

BRDULAK Jacek¹
 PAWLAK Piotr²
 KRYSIUK Cezary²
 ZAKRZEWSKI Bartosz²

Podstawowe teorie lokalizacji działalności gospodarczej oraz znaczenie czynnika transportu

WSTĘP

Lokalizacja (od łac. *locaro* – umieścić) oznacza umiejscowienie danej działalności w konkretnym miejscu. Działalność ludzi i podmiotów gospodarczych odbywa się w określonym miejscu – jest w tym miejscu zlokalizowana. Pojęcie lokalizacji jest często wykorzystywane w naukach ekonomicznych i traktowane jest jako procedura wyboru miejsca do prowadzenia określonej działalności gospodarczej. W. Budner pojęcie lokalizacji działalności gospodarczej opisuje jako umiejscowienie wielkości i rodzaju działalności gospodarczej, obiektu lub zespołu obiektów, na określonym obszarze. Pojęcie to rozpatrywane jest w aspekcie czynnościowym (procedura wyboru rodzaju i miejsca inwestycji) oraz w aspekcie rezultatowym (wynik przeprowadzonej procedury dla konkretnej lokalizacji) [4, s. 19].

Konkretne miejsce charakteryzuje się określonymi walorami lokalizacyjnymi, a każda działalność gospodarcza – określonymi wymogami lokalizacyjnymi. W sytuacji gdy walory i wymogi będą do siebie najlepiej dopasowane można wyznaczyć optymalną lokalizację prowadzenia działalności gospodarczej. Walory jak i wymogi lokalizacyjne zmieniają się w czasie, może to prowadzić do poszukiwania nowej działalności gospodarczej w danym miejscu (rekonwersja) jak i nowego miejsca dla dotychczasowej działalności gospodarczej (relokacja). Podejście to wymaga spojrzenia na pojęcie lokalizacji jako sumy wszystkich decyzji powodujących określone konsekwencje przestrzenne [9, s. 9-10].

Kierując się kryterium ekonomicznej efektywności wybiera się taką lokalizację, której łączny koszt kombinacji wybranych czynników jest najniższy.

Od XIX wieku, tj. od momentu rozwoju przemysłu (rewolucji przemysłowej), czynnik transportu jest nieustannie związany z teorią lokalizacji działalności gospodarczej. Wiąże się to z potrzebą przetransportowania wytworzonych dóbr w miejsce ich zbytu, tak aby osiągnąć zysk związany z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Teoria lokalizacji przemysłu przez długi okres (XIX i połowa XX w.) rozwijała się oddzielnie od głównego nurtu teorii ekonomii (okres do połowy XX w.) który ograniczał się do analizy gospodarki świata pozbawionej wymiarów przestrzennych.

Z biegiem czasu zaczęto analizować również aspekty przestrzenne jak i czynniki behawioralne, jednak niezależnie od spojrzenia na teorię lokalizacji współcześnie nadal bada się współzależność lokalizacji działalności gospodarczej i czynnika transportu.

1 TEORIE LOKALIZACJI

1.1 Podstawowe teorie lokalizacji w XIX wieku

Rewolucja przemysłowa i postęp techniczny wraz ze wzmoczoną produkcją dóbr wpłynęły na zwiększone zapotrzebowanie na transport towarów. Twórcy ekonomii klasycznej Adam Smith oraz David Ricardo zwracali już uwagę na znaczenie lokalizacji danego przedsięwzięcia, jednak prekursorem teorii lokalizacji był niemiecki ekonomista Johann Heinrich von Thünen. Zajmował się

¹ Szkoła Główna Handlowa w Warszawie, Kolegium Nauk o Przedsiębiorstwie, Katedra Geografii Ekonomicznej, 02-521 Warszawa, ul. Rakowiecka 24, Tel.: +48 22 564-92-32, dr hab. Jacek Brdulak, Profesor nadzwyczajny, jacek.brdulak@sgh.waw.pl,

