

Małgorzata Rogowska

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

MIEJSCE INFRASTRUKTURY W KRAJOWEJ STRATEGII ROZWOJU REGIONALNEGO 2010-2020. REGIONY, MIASTA, OBSZARY WIEJSKIE

Streszczenie: Artykuł prezentuje miejsce infrastruktury w dokumencie określającym polską politykę regionalną do roku 2020. Infrastruktura zajmuje ważne miejsce w procesach rozwoju regionalnego, co zostało zaprezentowane z punktu widzenia teorii. Kolejne części artykułu zostały poświęcone założeniom polityki regionalnej w Polsce oraz miejscu infrastruktury w polityce regionalnej.

Słowa kluczowe: infrastruktura, rozwój regionalny, teorie rozwoju regionalnego, dokumenty strategiczne.

1. Wstęp

Infrastruktura, a dokładniej odpowiednie wyposażenie w jej elementy, stanowi podstawę rozwoju. Jest to stwierdzenie faktu i na początku XXI wieku nie budzi już żadnych wątpliwości. Początek XXI wieku jest czasem kształtowania się nowej formy gospodarowania, określanej mianem nowej gospodarki. Jak wskazują badacze tej problematyki, przełom wieków jest momentem historycznych zmian o kluczowym znaczeniu dla gospodarki – porównywalnym z rewolucją przemysłową. W nowej gospodarce czynniki produkcji ulegają dematerializacji, rozwój staje się procesem nieciągłym, skoncentrowanym w konkretnych punktach w przestrzeni, szczególnego znaczenia nabierają wiedza i technologia. Jak wskazuje M. Castells, jesteśmy świadkami swoistej rewolucji technologii informacyjnych, burzącej ciągłość materialnych podstaw gospodarki, społeczeństwa, kultury¹. Zmiany technologiczne są impulsem, który przenika do wszystkich dziedzin ludzkiej działalności, dlatego ich rola jest tak znamienna. Rdzeniem transformacji, której doświadczamy, są technologie przetwarzania informacji i komunikacji. Technologia informacyjna jest dla rewolucji tym, czym nowe źródła energii były dla kolejnych rewolucji przemysłowych, to właśnie bowiem nowe źródła energii (maszyna parowa, elektryczność, paliwa kopalniane,

¹ M. Castells, *Spoleczeństwo sieci*, PWN, Warszawa 2007, s. 44.

energia nuklearna) były kluczowym elementem leżącym u podstaw społeczeństwa industrialnego².

Tak więc w nowej gospodarce znaczenia nabierają wybrane elementy infrastruktury, które należy rozwijać, dążąc do tego, aby stać się aktorem (podmiotem) nowych realiów. Znaczenia nabiera przede wszystkim infrastruktura informacyjno-telekomunikacyjna, pozwalająca na upowszechnianie wiedzy; infrastruktura edukacyjna (uczelnie wyższe), pozwalająca na wytwarzanie wiedzy oraz infrastruktura techniczna, ułatwiająca funkcjonowanie w przestrzeni, tj. autostrady, lotniska, drogi szybkiego ruchu. Z punktu widzenia związków między człowiekiem a środowiskiem i coraz częściej podkreślanej konieczności rozwoju zrównoważonego warto również zwrócić uwagę na infrastrukturę środowiskową.

2. Infrastruktura w teorii rozwoju regionalnego³

Ze względu na aspekt historyczny można wskazać, że dopiero doktryna merkantylizmu zaczęła ujmować kompleksowo infrastrukturę, za tworzenie której odpowiedzialne było państwo, jako ważny czynnik rozwoju gospodarczego. Traktowano infrastrukturę jako czynnik warunkujący rozwój, tak jak system prawny, administracyjny czy bezpieczeństwo. Równocześnie znajdowała się ona, tak jak pozostałe wymienione dziedziny, w gestii państwa. W kolejnych wiekach, wraz z postępującym rozwojem cywilizacyjnym, szczególnie w dobie intensywnej industrializacji, infrastruktura odgrywała w systemie gospodarczym coraz istotniejszą rolę. Stanowiła swoisty krwioobiegi gospodarki, zapewniając prawidłowy przebieg procesów społeczno-gospodarczych. Rozwój infrastruktury, zarówno instytucjonalnej, jak i technicznej, znajdował się w gestii państwa, co oznacza, że zdecydowano o jej rozwoju w sposób scentralizowany. Aspekt przestrzenny traktowano tylko przez pryzmat korzyści płynących dla całej gospodarki, a nie dla określonej społeczności lokalnej czy regionalnej. Rozwijano ją tylko tam, gdzie był interes ogólny, czyli na obszarze zagłębi i okręgów przemysłowych, wyłącznie w celu polepszenia sytuacji ogólnogospodarczej.

