

Andrzej RACZYK*

ZMIANY AKTYWNOŚCI GOSPODARCZEJ W III PANEUROPEJSKIM KORYTARZU TRANSPORTOWYM

Zasadniczym elementem procesu tworzenia nowej przestrzeni europejskiej jest integracja oraz dążenie do spójności przestrzennej. Rozbudowa paneuropejskich korytarzy transportowych powinna spowodować znaczącą poprawę stanu infrastruktury, a przez to dostarczyć istotnych impulsów rozwoju ekonomicznego dla poszczególnych obszarów.

Głównym celem opracowania jest analiza zmian aktywności gospodarczej w obszarze III paneuropejskiego korytarza transportowego oraz wskazanie zasadniczych uwarunkowań rozwoju społeczno-ekonomicznego, w tym rzeczywistego znaczenia rozbudowy infrastruktury transportowej w aktywizacji gospodarczej tego obszaru. Badanie przeprowadzono dla lat 1995-2004.

Obszary położone wzdłuż III paneuropejskiego korytarza transportowego Wrocław - Berlin cechowały się relatywnie bardzo niskim poziomem aktywności gospodarczej. Wysoki poziom aktywności ograniczał się w zasadzie do głównych węzłów transportowych obszaru korytarza. Dotyczyło to przede wszystkim Wrocławia oraz Legnicy. Było to konsekwencją kumulatywnego charakteru procesów wzrostu. Wskazuje to na konieczność prowadzenia aktywnej, kompleksowej polityki regionalnej w tym obszarze w celu niwelowania najważniejszych barier rozwoju. W tym kontekście rozbudowa III paneuropejskiego korytarza transportowego może stać się istotnym narzędziem polityki regionalnej służącym do aktywizacji ekonomicznej obszarów przygranicza.

Słowa kluczowe: korytarz transportowy, aktywność gospodarcza, Wrocław, obszar przygranicza.

Głównym elementem procesu tworzenia nowej przestrzeni europejskiej jest integracja oraz dążenie do spójności przestrzennej. W polityce przestrzennej Polski wyrazem dążenia do integracji jest, między innymi, kształtowanie poszczególnych układów sieciowych, w tym systemu infrastruktury transportowej (sieć TINA). Rozbudowa paneuropejskich korytarzy transportowych powinna spowodować znaczącą poprawę stanu infrastruktury, a przez to dostarczyć istotnych impulsów rozwoju ekonomicznego dla poszczególnych obszarów.

Zasadniczym celem opracowania jest analiza zmian aktywności gospodarczej w obszarze III korytarza transportowego oraz wskazanie zasadniczych uwarunkowań rozwoju społeczno-ekonomicznego, w tym rzeczywistego znaczenia rozbudowy infrastruktury transportowej

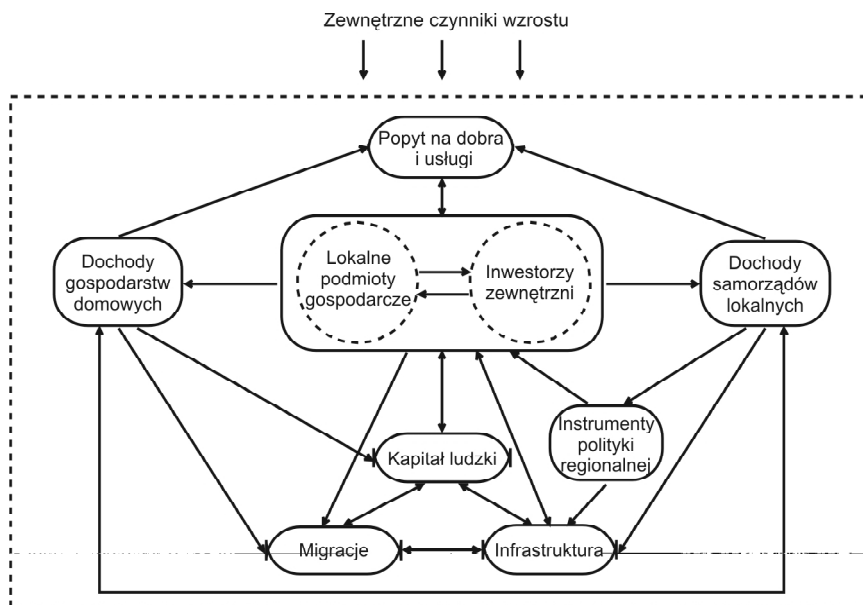
* Dr Andrzej RACZYK, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski.

