

Wacław SZYMANOWSKI

Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa PAN
Nowy Świat 72. 00-330 Warszawa
wszymanowski@acn.waw.pl

INFRASTRUKTURA LOGISTYCZNA JAKO CZYNNIK PRZYSZŁEGO ŁADU PRZESTRZENNEGO OBSZARÓW WIEJSKICH W POLSCE

Streszczenie:

Celem artykułu jest przedstawienie wzrostu roli infrastruktury logistycznej i technicznej w kształtowaniu się przyszłego ładu przestrzennego w Polsce. Stan infrastruktury, zarówno technicznej, jak i logistycznej w 2008 roku nie sygnalizują zachodzących zmian po wejściu Polski do Unii Europejskiej, ani w układzie regionalnym, ani w układzie miasto-wieś. Prowadzona od początku lat 90 polityka transportowa UE ma coraz większy wpływ na zmiany tej infrastruktury w układzie ponadregionalnym, regionalnym i lokalnym. Jest to skutek nakładów na zmiany infrastruktury logistycznej w perspektywach: 2004-2006 oraz 2007-2013. Przyjęcie wizji Polski 2030, jako *policentrycznej metropolii sieciowej*, składającej się z obszarów metropolitalnych o różnej sile oddziaływania i rozbudowy ich otoczenia, powoduje konieczność realizacji strategii polaryzacyjno-dyfuzyjnej. Strategia ta zakłada wspieranie ośrodków rozwoju regionalnego (*zasada efektywności*), a następnie inicjowanie procesów dyfuzji w słabiej rozwinięte obszary wiejskie (*zasada równości*), co w głównej mierze będzie zależało od przyszłego stanu infrastruktury logistycznej i stanowić będzie warunek zbudowania Europejskiej Przestrzeni Gospodarczej.

Słowa kluczowa: infrastruktura logistyczna, rozwój obszarów wiejskich, polityka transportowa.

1. ROLA TRANSPORTU W KSZTAŁTOWANIU SIĘ POZIOMU ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH

W literaturze przedmiotu badającej ewolucję struktur osadniczych i przestrzennych występuje pogląd [16] o *dominującej roli transportu (najpierw kolejowego, a potem samochodowego)*, na przebudowę relacji **miasto-wieś**, powstałych w okresie budowy wielkich miast w XIX w. Dzięki postępowi w zakresie technologii przemieszczania masowych ładunków w przestrzeni, zwłaszcza żywności, nastąpiło rozdzielenie lokalizacji miejsc pracy od lokalizacji miejsc zamieszkania i rozbicie: *wieś*- miejsce zamieszkania ludności rolniczej, *miasto* –miejsce zamieszkania ludności nierolniczej. Dalszy rozwój miast doprowadził do wykształcania się strefy podmiejskiej o charakterze *miejsko-wiejskim*. Nowe systemy transportu miejskiego oraz upowszechnienie indywidualnej motoryzacji w drugiej połowie XX w. doprowadziły do zmniejszania się zaludnienia w centrach miast, przy jednocześnie szybkim wzroście przedmieść, mających negatywny wpływ na *tradycyjne osadnictwo wiejskie*. Na przełomie stuleci kształtuje się nowy typ relacji **miasto-wieś** zmieniający *tradycyjną cywilizację wiejską* opartą na *naturalnych nośnikach energii i naturalnych środkach produkcji* na *współczesne środowisko wiejskie* oparte na *technicznej cywilizacji, wykorzystującej sztuczną energię i przemysłowe środki produkcji*. Czynnikiem zmian na obszarach wiejskich staje się *rozwój wielu funkcji nierolniczych*, który ma charakter ewolucyjny. W naukach antropologicznych i społecznych przedmiotem badań stało się badanie zróżnicowania społeczności kształtującej obszary na styku miasto i wieś. Badania

prowadzone przez nauki geograficzne między innymi Zespół Badań Obszarów Wiejskich PTG oraz Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN opracowały koncepcję, której zasadniczymi elementami są: *położenie i wielkość w przestrzeni oraz własności* badanego elementu, determinujące jego miejsce pomiędzy *centrum (rdzeniem)* a *peryferiami* obszaru metropolitalnego[6]. Zastosowanie tej koncepcji pozwoliło na obszarach wiejskich dokonać wyodrębnienia 22 ośrodków miejskich o charakterze regionalnym i ponadregionalnym, o niejednorodnej sile oddziaływania na otoczenie oraz ze względu na *zróżnicowaną dostępność czasową dojazdu* do tych ośrodków miejskich transportem samochodowym i kolejowym. Na podstawie badań uzyskano typologię jednostek przestrzennych, wyodrębniając 6 obszarów o różnym znaczeniu dla rozwoju obszarów wiejskich [11]. Stan infrastruktury transportowej z 2008 roku pozwolił określić potencjalne możliwości zwiększenia oddziaływania dużych ośrodków miejskich na przyległe obszary wiejskie. To inwestycje transportowe mogą zwiększyć zakres tego oddziaływania w 4 wymiarach przestrzennych:

- **lokalnym** poprzez *poprawę dostępności transportowej, bądź poprawę strefy oddziaływania mniejszych ośrodków miejskich na obszary wiejskie*, a będzie to możliwe dzięki **rozbudowie infrastruktury drogowej i kolejowej w bezpośrednim otoczeniu**, zwłaszcza dwóch konurbacji: górnosławskiej i warszawskiej;
- **regionalnym** pozwalającym na integrację rynków pracy sąsiadujących ośrodków w wyniku *poprawy dostępności terenów położonych pomiędzy tymi centrami*;
- **krajowym** polegającym na zmniejszeniu zasięgu *strefy peryferyjnej* na obszarze blisko połowy Polski i zamieszkałej przez blisko 30% jej mieszkańców;
- **międzynarodowym**, dotyczącym budowy dróg ekspresowych zwiększających przepustowość przejść granicznych z: Białorusią, Ukrainą i Słowacją.

Tak więc **rozbudowa infrastruktury transportowej**, a szerzej **logistycznej** decydować będzie o rozwoju lokalnym i regionalnym obszarów wiejskich, stanowiąc jeden z istotniejszych **czynników endogenicznych** ich rozwoju. Posiadając potencjał własny obszary wiejskie będą mogły lepiej absorbować i wykorzystać **zewnętrzne uwarunkowania rozwoju**, stwarzane przez *odpowiednią politykę przestrzenną* i możliwość pozyskania środków unijnych dla jej realizacji [1]. Niedostateczne wyposażenie w **infrastrukturę** może przyczynić się do degradacji środowiska przyrodniczego, pogarszając, jednocześnie warunki życia ich mieszkańców¹. Władzom lokalnym **potrzebna jest pomoc zewnętrzna**, ponieważ samorządy nie są w stanie przeznaczyć na ten cel odpowiedniej ilości środków finansowych.