Zmiany w postrzeganiu znaczenia infrastruktury jako czynnika rozwoju konkretnego obszaru można zauważyć wraz ze zmianami w ekonomii klasycznej i pojawieniem się teorii rozwoju regionu, a następnie polityki regionalnej. Zgodnie z podejściem teoretycznym chronologicznie pierwsze były teorie lokalizacji, traktowały one jednak infrastrukturę jako coś zewnętrznego, danego. Na przykład teorie J.H. Thüнена, A. Webera, W. Christallera czy A. Löscha w zasadzie nie poświęcają

² Tamże, s. 45.

³ Z wykorzystaniem: M. Rogowska, *Znaczenie infrastruktury w rozwoju regionalnym – aspekt teoretyczny*, [w:] Z. Przybyła (red.), *Gospodarka Przestrzenna X*, Wydawnictwo AE, Katedra GP, KGPIAS, Jelenia Góra-Wrocław 2007.

infrastrukturze istotnej uwagi, tak jak np. systemowi walutowemu, prawnemu czy też ogólnym warunkom geograficznym.

Teoretyczne koncepcje rozwoju regionalnego z pierwszej połowy XX wieku także nawiązywały do klasycznego modelu polityki regionalnej, w którym głównym podmiotem było państwo, ono również w ramach swych uprawnień realizowało inwestycje infrastrukturalne⁴. Wraz z ewolucją teorii rozwoju regionalnego, szczególnie tzw. nurtu „oddolnego”, zaczęto zwracać uwagę na poszczególne elementy infrastruktury, lub jej całość, jako ważny czynnik rozwoju znajdujący się w gestii upodmiotawiającej się społeczności regionalnej. Do głównych nurtów reprezentujących teorie rozwoju „od dołu” zalicza się koncepcje potrzeb podstawowych i niezależnego rozwoju regionalnego. W rozważaniach prowadzonych w ramach tych teorii zaczęto coraz częściej podnosić fakt, że aby region mógł się prawidłowo rozwijać, musi w znacznym stopniu bazować także na zasobach endogenicznych, w tym przede wszystkim na infrastrukturze, która jest zaliczana do twardych czynników rozwoju. Przykładem może być koncepcja A. Hirschmana, opracowana w drugiej połowie lat 50. XX wieku, a dotycząca geograficznych centrów wzrostu⁵ (*geographical growth centers*), w której dyfuzja procesów rozwojowych powstających w takich centrach jest uzależniona od rozbudowy infrastruktury komunikacyjnej.

W drugiej połowie XX wieku zaczęto coraz częściej podnosić kwestię zmian paradygmatu rozwoju, określanego niejednokrotnie mianem fordyzmu (o czym szerzej we wcześniejszych rozważaniach). Nowy, alternatywny paradygmat (postfordyzm) przyczynił się m.in. do dematerializacji czynników rozwoju. Niemniej jednak, mimo tych transformacji, infrastruktura, jako twardy czynnik rozwoju, nadal odgrywa w nim istotną rolę.

