

Zbigniew Makiela

Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Jarosławiu
Krakowska Szkoła Wyższa im. A.F. Modrzewskiego

Infrastruktura a rozwój przedsiębiorczości

Konkurencyjność przedsiębiorstw, rozumiana jako zdolność do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej, czyli nieustannego dodawania wartości przez przedsiębiorstwo, jest w przeważającej części działalnością gospodarczej warunkowana przez ich lokalizację. Wybierając lokalizację własnej firmy, określamy jej położenie wobec zasobów i środków produkcji oraz rynków zbytu, czyli decydujemy o kosztach pozyskania, kosztach produkcji, określamy koszty pokonania odległości do rynku zbytu.

Spośród wielu czynników lokalizacji podmiotów gospodarczych i usługowych niezmiennie najistotniejszą rolę spełnia infrastruktura techniczno-ekonomiczna. Należy pamiętać, że znaczenie poszczególnych systemów infrastrukturalnych zmienia się wraz z postępem technicznym i technologicznym, przemianami społeczno-gospodarczymi oraz tempem rozwoju poszczególnych regionów.

Współczesna gospodarka oparta jest na nowoczesnych systemach infrastrukturalnych, wśród których dominującą pozycję zajmuje system transportu (autostrady, szybka kolej, transport lotniczy, telekomunikacja) oraz komputeryzacja, technologie informacyjne, infrastruktura edukacyjna, infrastruktura prawna, infrastruktura obsługi biznesu.

Z punktu widzenia rozwoju przedsiębiorczości ważnym zagadnieniem jest nie tylko potencjał ilościowy infrastruktury (długość, gęstość), ale przede wszystkim jakość systemów, niezawodność działania, dostępność usług infrastrukturalnych. Z punktu widzenia funkcjonowania podmiotów gospodarczych i usługowych istotne znaczenie mają ocena i analiza funkcji systemów infrastruktury.

Funkcja transportowa infrastruktury

Funkcja transportowa infrastruktury realizowana jest przez urządzenia sieciowe, które umożliwiają przemieszczanie się ludzi, rzeczy (ładunków), przesyłanie energii i informacji na obszarze metropolii oraz między metropolią a obszarem zewnętrznym (powiązania międzynarodowe i globalne). Do przedmiotowego zakresu infrastruktury spełniającej funkcje transportowe zaliczono także środki transportowe pełniące tę funkcję, urządzenia punktowe o charakterze transformacyjno-przesyłowym i produkcyjnym. Obiekty transformacyjno-przesyłowe i produkcyjne infrastruktury są ściśle zespolone z urządzeniami sieciowymi¹; stanowiąc z nimi funkcjonalną całość, realizują w pełni funkcję transportową. Tak zespolony system infrastruktury ze względów technicznych ekonomicznych i konsumpcyjnych najpełniej realizuje omawianą funkcję.

¹ A. Barteczek, *Integracyjna funkcja infrastruktury gospodarczej w świetle badań nad GOP*, KPZK PAN, t. LIX, Warszawa 1977.

Na uwagę zasługuje to, że w wyniku postępu technicznego i technologicznego urządzenia infrastruktury techniczno-ekonomicznej realizujące funkcję transportową charakteryzują się nowym wymiarem. Należy je klasyfikować z punktu widzenia zasięgu oddziaływania, nowoczesności i wykonywanej pracy.

Ze względu na zasięg oddziaływania wyróżniamy infrastrukturę wewnętrzną i zewnętrzną metropolii. Infrastruktura wewnętrzna to infrastruktura komunalna i specjalistyczna (np. zakładów produkcyjnych). Infrastruktura zewnętrzna, określająca rangę metropolii, dzieli się na infrastrukturę o zasięgu krajowym², międzynarodowym³ i globalnym.

Ze względu na zawansowanie technologiczne wyróżniamy infrastrukturę tradycyjną i nowoczesną.

Współcześnie względy techniczne i technologiczne pozwalają na rozprowadzanie niektórych nośników energii i informacji inaczej niż za pomocą sieci (np. energia elektryczna – akumulatory, energia cieplna – baterie słoneczne). Aspekt ekonomiczny infrastruktury sprawia, że względy ekonomiczne każą niektóre produkty rozprowadzać za pomocą sieci, jakkolwiek transport np. w zbiornikach czy pojemnikach byłby możliwy. Odnosi się to do ropy naftowej, gazu i wody. Między innymi ze względów ekonomicznych telefonia komórkowa wypiera przesyłanie informacji za pomocą telefonii przewodowej. Proces ten wywołany postępowaniem naukowo-technicznym generuje nowe systemy infrastruktury. Obecnie, zwłaszcza w systemie łączności, obserwujemy powolne zanikanie widocznych elementów tego systemu na rzecz elementów niewidocznych (telefonia przewodowa widoczna jest zastępowana przez połączenia satelitarne). Decydują o tym względy ekonomiczne i techniczne. Względy ekonomiczne wskazują na to, że budowa infrastruktury jest kapitałochłonna, a więc systemy infrastruktury powinny być nowoczesne i pracować jak najefektywniej⁴. Względy techniczne sprawiają, że usługi realizowane przez infrastrukturę nowej generacji są jakościowo konkurencyjne. Z kolei względy konsumpcyjne każą budować urządzenia niezawodne, które zapewnią stały dopływ wody, gazu, energii elektrycznej, ich stałą dostępność dla wszystkich odbiorców, będą reagować na szczytowe zapotrzebowanie.