2. POJĘCIE INFRASTRUKTURY²LOGISTYCZNEJ I TECHNICZNEJ

W polskiej literaturze przedmiotu, *infrastruktura* to „ogół podstawowych urządzeń i instytucji koniecznych do prawidłowego funkcjonowania podstawowych działów

¹ Kołodziejczyk D pisząc o *infrastrukturze technicznej na obszarach wiejskich* stwierdza, że: „decyduje w dużej mierze o możliwościach rozwoju inicjatyw gospodarczych i przyciąganiu kapitału z zewnątrz, możliwościach modernizacji i wzrostu produkcji rolniczej oraz kształtowaniu wielofunkcyjności wsi i warunków życia mieszkańców”, Kołodziejczyk D.: *Kierunki pozarolniczej działalności na obszarach wiejskich* w: Bański J, (red.) *Polska przestrzeń wiejska, procesy i perspektywy*, Studia Obszarów Wiejskich, tom 6, IGiPZ PAN, ITG, 2004 s.52.

² Według A.Piskozuba *infrastruktura* jest tworzona przez ludzi i stanowi trwale zlokalizowane, liniowe i punktowe obiekty użytku publicznego, stanowiące podstawę życia społeczno-gospodarczego z uwagi na przemieszczanie osób i ładunków, wiadomości, energii oraz wody”. Przegląd definicji określających infrastrukturę można znaleźć w: Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *„Infrastruktura transportu”*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2009, s.11-16.

gospodarki”[7]. Dalej stwierdza się, że „infrastruktura stanowi kategorię ekonomiczną, związaną z danym terenem, bazą materialną służącą szeroko pojętym potrzebom zarówno produkcyjnym, jak i konsumpcji”, by zrekapitulować, że **infrastruktura** jest zarówno elementem *gospodarki narodowej*, a z drugiej strony stanowi składnik *struktury przestrzennej* określonego obszaru.

W odniesieniu do obszarów wiejskich E. Pięcek [18] *infrastrukturę* określa jako ogół urządzeń i instytucji warunkujących sprawne funkcjonowanie obiektów produkcyjnych i gospodarstw domowych znajdujących się w mieście i na wsi, tj. tworzących materialną podstawę wszelkiego rodzaju usług dla jednostek produkcyjnych oraz całej ludności (zarówno rolniczej jak i nierolniczej).³

Do podstawowych cech infrastruktury należą [28]:

- jej *techniczna i ekonomiczna niepodzielność*, które powodują konieczność długookresowego planowania i udziału państwa oraz instytucji międzynarodowych (unijnych) w jej finansowaniu;
- *długi okres powstawania*, powoduje jej kapitałochłonność oraz majątkochłonność, przez to długi okres zamrożenia poniesionych nakładów i znaczne oddalenie ich realizacji w czasie;
- *immobilność* zwiększająca sprzeczność pomiędzy infrastrukturą, a rozwojem nowych rynków i tendencji w integracji gospodarczej, a nowymi potrzebami transportowymi. Ich skutkiem jest zróżnicowana konkurencyjność przestrzenna.

Szczegółne znaczenie ma pojęcie *infrastruktury logistycznej*, której składowymi są [25]:

- **budynki i urządzenia** do: składowania w centrach dystrybucyjnych i logistycznych), wytwarzania i kompletowania, redukując koszty i zwiększające ich elastyczność;
- **zapasy**: surowców, materiałów, półproduktów i gotowych wyrobów, które powstają jako wynik różnicy pomiędzy ich podażą a popytem, których wzrost ogranicza i redukuje koszty, zwiększając ich elastyczność wykorzystania, zaś wzrost pozwala na niwelowanie bałaganu organizacyjnego;
- **rodzaj, typ środka transportu i plan marszrut po sieciach transportowych, co ma bezpośredni wpływ** na płynność ruchu ładunków i środków transportowych, a przez to na ich efektywność; oraz
- **informacja** (zawarta między innymi w znakowaniu ładunków i usług) służy tworzeniu powiązań pomiędzy uczestnikami łańcuchów logistycznych, zwiększając ich efektywność.

W pracy [24] natomiast przez *infrastrukturę logistyczną* rozumie się: system dróg lądowych, wodnych, powietrznych, portów lotniczych, morskich, kolejowych, i sieci telekomunikacyjnych znajdujących się w określonym terenie. *Infrastruktura logistyczna* obejmuje więc *infrastrukturę transportową*, na którą się składa: sieć dróg i szlaków transportowych, punkty transportowe-postoju i przeładunku ładunków i osób oraz urządzenia pomocnicze wykorzystywane w obsłudze dróg transportowych [4]. *Infrastruktura logistyczna* oprócz infrastruktury transportowej dotyczy: *informacji* pomiędzy uczestnikami sieci i punktami transportu. W systemowym podejściu do logistyki wyróżnia się trzy składowe infrastruktury logistycznej: *infrastrukturę liniową, punktową i komunikacyjną (informatyczną)*.

³Bardziej ogólnie *infrastrukturę* definiuje M. Ratajczak, jako: zespół urządzeń i instytucji, świadczących usługi bez których nie byłoby możliwe funkcjonowanie i rozwój jakiegoś systemu, bądź jego fragmentu, M. Ratajczak: *Infrastruktura w gospodarce rynkowej*, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1999. s.11.

Infrastruktura, a zwłaszcza **infrastruktura techniczna** tworzą bardzo istotny składnik *uwarunkowań endogenicznych* kształtujących procesy rozwoju społeczno-gospodarczego. Według [12] „decyduje w dużej mierze o możliwościach rozwoju inicjatyw gospodarczych i przyciąganie kapitału z zewnątrz, możliwościach modernizacji i wzrostu produkcji rolniczej oraz kształtowanie wielo-funkcyjności wsi i warunków życia mieszkańców.”

W warunkach radykalnego wzrostu w ciągu ostatnich lat udział sektora usług w Unii Europejskiej, a także zmian w jej systemie logistycznym, dzięki zmianom zasad produkcji towarów i świadczenia usług, wynikających z wymagań: jakościowych, terminowością, a także bezpieczeństwa dostaw, istotnym stają się zmiany w *infrastrukturze transportowej*. Zmiany te kreują nowe możliwości rozwojowe, przesądzając o dostępności przestrzennej poszczególnych obszarów, podwyższając spójność Europejskiej Przestrzeni Gospodarczej, a przez to jej konkurencyjność. Dla tak określonej wizji Europejska Polityka Transportowa powinna realizować zasadę *zrównoważonego rozwoju transportu* (ang. *sustainable transport development*), która pozwala wyznaczać priorytety dla inwestycji w Unii Europejskiej.

3. STAN INFRASTRUKTURY LOGISTYCZNEJ I TECHNICZNEJ NA OBSZARACH WIEJSKICH W 2008 ROKU

Jedną ze składowych **infrastruktury logistycznej** jest **infrastruktura techniczna**⁴, odgrywająca rolę ważnego czynnika rozwoju gospodarczego kraju w przyszłości. Jest jednym z tych czynników, które kreują i wzmacniają zainteresowania mieszkańców obszarów wiejskich działalnością pozarolniczą, poprawiającą nie tylko standard życia, ale i atrakcyjność inwestycyjną, poprzez wzrost *dostępności komunikacyjnej lokalnych centrów wzrostu gospodarczego, jak i obszarów dotychczas słabo dostępnych komunikacyjnie, zapobiegając „wypłukiwaniu” tych obszarów z wykwalifikowanej siły roboczej*. Stąd też istotnym staje się określenie diagnozy tej infrastruktury.