w aktywizacji gospodarczej tego obszaru. Badanie przeprowadzono dla lat 1995-2004. Dobór horyzontu czasowego był uwarunkowany dostępnością i porównywalnością danych statystycznych. Analizę objęto gminy, przez które przechodzi sieć połączeń drogowych i kolejowych III korytarza transportowego łączącego Wrocław i Berlin. Uzyskane wyniki odniesiono do obszaru pogranicza polsko-niemieckiego w obszarze województwa dolnośląskiego i lubuskiego oraz do średniej krajowej.

W koncepcjach rozwoju regionalnego, w tym w zagadnieniach kształtowania się między - i wewnątrzregionalnych różnicowań przestrzennych, rozwój infrastruktury stanowi jeden z istotnych czynników rozprzestrzeniania się procesów wzrostu oraz jednocześnie drenażu zasobów pracy i kapitału [1] [2] [3]. Wskazuje się przy tym, iż inwestycje o charakterze infrastrukturalnym i inwestycje bezpośrednio produkcyjne są nawzajem komplementarne. Wzajemna zależność między nimi może przybrać dwojaką formę: albo wzrost inwestycji bezpośrednich jest stymulatorem infrastruktury (rozwój przez niedostatek urządzeń infrastrukturalnych) albo inwestycje infrastrukturalne, poprzez pobudzenie regionalnego popytu, przyczyniają się do wzrostu bezpośrednich inwestycji produkcyjnych na danym obszarze (rozwój wyprzedzający lub inaczej - rozwój przez infrastrukturę) [4]. Realizowana i planowana dalsza rozbudowa III paneuropejskiego korytarza transportowego na odcinku Wrocław - Berlin może w tym kontekście odegrać istotną rolę w kształtowaniu różnicowań przestrzennych. Podkreślić przy tym należy, iż kierunek tych przeobrażeń powinien być przedmiotem szczególnego zainteresowania władz lokalnych i regionalnych, przede wszystkim z punktu widzenia kształtowania polityki regionalnej.

Analizę aktywności gospodarczej oraz związków tej aktywności z poziomem rozwoju infrastruktury oparto na modelu kumulatywnego procesu wzrostu w układzie intraregionalnym (ryc. 1). Zgodnie z nim, aktywność gospodarcza stanowi bezpośrednie następstwo oddziaływania następujących czynników: wielkości i struktury popytu lokalnego na dobra i usługi, poziomu dochodów samorządów lokalnych, instrumentów polityki regionalnej, kapitału ludzkiego, ruchów migracyjnych, dochodów gospodarstw domowych, poziomu rozwoju infrastruktury (technicznej oraz społecznej).

Ryc. 1. Determinanty kumulatywnego procesu wzrostu w układzie intraregionalnym
 Fig. 1. Determinants of cumulative process of growth in intraregional system



Zródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS
 Source: Raczyk [5]

