

IRENA PIETRZYK

Akademia Ekonomiczna w Krakowie

KONKURENCYJNOŚĆ REGIONÓW W TRZECIM RAPORCIE KOMISJI EUROPEJSKIEJ DOTYCZĄCYM SPÓJNOŚCI SPOŁECZNO-GOSPODARCZEJ

Abstract: Regional Competitiveness in European Commission's Third Report on Economic and Social Cohesion. The paper discusses the factors indicated by the European Commission in their *Third Report on Economic and Social Cohesion* as determinants of regional competitiveness. The importance has been analyzed of following types of infrastructure for the dynamics of regional development: „heavy infrastructure” (roads and power supply), social infrastructure and human resources as well as the intangible factors such as the R&D activities, new information and telecommunication technologies, and the condition of natural environment. The significance of above factors has been shown on the basis of appropriate statistical data, which show the current situation in aforesaid areas in the „old” and new members of UE-25. The paper is concluded by discussion of European Commission recommendations related to the policy of innovation stimulation. In the times of globalization and knowledge-based economy, such policy is a necessary condition of economic competitiveness.

1. Konkurencyjność jako naczelny cel wspólnotowej polityki regionalnej

Opublikowany w 2004 r. Trzeci Raport Komisji Europejskiej dotyczący spójności społeczno-gospodarczej, pt. *Nowe partnerstwo dla spójności. Konwergencja, konkurencyjność, współpraca*, zarówno w swoim tytule, jak i w konkluzjach zapowiada trzy cele priorytetowe wspólnotowej polityki spójności po 2006 r. Mają nimi być konwergencja, konkurencyjność regionalna i zatrudnienie oraz europejska współpraca terytorialna¹.

¹ Commission Européenne (2004), s. XXVII-XXX.

Pierwszy cel oznacza skoncentrowanie środków na realizacji postulatu sformułowanego w art. 158² *Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską*, mówiącego o dążeniu do harmonijnego rozwoju całej Wspólnoty przez „redukowanie różnic w poziomie rozwoju poszczególnych regionów i zmniejszanie opóźnienia regionów najmniej uprzywilejowanych, w tym obszarów wiejskich”. W sposób oczywisty w nazwie tego priorytetu położono nacisk na nadrabianie opóźnienia przez regiony zacofane, ponieważ realna konwergencja oznacza postępującą zbieżność poziomów rozwoju między regionami. Realizacji tego celu mają jednak służyć „strategie, które muszą przewidywać rozwój konkurencyjności i zatrudnienia w horyzoncie długookresowym”³. Oznacza to, że – nie tylko w celu drugim, lecz także w pierwszym – chodzi przede wszystkim o wzrost konkurencyjności regionów”⁴. Z kolei nowy cel drugi polityki spójności, zawierający *expressis verbis* w swojej nazwie tytułowy problem (konkurencyjność i zatrudnienie), ma dotyczyć wszystkich pozostałych (tzn. poza celem 1) regionów europejskich, które muszą dostosowywać się m.in. do szybkich zmian społeczno-gospodarczych, globalizacji wymiany międzynarodowej i ewolucji w kierunku gospodarki opartej na wiedzy (GOW).

Położenie nacisku, we wspólnotowej polityce spójności gospodarczej i społecznej na konkurencyjność regionalną jest bezpośrednią konsekwencją, przyjętej przez Radę Europejską w marcu 2000 r. w Lizbonie, strategii mającej doprowadzić do stworzenia w Europie do 2010 r. najbardziej konkurencyjnej i dynamicznej w skali światowej gospodarki opartej na wiedzy⁵. Dla osiągnięcia tego celu za konieczne uznano:

- przyznanie priorytetu innowacjom i rozwojowi przedsiębiorczości;
- zapewnienie pełnego zatrudnienia;

² Numeracja według wersji skonsolidowanej *Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską*, ujednolicona *Traktatem Amsterdamskim*.

³ Commission Européenne, *op. cit.*, s. XXVIII.

⁴ Dano temu wyraz w tablicy podsumowującej instrumenty i cele polityki spójności w latach 2007-2013, w której kluczowy priorytet tej polityki został określony jako „konwergencja i konkurencyjność”, tamże, s. XLII.

⁵ Strategia lizbońska została następnie uzupełniona w 2001 r. przez Radę Europejską w Goeteborgu o ochronę środowiska i pojęcie trwałego rozwoju. Wypada zauważyć, że mimo dotychczasowych niepowodzeń w realizacji strategii lizbońskiej, cele jej pozostają nadal aktualne a priorytet zwiększania konkurencyjności determinuje ukierunkowanie polityk wspólnotowych. 2 II 2005 r. Komisja przedstawiła zrewidowaną strategię stymulowania wzrostu gospodarczego i tworzenia miejsc pracy, zmierzającą do nadania nowego impulsu Agendzie Lizbońskiej z 2000 r. (zob. Komunikat Przewodniczącego i wiceprzewodniczącego Komisji Barroso i Verheugena na wiosenny szczyt Rady Europejskiej pt. *Wspólne działania na rzecz wzrostu i zatrudnienia. Nowy początek strategii lizbońskiej*, COM(2005)24, 2 II 2005 r.).

- zagwarantowanie zintegrowanego rynku pracy o zmniejszonym bezrobociu i zredukowanych międzyregionalnych różnicach w dostępie do zatrudnienia;
- połączenie Europy lepszymi sieciami transportowymi, telekomunikacyjnymi i energetycznymi;
- ochronę środowiska i wprowadzenie nowych technologii (np. w dziedzinie transportu i energii).

