

Wzrost powiązań pomiędzy krajami nie jest zjawiskiem jednoznacznie korzystnym. Pomimo wzrostu międzynarodowej wymiany handlowej pogłębia się problem zróżnicowania poziomu rozwoju poszczególnych krajów. Stąd też proces globalizacji budzi wiele emocji. Aby uzyskać korzyści z tego procesu niezbędny jest przede wszystkim wzrost konkurencyjności oraz otwarcia lokalnej gospodarki. Ponadto prowadzenie polityki gospodarczej staje się coraz trudniejsze wskutek ograniczenia możliwości regulowania wymiany zagranicznej przez państwo. Duże uzależnienie od wymiany handlowej powoduje, że powstają trudne do zerwania więzi. Także wzrost znaczenia korporacji transnarodowych nie poddających się lokalnym regułom działania utrudnia prowadzenie polityki gospodarczej (w tym polityki regionalnej) w tradycyjnym kształcie [2, s. 30-37].

#### 4. Rozwój infrastruktury transportowej a konkurencyjność regionu

Okres nasilenia się procesów globalizacji oraz odczucia jego przejawów w Polsce zbiegł się z rozwojem polityki regionalnej. Miejsce regionu w globalnej gospodarce zależy przede wszystkim od jego konkurencyjności. Konkurencyjność regionu można określić jako jego zdolność do stałego wzrostu dobrobytu regionu [7, s. 64]. Osiągnięcie odpowiedniego jej poziomu jest trudniejsze w warunkach globalizacji, gdyż region konkuruje nie tylko z innymi regionami w kraju, ale również z regionami innych krajów. Ponadto konkurencyjność regionu zależy m.in. od czynników dla niego zewnętrznych, takich jak polityka na szczeblu krajowym. Jest ona wspólna dla wszystkich regionów w kraju, lecz regiony z innych krajów mogą już dysponować przewagą w tym zakresie. Wśród czynników tego typu jest kwestia kształtowania infrastruktury transportowej regionu. Możliwości jej rozwoju oraz wykorzystania są uzależnione nie tylko od polityki danego regionu, lecz również od polityki państwa w tym zakresie oraz koordynacji działań pomiędzy regionami. Dlatego też rozwój infrastruktury transportowej może być jednym z czynników kształtujących konkurencyjność regionu, a poprzez to jego miejsce w globalnej gospodarce.

Wśród czynników determinujących konkurencyjność regionu wyróżnić można [4, s. 65]:

- czynniki ekonomiczne – wśród nich wyróżnić należy wzrost popytu, wzrost dochodów ludności i przedsiębiorstw, wzrost nakładów inwestycyjnych. Rozwój działalności inwestycyjnej w zakresie infrastruktury transportowej w regionie silnie oddziałuje na wzrost popytu w regionie także na produkty i usługi. Uzyskanie zamówień przez przedsiębiorstwa z regionu przekłada się na wzrost ich dochodów, wzrost zatrudnienia w regionie, a poprzez dochody podatkowe oraz efekty mnożnikowe na poprawę sytuacji ekonomicznej regionu;
- czynniki społeczne – tu wyróżnić należy wzrost poziomu wykształcenia, wzrost aktywności gospodarczej w regionie, podnoszenie sprawno-

ści funkcjonowania samorządów terytorialnych; poprawa wyposażenia regionu w zakresie infrastruktury transportowej znajduje przełożenie w poprawie dostępności do edukacji: możliwość dojazdów do miejsca kształcenia, do bibliotek, ośrodków kultury. Ponadto wzrasta mobilność pracowników oraz ułatwione jest prowadzenie działalności gospodarczej. Rozwój krajowych, a szczególnie międzynarodowych szlaków komunikacyjnych w regionie stanowi impuls do rozwoju przedsiębiorczości w regionie, generując popyt na usługi w zakresie obsługi podróży oraz utrzymania infrastruktury;