Ten ostatni czynnik, ze względu na przepływy finansowe, uzależniony jest od wielkości środków przeznaczanych z budżetów jednostek samorządu terytorialnego oraz stosowanych instrumentów polityki regionalnej (jak np. tworzenie inkubatorów przedsiębiorczości, parków technologicznych, centrów logistycznych, itd.). Efekty sprzężeń zwrotnych powodują ponadto, że procesy rozwoju gospodarczego w istotny sposób kształtują poziom rozwoju infrastruktury, ponieważ część podmiotów gospodarczych tworzy zarazem elementy tej infrastruktury dla pozostałych przedsiębiorstw. Wzrost gospodarczy przejawia się przy tym w większym popycie na usługi świadczone przez infrastrukturę oraz większym jej obciążeniu (co może stanowić zarazem barierę rozwoju). Bardzo ważną rolę w kształtowaniu infrastruktury (przede wszystkim społecznej) odgrywa kapitał ludzki. Ponadto pewne znaczenie odgrywają ruchy migracyjne (w szczególności migracje wahadłowe), przede wszystkim w kontekście zwiększonego obciążenia elementów infrastruktury.

Szczegółowe założenia oraz charakterystykę elementów tego modelu zawarto w opracowaniu A. Raczyka [5]. Posłużył on do konstrukcji syntetycznego wskaźnika aktywności gospodarczej, który został wyznaczony w oparciu na metodzie stosowanej do obliczania Wskaźnika Rozwoju Społecznego (Human Development Index) [6]. Do jego konstrukcji przyjęto następujące wskaźniki cząstkowe:

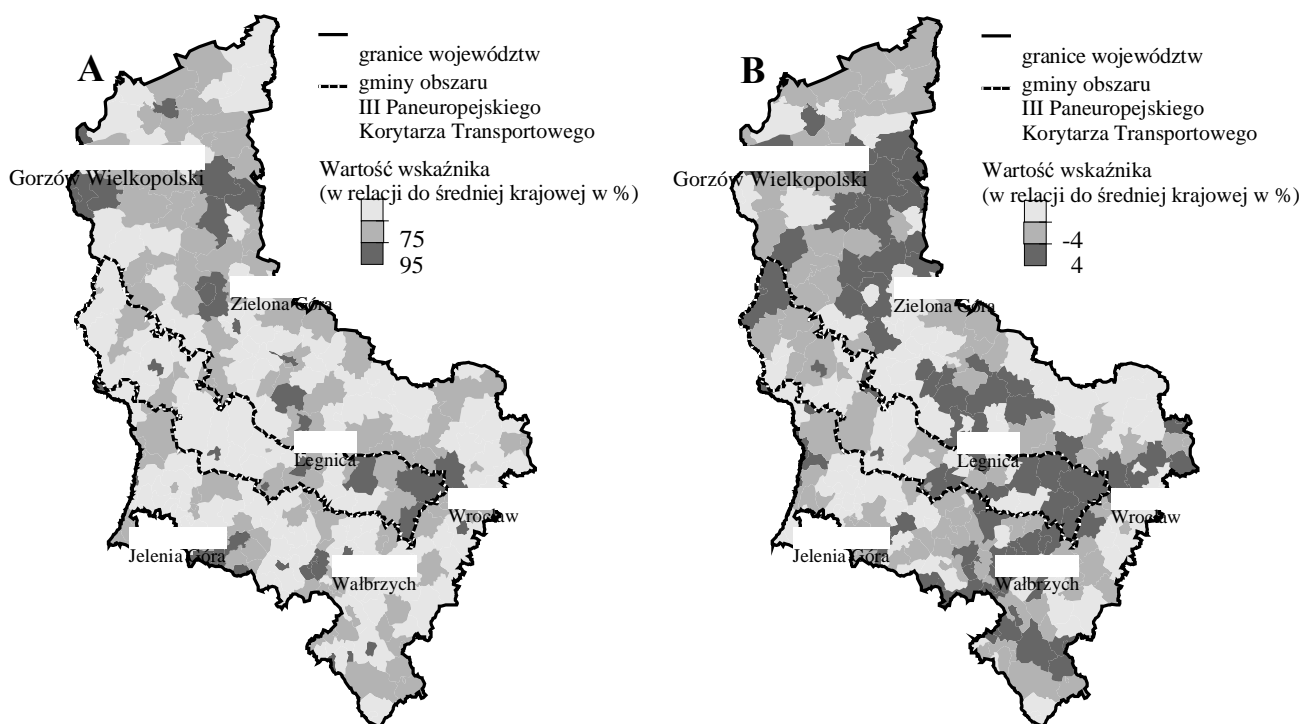
1. przedsiębiorczość indywidualna - podmioty gospodarcze osób fizycznych zarejestrowane w rejestrze REGON na 1000 mieszkańców,
2. duża przedsiębiorczość - spółki prawa handlowego z przewagą kapitału polskiego zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tysięcy mieszkańców,
3. przedsiębiorczość zagraniczna - spółki prawa handlowego z przewagą kapitału zagranicznego zarejestrowane w rejestrze REGON na 10 tysięcy mieszkańców,
4. aktywność obywatelska społeczności lokalnych - fundacje, stowarzyszenia i organizacje społeczne na 10 tysięcy mieszkańców,
5. natężenie usług - pracujący w sektorze usług na 1000 mieszkańców,
6. stopa zatrudnienia - liczba miejsc pracy na 100 mieszkańców,
7. otoczenie biznesu - udział podmiotów gospodarczych sekcji Pośrednictwa finansowego oraz Obsługi nieruchomości firm w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych,
8. PIT - podatki od osób fizycznych na 1 mieszkańca,
9. CIT - podatki od osób prawnych na 1 mieszkańca.