Z tego punktu widzenia urządzenia sieciowe infrastruktury można podzielić na widoczne (np. transport drogowy, kolejowy, żegluga,) i niewidoczne (np. łączność satelitarna, telefonia bezprzewodowa, internet).

Ogólnie można stwierdzić, że urządzenia sieciowe służące do przesyłania ściśle określonych dóbr są w pewnym sensie substytutami dróg lądowych lub wodnych, które są mało przydatne lub nieprzydatne do transportu pewnych wyrobów. Substytucyjność urządzeń sieciowych infrastruktury widoczna jest także w nazewnictwie – linia kolejowa, linia drogową, infolinia, infostrada, szlak wodny, kanał radiowy, kanał telewizyjny, kanał wodny, pasmo itp. Należy podkreślić, że ściśle powiązanie tych sieci z odpowiednimi urządzeniami punktowymi o charakterze produkcyjnym występuje dlatego, że każda z tych sieci umożliwia przesyłanie tylko jednego dobra. Tym właśnie różnią się one od dróg ogólnego przeznaczenia.

Funkcja aktywizująca infrastruktury

Z punktu widzenia spełniania funkcji aktywizującej, infrastrukturę należy rozpatrywać jako zespół urządzeń determinujący kształtowanie się obszarów metropolitalnych. W praktyce planowania przestrzennego powszechna jest teza, że inwestycje infrastrukturalne powinny być

² W. Budner, *Lokalizacja przedsiębiorstw*, AE, Poznań 2003.

³ Z. Dziembowski, A. Gansbert-Gebert, *Urządzenia komunalne jako element kosztów budowy miasta*, Studia KPZK PAN, t. XLIII, Warszawa 1975.

⁴ J. Regulski, *Planowanie miast*, PWE, Warszawa 1986.

pierwotne w stosunku do inwestycji produkcyjnych i osadniczych. Oznacza to, że rozwój obszarów metropolitalnych determinowany jest rozmieszczeniem przestrzennym infrastruktury i jej zdolnościami usługowymi (potencjałem). Oznacza to również, że współzależność funkcjonalna między systemem infrastruktury techniczno-ekonomicznej a rozwojem układów osadniczo-produkcyjnych nie zawsze jest możliwa do realizacji, często ze względu na ograniczone środki finansowe lub błędy planistyczne. Często obserwujemy zjawisko asymetrii rozwoju systemów infrastruktury, ich nowoczesności w stosunku do rozwoju przestrzennego metropolii; dysharmonia ta jest widoczna na obrzeżach metropolii. Tereny zewnętrzne metropolii są gorzej wyposażone w infrastrukturę, często usługi realizowane są tam w niepełnym zakresie. Konsekwencją są gorsze warunki życia, co skutkuje narastaniem frustracji i osłabianiem się poczucia tożsamości lokalnej. Niepełna oferta funkcji realizowanych przez infrastrukturę jest przyczyną gorszej pozycji konkurencyjnej obszaru metropolitalnego lub jego części. Przejawem tego są bariery w prowadzeniu działalności gospodarczej, relokalizacja tej działalności, osłabienie aktywności inwestycyjnej. Z kolei dobrze rozwinięta i nowoczesna infrastruktura jest nośnikiem rozwoju gospodarczego, przyczynia się do wzrostu atrakcyjności lokalizacyjnej, sprzyja imigracji ludności, kształtuje bazę ekonomiczną miejsca, w którym występuje. Współzależność potencjału infrastruktury i procesów rozwoju społeczno-gospodarczego zawsze zwiększa popyt na usługi infrastrukturalne, szczególnie na nowoczesne usługi wynikające z rosnących dochodów osobistych ludności i skali napływu kapitału, a to w konsekwencji wymaga ciągłej jej rozbudowy.

Włączenie się polskiej gospodarki w procesy globalizacji stawia nowe wyzwania wobec inwestycji infrastrukturalnych, co powinno sprzyjać podnoszeniu konkurencyjności polskich metropolii. Upodobnianie się polskiej gospodarki do gospodarek krajów „starej” Unii Europejskiej w zakresie powszechności korzystania z usług infrastrukturalnych i ich wysokiej jakości jest trudne. Wymaga wielu działań planistycznych, szczególnie konstrukcji racjonalnych planów przestrzennego zagospodarowania gmin, miast, metropolii, a także ogromnych nakładów inwestycyjnych. Systemy infrastruktury techniczno-ekonomicznej, ich nowoczesność, decydują o atrakcyjności lokalizacyjnej polskiej przestrzeni gospodarczej. Niedorozwój systemu transportu, brak nowoczesnych dróg szybkiego ruchu i autostrad sprawiają, że inwestorzy zagraniczni lokalizują inwestycje np. w Słowacji i Czechach.

The Role of Technical and Economic Infrastructure in the Development of Enterprise

The research into the development of enterprise shows that one of the most important factors affecting its development is infrastructure. Its features help to activate the ‘peripheral’ regions and accelerate the process of restructuring and modernization. The systems which play a major role in developing individual business are modern transport and communication systems, the banking system, the financial and legal counseling system.