W najnowszych teoriach rozwoju regionalnego stworzonych na przełomie XX i XXI wieku zwraca się uwagę na elementy związane z gospodarką opartą na wiedzy oraz na rozwój endogeniczny. Należy pamiętać, że w zdecydowanej większości powstały one w ramach przekształceń (ewolucji) teorii związanych z nowym paradygmatem rozwoju. Obecnie podstawowym problemem nie jest już brak infrastruktury, ale przede wszystkim jej jakość oraz niedostosowanie do wzrastających oczekiwań jej odbiorców. Dlatego coraz częściej mowa jest o konieczności podejmowania działań polegających w praktyce na permanentnym dokonywaniu inwestycji infrastrukturalnych. Inwestycje te nie tylko stanowią podstawę do polepszenia warunków życia mieszkańców, ale są też impulsem do napływu inwestycji zewnętrznych. Wynika to z prostego spostrzeżenia, że szanse rozwojowe danej jednostki przestrzennej zależą od wszystkich inwestycji realizowanych na jej obszarze, nie tylko inwestycji dokonywanych przez władze samorządowe i państwowe. Jednak to właśnie inwe-

⁴ A. Olechnicka, *Regiony peryferyjne w gospodarce informacyjnej*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2004, s. 64.

⁵ S. Korenik, *Dysproporcje w rozwoju regionów Polski – wybrane aspekty*, Wydawnictwo AE, Wrocław 2004, s. 24-25.

stycje realizowane w zakresie infrastruktury stanowią postawę do przyciągania bądź odpychania innych inwestycji, gdyż rozwój tych drugich zależy w sposób bezpośredni od tego, co i kiedy zostanie dokonane w infrastrukturze. Dobrze zaplanowane i przeprowadzone inwestycje infrastrukturalne więc nie tylko skutkują następnymi inwestycjami, ale też polepszają warunki funkcjonowania podmiotów działających już na danym obszarze. W tym momencie należy zaznaczyć, że na podstawie wielu analiz i raportów nadal przyjmuje się, że w warunkach polskich rozwój infrastruktury technicznej pozostawać będzie długo najważniejszym elementem polityki regionalnej⁶. Przy czym należy sobie zdawać sprawę, że ważnym zagadnieniem w realizacji tych inwestycji jest nie tylko ich programowalność, ale też zapewnienie środków finansowych.

Do ważniejszych nowych teorii rozwoju regionalnego, w których w sposób bezpośredni lub pośredni nawiązuje się do infrastruktury jako istotnego, nowoczesnego czynnika rozwoju regionalnego, należy zaliczyć teorie⁷:

- produktu podstawowego (H. Innes),
- nową teorię wzrostu (P. Romer),
- cyklu produkcyjnego (V. Vanberg),
- regionu uczącego się (*the learning region*) (R. Florida),
- elastycznej produkcji,
- terytorialnych systemów produkcji,
- nową geografiją ekonomiczną (P. Krugman),
- instytucjonalnego rozwoju gospodarczego.

Na przykład w modelach nowej teorii wzrostu przed państwem stawia się możliwość trwałego podniesienia stopy wzrostu gospodarki, głównie przez promowanie inwestycji o silnych efektach zewnętrznych. Są nimi przede wszystkim te ze sfery badań i rozwoju oraz szkolnictwa. Szczególne znaczenia nabiera więc infrastruktura społeczna, tj. szkoły, instytucje badawcze, ochrona zdrowia, którym przypisuje się dużą wagę przy kształtowaniu kapitału ludzkiego (można wskazać tutaj modele akumulacji wiedzy Lucasa (1988) oraz P. Romera (1990), a także model Mankiwa, D. Romera i Weila z roku 1992). W przypadku infrastruktury technicznej na znaczeniu zyskuje łączność, która umożliwi przede wszystkim dyfuzję wiedzy⁸.

We wszystkich modelach nawiązuje się przede wszystkim do potencjału endogenicznego, wiedzy i innowacji. Podstawową składową potencjału endogenicznego jest infrastruktura techniczna, w tym jej najnowsze elementy, jak sieci internetowe, nowoczesne ciągi komunikacyjne, wpływające na otwartość regionu, w tym lotni-

⁶ *Instrumenty polityki rozwoju regionalnego. Raport uzupełniający*, Zespół Zadaniowy ds. Polityki Strukturalnej w Polsce, Warszawa 1997, s. 36.

⁷ D. Korenik, S. Korenik, *Stosunki samorządowo-bankowe a rozwój społeczno-ekonomiczny w przetrzeni*, Wydawnictwo Fachowe CeDeWu, Warszawa 2007, s. 30-31.