Badany okres lat 1995 - 2004 charakteryzował się ciągłym wzrostem wymiaru bezwzględnego aktywności gospodarczej w odniesieniu do większości jednostek Polski południowo-zachodniej. Było to naturalne, zważywszy na fakt kształtowania się praktycznie od podstaw wielu zjawisk życia gospodarczego (jak np. przedsiębiorczość, inwestycje kapitału zagranicznego, itd.) oraz relatywnie dobrą koniunkturę ogólnokrajową. Z uwagi na fakt bardzo dużej dynamiki zmian wartości wskaźników cząstkowych przyjętych do badania, podstawą do analizy przestrzennego wymiaru aktywności gospodarczej był wskaźnik syntetyczny, odniesiony do średniej krajowej. Pozwalał on na określenie rzeczywistego poziomu różnicowań w układzie dynamicznym oraz prześledzenie kierunków zmian tych różnicowań.

Cechą charakterystyczną rozkładu przestrzennego aktywności gospodarczej na obszarze województw dolnośląskiego i lubuskiego była jej koncentracja w relatywnie niewielkiej liczbie jednostek. Obejmowały one główne miasta (Wrocław, Jelenia Góra, Legnica, Zielona Góra) oraz niektóre ośrodki przemysłowe, które pozostały niewrażliwe na tzw. „szok transformacyjny” (np. Bogatynia, Polkowice) (ryc. 2). Zwarte obszary o ponadprzeciętnym poziomie rozwoju gospodarczego obejmowały przy tym tereny aglomeracji wrocławskiej, Legnicko-Głogowskiego kręgu Miedziowego, Jeleniej Góry, Zielonej Góry i Gorzowa Wielkopolskiego. Przeważały natomiast obszary o wartości wskaźnika aktywności znacznie poniżej średniej krajowej.

W latach 1995-2004 relatywny poziom aktywności w zdecydowanej większości wypadków pozostał na niezmiennym poziomie. Wskazuje to na względną trwałość istniejących uwarunkowań rozwoju poszczególnych obszarów. Pozwala to stwierdzić, iż zdolność do generowania trwałego wzrostu i rozwoju przejawiała tylko nieznaczna część jednostek obszaru Polski południowo-zachodniej. Można przy tym przypuszczać, iż obserwowana trwałość wzrostu aktywności gospodarczej tych jednostek w całym badanym okresie warunkowana była przede wszystkim uruchomieniem kumulatywnych procesów wzrostu w ich obrębie. W efekcie wykazywały one mniejszą zależność od wahań koniunkturalnych, stwarzając tym samym bodźce rozwojowe dla gospodarki regionu. Pozostałe gminy, stanowiące zdecydowaną większość, charakteryzowały się natomiast bardzo dużą wrażliwością na zmiany koniunkturalne. Wskazuje to na fakt, iż pozbawione były trwałych przesłanek rozwoju natury wewnętrznej (endogenicznej) i uzależnione były przede wszystkim od występowania czynników zewnętrznych. Obserwowana względna trwałość ukształtowanych w początkowym okresie