- czynniki techniczne – w szczególności doskonalenie infrastruktury technicznej, do której zaliczana jest infrastruktura transportowa; inwestycje w tym zakresie zwiększają efektywność gospodarowania poprzez skrócenie czasu potrzebnego na transport, zmniejszenie jego kosztów, zmniejszenie kosztów napraw pojazdów, poprawa dostępności regionu dla potencjalnych inwestorów;
- czynniki ekologiczne – w szczególności postęp w ochronie środowiska; poprawa stanu infrastruktury transportowej pozwala na lepszą ochronę walorów środowiska poprzez skupienie najbardziej uciążliwego ruchu pojazdów w korytarzach, chroniąc w ten sposób środowisko; udrożnienie szlaków transportowych poprzez zmniejszenie punktów, w których ruch jest zatrzymywany (skrzyżowania, wąskie gardła, wloty dróg podrzędnych) zmniejsza zużycie paliwa, a tym samym zmniejsza zanieczyszczenie środowiska; ponadto wskazany byłby rozwój bardziej ekologicznych środków transportu, takich jak pasażerski transport zbiorowy czy transport towarów koleją wymaga inwestycji w ich infrastrukturę aby stały się konkurencyjne.

Regiony posiadają również określone cechy, które stanowią bariery ich rozwoju. Mają one bardzo zróżnicowany charakter (np. ekonomiczny, techniczny, społeczny), lecz oddziałują na region w sposób wzajemnie powiązany. Przewyciężanie jednych może odbić się na spotęgowaniu innych. Ponadto niektóre z nich nie mogą być przewyciężone na poziomie regionalnym ze względu na zbyt niską efektywność tego procesu. Wśród barier występują również czynniki związane z infrastrukturą transportową. Zaliczane są one do technicznych i technologicznych. Pamiętać należy jednak również o ich związku z barierami innych typów, w szczególności ekologicznymi i ekonomicznymi [5, s. 36].

Regiony mogą uzyskać przewagę konkurencyjną poprzez m.in. korzystne położenie w systemie globalnym (geograficzno-ekonomiczne), rozwinięty węzeł komunikacyjny oraz wysoki standard infrastruktury [7, s. 65]. Wymienione powyżej czynniki są tymi, które ściśle związane są z infrastrukturą transportową regionu. Stąd też rozwój tej infrastruktury stanowi jeden z podstawowych czynników określających miejsce regionu w globalnej konkurencji.

Cechą procesów rozwoju regionów jest obecnie skupianie się ich wokół ośrodka centralnego regionu, czyli miasta o charakterze metropolitalnym. Polskie miasta stanowiące stolice regionów są w znacznym stopniu zróżnicowane. Posiadają jednak cechy wspólne, takie jak niedowład komunikacyjny, ekstenywny wykorzystanie terenów zainwestowanych, niedoinwestowanie infrastruktury społecznej i technicznej oraz zły stan środowiska naturalnego [4, s. 165].

Jedną z cech, jakie powinno posiadać to miasto jest charakter ośrodka naukowego z odpowiednim zapleczem intelektualnym. Ponadto konieczne jest sąsiedztwo dobrze rozwiniętych terenów, które stanowiąc będą zaplecze aglomeracji aby nie napotkała ona na naturalne bariery wzrostu, takie jak wyczerpywanie się zasobów siły roboczej. Niezbędna jest również odpowiednia sprawność systemu infrastruktury (w tym komunikacyjnej) miasta, aby rozwój aglomeracji nie napotkał naturalnych ograniczeń w procesie rozwoju. Przekłada się ona na powstawanie tzw. korzyści urbanizacyjnych [4, s. 69]. Rozwój i odpowiednie ukształtowanie infrastruktury transportowej regionu ma więc istotne znaczenie w procesie rozwoju regionalnego. Dzięki zapewnieniu wydajnego układu komunikacyjnego miasta centralnego można uniknąć problemów związanych z rozwojem tego ośrodka. Inwestycje w sprawny system komunikacji zbiorowej oraz rozwój infrastruktury drogowej pozwalają na wzrost intensywności wykorzystania powierzchni miasta. Harmonijnie rozwijający się ośrodek centralny stanowi impuls rozwojowy dla całego regionu. Przełożenie się tych procesów na cały region uzależnione jest również od odpowiedniego skomunikowania obszarów przylegających do ośrodka centralnego z biegunem wzrostu. Zależności pomiędzy nimi mają charakter sprzężeń zwrotnych. Dobrze rozwinięte obszary przyległe do aglomeracji ułatwiają jej rozwój poprzez udostępnienie dodatkowych zasobów siły roboczej oraz umożliwienie niwelowania niekorzystnych skutków urbanizacji poprzez zmniejszenie gęstości zaludnienia w aglomeracji przy równoczesnym zachowaniu jej centralnego charakteru w życiu gospodarczym regionu.