Polityka spójności społeczno-gospodarczej w istotny sposób może przyczyniać się do realizacji wymienionych priorytetów, szczególnie zaś przez mobilizowanie niewykorzystanego potencjału gospodarczego i zasobów pracy w regionach.

W raporcie zwrócono jednocześnie uwagę na to, że nie ma jednej, gotowej „recepty” na odniesienie sukcesu w rozwoju regionalnym, ponieważ podejmowane w tym celu działania muszą brać pod uwagę m.in. sytuację wyjściową i cechy charakterystyczne regionu, obraną drogę rozwoju czy też moment podejmowania działań i muszą być modyfikowane w trakcie ich realizacji, w miarę zmieniającej się sytuacji w regionie. Dlatego też „każdy region powinien znaleźć odpowiednie „dawkowanie” czynników właściwych dla własnej drogi rozwoju uwzględniając swoją specyfikę gospodarczą, społeczną, kulturową i instytucjonalną”⁶.

Raport wymienia ogólnie dwie komplementarne grupy czynników determinujących konkurencyjność i dynamikę rozwoju regionalnego:

- 1) wyposażenie w infrastrukturę podstawową (tzn. dobrą i efektywną sieć transportową, telekomunikacyjną, energetyczną, zaopatrzenia w wodę i urządzenia służące ochronie środowiska) oraz zasoby wykwalifikowanej, posiadającej niezbędne wykształcenie, siły roboczej;
- 2) czynniki „niematerialne”, nabierające szczególnego znaczenia w GOW i bezpośrednio związane z konkurencyjnością regionalną, jakimi są innowacyjność, szeroki dostęp do nowych technologii informacyjnych i komunikacyjnych oraz wysoka jakość środowiska naturalnego; czynniki niematerialne determinują zdolność gospodarki regionalnej do tworzenia, dyfuzji i wykorzystywania wiedzy, czyli do utrzymywania efektywnego regionalnego systemu innowacji; w tej grupie wymienia się ponadto kulturę przedsiębiorczości oraz istnienie sieci współpracy i skupisk przedsiębiorstw zgrupowanych wokół określonych rodzajów działalności.

Obie grupy czynników są wzajemnie ze sobą powiązane i – w dążeniu do konkurencyjnego rozwoju regionu – muszą być włączone

⁶ Commission Européenne, *op. cit.*, s. 37.

do jego strategii długookresowej. W przypadku obu grup ingerencja władzy publicznej jest uzasadniona występowaniem „słabości rynku”. Staje się ona oczywista nie tylko w przypadku kapitału ludzkiego, transportu i innych rodzajów infrastruktury, mających charakter dóbr publicznych, ale także w dziedzinie wiedzy technologicznej. Ta ostatnia ma wprawdzie tylko częściowo charakter dobra publicznego, jednak ponieważ jej wytwórcy nie są w stanie zawłaszczyć wszystkich korzyści generowanych przez innowacje, w efekcie występuje tendencja do niewystarczającego inwestowania w tę dziedzinę przez podmioty prywatne. Dlatego musi się w nią angażować finansowo także władza publiczna.

Raport zwraca szczególną uwagę na fundamentalne znaczenie, jakie ma dla rozwoju regionalnego kapitał ludzki oraz usprawnianie wsparcia instytucjonalnego i zdolności administracyjnych w regionach najuboższych (tzn. celu 1), zwłaszcza w nowych państwach członkowskich. Umiejętności administracji oraz „zdolności instytucjonalne” mają bowiem wpływ na jakość wsparcia dla przedsiębiorstw, charakter i zasięg partnerstwa publiczno-prywatnego oraz współpracę między wszystkimi uczestnikami procesu rozwoju regionalnego.

2. Infrastruktura podstawowa

Dobrze rozwinięty system transportowy stanowi niezbędny, choć niewystarczający warunek do zagwarantowania wzrostu gospodarczego w regionie. W raporcie wskazuje się przy tym na „dwukierunkowy” wpływ czynnika transportu na rozwój regionalny: zapewnia on bowiem lepszy dostęp produktów danego regionu do innych rynków zbytu, ale także – ułatwia zaspokojenie popytu lokalnego przez producentów „zewnętrznych” (tzn. spoza regionu). W raporcie zwraca się ponadto uwagę na możliwość wystąpienia potencjalnego konfliktu między rozbudową infrastruktury materialnej a ochroną środowiska naturalnego, której zapewnienie stanowi konieczny warunek trwałego rozwoju.

Znaczenie infrastruktury transportowej zwiększa się tym bardziej, że zarówno wymiana handlowa, jak i przewozy pasażerskie wzrastają w tempie szybszym niż PKB (w ostatnim dziesięcioleciu transport towarów przewyższył o 50%, a pasażerów o 16% wzrost PKB w krajach członkowskich UE-15). W Unii Europejskiej zarówno w przewozach towarowych, jak i pasażerskich dominującą rolę odgrywa transport drogowy, na który w 2000 r. przypadało, w pierwszym przy-

padku 75%, a w drugim ok. 78% ogółu przewozów⁷ (wobec niewielkiego udziału transportu kolejowego, kształtującego się odpowiednio na poziomie ok. 14 i 6%). W odniesieniu do transportu pasażerskiego obserwuje się wprawdzie, w ostatnim czasie, zmniejszanie udziału podróży autokarowych na rzecz transportu lotniczego, lecz ten ostatni w dalszym ciągu stanowi tylko 6% przewozów pasażerskich.