3.1 Stan sieci drogowej i elektroenergetycznej na obszarach wiejskich w 2008 roku

Infrastruktura drogowa na obszarach wiejskich na koniec 2008 r. charakteryzowała się całkowitą długością dróg ponad 318 086 km, z czego 112 850 km (35,4%) to drogi powiatowe, a 166 802 km (52,43%) to drogi gminne. Gęstość sieci dróg na terenach wiejskich wynosiła ogółem 101 km/100 km², zaś o nawierzchni twardej 66.8 km/100 km². W 2008 r. długość wszystkich dróg zamiejscowych o nawierzchni twardej wynosiła 209 tys. km, w tym dróg o nawierzchni utwardzonej było 89,1%. Choć zwiększył się w stosunku do 2003 r. udział dróg zamiejscowych o nawierzchni twardej o 4,5%, a dróg o nawierzchni twardej ulepszonej o 7,2 %, to wzrost liczby samochodów zarejestrowanych w tym czasie wzrósł o 46,7%, co spowodowało powiększenie się *problemów z przepustowością drogowych połączeń komunikacyjnych*.

Na *dostępność transportową obszarów wiejskich* składają się także stan sieci: *elektroenergetycznej i gazowej*. Wykorzystanie sieci gazowniczej na obszarach wiejskich jest widoczne dla województw: małopolskiego, śląskiego oraz podkarpackiego, a także w województwach, na których obszarach występują największe aglomeracje w Polsce, jak: mazowieckie, dolnośląskie, wielkopolskie.

⁴ *Infrastruktura techniczna* na obszarach wiejskich obejmuje: gminne drogi, wodociągi i zaopatrzenie w wodę, kanalizację, usuwanie i oczyszczanie ścieków komunalnych, wysypisk i unieszkodliwianie odpadów komunalnych, zaopatrzenie w energię elektryczną i ciepłą oraz w gaz.

Sieć służąca do przesyłu energii elektrycznej zbudowana została na początku lat 50 XX w. i wymaga stałej modernizacji, co przy znacznej jej przestrzennej rozległości i niewielkiego obciążenia prądem, tworzy określony poziom problemów. Niezależnie od złego stanu technicznego sieci rozdzielczych występują problemy złego stanu technicznego tej instalacji w gospodarstwach wiejskich. Liczba odbiorców energii elektrycznej w 2008 r. wynosiła 4,69 mln odbiorców i była ponad 2 mln wyższa niż w 2000 roku (2,55 mln). Należy zwrócić uwagę na wzrost roli źródeł odnawialnych w produkcji energii elektrycznej, której poziom w 2008 r. wynosił 6,9% ogólnej ilości wyprodukowanej energii elektrycznej.

3.2 Stan infrastruktury wodociągowej, sanitarnej na obszarach wiejskich w 2008 roku

Stopień skanalizowania, liczony stosunkiem liczby przyłączy do liczby gospodarstw ogółem wyniósł 69,4% na koniec 2008 r., podczas gdy stopień skanalizowania był blisko 4 krotnie niższy i wyniósł 19,4%. Jedynie w 2 województwach (łódzkie i wielkopolskie), wskaźnik zwodociągowania przekroczył 80%, zaś w 3 województwach (lubuskie, warmińsko-mazurskie i zachodniopomorskie) nie przekroczył 60%. Natomiast wskaźnik skanalizowania jedynie w województwie podkarpackim wyniósł 35,5%, podczas gdy na wschodniej ścianie nie przekroczył 20%, osiągając np. w województwie lubelskim zaledwie 9,2%

Dystans cywilizacyjny pomiędzy miastem a wsią w zakresie dostępności gospodarstw domowych na obszarach wiejskich do podstawowych instalacji (m.in. gazowej, wodociągowej i kanalizacyjnej) pozwalają stwierdzić, że pomimo istotnych zmian w ostatniej dekadzie, długość sieci wodociągowej na wsi wzrosła o ok.60%, a kanalizacyjnej blisko 6 krotnie, *nie spowodowało to radykalnego zwiększenia wyposażenia mieszkań w podstawowe instalacje, a różnice regionalne są znaczne i przebiegają wzdłuż granic podziału Polski na zabory: rosyjski najgorzej wyposażony w dostęp do instalacji sanitarnych i pozostałych*⁵.

3.3 Stan struktury komunikacyjnej na obszarach wiejskich w 2008 roku

W 2008 roku, pomimo szybkiego rozwoju nowych technologii telefonii przewodowej, nastąpił spadek liczby telefonów stacjonarnych na obszarach wiejskich z 12,3 mln w 2003 do 9,2 mln abonentów w 2008 r., w tym na wsi odpowiednio z 2,9 mln do 1,7 mln abonentów, tj. o 41,3 %, co wynikało ze spadku jej konkurencyjności względem telefonii komórkowej. Na koniec 2008 r. liczba abonentów i użytkowników telefonii komórkowej wynosiła 44,1 mln abonentów i była o 6,2% wyższa niż w 2007 r. Na 100 mieszkańców przypadało 115,6 abonentów. W porównaniu z takimi państwami UE, jak: Włochy 151,5 i przeciętnej dla 27 państw UE 119 abonentów, wskazuje to na skalę zaległości. Dostęp do Internetu szerokopasmowego na obszarach wiejskich wzrósł do 4,7 mln użytkowników na koniec 2008 r. tj. o 12 % w stosunku do 2007 r., a użytkowników korzystających z (sieci ruchomej Internetu) o 18%. Liderami w dostępie do szerokopasmowego Internetu są: woj. mazowieckie 17,7 %, śląskie 11,9%, a następnie dolnośląskie i wielkopolskie 9,1%. Najniższy ten wskaźnik jest dla woj. świętokrzyskiego 2,43%. Natomiast w odmienny sposób kształtowała się sytuacja w zakresie *infrastruktury internetowej*. W I kwartale roku 2008 dostęp do Internetu posiadało 15,9 mln tj. 54,8% Polaków w wieku 16-74 lata. Przewiduje się, że w I kwartale 2011 liczba ta zwiększy się do 19,4 mln internautów, co stanowić będzie 66% Polaków w wieku 16-74 lata⁶. Na koniec 2008 r. liczba użytkowników łączy DSL w Polsce

⁵ Kumulacja negatywnych wskaźników społeczno-gospodarczych wg. Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2010-2020 pokrywa się z omawianym wyżej podziałem obszarów wiejskich wg. stanu dostępu mieszkań do instalacji sanitarnych. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010. s. 33.

⁶ Por. *Elektroniczna gospodarka w Polsce. Raport 2008*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2009, s.24.

wynosiła 2,61 mln, z czego 76% to użytkownicy Telekomunikacji Polskiej. W 2010 roku liczba łączy szerokopasmowych wzrosła do 7,5 mln⁷ O aktywności regionalnego e-biznesu świadczy liczba osób dokonujących e-zakupów w Internecie. Największy udział mają: województwa mazowieckie i łódzkie 25,5%, a następnie małopolskie i śląskie 19,3%, najmniejsze lubelskie, podkarpackie, świętokrzyskie i podlaskie 13,7%.⁸ Tak więc stan infrastruktury, zarówno technicznej, jak i logistycznej w 2008 roku nie sygnalizują znacznych zmian po wejściu Polski do Unii Europejskiej, ani w układzie regionalnym, ani w układzie miasto-wieś.