² Instytut Transportu Samochodowego, 03-301 Warszawa, ul. Jagiellońska 80, Tel: 22 43-85-400, Fax: 22 43-85-401, mgr Piotr Pawlak, piotr.pawlak@its.waw.pl, mgr Cezary Krysiuk cezary.krysiuk@its.waw.pl, dr Bartosz Zakrzewski, bartosz.zakrzewski@its.waw.pl,

on problemami rolnictwa m.in. stworzył teorię lokalizacji produkcji rolniczej (tzw. pierścienie Thünera). Była to teoria kręgów według której blisko rynków zbytu dużych miast zlokalizowane są bardziej efektywne kierunki produkcji. Rozwinął on teorię dotyczącą renty gruntowej, a mianowicie wskazał zależność zmniejszania się poziomu wysokości tej renty, w stosunku do wzrostu odległości gospodarstwa rolnego od rynku zbytu i związanych z tym kosztami transportu. Według Thünera w warunkach panujących w pierwszej połowie XIX wieku, najbliżej rynku zbytu, czyli miasta, rozwija się ogrodnictwo i gospodarka nabiałowa, następnie gospodarka leśna, uprawa zbóż i gospodarka hodowlana. W pierwszym okręgu dominuje wolna gospodarka i w tej strefie teoretycznie wszystkie towary mogą być produkowane, ale produkuje się tutaj przede wszystkim towary łatwo psujące się, ze względu na możliwość ich szybkiego przetransportowania na rynek miejski, czyli ówczesne centrum danej aglomeracji. Następnie mamy strefę leśnictwa, która w tamtych czasach również była bardzo istotna ponieważ drewno było wykorzystywane jako budulec oraz opał, a koszty jego transportu były stosunkowo wysokie dlatego obszary leśne znajdują się w niewielkiej odległości od centrum miasta. Kolejno zlokalizowane jest strefa uprawy zbóż podzielona na części: strefę płodozmianną, ziemię wykorzystywaną na zmianę jako użytki rolne i pastwiska oraz ziemie pod uprawę trójpolową. W dużej odległości od centrum miasta koszty transportu przekraczają zyski możliwe do uzyskania z uprawy zboża, dlatego w ostatnim obszarze najkorzystniej jest hodować zwierzęta, ponieważ wysoka wartość produktów hodowlanych może rekompensować koszty ich transportu. Oczywiście teoria ta oparta była na pewnych założeniach. Rozpatrywano lokalizację wokół odizolowanego ośrodka miejskiego, gleby posiadały taką samą wartość użytkową, koszty transportu były funkcją masy i odległości, a ceny za produkty rolne były jednakowe. Zgodnie z przyjętymi założeniami przyczyną formowania się stref rolniczych jest przede wszystkim dążenie producentów do maksymalizowania renty gruntowej z jednostki powierzchni ziemi, czyli generowania maksymalnej różnicy między przychodami ze sprzedaży, a kosztami transportu [9, s. 14]. Thünen za najważniejszy czynnik wpływający na lokalizację uważał koszty transportu, jednak z czasem jego teoria miała coraz mniejsze zastosowanie ze względu na rozwój gospodarczy, a co za tym idzie rozwój transportu (kolejowego, wodnego śródlądowego) co wpływało na zmniejszenie się kosztów transportu. Ciekawostką jest iż, model ten przestał mieć zastosowanie w krajach uprzemysłowionych, z dobrze rozwiniętą infrastrukturą transportową, jednak w krajach o słabo rozwiniętej infrastrukturze nadal może mieć on zastosowanie nawet w dzisiejszych czasach.

Wilhelm Launhardt był kolejnym niemieckim ekonomistą, który pod koniec XIX wieku zajął się teorią lokalizacji. Przedstawił on teorię określającą optymalną lokalizację przedsiębiorstwa przemysłowego, przy zachowaniu niezbędnych założeń tj.:

- Mamy do czynienia z monopolistycznym zakładem produkcyjnym usytuowanym na równinie, na której konsumenci są równomiernie usytuowani;
- Wszyscy konsumenci są tacy sami i zgłaszają popyt na dany towar;
- Koszt transportu na jednostkę odległości jest stały;
- Przedsiębiorstwo wytwarza jeden produkt po stałych kosztach i pobiera taką samą cenę za swój produkt od wszystkich klientów;
- Konsumenci ponoszą koszty transportu.