Na tle „starych” państw UE sytuacja w nowych krajach członkowskich (NKC) przedstawiała się w 2000 r. bardziej korzystnie, ponieważ transport drogowy stanowił tylko połowę, zaś kolejowy aż 38% całego transportu towarowego. Należy jednak zwrócić uwagę na dwie okoliczności występujące w tych krajach: o połowę niższe niż w państwach „starej” Unii rozmiary przewozów towarowych oraz szybkie zmniejszanie się udziału w przewozach transportu kolejowego na rzecz drogowego (jeszcze w 1996 r. transport drogowy i kolejowy partycypowały po połowie w przewozie ładunków towarowych!). Co więcej, w NKC liczba samochodów i autobusów w relacji do liczby ludności jest o połowę niższa niż w UE-15. Należy zatem przewidywać, że w najbliższej przyszłości dojdzie do dalszego szybkiego wzrostu rozmiarów transportu drogowego w tych państwach.

W krajach kohezji⁸ wysokie nakłady poniesione z funduszy europejskich na inwestycje infrastrukturalne nie doprowadziły do zmniejszenia niedostatku alternatywnych rodzajów transportu. Wskaźniki udziału transportu drogowego są w nich najwyższe i osiągają w przypadku przewozów towarowych udział 85% w Hiszpanii oraz 98% w Grecji (na zbliżonym poziomie sytuują się one skądinąd także we Włoszech i Wielkiej Brytanii). W dziedzinie rozbudowy infrastruktury drogowej sytuacja jest zróżnicowana w poszczególnych państwach, ponieważ w Hiszpanii i Grecji gęstość ogólnej sieci drogowej kształtuje się poniżej połowy średniej dla UE-15, w Portugalii zbliża się do tej przeciętnej, natomiast w Irlandii przewyższa znacznie średnią wspólnotową. Jeśli chodzi o autostrady, to ich gęstość w krajach kohezji zwiększyła się z 80% w 1991 r. do 110% średniej UE-15 w 2001 r. Niemniej jednak wzrost ten był skoncentrowany głównie w Hiszpanii i Portugalii, podczas gdy w Grecji i Irlandii gęstość autostrad sytuuje się znacznie poniżej średniej wspólnotowej.

Wobec zmniejszania się z upływem czasu długości linii kolejowych w UE-15 (w 2000 r. było ich o 3% mniej niż dziesięć lat wcześniej i o 10% mniej niż w 1970 r.), budowa nowych i modernizacja istniejących

⁷ Rozmiary przewozów liczone są odpowiednio w pasażero- i tono-kilometrach.

⁸ Mianem tym określono cztery najmniej zamożne państwa korzystające z Funduszu Kohezji, Grecję, Hiszpanię, Irlandię i Portugalie.

połączeń kolejowych stanowi zarówno obecnie, jak i w perspektywie kluczowy element rozbudowy sieci transeuropejskich⁹. Sieć ta jest szczególnie słabo rozwinięta w krajach kohezji, ponieważ jej gęstość (w stosunku do powierzchni i liczby ludności) kształtuje się na poziomie 55% średniej unijnej. Pozytywny (choć nie do końca) wyjątek stanowi w tym przypadku Irlandia ze wskaźnikiem 80% w stosunku do średniej wspólnotowej. O zapóźnieniu krajów kohezji w dziedzinie infrastruktury kolejowej świadczy także niski stopień ich elektryfikacji i dominacja linii jednotorowych, ponieważ w 2001 r. posiadały one ogółem tylko 40% zelektryfikowanych linii kolejowych, przy czym tylko 24% z nich miało połączenia dwutorowe. Zaskakiwać może to, że w Grecji nie było w ogóle zelektryfikowanych linii kolejowych, a w Irlandii tylko ok. 2%. Natomiast w Portugalii elektryfikacja kolei w 2001 r. przekroczyła 30%.

Drugim, obok kolejowego, rodzajem transportu promowanym przez Komisję Europejską jest transport wodny, na który w przypadku morskiego przypada w UE – 28% handlu wewnętrznego, zaś śródlądowego tylko 4%. Transport wodny jest najlepiej rozwinięty w Holandii (gdzie stanowi ok. 43% całego transportu towarowego) oraz RFN i Belgii, natomiast nie ma on w ogóle zastosowania w krajach kohezji.

We Wspólnotach Europejskich występuje deficyt pierwotnych źródeł energii, ponieważ tylko dwa kraje „starej” Unii (Wielka Brytania i Dania) są netto eksporterami energii, podczas gdy np. kraje kohezji importują ponad 80% swego zapotrzebowania na nią. Kraje te są ponadto większymi, od przeciętnej w Unii (o 17-35%) konsumentami energii w relacji do wytwarzanego PKB¹⁰. Jeśli chodzi o energię produkowaną przez elektrownie atomowe, to jej udział w pierwotnych źródłach energii kształtuje się przeciętnie na poziomie ok. 30% UE-15, lecz w krajach, takich jak Belgia i Francja przekracza 80%. Wciąż niski jest ponadto odsetek energii pochodzącej ze źródeł odnawialnych, które dostarczają zaledwie 6% energii w UE-15, choć w Szwecji przekraczają 30%, a w Austrii i Finlandii – 20%.

3. Infrastruktura społeczna i zasoby ludzkie

Infrastruktura społeczna (wraz ze szkołami, uniwersytetami, szpitalami itp.) jest równie ważna dla konkurencyjności regionalnej, jak

⁹ Commission Européenne, *op. cit.*, s. 41.