⁸ P. Rosik, *Polityka inwestycyjna w świetle nowej teorii wzrostu i nowej geografii ekonomicznej na przykładzie infrastruktury*, [w:] M. Ratajczak (red.), *Teoretyczne podstawy polityki gospodarczej*, Zeszyty Naukowe nr 77, Wydawnictwo AE, Poznań 2006, s. 140 i n.

sko międzynarodowe. Także szeroko rozumiana infrastruktura komunalna odgrywa w tych koncepcjach istotną rolę, gdyż zakłada się, że tylko nowoczesne jej elementy są w stanie przyciągnąć zarówno inwestorów, jak i wysoko kwalifikowaną siłę roboczą.

W nowej rzeczywistości gospodarczej podstawą staje się innowacja, należy więc się spodziewać koncentrowania działań różnych podmiotów, w tym publicznych, na tworzeniu wiedzy oraz na przełożeniu jej na praktykę, czyli w efekcie prowadzeniu polityki proinnowacyjnej. Samo zjawisko uczenia najogólniej oznacza rozwój intelektualny w połączeniu z podnoszeniem własnych kwalifikacji i jest procesem zbiorowym poprzez wzajemne oddziaływanie i współpracę różnych podmiotów⁹. Jest to więc proces, w którym dołączane są nowe informacje do dotychczasowego zasobu. Aby mógł on przebiegać prawidłowo, potrzebne jest stworzenie środowiska innowacyjnego, które obejmuje zasoby naukowe i badawcze oraz wysoko wykwalifikowaną siłę roboczą, kapitał społeczny. Muszą być one jednak uzupełniane (wzmacniane) przez profesjonalną administrację i infrastrukturę techniczną, a zwłaszcza telekomunikacyjną¹⁰.

3. Założenia polityki regionalnej w Polsce

Analizując aktualne dokumenty określające politykę regionalną w Polsce, należy zwrócić uwagę na kilka kwestii. Przede wszystkim trzeba wskazać założenia, cele i programy związane z perspektywą Unii Europejskiej na lata 2007-2013. Ma tu znaczenie przede wszystkim ukierunkowanie pomocy oraz wielkość środków przeznaczonych na poszczególne cele. Jednym z najistotniejszych dokumentów określających przyszłość polityki regionalnej w Polsce jest przyjęta przez Radę Ministrów 13 lipca 2010 r. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (dalej: KSRR). Uwzględnia ona uwarunkowania europejskie, dlatego poniższa analiza zostanie zawężona do tego właśnie dokumentu.

Celem strategicznym polityki regionalnej określonym w KSRR jest efektywne wykorzystywanie specyficznych regionalnych oraz terytorialnych potencjałów rozwojowych dla osiągania celów rozwoju kraju – wzrostu, zatrudnienia i spójności w horyzoncie długookresowym. KSRR ustala trzy cele szczegółowe do 2020 r.¹¹:

- 1) wspomaganie wzrostu konkurencyjności regionów,
- 2) budowanie spójności terytorialnej i przeciwdziałanie procesom marginalizacji na obszarach problemowych,
- 3) tworzenie warunków do skutecznej, efektywnej i partnerskiej realizacji działań rozwojowych ukierunkowanych terytorialnie.

⁹ R. Domański, *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, PWN, Warszawa 2004, s. 274.

¹⁰ T.G. Grosse, *Polityka regionalna Unii Europejskiej. Przykład Grecji, Włoch, Irlandii i Polski*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa 2004, s. 33.

¹¹ Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie, s. 5.