Konkurencyjności centralnego miasta regionu zależy także od jego zdolności do dostosowywania się do nowych warunków gospodarczych. Uzależniona jest ona zarówno od posiadanych zasobów, jak też potencjału rozwojowego [7, s. 66]. Infrastruktura transportowa charakteryzuje się długim okresem eksploatacji. Wskutek tego, tworząc ją, niezbędne jest uwzględnienie rozwoju miasta, a także możliwości jej rozwoju. Może się ona bowiem stać przyczyną ograniczenia potencjału rozwojowego aglomeracji lub wręcz przeciwnie – stanowić o dużym potencjale miasta.

Przełożenie czynników związanych z infrastrukturą transportową na konkurencyjność regionów w Polsce obrazuje także proces napływu zagranicznych inwestycji bezpośrednich. Proces ten rozkłada się w sposób nierównomierny na terenie kraju. Największy udział w inwestycjach mają regiony o najwyższym poziomie rozwoju infrastruktury transportowej, takie jak woje-



wództwo mazowieckie, śląskie i dolnośląskie. Udział województw wschodnich jest znacznie mniejszy. Także w przypadku przedstawiania propozycji lokalizacji inwestycji wskazywane są tereny dobrze skomunikowane z głównymi szlakami transportowymi. Ponadto niedostateczny poziom rozwoju infrastruktury transportowej oraz jej zły stan techniczny są najczęściej podawaną przyczyną przez inwestorów w przypadku podjęcia decyzji niekorzystnej dla Polski. Dlatego też rozwój infrastruktury transportowej regionów jest jednym z najistotniejszych czynników decydujących o konkurencyjności regionów.

## 5. Podsumowanie

Transport stanowi jedną z dziedzin decydujących o efektywności prowadzonej w regionie działalności gospodarczej. Sprawnie funkcjonująca i kompleksowo zaprojektowana infrastruktura transportowa może stanowić o przewadze konkurencyjnej regionu oraz jego potencjale rozwoju. Z kolei w przypadku jej niewydolności stanowić będzie barierę rozwoju regionu trudną do pokonania. Ponadto inwestycje w infrastrukturę transportową, szczególnie finansowane ze źródeł zewnętrznych, stanowią impuls rozwojowy dla regionu. O konkurencyjności regionu decyduje również jego dostępność, szczególnie w okresie dużego znaczenia korporacji transnarodowych oraz wzrostu mobilności społeczeństw. Ułatwia to również wykorzystywanie specjalistów (np. kadry naukowej) z innych regionów. Dlatego też inwestycje w zakresie infrastruktury transportowej stanowią istotny element rozwoju regionalnego. Podkreślić należy to w szczególności w świetle skierowania na ten cel znacznych środków pomocowych z unijnych funduszy strukturalnych. Przed polskimi regionami staje szansa na stopniowe naprawienie skutków wieloletnich zaniedbań w tym zakresie. Niezbędne są jednak kompleksowe, skoordynowane i przede wszystkim dokładnie zaplanowane działania tworzące określoną strategię prowadzącą docelowo do osiągnięcia przez region jak największych korzyści z inwestycji w tym zakresie.

## Literatura

1. Dzun A., *Perspektywy rozwoju współpracy gospodarczej z krajami Europy Środkowowschodniej w kontekście globalizacji gospodarki światowej*, [w:] *Współpraca transgraniczna Polski z Krajami Bałtyckimi, Białorusią i Rosją – Obwód Kaliningradzki. Uwarunkowania i perspektywy rozwoju*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok 2002.
2. Gwiazda A., *Globalizacja i regionalizacja gospodarki światowej*, Wydawnictwo Adam Marszałek.
3. Jasiński P., *Europa jako szansa: polityka regionalna Unii Europejskiej i jej instrumenty a władze lokalne i regionalne*, Dom Wydawniczy „Elipsa”, Warszawa 2000.

4. Korenik S., *Dysproporcje w rozwoju regionów Polski – wybrane aspekty*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej im. O. Langego we Wrocławiu, Wrocław 2003.
5. Kosiedowski W. (red.), *Zarządzanie rozwojem regionalnym i lokalnym. Problemy teorii i praktyki*, Dom Organizatora TNOiK, Toruń 2001.
6. Michałków I., *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w Polsce w dobie globalizacji*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna, Warszawa 2003.
7. Musiał M., *Czynniki konkurencyjności miast i regionów*, [w:] *Prace z zakresu gospodarki regionalnej*, „Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej w Krakowie”, nr 588, Kraków 2002.