¹⁰ Wypada zauważyć, że spośród wszystkich krajów poszerzonej UE najbardziej energochłonną jest polska gospodarka, tamże, s. 43.

system transportowy i inne formy infrastruktury podstawowej. Ma ona istotne znaczenie dla oceny atrakcyjności regionu i – obok stanu środowiska naturalnego – stanowi kluczowy czynnik determinujący jakość życia w regionie. Dlatego też nie może być ona niedoceniana w polityce regionalnej. Wysokiej jakości infrastruktura społeczna stanowi czynnik wpływający zarówno na decyzje lokalizacyjne inwestorów, zwłaszcza w odniesieniu do działalności *high-tech* i ogólnie „opartych na wiedzy” (ze względu na ich kadrę ceniącą wysoką jakość otoczenia w miejscu zamieszkania i pracy), jak i na zatrzymanie na miejscu ludności, która dzięki dostępności instytucji wychowawczo-edukacyjnych dla dzieci (począwszy od żłobków przez przedszkola aż do rozwiniętego, na dobrym poziomie, systemu szkolnictwa) będzie skłonna realizować karierę zawodową w swoim regionie.

Dobrze rozwinięta infrastruktura społeczna jest szczególnie ważna w regionach turystycznych, w których jej dostępność może warunkować napływ turystów. Infrastruktura społeczna nabiera ponadto coraz większego znaczenia w związku z wydłużaniem się przeciętnego okresu trwania życia ludzkiego i postępującym procesem starzenia się społeczeństw. Dla osób starszych istotna staje się obecność na miejscu zarówno zakładów opieki zdrowotnej, jak i stosownych instytucji oraz ośrodków spędzania wolnego czasu. Wraz z podnoszeniem się poziomu zamożności ludności popyt, zgłaszany przez osoby starsze, może stanowić istotny czynnik dynamizowania rozwoju gospodarczego w regionach.

W charakterze mierników stanu infrastruktury społecznej stosowane są często m.in. wskaźniki liczby personelu medycznego i/lub liczby łóżek w szpitalach na 1000 mieszkańców. Pod tym względem sytuacja w nowych krajach członkowskich (tzn. w Europie Środkowo-Wschodniej) przedstawiała się dotychczas lepiej, niż w państwach „Piętnastki”, ponieważ przekraczały one średnie wskaźniki dla Wspólnot. Przykładowo w krajach UE-15 liczba łóżek na tys. mieszk. wynosiła przeciętnie 8-9 w RFN i Francji oraz 5 w Grecji, 4 w Portugalii i Hiszpanii, podczas gdy w Czechosłowacji wynosiła aż 11, a w Polsce 7. Szczególnie niekorzystnie wskaźniki te kształtują się w wysuniętych najbardziej na południe regionach krajów kohezji, gdzie wynosiły one 2,5 lub 2 odpowiednio w Alentejo i Algarve (w Portugalii) czy nawet poniżej 2 w regionie Sterea Ellada (w Grecji).

Wyposażenie w infrastrukturę społeczną, której elementem składowym jest system szkolnictwa, wiąże się bezpośrednio z jakością zasobów ludzkich w regionie. Poziom wykształcenia determinuje osiągnięte efekty

ekonomiczne i stanowi kluczowy czynnik konkurencyjności gospodarki. Ma on także istotne znaczenie w skutecznym poszukiwaniu możliwości zatrudnienia i szybkim dostosowywaniu się do zachodzących zmian technologicznych. Wzrastająca coraz bardziej rola edukacji jest związana z rozwojem gospodarki opartej na wiedzy i jej komplementarnym charakterem względem innowacji i postępu technologicznego¹¹.

W dziedzinie rozwoju edukacji sytuacja wydaje się być pozornie lepsza w krajach Europy Środkowo-Wschodniej niż w „starej” UE, ponieważ w pierwszym przypadku aż 78% ludności w wieku produkcyjnym (15-64 lat) ma przynajmniej średni poziom wykształcenia, natomiast w drugim – przeciętna kształtuje się na poziomie 64%. Jednak przeprowadzane testy międzynarodowe wykazują słabe przygotowanie językowe i rachunkowe absolwentów z nowych państw członkowskich, co może oznaczać, że wykształcenie w tych krajach nie jest najlepiej dostosowane do zapotrzebowania, zgłaszanego przez rynek pracy. Jeszcze gorzej wygląda sytuacja w zakresie wykształcenia wyższego w krajach Europy Środkowo-Wschodniej, gdyż średnio tylko 14% osób w wieku 25-64 lat miało dyplom ukończenia studiów wyższych, a w Polsce, Czechach i Słowacji tylko 10-12% (wobec przeciętnej w UE-15 równej 22%). Podobnymi do wschodnioeuropejskich wskaźników, charakteryzowały się regiony celu 1 krajów kohezji z wyjątkiem Irlandii (Madera, Azory oraz Północny i Centralny region Portugalii – 4,8-8,8%, greckie regiony Sterrea Ellada, Notio Aigaio i Ionia Nisia – 7-10%, hiszpańskie wspólnoty autonomiczne Ceuta i Melilla, Estremadura i Andaluzja – ok. 18-20%)¹². Ogólnie najwyższy odsetek ludności z wykształceniem wyższym występuje w regionach stołecznych i o wysokim poziomie zamożności.