Tabela 1. Stary i nowy paradygmat rozwoju regionalnego

	Stary paradygmat	Nowy paradygmat
Strategie	Podejście sektorowe	Zintegrowane podejście rozwojowe
Cele	Konkurencyjność	
	Wskazanie wielu elementów struktury społeczno-ekonomicznej jako czynników konkurencyjności w efekcie nakładania się różnorodnych nieskoordynowanych działań	Strategiczny kierunek polityki regionalnej (rozprzestrzenianie wzrostu) realizowany we wszystkich regionach, w tym również najbardziej konkurencyjnych ośrodkach. Precyzyjnie określone czynniki konkurencyjności i strategicznie wybrane kierunki jej poprawiania. Wieloaspektowe podejście ukierunkowane terytorialnie
	Wyrównywanie	
	Duży nacisk na działania wyrównawcze, jednak efekt przeciwny do zamierzonego – pogłębianie się różnicowań, rozpraszenie środków	Zwiększona spójność w wyniku zwiększania możliwości absorpcji (większy przepływ kapitału, osób, wiedzy, innowacji). Specjalne działania „wyrównawcze” dopasowane do potencjałów danych terytoriów, istotne dla całego kraju, skoncentrowane na wybranych obszarach, dla odkrywania i wykorzystywania ich potencjałów, pozwalające osiągnąć „masę krytyczną”, niezbędne do dalszego rozwoju
Narzędzia	Subsydia i pomoc publiczna	Zintegrowane instrumenty „miękkie” i „twarde”, otoczenie biznesowe, kapitał społeczny, sieciowanie, lepsza koordynacja
Wymiar terytorialny	Regiony traktowane homogenicznie, bez uwzględnienia ich wewnętrznej i zewnętrznej różnorodności. Słabo uwzględniony wymiar terytorialny, prymat podejścia sektorowego „algorytm biedy”	Podejście terytorialne we wszystkich działaniach rozwojowych (dostrzeganie różnorodności, silna koordynacja, zarządzanie wielopoziomowe). Zintegrowany program dedykowany obszarom strategicznej interwencji przy zachowaniu integracji przestrzennej prowadzonej w ramach polityki regionalnej
Jednostki terytorialne	Jednostki administracyjne. Brak uwzględnienia relacji miasto-wieś w instrumentach polityki, obszary wiejskie postrzegane jednakowo w ramach całego kraju	Jednostki funkcjonalne. Zróżnicowane podejście do różnych typów terytoriów. Polityka dostosowana do miejsc z uwzględnieniem zależności obszarów generujących wzrost, obszarów powiązanych funkcjonalnie i obszarów peryferyjnych
Aktorzy	Rząd i samorząd województwa	Wszystkie szczeble administracji publicznej, aktorzy społeczni, przedstawiciele biznesu

Źródło: Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego..., s. 15.

Jedną z najistotniejszych kwestii, podkreślaną w KSRR, jest zwrócenie uwagi na wzmocnienie endogenicznych potencjałów wszystkich terytoriów oraz rozwijanie mechanizmów wzmocniających rozprzestrzenianie się procesów rozwojowych z dużych ośrodków miejskich na obszar całego regionu. Wsparcie polityki regionalnej ma więc na celu rozwijanie wewnętrznych czynników wzrostu, a nie jedynie redystrybuowanie dochodów do słabiej rozwijających się obszarów kraju, co było charakterystyczne dla XX-wiecznej polityki regionalnej. Obok działań wspomagających rozprzestrzenianie procesów rozwojowych i wykorzystanie potencjałów endogenicznych, zakłada się, iż polityka regionalna powinna szczególnie wspierać obszary wymagające szczególnego wsparcia procesów rozwojowych, np. obszary wiejskie, peryferyjne czy przygraniczne, na których podnoszone będą dostęp do usług publicznych i ich jakość.

Podstawowe obszary działania KSRR określone zostały jako konkurencyjność, spójność i sprawność. Konkurencyjność oznacza, iż w ramach KSRR kierunki działań polityki regionalnej będą adresowane do tych obszarów strategicznej interwencji polityki regionalnej, które dają największe szanse poprawy konkurencyjności kraju w skali międzynarodowej, tj. w pierwszej kolejności do najważniejszych obszarów miejskich. Z kolei w ramach wsparcia spójności KSRR zakłada skierowanie dodatkowego wsparcia na przeciwdziałanie marginalizacji najsłabiej rozwijających się obszarów, które same nie są w stanie przewyciężyć zapóźnień rozwojowych. Z kolei sprawność związana jest z systemem zarządzania rozwojem¹². W odniesieniu do tych trzech obszarów w dwóch pierwszych nie da się osiągnąć zamierzonych celów bez zdecydowanych działań w kierunku poprawy jakości infrastruktury.