Ryc. 2. Poziom aktywności gospodarczej (A) oraz zmiana aktywności w latach 1995-2004 (B) w układzie gmin w Polsce południowo-zachodniej w 2004 r.
Fig. 2. Level of economic development (A) and changes of economic development in 1995-2004 (B)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS
Source: own studies based on BDR GUS data

transformacji struktur przestrzennych - współczynnik korelacji między poziomem aktywności gospodarczej w roku 1995 i 2004 wyniósł w skali kraju 0,868 - wskazuje, iż zmiany w obrębie większości czynników rozwojowych są procesem długotrwałym.

Analiza dynamiki zmian w obrębie poszczególnych gmin pozwala zaobserwować nieznaczne przesunięcia wag poszczególnych czynników rozwojowych na przestrzeni lat 1995-2004. Nadal największą rolę odgrywała wprawdzie obecność dużych ośrodków miejskich oraz przedsiębiorstw przemysłowych (np. Lubin, Polkowice). Coraz większe znaczenie miał jednak czynnik renty położenia (węzły komunikacyjne o znaczeniu krajowym - np. Kobierzyce, przejścia graniczne o znacznym

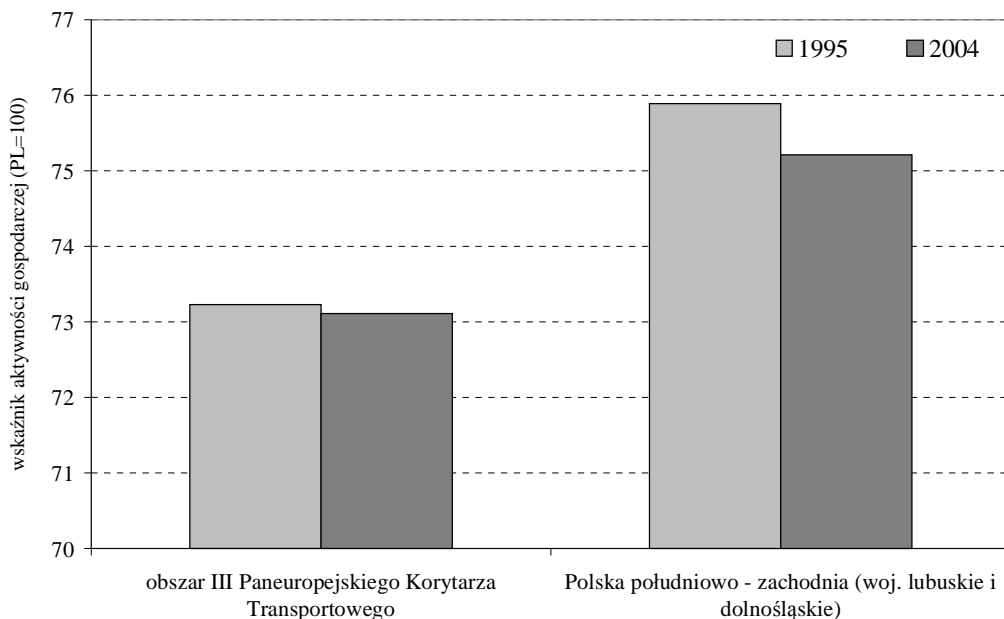
natężeniu ruchu osobowego i towarowego - np. Zgorzelec) oraz rozwoju usług turystycznych (Szklarska Poręba, Karpacz, Polanica Zdrój, Duszniki Zdrój). Może to powodować, iż w przyszłości jednostki związane z tymi rodzajami działalności staną się istotnymi ogniwami gospodarki kraju.