Niepokojącym zjawiskiem jest także i to, że w regionach celu 1 dwukrotnie więcej ludzi młodych (bo ponad $\frac{1}{4}$ osób w wieku 18-24 lat) niż w pozostałych częściach Wspólnot przedwcześnie opuszcza system szkolny kończąc swoją edukację na wykształceniu podstawowym. W krajach Europy Środkowo-Wschodniej sytuacja taka dotyczyła tylko 5% ludzi młodych w Słowenii i Słowacji, 8% w Polsce oraz 12% na Węgrzech. Tymczasem obecnie – w związku ze wzrastającą rolą edukacji – analogicznego znaczenia, jak wykształcenie „pierwotne” nabiera kształcenie ustawiczne. Determinuje ono bowiem zdolność adaptacyjną siły roboczej i przedsiębiorstw do zmian sytuacji na rynku stając się kluczowym czynnikiem konkurencyjności regionalnej.

¹¹ Aghion, Cohen (2004), s. 20.

¹² Commission Européenne, *op. cit.*, s. 190-197.

Analizując kształcenie ustawiczne bardzo niekorzystnie przedstawia się sytuacja w regionach celu 1 krajów kohezji (z wyjątkiem Irlandii), w których odsetek osób pracujących w przedsiębiorstwach i uczestniczących w kształceniu ustawicznym jest bardzo niski (ok. 15% w Grecji, 17% w Portugalii i 25% w Hiszpanii przy średniej wspólnotowej 40%). Podobnie niski udział w ciągłym kształceniu zawodowym występuje w NKC (przeciętnie 17%), spośród których wyróżniają się tylko Czechy ze wskaźnikiem 42%, przekraczającym nawet średnią dla UE-15!

4. Czynniki „niematerialne”

Innowacje stały się obecnie środkiem do utrzymania i wzmacniania konkurencyjności, co oznacza, że wiedza i dostęp do niej stanowią siłę motoryczną wzrostu gospodarek wysoko rozwiniętych. W UE występuje bardzo duże zróżnicowanie w przestrzennym dostępie do wiedzy i zdolności jej wykorzystania¹³. Szczególnie niekorzystnie przedstawia się sytuacja w dotychczasowych regionach celu 1 i NKC, co sprawia, że właśnie w tej dziedzinie występują największe dysproporcje regionalne w Europie. W UE-15 ponad $\frac{1}{4}$ ogólnych wydatków badawczo-rozwojowych była skoncentrowana w 8 (spośród 213!) regionach centralnych, a połowa tych wydatków przypadała na 30 regionów. Podobna koncentracja przestrzenna występuje w przypadku liczby patentów zgłaszanych do Europejskiego Urzędu Patentowego, których połowa pochodzi zaledwie z 13 regionów Wspólnot. Jednocześnie w „starych” państwach członkowskich na 1 mln mieszkańców przypada przeciętnie aż 154 patenty, natomiast w NKC wskaźnik ten wynosi zaledwie 7.

Bardzo duże dysproporcje występują w przypadku wydatków ponoszonych na B+R przez przedsiębiorstwa prywatne, których udział sięga 2,7% PKB w Szwecji, 2,2% w Finlandii oraz 1,7% w RFN. W regionach celu 1 natomiast wydatki badawczo-rozwojowe przedsiębiorstw kształtują się poniżej 0,3% PKB, co stanowi $\frac{1}{5}$ średniego poziomu unijnego, osiągającego 1,3% PKB UE-15 (w regionach greckich i portugalskich są one jeszcze niższe, bo na poziomie odpowiednio 0,2% regionalnego PKB, z wyjątkiem Attyki i Peloponezu oraz Lizbony).

¹³ Powstaje przy tym problem pomiaru innowacyjności gospodarki, ponieważ dostępne wskaźniki (np. wydatki na B+R, liczba patentów itp.) tylko częściowo charakteryzują to zjawisko. Co więcej bazują one na liniowym modelu postępu technologicznego, który w znacznej mierze zdezaktualizował się i został zastąpiony procesem interaktywnym, nieliniowym. Zob. np. Boyer, Didier (1998), zob. także: Lundvall (1998).

Bardziej równomiernie w przestrzeni rozkładają się wydatki publiczne na B+R, z tym, że w regionach celu 1 także i te wydatki pozostają na najniższym poziomie (0,15% w Hiszpanii i Grecji, 0,21% w Portugalii wobec przeciętnie 0,27% w UE w 1999 r.), mimo ich zwiększenia w ostatnich latach. Natomiast zbliżone do siebie były wydatki szkolnictwa wyższego na B+R, które w regionach celu 1 kształtowały się na poziomie, podobnym jak w pozostałych regionach i wynosiły ok. 0,4% PKB.

Silnym zróżnicowaniem przestrzennym charakteryzuje się także intensywność pomocy państwa dla działalności badawczo-rozwojowej w przedsiębiorstwach. Przybiera ono największe rozmiary w krajach zamożnych (przykładowo w Finlandii i Austrii przekraczało znacznie 300 euro na 1 zatrudnionego, podczas gdy w Portugalii wynosiło 28 euro, a w Grecji 12 euro; relatywnie niska była także pomoc państwa w Irlandii kształtująca się na poziomie 59 euro przeciętnie w latach 1999-2001¹⁴).

W raporcie zwrócono uwagę na słabość B+R w małych i średnich przedsiębiorstwach, w których miejsce tej działalności zajmują zakupy nowoczesnych maszyn i urządzeń, współpraca z dostawcami i klientami oraz współpraca sieciowa z innymi partnerami (wspólne rozwijanie nowych produktów, dzielenie się wiedzą itp.), uznawane przez nie jako bardzo ważne źródła innowacji.