W ostatnich latach coraz silniej kształtuje się zmiana paradygmatu rozwoju (tab. 1). Nowy paradygmat polityki regionalnej ma polegać przede wszystkim na:

- 1) silnym ukierunkowaniu interwencji publicznej na wzmocnienie konkurencyjności regionów oraz odblokowaniu procesów wzrostowych poprzez pełniejsze wykorzystanie przewag konkurencyjnych i potencjałów rozwojowych,

- 2) odejściu od modelu krótkoterminowych, odgórnie dystrybuowanych dotacji „dla najmniej uprzywilejowanych obszarów” do modelu wieloletnich, zdecentralizowanych polityk rozwojowych ukierunkowanych na wspieranie wszystkich regionów,

- 3) odejściu od rozproszonej interwencji do bardziej selektywnych (skoncentrowanych) inwestycji.

4. Infrastruktura w nowych założeniach polityki regionalnej w Polsce

Według założeń KSRR Polskę na tle innych krajów europejskich charakteryzują niskie wartości wskaźników określających poziom konkurencyjności i perspektywy

¹² Tamże, s. 6.

rozwojowe, tj.: poziom zatrudnienia, jakość siły roboczej, poziom wyposażenia infrastrukturalnego, poziom innowacyjności czy sprawność i jakość funkcjonowania administracji publicznej oraz jakość kapitału społecznego.

Wśród 11 wyzwań rozwojowych do roku 2020 stojących przed Polską KSRR wskazuje konieczność zapewnienia odpowiedniej ilości i jakości infrastruktury transportowej i teleinformatycznej do wspierania konkurencyjności i zapewniającej spójność terytorialną kraju. Chodzi przede wszystkim o:

- zwiększenie transportowych powiązań wzajemnych miast wojewódzkich oraz powiązań międzynarodowych,
- rozbudowę sieci transportowych i teleinformatycznych oraz zwiększenie mobilności wahadłowej.

Jak wskazuje raport *Polska 2030*, przygotowany przez Zespół Doradców Premiera, w perspektywie najbliższych kilkunastu lat zaistnieje w Polsce zasadnicza potrzeba prowadzenia polityki rozwojowej polegającej na zwiększaniu konkurencyjności gospodarki polskiej przez uruchamianie niewykorzystanych zasobów pracy, absorpcję i tworzenie innowacji (wzmocnienie sektora naukowo-badawczego i jego związków z przedsiębiorstwami), stymulowanie rozwoju kapitału społecznego, zapewnianie odpowiednich warunków technicznych (rozbudowa i modernizacja infrastruktury) oraz instytucjonalnych (zmiany w systemie zarządzania w sektorze publicznym) dla zwiększania poziomu inwestycji, a także wsparcie dla zmian w sferze struktury wytwarzania PKB (w kierunku zwiększania udziału sektorów o wyższej wartości dodanej) oraz struktury zatrudnienia (w sektorach bardziej produktywnych oraz nowych sektorach gospodarki wynikających z realizacji zasady „zielonego wzrostu”)¹³.

Nowe założenia polityki regionalnej uwzględniają zachodzące w skali globalnej zmiany warunków gospodarowania. Ukierunkowują one politykę regionalną na wzmacnianie endogenicznych potencjałów, na poszukiwanie tych lokalnych wartości, które należy we własnym środowisku odnaleźć i wzmacniać. To ma się stać podstawą rozwoju, a nie, jak przez bardzo długi czas, ukierunkowywanie środków finansowych dla obszarów o niskim udziale w PKB. Problem dwóch ścieżek rozwoju, tzn. albo wzmacniać „lokomotywy rozwoju”, albo wyrównywać dysproporcje poprzez wsparcie finansowe dla najbiedniejszych regionów, został w KSRR rozwiązany stworzeniem modelu węzłowo-dyfuzyjnego, czyli realizowaniem jednego i drugiego. Wśród celów najbardziej odpowiadających potrzebie budowania nowej gospodarki, realizowania nowego paradygmatu rozwoju regionalnego dostrzeżono również materialne braki w polskiej przestrzeni. Chodzi przede wszystkim o brak odpowiedniej jakości infrastruktury technicznej (w tym wypadku podkreśla się elementy infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej). To właśnie infrastruktura transportowa potrzebna jest, zdaniem autorów KSRR, do tego, aby zwiększyć do-