Przyjmując te założenia Launhardt stwierdza, iż cena towaru wyprodukowanego w przedsiębiorstwie będzie się zwiększać wraz ze wzrostem odległości, ze względu na koszty transportu towaru do klienta, który będzie nimi obciążony. Wraz ze wzrostem ceny towaru, związanym ze wzrostem odległości od przedsiębiorstwa wytwarzającego dane dobro, popyt będzie maleł, a po pewnej odległości od miejsca wytworzenia zmaleje do zera. Przy spełnieniu tych założeń transport stawał się najważniejszym czynnikiem wpływającym na lokalizację danego przedsiębiorstwa, ponieważ w tym wypadku koszty transportu były najistotniejszymi kosztami nie związanymi bezpośrednio z procesem produkcyjnym. Przyjmując te założenia Launhardt pomijał inne czynniki, które oprócz transportu są ważne dla lokalizacji przedsiębiorstwa: aspekty geograficzne, społeczne – siła robocza czy ekonomiczne – ceny i dostępność ziemi [10, s. 2-3].

1.2 Podstawowe teorie lokalizacji w pierwszej połowie XX wieku

Początek XX wieku to przede wszystkim dorobek Alfreda Webera, który był kontynuatorem myśli W. Launhardta. W pracy z 1909 roku pt. Teoria lokalizacji przemysłu, Weber przedstawia mechanizm w jaki sposób powinno się wybrać optymalną lokalizację dla przedsiębiorstwa przemysłowego. W jego modelu uwzględniono szereg czynników przestrzennych mających na celu znalezienie optymalnej lokalizacji zakładu produkcyjnego przy minimalnym koszcie. Weber stosował swój model także do organizacji usługowych, takich jak firmy inwestycyjne, a szerzej nawet do pewnych systemów politycznych i kulturowych. Jednak problem lokalizacji przemysłu był szczególnie istotnym zagadnieniem pod koniec XIX wieku, ze względu na prężny rozwój transportu kolejowego, energetyki, telekomunikacji i rozwoju miast, które pozwalały dystrybuować łatwiej i więcej produktów procesu wytwórczego [6]. Na potrzeby swojego modelu Weber przyjął pewne założenia które były następujące [4, s. 52]:

- Do analizy przyjmuję się lokalizację jednego przedsiębiorstwa, które wytwarza tylko jeden produkt w określonych ilościach;
- Źródła surowców i miejsca konsumpcji są znane i posiadają odpowiednią lokalizację;
- Koszty transportu są zależne od masy towaru i odległości przewozu;
- Techniczne współczynniki produkcji są stałe.

Zgodnie z przyjętymi założeniami, koszty transportu stanowią główny składnik kosztów produkcji, dlatego wybór odpowiedniej lokalizacji przedsiębiorstwa jest związany z minimalizacją kosztów transportu. Weber jako pierwszy teoretyk sformułował pojęcie czynnika lokalizacji i określił trzy najważniejsze czynniki lokalizacji przedsiębiorstwa: transport, praca i korzyści aglomeracji. Najistotniejsze według niego były koszty transportu, które stanowiły od 20% do 40% kosztów produkcji. Dwa pozostałe czynniki mogą wpłynąć na lokalizację, jednak przy założeniu, iż wzrost kosztów transportu będzie zrekompensowany lepszymi warunkami pracy czy korzyściami aglomeracji. Weber zauważa także, że popyt na produkcje oraz konkurencja leżą poza aktywnym wpływem pojedynczego przedsiębiorstwa, dlatego te czynniki nie są brane pod uwagę przy wyborze lokalizacji [9, s. 15]. Podkreśla jednak, że teoretyczne zasady lokalizacji są niewystarczające, jeżeli nie są testowane w rzeczywistych warunkach lokalnych, socjologicznych i politycznych [6].

Kolejnym ekonomistą zajmującym się teorią lokalizacji przedsiębiorstw był August Lösch. Opierał się on na hipotezie o przestrzennej zmienności cen zbytu i przyjął za kryterium optymalnej lokalizacji maksymalizację sprzedaży, nie tak jak jego poprzednik A. Weber, który skupiał się na minimalizacji kosztów. Według Löschy przedsiębiorstwo będzie lokalizowało się jak najbliżej odpowiednio chłonnego rynku zbytu. Jego podstawowym założeniem była klasyczna krzywa popytu obrazująca zależność pomiędzy ceną a podażą, jednak wprowadził jeszcze trzeci wymiar, mianowicie odległość. Dzięki takiemu podejściu uwzględniał on równocześnie koszty dystrybucji, obszar rynku i wielkość popytu. Stwierdził, iż lokalizacje różnych rodzajów działalności gospodarczej nie będą rozmieszczone równomiernie. Korzyści ekonomiczne specjalizacji i produkcji masowej wpływają na koncentrację przedsiębiorstw w danym regionie. Liczba przedsiębiorstw w danym regionie jest ograniczona, w związku z czym będą one się w pewnym stopniu rozpraszały i tym samym koszty transportu będą w tym zjawisku odgrywały istotną rolę.