4. ROLA INFRASTRUKTURY LOGISTYCZNEJ W ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH

Usytuowanie w przestrzeni geograficznej relacji **miasto-wieś** może tworzyć zagrożenia: środowiska przyrodniczego, warunków bytowych mieszkańców, a przede wszystkim rozwoju społeczno - gospodarczego obszarów wiejskich. Dlatego też model zbudowany przez T. G. Grosse'a i Ł. Hardta w 2010 r. (por. rys. 1), opisuje jedynie w sposób uproszczony strukturę *powiązań logistycznych pomiędzy miastem a wsią*. Jak przedstawiono na rys. 1. występują dwa rodzaje powiązań logistycznych pomiędzy miastem a wsią: **tradycyjne-drogi** oraz **wirtualna-sieć Internetu**. Ich rozwój będzie miał istotny wpływ na wzrost realizacji pozarolniczych funkcji wsi (dzięki drogom), poprzez rozwój sieci: handlowej, usługowej i produkcyjnej. Powinno to nastąpić dzięki podnoszeniu kwalifikacji ludności wiejskiej (między innymi dzięki Internetowi). Następować więc powinien wzrost aktywności społecznej (przedsiębiorczości, działalności rekreacyjnej, rozbudowy infrastruktury sanitarnej), które staną się źródłem rozwoju (zamożności) obszarów wiejskich. Z drugiej strony rozwój Internetu i wirtualnych sieci pozwoli na nowy typ pracy-telepracę (umożliwiającej podnoszenie kwalifikacji), na decentralizację administracji poprzez wdrażanie e-administracji, zmniejszającej asymetrię lokalizacji urzędów publicznych w dużych ośrodkach administracyjnych, a także tworzenie *centrów świadczenia usług* w ośrodkach wiejskich, czy *platform społecznościowych*, dyskusji własnych problemów [10].

Uwarunkowania rozwoju relacji **miasto-wieś** są zróżnicowane przestrzennie. Dokonana na zlecenie Ministerstwa Regionalnego ekspertyza [20] pozwala wyodrębnić kluczowe czynniki wsparcia i intensyfikacji rozwoju obszarów wiejskich, do których oprócz: kapitału ludzkiego, wiedzy wraz z innowacyjnością i aktywnością zawodową, należy *infrastruktura techniczna i społeczna*.

Zróżnicowany stan rozwoju społeczno-ekonomicznego obszarów wiejskich w relacji **miasto (biegun-rdzeń) - obszary wiejskie (peryferia)** ze względu na rozprzestrzenianie się obszarów metropolitalnych i „wymywanie” zasobów w obszarach peryferyjnych, umożliwia dokonać wyodrębnienia trzech rodzajów obszarów wiejskich i modeli strategii ich rozwoju [25].⁹

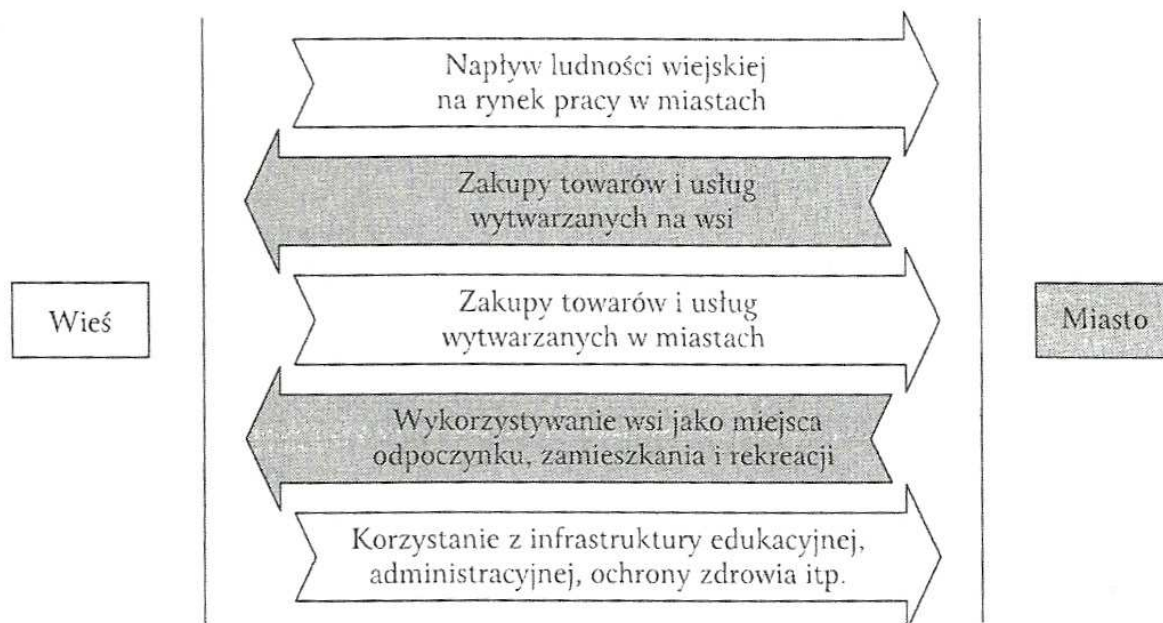
- **zintegrowane obszary wiejskie** – znajdujące się w pobliżu dużych ośrodków miejskich, na których obszarze: rolnictwo odgrywa niewielką rolę, większość dochodów ludności

⁷ Por. *Elektroniczna gospodarka w Polsce. Raport 2008*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2009, s. 42.

⁸ Por. *Elektroniczna gospodarka w Polsce. Raport 2008*, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2009, s. 55
Podobnie wygląda udział procentowy rejestracji sklepów internetowych w układzie wojewódzkim: mazowieckie 24,2%, śląskie 11,5%; małopolskie 10,5%; najmniejszy: woj. warmińsko-mazurskie 1,1%, świętokrzyskie 1,9% podlaskie 2,5%, lubelskie 2,6%, podkarpackie 2,7%.

⁹ Na podział na 3 grupy obszarów wiejskich miał przede wszystkim wpływ brak dostępności czasowej do ośrodków miejskich wywołany niską dostępnością drogową i kolejową por. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010, s. 38-39.

pochodzi ze źródeł pozarolniczych, stopa bezrobocia jest stosunkowo niska, a ludność tych terenów szybko wzrasta między innymi ze względu na funkcje rekreacyjne, obszary te upodabniają się do obszarów miejskich;



Rys. 1. Struktura powiązań logistycznych pomiędzy miastem a wsią.

Źródło: [9 s.29].

- **pośrednie obszary wiejskie**, w których rolnictwo ma istotne znaczenie, gęstość zaludnienia jest mniejsza, integralną częścią są małe miasta do 5 tys. stanowiące centra: administracyjne, usługowe, zaopatrzeniowe dla działalności rolniczej;
- **peryferyjne obszary wiejskie** charakteryzujące się bardzo niską i zmniejszającą się gęstością zaludnienia, o dużym udziale ludzi starszych, o dominacji gospodarstw słabych ekonomicznie o wysokim poziomie bezrobocia, o wysokim poziomie odpływu ludności bardziej aktywnej zawodowo do miast, o wysokim poziomie ubóstwa i wykluczenia społecznego, na których obszarze infrastruktura: techniczna, ekonomiczna i społeczna, są słabo rozwinięte.