Obserwowane przeobrażenia przestrzeni gospodarczej polegały przede wszystkim na powolnym poszerzaniu zakresu oddziaływania głównych obszarów aktywności gospodarczej. W ich wyniku można mówić o kształtowaniu się przestrzennego układu obszarów aktywności gospodarczej o charakterze węzłowo - pasmowym. Podstawowe elementy tego układu tworzą:

- występowanie wyraźnie zarysowanych węzłów obejmujących aglomerację wrocławską, obszar powiatu jeleniogórskiego, zielonogórskiego i gorzowskiego,
- kształtowanie się węzłów aktywności w obszarze Polkowic, Legnicy, Lubina, Wałbrzycha,
- kształtowanie się głównych osi rozwojowych łączących węzeł wrocławski z wałbrzyskim i jeleniogórskim, wrocławski z polkowickim, zielonogórski z gorzowskim oraz polkowicki z wałbrzyskim.

Ryc. 3. Zmiany średniego poziomu aktywności gospodarczej obszaru III paneuropejskiego korytarza transportowego oraz Polski południowo-zachodniej w latach 1995-2004

Fig. 3. Changes in the average economic activity level in the region of the III Pan-European transport corridor and south-west Poland in 1995-2004



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS
Source: own studies based on BDR GUS data

Obszar gmin znajdujących się na trasie III paneuropejskiego korytarza transportowego cechował się niskim poziomem rozwoju ekonomicznego. Spośród analizowanych jednostek tylko w trzech aktywność gospodarcza była wyższa od średniej krajowej. Przeciętna wartość wskaźnika syntetycznego była przy tym wyraźnie niższa niż w całym obszarze Polski południowo-zachodniej (ryc. 3).

Należy przy tym podkreślić, iż w kształtującej się węzłowo-pasmowej strukturze przestrzennej aktywności gospodarczej gminy korytarza transportowego w zasadzie nie odgrywały żadnej roli. Potwierdza to fakt, iż w latach 1995-2004 zdecydowana większość jednostek tego obszaru nie odnotowała istotnych zmian w poziomie rozwoju ekonomicznego. Sytuacja taka wynikała przede wszystkim z dwóch czynników. Obszar korytarza, jak dotychczas, cechował się stosunkowo niewielkim natężeniem ruchu - biorąc pod uwagę transport drogowy oraz kolejowy. Potoki ruchu osiągały

największą wartość w okolicach Wrocławia i malały wraz ze zbliżaniem się do granicy zachodniej. Stanowiło to z jednej strony odzwierciedlenie relatywnie niskiego poziomu rozwoju ekonomicznego gmin położonych przy granicy, z drugiej zaś strony wskazywało na niski poziom jakości infrastruktury transportowej w zasadzie na całej długości korytarza. Towarzyszyło temu bardzo słabe zagospodarowanie terenów położonych wzdłuż korytarza transportowego. Powodowało to, iż potencjalne oddziaływanie czynnika transportu na wzrost aktywności gospodarczej było słabe i ograniczone w zasadzie tylko do głównych węzłów transportowych.

Niski poziom aktywności gospodarczej terenów korytarza był również konsekwencją kumulatywnego charakteru procesów wzrostu. W efekcie nawet pojawienie się silniejszych impulsów rozwojowych stanowiących efekt oddziaływania czynnika transportu było poważnie osłabiane i nie przekładało się na istotny, rzeczywisty wzrost aktywności. W konsekwencji pomimo niewątpliwego wzrostu atrakcyjności terenów położonych wzdłuż korytarza transportowego, rzeczywisty wzrost aktywności był bardzo trudny do uzyskania. Wskazuje to na konieczność prowadzenia aktywnej, kompleksowej polityki regionalnej w tym obszarze w celu niwelowania najważniejszych barier rozwoju. W tym kontekście rozbudowa III paneuropejskiego korytarza transportowego może stać się istotnym narzędziem polityki regionalnej służącym do aktywizacji ekonomicznej obszarów przygranicza tylko w sytuacji, gdy będzie powiązana z oddziaływaniem na wszystkie czynniki warunkujące uruchomienie procesów wzrostu. Bardzo istotne wydaje się przy tym umiejętne powiązanie planowania regionalnego z planowaniem lokalnym.