Jednak w teoriach zarówno Webera jak i Löschy tylko jeden z dwóch czynników: koszt produkcji i ceny zbytu, był zmienny, zakładając że drugi jest niezależny od lokalizacji [4, 57-58].

Warto również dodać, iż w latach 30-tych dwudziestego wieku Walter Christaller był twórcą systemów ośrodków centralnych i opracował ich kilka odmian. W jednej z nich szczególnie uwzględniał wpływ czynnika transportu. Według zasady komunikacyjnej, najlepszym rozmieszczeniem ośrodków podporządkowanych ośrodkowi centralnemu jest ich lokalizacja na liniach komunikacyjnych leżących między dwoma ośrodkami wyższego rzędu. Lokalizacja ośrodków centralnych, dzięki której możliwie dużo miejscowości o większym znaczeniu leży na linii łączącej te ośrodki w sposób możliwie najefektywniejszy ekonomicznie [4, s. 91-92].

1.3 Podstawowe teorie lokalizacji w drugiej połowie XX wieku

W 1956 roku Walter Isard przedstawił pracę pt. *Location and Space – Economy*, gdzie mocno wyszczególniona jest rola nakładów transportowych. Definiuje on nakład transportowy jako przemieszczenie jednostki wagi na jednostkę odległości (np. tonokilometr). Przedsiębiorstwo w procesie produkcji jest umiejscowione w określonym miejscu, wymaga stosownego kapitału, gruntów, kultury organizacyjnej i potrzebuje nakładów transportowych. Nakłady transportowe są zespołem usług potrzebnych do przemieszczenia czynników produkcji. Isard traktuje je jak pozostałe nakłady istotne w procesie produkcji: praca, kapitał, ziemia, przedsiębiorczość. Takie podejście pozwala traktować czynniki produkcji, także nakłady transportowe, substytucyjnie względem siebie. Isard traktuje w swojej teorii nakłady transportowe jako dynamiczną część procesu produkcji, które są ściśle związane z innymi czynnikami produkcji i mogą być zamieniane przez inne czynniki. Tego typu podejście spowodowało nadanie przestrzennego charakteru procesowi produkcji i równocześnie związało teorię lokalizacji z teorią produkcji.

Wszystkie przedstawione do tej pory teorie wiążą się ściśle z osiągnięciem maksymalnego zysku lub minimalizacji kosztów przedsiębiorstwa. Zgoła odmiennym do zagadnienia lokalizacji przedsiębiorstw jest podejście behawioralne, która zakłada, że teoria lokalizacji jest o wiele bardziej złożoną teorią i nie opiera się jedynie na maksymalizacji zysku bądź minimalizacji kosztów. Współczesne teorie lokalizacji przedsiębiorstw związane są również z elementami socjologii oraz psychologii. Szwed G. Tornqvist (1963) stwierdza, iż maleje rola transportu jako czynnika lokalizacji przedsiębiorstwa produkcyjnego. Analizując szwedzkie przedsiębiorstwa produkcyjne, stwierdza, że dla 1/3 zakładów produkcyjnych w Szwecji transport jako czynnik lokalizacji nie ma znaczenia lub ma znaczenie marginalne. W teorii lokalizacji przedsiębiorstwa Tornqvista podstawowe miejsce zajmują przepływ informacji oraz bezpośrednie kontakty personalne przedstawicieli różnych organizacji. Inny szwedzki teoretyk D. Ramstrom przedstawia zbliżone poglądy. Istotą tej teorii jest posiadanie informacji istotnych dla danej działalności gospodarczej, dzięki którym oraz odpowiedniemu ich przetworzeniu zwiększa się szansa optymalnego wyboru lokalizacji. Analogicznie w przypadku braku niezbędnych informacji decyzje lokalizacyjne mogą być błędne, pomiędzy tymi skrajnymi przypadkami znajdują się lokalizacja zadowolająca. Również w podejściu behawioralnym oprócz informacji istotne są inne czynniki personalne spośród których należy uznać lokalizację działalności w miejscu urodzenia lub zamieszkania przedsiębiorcy, a więc w miejscach najlepiej mu znanych dzięki czemu posiada zadowolającą percepcję przestrzeni w której prowadzi działalność. Tego typu działania oparte są na minimalizacji niepewności, a nie na maksymalizacji zysku. Decyzje związane z lokalizacją przedsiębiorstw mogą również wynikać z zachowania polegającego na powtarzaniu swoich poprzednich decyzji lub decyzji konkurentów. Odrzucenie założeń teorii klasycznej i skupienie uwagi na wyborach i zachowania decydentów określone jest jako behawioralne podejście do problemu lokalizacji [4, s. 62-63].