W nowych krajach członkowskich wydatki badawczo-rozwojowe kształtują się na bardzo niskim poziomie, ponieważ nie osiągają nawet ogółem 1% PKB (dokładnie 0,8% czyli są relatywnie niemal o połowę niższe niż w UE -15). Z tego na wydatki przedsiębiorstw przypada tylko 45% (w UE - 15-65%), co stanowi 1/3 relatywnego poziomu wydatków przedsiębiorstw w „starej” UE. Zbliżone do średniej unijnej są natomiast publiczne wydatki B+R, choć w samym szkolnictwie publicznym kształtują się one poniżej połowy względnego poziomu unijnego i regionów celu 1.

W grupie NKC pozytywnie wyróżniają się Czechy i Słowenia wydające ogółem 1,5% swojego PKB na działalność badawczo-rozwojową (jest to wprowadzie mniej niż przeciętne wydatki we Wspólnotach, lecz więcej niż w takich państwach, jak Włochy i cztery kraje kohezji). W krajach tych wyższe były także nakłady przedsiębiorstw, na które przypadało 60% ogółu wydatków B+R. W latach 1995-2001 – oprócz Czech – szybko wzrastały także wydatki badawczo-rozwojowe na Węgrzech i Litwie. W NKC występują wprowadzie mniejsze różnice przestrzenne w tej dziedzinie niż w UE-15, lecz widoczna jest również kon-

¹⁴ Commission Européenne, *op. cit.*, s. 71.

centracja wydatków w regionach stołecznych. Przykładowo w Polsce w woj. mazowieckim wydatki badawczo-rozwojowe osiągnęły 1,5% regionalnego PKB, czyli poziom dwukrotnie wyższy niż we wszystkich pozostałych regionach. Z kolei w Pradze i Środkowych Czechach wydatki na B+R przekroczyły 2,5% regionalnego PKB, przewyższając pod tym względem wskaźniki wszystkich regionów hiszpańskich, włoskich i francuskich z wyjątkiem stołecznego regionu Ile-de-France i południowego Midi-Pyrénées¹⁵.

Oceniając stopień koncentracji potencjału innowacyjnego w regionach UE-15 wypada wskazać na tzw. Europentagon, który w przybliżeniu pokrywa się z tzw. błękitnym bananem europejskim i którego boki wyznaczają linie ciągnące się od Londynu i Hamburga po Monachium, Mediolan i Paryż. Zajmuje on zaledwie 18% powierzchni UE-15, lecz mieszka w nim 41% ludności wytwarzającej 48% PKB, koncentrując aż 75% ogólnych wydatków badawczo-rozwojowych „starej” Unii¹⁶.

Nowym czynnikiem determinującym konkurencyjność regionów stały się obecnie nowe technologie informacyjne i komunikacyjne (NTIK), które oferują nowe możliwości dla przedsiębiorstw, ale także stanowią dla nich aktualne wyzwania. NTIK mogą wpływać na warunki życia i pracy w regionach oraz przestrzenne rozmieszczenie działalności gospodarczej. Stwarzają możliwości zmniejszenia dystansu, co niewątpliwie ma szczególne znaczenie w przypadku oddalonych regionów peryferyjnych. Dlatego też w polityce regionalnej należy dążyć do objęcia całego obszaru kraju zasięgiem NTIK. Wszelkie restrykcje i ograniczenia w dostępie do nowoczesnych środków komunikowania (telefonu, Internetu) mogą skutkować pogłębianiem się międzyregionalnych dysproporcji rozwoju.

W przestrzennym zróżnicowaniu dostępu do NTIK, ogólnie obserwuje się wysoką dynamikę ich rozwoju w strefach metropolitalnych, zwłaszcza w dużych miastach, natomiast zapóźnienie na obszarach wiejskich. W UE stwierdza się ponadto istnienie podziału „Północ” – „Południe” (tzn. między zamożnymi członkami a krajami kohezji) oraz „Wschód” – „Zachód” (tzn. między nowymi i starymi państwami członkowskimi), choć można mówić o szybkim nadrobieniu dystansu przez NKC. Różnice istnieją także w obrębie tej ostatniej grupy państw, ponieważ w Słowenii liczba użytkowników Internetu jest zbliżona do średniej unijnej (dostęp do niego ma ok. 40% gospodarstw). Wśród po-

¹⁵ Tamże, s. 55.

¹⁶ DG Politique Régionale (2004), s. 12.

zostałych NKC dostęp do Internetu ma 17% gospodarstw w Czechach, 10% w Polsce, 7% na Łotwie i 4% w Słowacji. Średnia UE-15 także skrywa duże różnice między „starymi” państwami członkowskimi, wahające się od 65% gospodarstw w Danii, Holandii i Szwecji do 30% w Hiszpanii i Portugalii i tylko 9% w Grecji.

W państwach UE-15 znacznie lepiej przedstawia się dostęp przedsiębiorstw do Internetu¹⁷, ponieważ niemal wszystkie firmy powyżej pewnego minimalnego rozmiaru korzystają z dostępu do niego. W efekcie daje to przeciętny wskaźnik podłączenia do Internetu na poziomie 80% ogólnej liczby przedsiębiorstw powyżej 10 zatrudnionych. Charakterystyczne jest przy tym małe zróżnicowanie tego wskaźnika między państwami, ponieważ najniższy wskaźnik, występujący w przypadku Grecji sytuje się na poziomie 74% przedsiębiorstw. Co więcej, większość przedsiębiorstw ma własne strony internetowe.