Zróznicowanie narzędzi polityki rozwoju obszarów wiejskich zależeć będzie, nie tylko od ich specyfiki, ale przede wszystkim od uwarunkowań działań w skali globalnej, na jednolitym rynku Unii Europejskiej, oddziałujących na rynek: krajowy, regionalny, czy lokalny. Do katalogu tych działań zaliczamy:

- **działania uniwersalne** tj. które w niezmienionej formie można efektywnie stosować w różnych warunkach działania rynku wiejskiego, dla zróżnicowanych grup beneficjentów. Do takich działań należą inwestycje w infrastrukturę: techniczną, ekonomiczną i społeczną;
- **działania elastyczne**, które wymagają adaptacji do konkretnych warunków działania i dla zróżnicowanej grupy beneficjentów;
- **działania wyspecjalizowane**, które powinny być kierowane do określonej grupy beneficjentów.

Główną tezę artykułu jest twierdzenie, że w warunkach przyspieszonych zmian w polskiej gospodarce, a w tym na obszarach wiejskich, działania w obszarze infrastruktury mają charakter działań uniwersalnych, ponieważ stanowią kluczowy czynnik przy określaniu konkurencyjności regionów i tempa ich zmian. Jednocześnie infrastruktura: techniczna,

ekonomiczna i społeczna, należąc do *czynników endogenicznych*, stanowić będzie podstawę rozwoju w skali: krajowej, regionalnej i lokalnej, o ile stworzone i konsekwentnie realizowane będą warunki ich wykorzystania.

5. POZIOM ABSORPCJI ŚRODKÓW UNIJNYCH I ICH WPŁYW NA STAN ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH W LATACH 1990-2010

Wykorzystanie środków unijnych możemy podzielić na okresy: 1. przed wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej tj. na lata 1990-2003; 2. lata perspektywy finansowej 2004-2006, której rozliczenie trwało do 2010 roku oraz 3. perspektywy 2007-2013.

5.1 Wykorzystanie środków przedakcesyjnych w latach 1990-2003

Ponieważ poziom nakładów inwestycyjnych krajowych w latach 90 był na poziomie 3,5% i uniemożliwiał nawet ich odnawianie, (co jest możliwe przy poziomie co najmniej 10%), dlatego też rola środków przedakcesyjnych w obszarze transportu była istotna. Środki te pochodziły z funduszy pomocowych: PHARE i ISPA i wynosiły w latach 1990-2003 1,9 mld euro. Pomimo, jak stwierdzono wyżej, niekonsekwentnej polityki transportowej państwa, instrumenty te odegrały istotną rolę w przygotowaniu Polski do korzystania z właściwych instrumentów polityki strukturalnej oraz Funduszu Spójności.

5.2 Wykorzystanie środków unijnych w latach 2004-2006

W latach 2004-2006 Polska miała do dyspozycji 12,5 mld euro [21]. Jednym z celów Podstaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004-2006 było *włączenie Polski do europejskiej sieci transportowej*, której wynikiem miało być rozwijanie konkurencyjności gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia oraz poprawę spójności: społecznej, ekonomicznej oraz przestrzennej. Poprawa stanu tej infrastruktury, mająca mieć charakter całościowy i zintegrowany, była finansowana z trzech źródeł: programu wykorzystującego środki strukturalne z Funduszu Spójności finansującego duże projekty w ramach głównych korytarzy transportowych, (przedsięwzięć inwestycyjnych finansujących rozwój TEN-T,) *Sektorowego Programu Operacyjnego – SPO-Transport*, umożliwiającego *modernizację infrastruktury transportowej*, poprzez realizację między innymi priorytetu *zrównoważonego gałęziowo rozwoju transportu oraz bezpiecznej infrastruktury drogowej* finansowanych ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego – EFRR¹⁰ oraz *Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego – ZPORR*, którego głównym celem było: *tworzenie warunków wzrostu konkurencyjności regionów oraz przeciwdziałanie marginalizacji niektórych obszarów, aby sprzyjać długofalowemu rozwojowi gospodarczemu kraju, jego spójności: ekonomicznej, społecznej i terytorialnej oraz integracji z Unią Europejską*.¹¹

Strategia Wykorzystania Funduszy Spójności w zakresie *Transportu* realizowana była z wydatków w obszarze *Środowisko finansowanego z Funduszu Spójności*, (okres ich

¹⁰ *Sektorowy Program Operacyjny Transport na lata 2004-2006* (wersja ujednolicona) z dnia 21.05.2007 r. Tekst jednolity uwzględnia zmiany do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 28.07.2004 r. w sprawie Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (Dz.U. Nr.77, poz. 1828), wprowadzonego Rozporządzeniem w: *Sprawie przyjęcia Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006* (Dz.U.Nr.57,poz.385), s.41-49.

¹¹ Dokument stanowiący załącznik do Rozporządzenia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 1.07.2004 (Dz.U.nr.166,poz1745) *W Sprawie przyjęcia Uzupełnienia Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego 2004-2006*. s.21.

rozliczenia był dłuższy niż w przypadku funduszy strukturalnych i upłynął 31 grudnia 2010). Aby zrealizować cel strategiczny jakim było: rozwijanie konkurencyjnej gospodarki opartej na wiedzy i przedsiębiorczości, zapewniającej wzrost zatrudnienia i poprawę spójności: społecznej, ekonomicznej i przestrzennej, jako jeden z celów częściowych przyjmował dalsze *włączanie Polski do europejskiej sieci infrastrukturalnej*, co miało umożliwić wspomaganie udziału w procesach rozwojowych i modernizacyjnych, zapewniających utrzymanie w dłuższym okresie wzrostu gospodarczego i wzrostu poziomu zatrudnienia i wykształcenia.

O skuteczności wykorzystania środków unijnych świadczy przede wszystkim wypłacana beneficjentom kwota refundacji przez Komisję Europejską. Wartość refundacji i stopień ich wykorzystania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach SPOT od początku realizacji programu do końca listopada 2009 był na poziomie 1661 mln PLN. tj. w 95,0% poziomu zaplanowanych środków, a ogółem na poziomie blisko 4 mld PLN. tj. na 92,1% poziomu ich wykorzystania.

Trzecie źródło finansowania rozwoju **infrastruktury transportu na lata 2004-2006** stanowiły środki na *Zintegrowany Program Operacyjny Rozwoju Regionalnego (ZPORR)* w zakresie środków przeznaczonych na budowę nowych i modernizację dróg: poziomie wojewódzkich, powiatowych oraz gminnych, zostały wykorzystane w całości, co pozwoliło na zbudowanie i modernizację dróg o długości 3928 km.

Przedstawienie poziomu wykorzystania środków, przyznanych Polsce w latach 2004-2006, i refundowanych z Funduszu Spójności w *ramach Strategii wykorzystania Funduszu Spójności*. Tak więc wykorzystanie środków unijnych z Funduszu Spójności wynosiło około 5 mld euro tj. 83,5% przyznanego dofinansowania z Unii Europejskiej w latach 2004-2006. Natomiast w zakresie transportu wykorzystano 2,4 mld euro, co stanowi blisko 84% przyznaných środków.