Według B. Haytera przedmiotem zainteresowania współczesnej teorii lokalizacji jest łańcuch wartości dodanej (*ang. value addend chain*). Funkcjonowanie przedsiębiorstwa jest postrzegane jako łańcuch różnych działań tworzących wartość dodaną. Są to działania podstawowe (produkcyjne i handlowe), związane z wytworzeniem produktów (wyrobów i usług), ich dostawami, zbytem i obsługą posprzedażną, jak również funkcjonowanie infrastruktury przedsiębiorstwa, zarządzanie zasobami pracy, prowadzenie prac badawczo-rozwojowych i zaopatrzenie [9, s. 27].

Obecnie istnieje tendencja aby kłaść nacisk na trudno mierzalne czynniki, takie jak kapitał ludzki i społeczny, a także obecność instytucji oraz organizacji budujących klimat sprzyjający gospodarce rynkowej. Nadal jednak najważniejszymi uwarunkowaniami rozwojowymi są tzw. twarde czynniki lokalizacyjne. Rozwój regionów jest w dużej mierze określony przez ich położenie względem dużych ośrodków rozwojowych, a także względem podstawowych szlaków komunikacyjnych, co uwypukla znaczenie czynnika transportu w teoriach lokalizacji [1, s. 79].

2 CZYNNIKI LOKALIZACJI

Klasyfikacja czynników lokalizacji podzielona jest na dwie podstawowe grupy: ekonomiczne (obiektywne) i pozaekonomiczne (subiektywne). Pierwsze odgrywają istotną rolę przy wyborze danego regionu ponieważ inwestorzy przeważnie kierują się maksymalizacją sprzedaży, a następnie tworzą listę potencjalnych miejscowości w regionie, tych które pozwolą zminimalizować koszty. W przypadku czynników pozaekonomicznych przy wyborze miejscowości inwestorzy kierują się maksymalizacją korzyści psychicznych i minimalizacją różnego rodzaju trudności, uwzględniając m.in.: klimat gospodarczy, siłę związków zawodowych, opinię na temat danego miejsca, ofertę kulturalną i wypoczynkową czy jakość życia [9, s. 38].

W ujęciu syntetycznym można te czynniki podzielić na: środowiskowe, przestrzenne, ekonomiczne, społeczno-kulturowe, polityczne, prawno-administracyjne, techniczno-technologiczne. Jednak należy pamiętać, iż czynniki lokalizacji nie są stałe i nie są zbiorem zamkniętym. Szczególnie w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat mamy do czynienia ze wzrastającą rolą nowych czynników, dotąd niedostrzeganych bądź marginalizowanych.

Dlatego też analiza ryzyka lokalizacyjnego jest niezbędna. Kompleksowe podejście do oceny miejsca, w którym ma działać dany podmiot gospodarczy jest konieczne. Lokalizacja nie ma charakteru jedynie szczegółowego, a również ma charakter ogólny, dlatego jest powiązana nie tylko z działalnością gospodarczą danego przedsiębiorstwa. Pozostaje w związkach także z innymi jednostkami regionalnymi, które z kolei są elementami struktury przestrzennej całej gospodarki narodowej, a co za tym idzie, międzynarodowej przestrzeni ekonomicznej [7 s. 83-84]. W artykule tym uwaga skupiona jest przede wszystkim na czynniku transportu, który w wielu teoriach jest wymieniany jako jeden z najistotniejszych podczas wyboru lokalizacji miejsca prowadzenia działalności gospodarczej.

2.1 Czynniki transportu

Czynniki transportu jest niejako nadrzędny nad innymi czynnikami lokalizacyjnymi m.in. bazą surowcową i rynkiem zbytu. Koszty transportu są przede wszystkim uzależnione od odległości przewozów, co może wpływać na lokalizację miejsca prowadzenia działalności gospodarczej. Przy określaniu roli tego czynnika istotne jest kształtowanie się wskaźnika kosztów transportu w ogólnych kosztach produkcji. Jeżeli udział tych kosztów jest wysoki, rola transportu jako czynnika lokalizacji wzrasta. Sytuacja ta ma zastosowanie zwłaszcza dla tzw. transportochłonnych rodzajów przemysłu np. niektóre rodzaje przemysłu mineralnego, spożywczego, hutnictwo. Mniejsze znaczenia ma ten czynnik w odniesieniu do większości branż przemysłu elektromaszynowego, chemicznego i włókienniczego.