Jednoznaczne określenie roli czynnika transportu na procesy aktywizacji poszczególnych jednostek w omawianym przykładzie wydaje się dość trudne. Empiryczne badanie relacji między poziomem aktywności gospodarczej a wskaźnikiem natężenia ruchu wskazało, iż generalnie współzależność taka na terenie korytarza nie występowała (ryc. 4). Można ją zaobserwować tylko w odniesieniu do subpopulacji gmin stanowiących istotne węzły transportowe (zaliczono do nich te jednostki, w których istniało przecięcie dwóch lub więcej dróg krajowych lub linii kolejowych o znaczeniu krajowym). W tym wypadku jednak duże natężenie ruchu stanowiło raczej konsekwencję wysokiego poziomu aktywności gospodarczej (np. Wrocławia i Legnicy), niż przyczynę warunkującą w zasadniczy sposób ten wzrost. Przykładem natomiast bezprecedensowego w skali regionu sukcesu ekonomicznego warunkowanego w znacznej mierze rozwojem sieci transportowej była gmina Kobierzyce, jakkolwiek dotyczyło to tylko transportu drogowego.

Biorąc pod uwagę wcześniejsze wnioski, kontynuacja obecnych trendów zmian aktywności gospodarczej może prowadzić w przyszłości do utrwalenia się efektu tunelu na przeważającej części korytarza. W efekcie rozbudowa infrastruktury na tym obszarze przyniesie niewątpliwie korzyści, ale mogą one ograniczyć się tylko do obszarów głównych węzłów komunikacyjnych oraz terenów najważniejszych aglomeracji (Wrocław, Legnica).

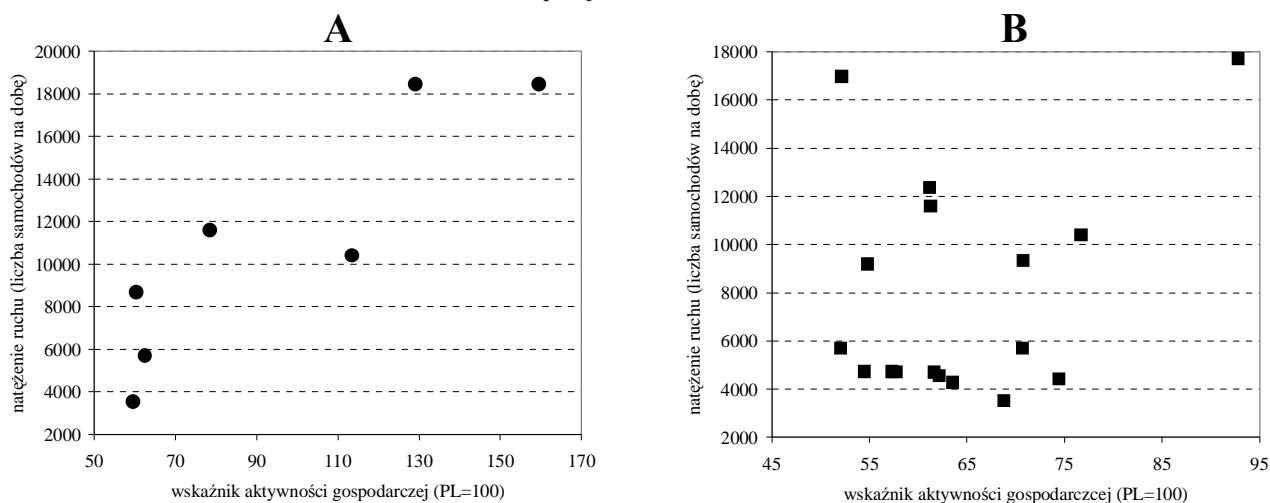
Kształtowanie się węzłowo - pasmowej struktury przestrzennej aktywności gospodarczej powoduje, iż wielkość i status administracyjny poszczególnych jednostek obserwacji ma ważny, ale nie determinujący wpływ na poziom rozwoju gospodarczego (por. ryc. 2). Różnicowanie się przestrzeni regionu Polski południowo-zachodniej przebiega jednak przede wszystkim w układzie: obszary sukcesu - obszary stagnacji. Dlatego też coraz ważniejszą rolę odgrywają relacje przestrzenne poszczególnych jednostek z obszarami aktywności. Mogą one ułatwiać lub utrudniać proces rozprzestrzeniania się aktywności gospodarczej. Szczegółowe poznanie mechanizmów tego procesu zachodzących w układach lokalnych w warunkach transformującej się gospodarki wymaga jednak przeprowadzenia odrębnych, kompleksowych badań, uwzględniających specyfikę poszczególnych jednostek. Należy przy tym zauważyć, iż tak rozumiana analiza relacji przestrzennych winna znaleźć się w centrum zainteresowania samorządów lokalnych i regionalnych, ponieważ relacje te mają zasadniczy wpływ na realne szanse i możliwości rozwoju poszczególnych obszarów.