5.3 Planowanie i wykorzystanie środków unijnych w latach 2007-2013

W okresie budżetowym 2007-2013 Polsce przyznano 67,3 mld euro, w tym około 30,2 mld euro na inwestycje w sektorze transportu. Inwestycje w zakresie transportu będą realizowane w 2 ogólnokrajowych programach: *Infrastruktura i Środowisko* (27,9 mld euro - 42% środków), *Rozwój Polski Wschodniej* (2,3 mld euro - 3 % środków) oraz w 16 operacyjnych programach regionalnych (16,6 mld euro - 25% środków). Ponadto jest realizowany odrębny program polityki spójności UE.

Głównym celem Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko - PO IiŚ było poprzez **rozwój infrastruktury technicznej** podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej Polski, przy zapewnieniu poprawy: stanu środowiska naturalnego. Umożliwi to *zwiększenie dostępności przestrzennej głównych ośrodków gospodarczych* dzięki powiązaniu ich siecią autostrad i dróg oraz alternatywnych wobec transportu drogowego, środków transportu, Spowoduje zwiększenie spójności terytorialnej i *atrakcyjność* Polski także poprzez wykorzystanie potencjału kultury i dziedzictwa narodowego o znaczeniu światowym i europejskim, określanym jako: *Europejska Współpraca Terytorialna (EWT)* (0,7 mld euro - 1% środków).

W programie PO IiŚ spośród 15 priorytetów największe środki zostały przeznaczone na: budowę sieci drogowej i lotniczej 8,8 mld euro, transport przyjazny środowisku naturalnemu 7,6 mld euro, bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe 2,8 mld euro oraz na gospodarkę wodno-ściekową 2,7 mld euro i zagospodarowanie odpadów 1,4 mld euro. Program Operacyjny Rozwój Wschodniej Polski, obejmując 5 województw: warmińsko-mazurskie, podlaskie, lubelskie, podkarpackie i świętokrzyskie, celem którego jest przyspieszenie rozwoju społeczno-gospodarczego Polski Wschodniej zgodnie z zasadą

zrównoważonego rozwoju. W ramach tego programu do najważniejszych priorytetów należą: rozwój wybranych funkcji metropolitalnych miast wojewódzkich, poprzez rozwój infrastruktury transportowej i informacyjnej oraz budowę gospodarki opartej na wiedzy, a także wzrostu roli turystyki w zrównoważonym rozwoju makroregionu.

Spośród poszczególnych programów operacyjnych stopień wykorzystywania środków unijnych w ramach 2 programów ukierunkowanych na rozwój potencjału transportowego jest następujący. Analiza procesu kontraktacji na koniec lutego 2011 roku w przypadku *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* wynosiła 54,3%, zaś w przypadku *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* 58,2 %. Natomiast poziom płatności na koniec lutego 2011 roku w przypadku *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko* wynosił 11,1%, zaś w przypadku *Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej* 18,4 %. *Tempo absorpcji środków unijnych jest nieco wyższe niż w latach 2004-2006.*¹²

W układzie regionalnym 16 programów operacyjnych najwyższe tj. na poziomie zdecentralizowanym kontraktacja środków unijnych średnio wyniosła 73,1%, a w zakresie refundacji na poziomie 29,1% środków unijnych przeznaczonych w perspektywie lat 2007-2013. Do województw przodujących w wykorzystaniu środków unijnych w tym obszarze. należą województwa: wielkopolskie, opolskie, pomorskie, których poziom kontraktacji przekroczył 93%, zaś najmniejsze było w województwach: mazowieckie, śląskie i pomorskie, osiągając na koniec lutego 2011 poziom zaledwie 57%.¹³ Tak więc poziom absorpcji środków unijnych jest wysoki, co będzie sprzyjało przyspieszeniu zmian w przebudowie ładu przestrzennego w Polsce w najbliższych latach.

6. ROLA INFRASTRUKTURY LOGISTYCZNEJ W KSZTAŁTOWANIU DO 2030 ROKU ŁADU PRZESTRZENNEGO POLSKI I JEJ WPŁYW NA ZRÓŻNICOWANIE ROZWOJU OBSZARÓW WIEJSKICH

Wizję przyszłego ładu przestrzennego Polski w perspektywie do 2030 roku przedstawiono w dokumencie *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030*, przygotowany przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w 2011¹⁴. Aby zrealizować wizję przestrzenną Polski 2030 w koncepcji zastosowano **nowy paradygmat zintegrowanego systemu rozwoju** oparty na **policentrycznej metropolii sieciowej** wykorzystującej *sieć dobrze powiązanych, współpracujących ze sobą miast*. Koncepcja ta ma zapewnić warunki dynamicznego rozwoju Polski w najbliższych 20 latach, umożliwiając pełniejsze wykorzystanie potencjałów rozwojowych rozmieszczonych w różnych częściach kraju, sprzyjając jednocześnie osiąganiu ich spójności terytorialnej. Jest to możliwe dzięki zniesieniu dychotomii planowania przestrzennego i społeczno-gospodarczego, wprowadzając współzależność celów polityki przestrzennej z celami polityki regionalnej. Celem strategicznym jest więc wzmacnianie **konkurencyjności przestrzennej Polski, zapewniając sprawność funkcjonowania państwa**. Tworzy dokument planistyczny nowej generacji, łączący poziom programowania z poziomem operacyjnym i powołując struktury

¹² Wykorzystanie środków UE w ramach Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006 oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2011., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, marzec 2011, s. 2-4.

¹³ Wykorzystanie środków UE w ramach Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006 oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, marzec 2011, s. 4.

¹⁴ Na podstawie projektu *Koncepcje Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* z dnia 25.01.2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, 9.03. 2011, znajdującego się w konsultacjach do końca kwietnia 2011

instytucjonalne odpowiedzialne za ich wdrożenie. Realizacji tego celu służy zbudowanie całego szeregu dokumentów planistycznych niższego rzędu. tj. *Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia - NSRO 2007-2013, Długookresowej Strategii Rozwoju Regionalnego - DSRR 2010-2030, Średniookresowej Strategii Rozwoju Regionalnego-ŚSRR-2020.*

W przyjętej **Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, Miasta, Obszary Wiejskie (KSRR)**, zgodnie z zaproponowanym w Zielonej Księdze w sprawie spójności terytorialnej - przekształceniem różnorodności terytorialnej w siłę¹⁵, postuluje się lepsze regionalne wykorzystanie potencjalnego zróżnicowania zasobów dla realizacji terytorialnego wymiaru polityki spójności. KSRR próbuje pogodzić dotychczasowy dylemat polityki regionalnej dotyczący zasady sprawiedliwości z zasadą efektywności i polaryzacji, poprzez przekształcenie różnorodności terytorialnej w „Siłę”. Nowy paradygmat polityki regionalnej polega na przejściu od tradycyjnej ukierunkowanej redystrybucji środków do opartej na endogenicznym potencjale terytorialnym. Będzie to powodowało odejście od polityki inter i intraregionalnej na rzecz jednej polityki, określającej w odniesieniu do każdego obszaru cele dla wszystkich podmiotów publicznych. Polityka regionalna, zamiast realizacji modelu polegającego na ogólnym dystrybuowaniu dotacji do „najmniej uprzywilejowanych obszarów”, powinna przyjąć wieloletni model, okresowo modyfikowany. Model ten powinien realizować wielosektorowe podejście poprzez: inwestycje ukierunkowane terytorialnie, realizujące zdecentralizowane polityki rozwojowe wspierające wszystkie regiony, na podstawie wykorzystania ich endogenicznych cech terytorialnych. Podejście to powinno rozwiązać więc dylemat priorytetu **efektywności – konkurencyjności** względem **równości – równomierności rozmieszczania zasobów**, poprzez wybór określonej polityki regionalnej.¹⁶

W Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego – KSRR podstawą jest *strategia polaryzacyjno-dyfuzyjna*, zakładająca w pierwszym rzędzie wspieranie ośrodków rozwoju regionalnego (*zasada efektywności*), a następnie inicjowanie procesów dyfuzji rozwoju na obszary wiejskie i słabiej rozwinięte (*zasada równości*). Celem tej strategii jest silniejsze powiązanie stolic województw i ośrodków subregionalnych z ich najbliższym otoczeniem, co w głównej mierze będzie zależało od **stanu infrastruktury transportowej i komunikacyjnej**, uzależnionego od rozbudowy sieci dróg regionalnych i ponadregionalnych oraz powiązań transportu publicznego i prywatnego pomiędzy miastem i wsią (por rys.1) Pozwoli to zwiększyć mobilność zawodową mieszkańców wsi. Rozwój sieci Internetu umożliwi rozwój pozarolniczych obszarów działalności (usług komercyjnych i publicznych) na wsi, Przyczyni się także do ukształtowania nowych zawodów (mechatronik, anty hacker, teletutor, pielęgniarz drzew). Pierwzoplanowym priorytetem staje się więc *budowa konkurencyjności regionów*, zaś drugoplanowym pozostanie *spójność terytorialna*.¹⁷

¹⁵ Por.: *Green Paper as Teritorial Cohesion, Terning teritorial doversity into strength*, COM (2008) 616,COM (2008) 616, z dn. 6.10.2008.zaatała wykorzystana w Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego przyjętej w lipcu 2010r. Innymi dokumentami źródłowymi KSRR były: Europejska Perspektywa Rozwoju Przestrzennego, Poczdam 1999, a przede wszystkim Traktat Lizboński, który wszedł w życie 01.12.2009. W artykule 3 znalazł się zapis: „Unia wspiera spójność: gospodarczą, społeczną i terytorialną oraz solidarność pomiędzy państwami członkowskimi”.

¹⁶ Wspieranie rozwoju regionów bez względu na stopień ich zróżnicowania jako najbardziej efektywne narzędzie w osiągnięciu spójności UE zostało sformułowane przez Komisarz Danutę Hübner w opracowaniu *Reflection Paper on Future Cohesion Policy*, wiosna 2009 i stało się punktem wyjścia dla opracowania KSRR 2010-2020.

¹⁷ W opracowaniu: *Wizja polskiej wsi i scenariusze rozwoju*. W: *Perspektywy rozwoju obszarów wiejskich*, Red. J. Bański *Studia Obszarów Wiejskich* 6,s.125-129 rozważane są 4 scenariusze rozwoju obszarów wiejskich *scenariusz - peryferyzacji*, w którym przyjmuje się priorytet efektywności nad równością przy stagnacji gospodarczej, *scenariusz polaryzacji*, zakładający przy priorytecie efektywności nad równością, szybki rozwój gospodarczy kraju, stanowiący podstawę KSRR 2010-2020, oraz dwa pozostałe: *strategię depresji równości*

7. PODSUMOWANIE

W artykule przedstawiono wzrost znaczenia czynników przestrzennego rozmieszczenia działalności: produkcyjnej, usługowej i w zakresie zaangażowanych technologii, w układzie województw i podregionów. Czynnikiem determinującym obecny i przyszły porządek w przestrzeni: gospodarczej, społecznej i ekologicznej jest *infrastruktura logistyczna* rozumiana jako współzależność *infrastruktury technicznej i komunikacyjnej na obszarach wiejskich* (por. rys. 1). Jej znaczenie wzrośnie w najbliższej dekadzie ze względu, na przedstawione w artykule, nakłady w postaci zawartych umów i poziomu ich refundacji ze środków unijnych, które w okresie pierwszych 3 lat perspektywy 2007-2013 są relatywnie wyższe niż poziom tych nakładów w perspektywie 2004-2006. Przyjęcie wizji Polski 2030, jako *policentrycznej metropolii sieciowej* składającej się z obszarów metropolitalnych o różnej sile oddziaływania i rozbudowy ich otoczenia opartego na zróżnicowanej pozycji czynników endogenicznych, spowoduje konieczność realizacji *strategii polaryzacyjno-dyfuzyjne*. Strategia ta zakłada w pierwszym rzędzie wspieranie ośrodków rozwoju regionalnego (*zasada efektywności*), a następnie inicjowanie procesów dyfuzji rozwoju na obszary wiejskie słabiej rozwinięte. (*zasada równości*). Umożliwi więc silniejsze powiązanie stolic województw i ośrodków subregionalnych z ich najbliższym otoczeniem, co w głównej mierze będzie zależało od **stanu infrastruktury transportowej i komunikacyjnej**. Dynamika zmian tych czynników pozwoli określić moment, od którego poziom nakładów przeznaczonych na ich modernizację spowoduje radykalne postępy w budowie spójnej Europejskiej Przestrzeni Gospodarczej (efekt domina). Przedstawiona w pierwszej części artykułu diagnoza infrastruktury technicznej na obszarach wiejskich, umożliwia stwierdzić że dotychczasowe zmiany w *infrastrukturze technicznej (sanitarnej i wodociągowo-kanalizacyjnej)*, choć zbliżyły, to jednak pozostawiły różnice regionalne w poziomie życia mieszkańców miast i wsi.

Przyjęty nowy paradygmat planowania regionalnego, podkreślający znaczenie *identyfikacji czynników endogenicznych*, do których jako najistotniejszy zalicza się *infrastrukturę transportową i komunikacyjną*, tworzy uniwersalne narzędzia rozwoju także innych typów obszarów nie tylko metropolitalnych. Na podstawie modelu **miasto-wieś (por.rys.1)** adoptowanego do identyfikacji siły oddziaływania każdego z obszarów metropolitalnych i odpowiadających im obszarów wiejskich, pozwoli na określenie zindywidualizowanych instrumentów i środków finansowych, uwzględniających ich specyfikę. Nowy sposób opracowania dokumentacji planistycznej umożliwi także stworzenie systemu instytucji na szczeblu krajowym i regionalnym, pozwalających na ich monitorowanie za pomocą określonego systemu mierników. Wdrażanie podejścia zintegrowanego w strategiach rozwoju regionalnego, uwzględniać będzie zarówno pożądany i aktualny poziom relacji pomiędzy czynnikami sprzyjającymi realizacji strategii konkurencyjności i strategii spójności w określeniu szans rozwojowych poszczególnych regionów.