W gospodarstwach domowych Internet nie odgrywa wprawdzie takiej roli, jak w przedsiębiorstwach (w których ma bezpośredni wpływ na konkurencyjność i uzyskiwane wyniki), lecz podnosi umiejętności techniczne ludności i zmienia jej stosunek do nowych technologii, co może mieć duże znaczenie dla rozwoju gospodarczego.

O zapóźnieniu NKC można mówić także w przypadku korzystania z telefonii tak stacjonarnej, jak i komórkowej. Jeśli bowiem w UE przypada przeciętnie 55 linii stacjonarnych na 100 mieszk., to w Słowenii 40, Czechach – 38 a w Polsce tylko 30. Podobnie wygląda korzystanie z telefonów komórkowych, które w UE-15 były w posiadaniu 74% ludności (przy zróżnicowaniu wahającym się od 84% we Włoszech do 68% w Grecji), a które miało 25% Polaków, 49% Węgrów i 54% Estończyków.

Telefon komórkowy jest wykorzystywany powszechnie przez firmy UE-15 i traktowany jako czynnik warunkujący skuteczność przedsiębiorstwa (w przeciwieństwie do szerokopasmowego Internetu, z którego korzysta tylko 7-8% mieszkańców Danii i Belgii oraz mniej niż 1% ludności Grecji i Irlandii).

Ponieważ zarówno w krajach UE-15, jak i w NKC występuje wyraźne opóźnienie najbardziej potrzebnych regionów w dostępie do Internetu (także i do telefonu) można stwierdzić, że jak dotychczas NTIK przyczyniają się we Wspólnotach do pogłębiania, a nie do redukcji regionalnych dysproporcji rozwoju.

Jako ostatni lecz oczywiście nie najmniej ważny omawiany jest w *Trzecim Raporcie* „czynnik goeteborski” związany z ochroną środo-

¹⁷ Brak jest takich danych dla NKC.

wiska naturalnego, którego wysoka jakość wykazuje pozytywną korelację z osiąganymi efektami gospodarczymi i społecznymi. Zarówno w UE-15, jak i w NKC istnieją nie tylko duże zróżnicowania regionalne pod względem stanu środowiska naturalnego i potencjalnych jego zagrożeń, ale także w zakresie możliwości stawienia im czoła.

Jednym z czynników konkurencyjności regionalnej staje się obecnie zaopatrzenie w czystą wodę, która stanowi rzadkie dobro i od której zależy możliwość funkcjonowania gospodarki w ogóle. W działalności gospodarczej zużywa się ogromne ilości wody zwłaszcza w niektórych jej rodzajach (m.in. w rolnictwie, produkcji energii elektrycznej czy turystyce). Niedostatek wody niesie ze sobą także zagrożenie dla ekosystemów, czego przykładów dostarczyła susza w krajach zachodnioeuropejskich latem 2003 r. Szczególnie duże zużycie wody występuje w krajach południowoeuropejskich tzn. w krajach kohezji i włoskich regionach celu 1 (dziennie ponad 270 litrów na osobę), co stanowi ogromne wyzwanie dla tamtejszych władz terytorialnych.

W 1991 r. Wspólnota przyjęła dyrektywę dotyczącą oczyszczania zużytej wody w miastach, która spowodowała istotny wzrost nakładów na związane z tym inwestycje i wydatne zwiększenie odzyskiwanej wody w ostatnich latach. Tym niemniej odsetek osób obsługiwanych przez oczyszczalnie ścieków pozostaje w dalszym ciągu dużo niższy w państwach kohezji, niż w krajach skandynawskich (odpowiednio 50% i 80-90%). W NKC zużycie wody jest na ogół mniejsze niż w UE-15, lecz w jeszcze mniejszym zakresie wykorzystuje się w nich techniki oczyszczania i odzyskiwania wody zużytej.

Konsekwencją intensyfikacji działalności gospodarczej i wzrostu zamożności społeczeństw jest zwiększanie się ilości odpadów w gospodarstwach domowych oraz „produkowanych” przez przemysł. Pierwsze „wytwarzają” rocznie ok. 480 kg odpadów na mieszkańca w UE-15 (przy wyższym wskaźniku w krajach kohezji wynoszącym 550 kg/mieszk.). Wskaźniki te są niższe w NKC i wynoszą poniżej 400 kg/mieszk. rocznie. Przemysł z kolei wytwarza przeciętnie rocznie 340 kg/mieszk. odpadów w całej UE-15 i 380 kg w regionach celu 1. UE promuje ograniczanie liczby odpadów, ich recykling i ponowne użytkowanie. Jednak dotychczas przetwarzanie odpadów, mimo swoich zalet (troska o stan środowiska, tworzenie nowych miejsc pracy itp.) znajduje zastosowanie jeszcze w ograniczonym zakresie. Średniorocznie wyrzuca się bowiem na składowiska w UE-15 ok. 300 kg odpadów na mieszkańca, przy czym więcej w krajach kohezji (340 kg) i w regionach celu 1 ujmowanych łącznie (380 kg). Wskaźniki te są jeszcze wyższe w NKC.

Jednym z elementów wspólnotowej polityki spójności społeczno-gospodarczej są obowiązujące normy środowiskowe, których przestrzeganie zwiększa atrakcyjność regionu dla inwestorów i poprawia warunki bytu ludności. W perspektywie należy przewidywać dalsze zwiększenie ich znaczenia, ponieważ wzrost gospodarczy oznacza m.in. większą emisję gazów, szczególnie zaś w NKC w związku z rosnącą liczbą samochodów i złym stanem transportu kolejowego (przykładowo – mimo zobowiązań podjętych w protokole z Kyoto – w Irlandii w latach 1990-2001 emisja gazów wzrosła o 31% wobec dozwolonych 13% w latach 1990-2008-2012)¹⁸.