Rozpatrując teorię lokalizacji, w których w dużej mierze czynnik transportu ma istotne znaczenie, należy opisać kwestię infrastruktury technicznej. Infrastruktura techniczna obejmuje urządzenia związane z transportem ludzi i towarów (drogi, koleje, tramwaje itp.) oraz przedsiębiorstwa transportowe wraz z taborem, zajezdniami, warsztatami itp. W Polsce rozwój infrastruktury technicznej, a zwłaszcza rozwój sieci komunikacyjnej jest jednym z ważniejszych czynników mających wpływ na przyciąganie bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Rozległy rozwój infrastruktury transportowej może wpływać na współczynnik kosztów transportu. W krajach uprzemysłowionych z dobrze rozwiniętą infrastrukturą czynnik transportu będzie miał na znaczeniu. Oprócz tego obecnie szybki transport oraz technologie chłodzenia umożliwiają transport towarów szybko psujących się na duże odległości. Zmniejszenie kosztów transportu pozwala również transportować produkty niskiej wartości na duże odległości. Jednak aby osiągnąć pozytywne efekty związane z ograniczaniem kosztów transportu, infrastruktura techniczna musi być odpowiednio do tego celu przystosowana. Na przykład, zmiany w dostępności transportowej danego miejsca wpływają na dostępność rynków zbytu i pozycję możliwą do uzyskania w łańcuchach dostaw. Dlatego warto przeanalizować czynnik związany z infrastrukturą transportową, jak on wpływa na podejmowanie decyzji przez inwestorów o wybraniu konkretnej lokalizacji. Oceny i diagnozy polskiej infrastruktury transportowej były sporządzane wielokrotnie na potrzeby różnego rodzaju opracowań i strategii. Wniosek wielu opracowań był podobny, stan ilościowy i jakościowy infrastruktury transportowej w

Polsce jest na relatywnie niskim poziomie, stanowiąc barierę rozwoju gospodarczego i społecznego, zniechęcając kapitał zagraniczny do inwestowania w Polsce. Stan infrastruktury jest zdecydowanie gorszy od standardów przyjętych w większości państw członkowskich Unii Europejskiej [5, s. 26].

W przypadku gdy atrakcyjność inwestycyjna regionów jest podobna o wyborze lokalizacji decydują w coraz większym stopniu czynniki jakościowe, takie jak dostępność sprawnej i niezawodnej infrastruktury transportowej i komunikacyjnej, w tym o znaczeniu międzynarodowym, pozwalającej wykonywać dostawy *just-in-time*.

WNIOSKI

Postępujący rozwój międzynarodowego podziału pracy w wyniku specjalizacji technologicznych, organizacji dystrybucji, jak także rozwiniętego obrotu towarowego, gdzie punkty podaży produktów nie pokrywają się z przestrzennym rozkładem popytu, intensyfikuje powstawanie potrzeb transportowych [2, s.22]

Przewaga lokalizacyjna związana jest bezpośrednio z miejscem lokalizacji i może wynikać z lepszego przestrzennego rozmieszczenia czynników produkcji i rynków, korzystnych cen, jakości i wydajności czynników produkcji. Ponadto na przewagę lokalizacyjną składają się: wysokość podatków, zachęty inwestycyjne, stabilność polityczna, koszty transportu, czynniki kulturowe, bezpośrednie inwestycje zagraniczne, uwarunkowania polityczne w danym regionie, dostępność transportowa oraz odpowiedniej ilości i jakości infrastruktura transportowa itp.

Czynnik transportu jest jednym z najważniejszych czynników wpływających na lokalizację danego przedsiębiorstwa. Inwestycje w infrastrukturę transportową mają pozytywne następstwa popytowo – podażowe w skali całego kraju [3]. Wśród wymienionych ekonomistów zajmujących się teoriami lokalizacji praktycznie wszyscy wymienieni podkreślali duże znaczenie tego czynnika lokalizacji (Thünen, Launhardt, Weber, Lösch, Christaller, Isard). Jedynie przedstawiciele podejścia behawioralnego lokalizacji działalności gospodarczej (Törnqvist, Ramstrom) marginalizowali znaczenie czynnika transportu.