¹³ Raport *Polska 2030*. Wyzwania rozwojowe, red. M. Boni, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, lipiec 2009.

stępność komunikacyjną polskich regionów, a przede wszystkim głównych miast będących największymi beneficjentami procesów globalnych, w których występuje koncentracja potencjałów rozwojowych. Poprzez infrastrukturę transportową (na co wskazywał już Hirschmann w teorii polaryzacji) może nastąpić rozprzestrzenianie się pozytywnych impulsów rozwojowych na obszary o niskich wskaźnikach rozwoju. Dzięki poprawie infrastruktury transportowej można zwiększyć zasięg oddziaływania dużych miast wojewódzkich na obszary z nimi sąsiadujące, co również zostało zauważone w KSRR.

W odniesieniu do poprawy konkurencyjności Polski wskazuje się, iż jednym z podstawowych działań będzie znaczne zaawansowanie procesu tworzenia wysokiej jakości powiązań transportowych (składających się z połączeń autostradowych, dróg szybkiego ruchu, zmodernizowanych konwencjonalnych linii kolejowych oraz wdrażanego systemu kolei dużych prędkości, a także połączeń lotniczych). Działania w tym zakresie będą dotyczyły przede wszystkim poprawy krajowych i kontynentalnych połączeń komunikacyjnych między wszystkimi głównymi miastami wojewódzkimi, a także między nimi i ośrodkami miejskimi zlokalizowanymi w Unii Europejskiej (biorąc pod uwagę koncentrację przestrzenną zagranicznej aktywności gospodarczej).

Potrzeba poprawy jakości infrastruktury transportowej pojawia się w strategii również w innych aspektach. Jednym z nich jest potrzeba usprawnienia systemów transportowych wewnątrz dużych aglomeracji miejskich. Chodzi o rozwijanie systemów transportu, w tym zintegrowanie ich z regionalnymi systemami transportowymi, z preferencją dla transportu zbiorowego. Jednocześnie prowadzone będą działania dla zmniejszania „zatłoczenia” miast przez innowacyjne rozwiązania dotyczące nowoczesnych systemów organizacji ruchu.

Budowa i modernizacja infrastruktury technicznej jest wskazywana jako niezbędna dla wzmacniania ośrodków subregionalnych (zapewnia bowiem lokalizację przedsiębiorstw wykorzystujących specyficzny, lokalny potencjał w zakresie określonej specjalizacji gospodarczej bazującej na zasobach ludzkich, ekologicznych kulturowych czy innych).

Dla zwiększania powiązań w relacji miasto–wieś podkreślana jest konieczność zapewnienia lepszego dostępu mieszkańców wszystkich obszarów wiejskich do rynku pracy, dóbr i usług publicznych. Polityka regionalna, zgodnie z KSRR, będzie wspierać poprawianie sieci transportowych na wsi. Dotyczy to zarówno sieci drogowej, jak i poprawy lokalnych połączeń kolejowych osiąganę przez modernizację i rewitalizację infrastruktury oraz zakup i modernizację taboru pasażerskiego. W odniesieniu do obszarów problemowych po 2013 r. uwaga polityki regionalnej powinna się koncentrować na wzmacnianiu infrastruktury komunalnej.