Ryc. 4. Współzależność między poziomem aktywności gospodarczej a natężeniem ruchu samochodowego na obszarze gmin III paneuropejskiego korytarza transportowego

(A - ważniejsze węzły transportowe, B - pozostałe gminy)

Fig. 4. Interdependence between the level of economic activity and the motor traffic density in the communes of the III Pan-European transport corridor

(A - the main transport junctions, B - other communes)



Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Regionalnych GUS

Source: own studies based on BDR GUS data

LITERATURA

- [1] MYRDAL G., *Teoria ekonomii a kraje gospodarczo nierozwinięte*, PWG, Warszawa 1968.
- [2] HERMANSEN T., *Bieguny wzrostu i teorie pokrewne - przegląd porównawczy*. w: A. Kukliński (red.), *Planowanie rozwoju regionalnego w świetle doświadczeń międzynarodowych*, PWE, Warszawa 1974.
- [3] PENOUIL M., *Bieguny rozwoju w regionach słabo rozwiniętych i w krajach słabo rozwiniętych*, *Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej*, IGiPZ PAN, Warszawa, z. 3-4, 1974.
- [4] ROSIK P., *Infrastruktura transportu jako czynnik rozwoju regionalnego*, *Zeszyty Studiów Doktoranckich*, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, z. 19, Poznań 2004.
- [5] RACZYK A., *Nisze aktywności gospodarczej na Dolnym Śląsku*, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Uniwersytet Wrocławski, praca doktorska, 2004.
- [6] ILNICKI D., *Poziom i jakość życia ludności Dolnego Śląska ze szczególnym uwzględnieniem warunków mieszkaniowych*, Instytut Geograficzny, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, praca doktorska, 1999.

SUMMARY

Integration and spatial cohesion are the main elements of the new European space creation process. The development of Pan-European transport corridors should result in a significant improvement of infrastructure conditions and consequently induce economic growth in particular regions.

The main aim of the article is to analyze changes in economic activity in the III Pan-European transport corridor and to indicate substantial conditions of socio-economic development, including the significance of transport infrastructure development, in economic activation of the region. The research was conducted for the years 1995 - 2004.

The areas located along the III Pan-European transport corridor Wrocław - Berlin were characterized by relatively very low level of economic activity. High level of economic activity was limited to the main transport junctions i.e. Wrocław, Legnica. It was the consequence of cumulative character of growth processes. It indicates the necessity to employ active, complex regional policy in the region in order to level the main development barriers. In this context the development of the III Pan-European transport corridor may become an important tool of regional policy leading to the activation of the border region.