Adknowlegde: Artykuł jest efektem prac realizowanych w ramach grantu rozwojowego R10 002706/2009 nt. "Model systemu logistycznego Polski jako droga do komodalności transportu w Unii Europejskiej".

nad efektywnością, przy stagnacji rozwoju gospodarczego i *strategię unifikacji*- przyjmującej dodatkowo szybki rozwój gospodarczy.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Bański J., Czapiewski K.: Obszary o znaczącym endogenicznym potencjale rozwojowym, w: Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 rok., Red. J. Bański, Studia Obszarów Wiejskich, Warszawa 2009, t.16. s. 55-78.
- [2] Bański J.: Strefa podmiejska-już nie miasto, jeszcze nie wieś w: Gospodarka przestrzenna w strefie kontinuum miejsko-wiejskim w Polsce. Red. A. Jezierska-Thole, L. Kozłowski. Wydawnictwo Naukowe U.K.M. Toruń. 2008, s. 29-43.
- [3] Bański J., Red.: Wizja polskiej wsi i scenariusze rozwoju. W: Perspektywy rozwoju wiejskich. Studia Obszarów Wiejskich, t. 6, Warszawa 2006, s. 125-129.
- [4] Ciesielski M., Szudrowicz A., Ekonomika transportu Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 2001.
- [5] Elektroniczna gospodarka w Polsce. Raport 2008, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2009.
- [6] Falkowski J., Brodowski P.: Ocena kontinuum miejsko - wiejskiego obszarów metropolitalnych Polski metodą potencjału społeczno-gospodarczego, w: Red. W. Gierańczyk, M. Kluby, Problemy i metody oceny kontinuum miejsko-wiejskiego w Polsce. Studia Obszarów Wiejskich, t.13, Warszawa 2008, s. 11-35.
- [7] Ferenc J. Red., Stan rozmieszczenia infrastruktury ekonomicznej na obszarach wiejskich Polski, IRWiR, PAN, Warszawa 1996.
- [8] Gołomska E., Kompendium wiedzy o logistyce. Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2008.
- [9] T. G. Grosse, L. Hardt: Sektorowa czy zintegrowana. Czyli o optymalnej strategii rozwoju polskiej wsi, „Pro Oeconomia” Fundacja Ewaluacji i Badań Ekonomicznych, Warszawa 2010.
- [10] Grzywacz W., Wojewódzka-Król K., Rydzikowski W., Polityka transportowa. Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, wyd. 3,Gdańsk 2003.
- [11] Heiling G., Alternatives for European Rural Areas, Red. J. Bański, J. Owsinski, IERiGŻ, IGiPZ, t. 1, 2003
- [12] Kołodziejczyk D., Kierunki pozarolniczej działalności na obszarach wiejskich. W: Red. J. Bański. Polska przestrzeń wiejska, procesy i perspektywy. Studia Obszarów Wiejskich, tom 6, IGiPZ PAN, ITG, 2004.
- [13] Komornicki T., Śleszyński P.: Typologia obszarów wiejskich pod względem powiązań funkcjonalnych i relacji miasto-wieś. W: Analiza zróżnicowania i perspektyw rozwoju obszarów wiejskich w Polsce do 2015 roku. Red. J. Bański. Studia Obszarów Wiejskich, t. 16. Warszawa 2009, s. 9-37.
- [14] Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030,projekt z 25.01.2011 - 09.03.2011. Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.
- [15] Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: Regiony, miasta, obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
- [16] Maik W.: Kontinuum wiejsko-miejskie jako układ dynamiczny i rezultat zmian osadniczych i społecznych. W: Red. Jezierska - Thole A., Kozłowski. Wydawnictwo Naukowe U.M.K., Toruń 2008, s. 55-61.
- [17] Narodowy Program Przebudowy Dróg Lokalnych 2008-2011. 28.10.2008, Rada Ministrów, Warszawa 2008.
- [18] Pięcek E., Problemy rozwoju infrastruktury wiejskiej, Wieś i Rolnictwo, 4. Warszawa 2005
- [19] Pięcek E., Program aktywizacji obszarów wiejskich. Komponent C- Infrastruktura. Wnioski z realizacji. Wieś i Rolnictwo 1. 2007.
- [20] Rakowska J., Wojewódzka - Wiewiórska A.: Zróżnicowanie przestrzenne obszarów wiejskich w Polsce Stan i perspektywy rozwoju w kontekście powiązań funkcjonalnych, Ekspertyza wykonana na zamówienie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2010.
- [21] Ratajczak M., Infrastruktura w gospodarce rynkowej, Wyd. Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań 1999.
- [22] Rolbiecki R., Wykorzystanie funduszy unijnych na infrastrukturę transportu w Polsce w warunkach spowolnienia gospodarczego, Logistyka, 1. 2011, s. 30-32.

- [23] Sektorowy Program Operacyjny Transport, realizacja na 31.11.2009., Departament Przygotowania Projektów Indywidualnych, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2009.
- [24] Słownik terminów logistycznych, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2006.
- [25] Szymanowski W., Zarządzanie łańcuchami dostaw żywności w Polsce. Kierunki zmian. Difin Warszawa 2008.
- [26] Wilkin J., Obszary wiejskie w warunkach dynamizacji zmian strukturalnych w: Ekspertyzy do Strategii Rozwoju Społeczno-Gospodarczego Polski Wschodniej do 2020, Tom 1, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2007.
- [27] Wizja polskiej wsi i scenariusze rozwoju w: Perspektywy rozwoju obszarów wiejskich., Studia Obszarów Wiejskich, 2010 s. 125-129.
- [28] Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., Infrastruktura transportu, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2010.
- [29] Wojewódzka-Król K.: Problemy rozwoju infrastruktury transportu w Polsce w świetle tendencji uniijnych Logistyka 3, 2010,s. 18-22.
- [30] Wojewódzka A., Infrastruktura jako czynnik rozwoju lokalnego o regionalnego, Szkoła Gospodarstwa-Wiejskiego, Warszawa, 2010, s. 13.
- [31] Wykorzystanie środków UE w ramach Strategii Wykorzystania Funduszu Spójności na lata 2004-2006 oraz Narodowych Strategicznych Ram Odniesienia 2007-2013. 09.03 2011, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa 2011.

LOGISTICS INFRASTRUCTURE AS A FACTOR OF A FUTURE SPATIAL ORDER OF THE VILLAGE AREA IN POLAND

Abstract:

The main goal of the paper is to present the growing influence logistic and technical infrastructure on the future spatial development in Poland The level of technical and logistical infrastructure in 2008 not signalized their important changes not in space, not in *rural-urban* relations after connection Poland to European Union. Transportation policy created by EU from the beginning of 90 had more big influence on the development of infrastructure on the intra and interregional level as well on the local level. That is a result of the investment into the infrastructure in the perspective 2004-2006 and 2007-2013.The program Poland 2030 create policentral metropolitian network between centra of regional activities and their rural areas, which would have different influence on polarization- diffusion strategy. This strategy will has a great impact, first on the regional level of input (on the base of the principle of efficiency),and then initiates processes of diffusion in very rural areas (on the base of the principle of equality). As a result of this strategy will be created European Economic Space.

Key words: logistics infrastructure, village area development, transportation policy.