Znaczenie czynnika transportu ukazuje fakt, iż strefy przemysłowe rozwijają się na obszarach dobrze skomunikowanych w różnych kierunkach (współpraca importowo-eksportowa z innymi podmiotami), tak aby minimalizować koszty transportu i osiągać największe zyski w związku z prowadzoną działalnością.

Streszczenie

Artykuł opisuje pokrótce pojęcie lokalizacji działalności gospodarczej oraz podstawowe teorie i założenia ekonomistów zajmujących się tą problematyką. Prekursorem tego typu analiz był Johann Heinrich von Thünen, który już na początku XIX wieku zaczął rozpatrywać zagadnienie lokalizacji. Przedstawione zostały poglądy najbardziej znanych ekonomistów zajmujących się tą tematyką w XIX i XX wieku, oprócz Thünera byli to m.in., Launhardt, Weber, Isard. Przedstawiono również podejście współczesnych teoretyków tego zagadnienia, którzy zwracają uwagę na inne czynniki aniżeli wyżej wymienieni ekonomiści, mianowicie skupiają się na podejściu behawioralnym do zagadnienia lokalizacji: Törnqvist, Ramstrom. Wiele czynników wpływa na decyzje o wyborze konkretnej lokalizacji działalności gospodarczej, jednak na przestrzeni czasu jednym z najistotniejszych jest czynnik transportu. W związku z tym faktem zagadnienie to zostało przeanalizowane pod kątem znaczenia tego czynnika i jego wpływu na podejmowane decyzje.

The basic theories of business location and the importance of the transportation factor

Abstract

The article describes briefly the issue of business location and the basic theories and assumptions of economists on this issue. The precursor of this type of analysis was Johann Heinrich von Thünen, who at the beginning of the nineteenth century began to consider the issue of business location. Views of the most well known economists on this subject in the nineteenth and twentieth centuries were presented, in addition to Thünen were include: Launhardt, Weber, Isard. Paper also presents approach to this issue of contemporary

theorists, who pay attention to other factors than the above-mentioned economists, the focus on the behavioral approach to the issue of location: Törnqvist, Ramström. Many factors influence the decision to choose a particular business location, but one of the most important factor is transportation factor. In connection with this fact, this issue has been analyzed in terms of the importance of this factor and its influence on decision making.

BIBLIOGRAFIA

1. Banak M., Brdulak J., Krysiuk C., Pawlak P., Kierunki rozwoju infrastruktury transportu samochodowego w Polsce. Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2014.
2. Bentkowska-Senator K., Kordel Z., Waśkiewicz J., Koszty w transporcie samochodowym, Wydawnictwo Instytutu Transportu Samochodowego, Warszawa 2011.
3. Brdulak J., Pawlak P., Krysiuk C., Zakrzewski B., Domykanie sieci dróg ekspresowych i autostrad czynnikiem mnożnikowym gospodarczego rozwoju regionów, Logistyka 3/2014.
4. Budner W., Lokalizacja przedsiębiorstw. Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, materiały dydaktyczne nr. 55, Poznań 1999.
5. Burnewicz J., Nowoczesna infrastruktura transportowa jako podstawowy element intensyfikacji procesów rozwojowych w projektowanych dokumentach strategicznych, Uniwersytet Gdański, Gdańsk 2010.
6. Center for Spatially Integrated Social Science, Alfred Weber: Theory of the Location of Industries, 1909 by David Faron, <http://www.csiss.org/classics/content/51>.
7. Kuciński K., Geografia ekonomiczna zarys teoretyczny. Oficyna Wydawnicza SGH, Warszawa 2005.
8. Pawlak P. i inni, Wpływ zmian sieci drogowej na pracę przewozową wykonywaną przez przedsiębiorstwo. praca statutowa 6420/ZBE, Instytut Transportu Samochodowego, 2014.
9. Wieloński A., Teoretyczne podstawy lokalizacji działalności gospodarczej. Uniwersytet Warszawski, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, wydanie drugie poprawione i uzupełnione, Warszawa 2007.
10. Yeung-Nan Shieh, Spatial Monopoly Theory in 1885: Wilhelm Launhardt. Department of Economics, San Jose State University, May 2013.