Konkluzja

W konkluzji przedstawionego przeglądu czynników konkurencyjności regionalnej w „starych” i nowych państwach członkowskich w *Trzecim Raplocie* sformułowano zalecenia pod adresem nowej polityki stymulowania innowacji, która powinna być ukierunkowana na¹⁹:

- 1) świadczenie usług zbiorowych i technologicznych dla przedsiębiorstw w celu oddziaływania na ich postawy innowacyjne (zamiast przyznawania bezpośredniej pomocy w celu przejściowego redukcowania ich kosztów);
- 2) promowanie powstawania sieci i skupisk małych i średnich przedsiębiorstw oraz ich powiązań z ośrodkami wiedzy (uniwersytetami, centrami badawczymi) w celu wzmacniania ich innowacyjności;
- 3) stymulowanie rozwoju lokalnego potencjału badawczego w biedniejszych regionach oraz ich zdolności do adaptowania postępu technologicznego do warunków i potrzeb miejscowych;
- 4) ułatwianie dostępu środowiska naukowego, przedsiębiorstw oraz innych aktorów w regionach opóźnionych w rozwoju do międzynarodowych sieci doskonałości, źródeł nowych technologii i potencjalnych partnerów w działalności badawczo-rozwojowej.

Krajowa polityka innowacyjna na potrzeby MŚP jest trudna do prowadzenia bez bezpośredniej współpracy z władzami regionalnymi, bez znajomości aktorów sektora badawczo-rozwojowego i bazy produkcyjnej regionu. Regionalna polityka innowacyjna musi jednak być

¹⁸ Commission Européenne, *op. cit.*, s. 62.

¹⁹ Ciekawych informacji na ten temat dostarczyło seminarium w Rovaniemi pt. *Konkurencyjne regiony* zorganizowane przez fińskie Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i region Laponii 13-15 X 2004. Zob. *Inforegio*, DG Politique régionale 2004, nr 125.

skoordynowana z badawczo-rozwojowymi sieciami krajowymi i międzynarodowymi.

W polityce innowacyjnej niezbędne jest zatem współdziałanie szczebla centralnego i regionalnego. Władze regionalne są nieodzowne w wykorzystaniu kompetencji i pomysłów regionalnych oraz „uruchomieniu” niewykorzystanego potencjału w regionie. Zajmują strategiczną pozycję dla organizowania partnerstwa publiczno-prywatnego, tworzenia klimatu sprzyjającego innowacjom na potrzeby lokalnych MŚP czy dla koordynowania regionalnych systemów innowacyjnych. Władze regionalne powinny mieć dobre rozeznanie w potrzebach lokalnych firm, barierach na które one napotykają i uświadamiać im fundamentalne znaczenie innowacji dla konkurencyjności.

Polityka innowacyjna nie może być prowadzona skutecznie także bez włączenia w nią sektora prywatnego, nauki, ośrodków technologicznych, agencji semi-publicznych w regionie itp. Dlatego też rozważania poświęcone konkurencyjności regionalnej kończy omówienie znaczenia, jakie mają dla niej skuteczna struktura instytucjonalna i kompetentna administracja. W raporcie podkreślono przede wszystkim, że mogą one wpływać na kluczowe elementy innowacji, takie jak zbiorowy proces uczenia się oraz tworzenie, dyfuzja i transfer wiedzy. Mogą cementować sieci i partnerstwo publiczno-prywatne, stymulować powstawanie trwałych powiązań w regionach oraz strategii i regionalnych polityk innowacyjnych. Jest to szczególnie ważne dla regionów najsłabszych, które stoją wobec głębokich przemian gospodarczych, technologicznych i społecznych a jednocześnie są wadliwie zarządzane, bez właściwego zrozumienia problemów związanych z polityką naukową i technologiczną.

Literatura

- Aghion Ph., Cohen E., 2004, *Education et croissance*. La Documentation Française, Paris.
- Barroso J. M., Verheugen G., 2005, *Wspólne działania na rzecz wzrostu i zatrudnienia. Nowy początek strategii lizbońskiej*. COM(2005)24, 2 II.
- Boyer R., Didier M., 1998, *Innovation et croissance*. La Documentation Française, Paris.
- Commission Européenne, 2004, *Un nouveau partenariat pour la cohésion. Convergence, compétitivité, coopération*. Troisième rapport sur la cohésion économique et sociale, Luxembourg.
- Debonneuil M., Fontagn L., 2003, *Compétitivité*. La Documentation Française. Paris.

- DG Politique Régionale, 2004, *Rapport intrimaire sur la cohésion territoriale (Résultats préliminaires des études de l'ORATE et de la Commission Européenne)*, Luxembourg.
- Lundvall B.A., 1988, *Innovation as an Interactive Process. From User-Producer Interaction to the National System of Innovation*, [w:] *Technical Change and Economic Theory*, G. Dosi, Ch. Freeman, R. Nelson, G. Silverberg, L. Soete (red.). London.
- OECD, 1996, *La compétitivité industrielle*, Paris.
- Pietrzyk I., 2000, *Konkurencyjność regionów w ujęciu Komisji Europejskiej*, [w:] *Polityka regionalna i jej rola w podnoszeniu konkurencyjności regionów*, M. Klamut, L. Cybulski, (red.). Wyd. AE we Wrocławiu, Wrocław, s. 20-31.