Poza infrastrukturą transportową uwaga KSRR koncentruje się na technologiach teleinformatycznych. Wyzwaniem rozwojowym jest zwiększenie dostępu do technologii teleinformatycznych oraz implementacja działań podnoszących efektywność i sprawność korzystania z nowoczesnych technologii przez społeczeństwo, a także zwiększających zasoby cyfrowe i rozwijających systemy usług publicznych w pełni

dostępnych za pośrednictwem Internetu. Rolą polityki regionalnej w tym zakresie będzie dbanie o równomierny przestrzennie rozwój technologii teleinformatycznych, pozwalający na pokonywanie ograniczeń związanych z oddaleniem od centrów rozwoju, a w efekcie na zmniejszanie barier rozwojowych, szczególnie w regionach najbardziej peryferyjnych. Autorem chodzi tutaj nie tylko o zwiększanie dostępności do usług cyfrowych poprzez tworzenie sieci szerokopasmowych, ale także o działania promocyjne mające na celu zapobieganie postępującemu wykluczeniu cyfrowemu.

Podsumowując, należy stwierdzić, iż infrastruktura zajmuje w KSRR istotne miejsce. Potrzeba zlikwidowania luki infrastrukturalnej została dostrzeżona w strategii obok innych celów skoncentrowanych bardziej na wzmacnianiu nowoczesnych czynników rozwoju społeczno-gospodarczego (głównie o charakterze niematerialnym). Uwaga pozostaje jednak skoncentrowana przede wszystkim na infrastrukturze transportowej, będącej elementem infrastruktury technicznej. Dotyczy to różnych aspektów i w zasadzie każdego obszaru (zarówno dużych aglomeracji, jak i obszarów wiejskich i problemowych). Drugim elementem podkreślanym w strategii jest konieczność włączenia Polski w postępującą rewolucję technologii teleinformatycznych, czyli zwiększanie dostępu do Internetu oraz tworzenie e-administracji. Najmniej uwagi poświęca się w strategii konieczności budowy infrastruktury środowiskowej, w odniesieniu do której widoczne są bardzo duże zapóźnienia, szczególnie na obszarach peryferyjnych i wiejskich.

Literatura

- Castells M., *Spoleczeństwo sieci*, PWN, Warszawa 2007.
- Domański R., *Geografia ekonomiczna. Ujęcie dynamiczne*, PWN, Warszawa 2004.
- Grosse T.G., *Polityka regionalna Unii Europejskiej. Przykład Grecji, Włoch, Irlandii i Polski*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa 2004.
- Instrumenty polityki rozwoju regionalnego. Raport uzupełniający*, Zespół Zadaniowy ds. Polityki Strukturalnej w Polsce, Warszawa 1997.
- Korenik D., Korenik S., *Stosunki samorządowo-bankowe a rozwój społeczno-ekonomiczny w przestrzeni*, Wydawnictwo Fachowe CeDeWu, Warszawa 2007.
- Korenik S., *Dysproporcje w rozwoju regionów Polski – wybrane aspekty*, Wydawnictwo AE, Wrocław 2004.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020. Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie.
- Olechnicka A., *Regiony peryferyjne w gospodarce informacyjnej*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2004.
- Raport Polska 2030. Wyzwania rozwojowe, red. M. Boni, Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, lipiec 2009.
- Rogowska M., *Znaczenie infrastruktury w rozwoju regionalnym – aspekt teoretyczny*, [w:] Z. Przybyła (red.), *Gospodarka Przestrzenna X*, Wydawnictwo AE, Katedra GP, KGPIAS, Jelenia Góra-Wrocław 2007.
- Rosik P., *Polityka inwestycyjna w świetle nowej teorii wzrostu i nowej geografii ekonomicznej na przykładzie infrastruktury*, [w:] M. Ratajczak (red.), *Teoretyczne podstawy polityki gospodarczej*, Zeszyty Naukowe nr 77, Wydawnictwo AE, Poznań 2006.

THE PLACE OF INFRASTRUCTURE IN NATIONAL REGIONAL DEVELOPMENT STRATEGY 2010-2020. REGIONS, CITIES, RURAL AREAS

Summary: Infrastructure remains one of the most important factors in the process of development. It is especially important in Poland, where the lack of infrastructure can be easily observed. *National Regional Development Strategy 2010-2020. Regions, Cities, Rural areas* is a strategic document that describes the main objectives for regional development in Poland for the next 10 years. This document emphasizes the need for strengthening the non-material factors essential for building new economy. There is also a lot of place there devoted to infrastructural improvement in big agglomerations and rural and peripheral areas.