

INSTYTUT GEOGRAFII
i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
im. Stanisława Leszczyckiego
POLSKIEJ AKADEMII NAUK

Indeks 370894
ISSN-0033-2143

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
TOM LXXII, ZESZYT 4, 2000



WYDAWNICTWO NAUKOWE PWN
WARSZAWA 2000

INSTYTUT GEOGRAFII
i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
im. Stanisława Leszczyckiego
POLSKIEJ AKADEMII NAUK

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
TOM LXXII, ZESZYT 4, 2000



WYDAWNICTWO NAUKOWE PWN
WARSZAWA 2000

<http://rcin.org.pl>

KOMITET REDAKCYJNY

Redaktor: *Jan Szupryczyński*
członkowie: *Jerzy Kostrzewicki, Teofil Lijewski,*
Janusz Paszyński, Marcin Rościszewski, Zbigniew Taylor, Andrzej Wróbel
sekretarz redakcji: *Ludmila Kwiatkowska*

Adres Redakcji:
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego PAN
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55
tel. 69-78-844

Zeszyt zredagował
Zbigniew Taylor

WYDAWNICTWO NAUKOWE PWN

Ark. wyd. 16,5. Ark. druk. 11,75	Podpisano do druku w lutym 2000 r.
Oddano do składania w listopadzie 2000 r.	Druk ukończono w lutym 2000 r.

Skład i łamanie: „GOKA”, 03-242 Warszawa, ul. Kondratowicza 4/5
Druk: Drukarnia Braci Grodzickich, Piaseczno, ul. Geodetów 47a

<http://rcin.org.pl>



*Zeszyt poświęcony
Profesorowi Andrzejowi Wróblewii*

<http://rcin.org.pl>

Pamięci Andrzeja Wróbla 1928–1999

W dniu 5 października 1999 r. odszedł z naszego grona nieodżałowany Przyjaciel Profesor Andrzej Wróbel.

Andrzej Wróbel urodził się 8 marca 1928 r. w Starogardzie, jako syn oficera Odrodzonego Wojska Polskiego. Był absolwentem Wydziału Prawno-Ekonomicznego Uniwersytetu Poznańskiego (1950). W roku 1959 uzyskał stopień doktora na podstawie pracy *Województwo warszawskie – studium ekonomicznej struktury regionalnej*. Podstawą Jego habilitacji w 1964 r. była rozprawa *Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii*. Uzyskał stanowisko docenta w roku 1964, tytuł profesora nadzwyczajnego w roku 1973, a tytuł profesora zwyczajnego – w 1987.

Głównym ośrodkiem naukowym i instytucjonalnym Jego działalności był Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (1954–1992 oraz 1997–1999). W Instytucie tym sprawował funkcję zastępcy dyrektora, kierownika Zakładu Teorii i Metodologii Geografii, kierownika Zakładu Geografii Ekonomicznej oraz kierownika Problemu „Podstawy przestrzennego zagospodarowania kraju”. Andrzej Wróbel był aktywnym i twórczym członkiem Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN i Komitetu Nauk Geograficznych PAN, a także członkiem Komitetu Redakcyjnego Przeglądu Geograficznego.

Andrzej Wróbel dysponował bogatym i zróżnicowanym doświadczeniem międzynarodowym. Pierwszym rozdziałem tego doświadczenia był rok akademicki 1959/60, który spędził w Stanach Zjednoczonych jako stypendysta Fundacji Forda (University of Wisconsin, University of Pennsylvania, University of Chicago). W latach 1964–1965 był wizytującym profesorem w University of Washington i w University of Minnesota.

W latach 1970–1972 Andrzej Wróbel był głównym doradcą naukowym i kierownikiem projektu badawczego „Region Centralny Chile – perspektywy rozwoju”, wykonywanego na zlecenie Narodowego Biura Planowania w Instytucie Rozwoju Miejskiego i Regionalnego (CIDU) w Santiago.

Andrzej Wróbel zaznaczył swoją aktywną obecność w strukturach Międzynarodowej Unii Geograficznej, będąc w latach 1968–1988 członkiem zwyczajnym kolejnych wcieleń Komisji Regionalnych Aspektów Rozwoju Gospodarczego.

Profesor Andrzej Wróbel odegrał wybitną rolę w kształtowaniu polskiej geografii. W życiu intelektualnym każdego uczonego prawie zawsze znajdujemy taką kartę, która pozwala zrealizować jego dążenia i pasje oraz osiągnąć sukcesy. Tą kartą w życiu Andrzeja Wróbla był udział w Zespole naukowym, który na fali Polskiego Października wykreował polską szkołę geografii ekonomicznej, jako zjawiska funkcjonującego w nauce światowej przez wiele lat XX wieku.

Działalność badawcza Andrzeja Wróbla objęła szerokie pole geografii ekonomicznej i studiów regionalnych. Nieprzeciętna inteligencja i znakomite wykształcenie ekonomiczne, jakie uzyskał w czasie studiów na Uniwersytecie Poznańskim pod kierunkiem prof. Edwarda Taylora, twórcy poznańskiej szkoły ekonomii politycznej, dały mu podstawy głębszego podejścia do problematyki geografii ekonomicznej. Cały dorobek naukowy Andrzeja Wróbla odznacza się oryginalnością koncepcji badawczych i rzetelnością wyników. Do Jego głównych osiągnięć należy zaliczyć: nową koncepcję regionu ekonomicznego i nowe ujęcie badania struktury regionalnej, poważny wkład w poznanie charakteru i procesów rozwoju regionalnego, rozwijanie metod ilościowych w geografii ekonomicznej oraz krytyczną refleksję nad stanem i metodologią geografii. Prace te wywarły duży wpływ na rozwój polskiej geografii i zajmują ważne miejsce w reprezentacji geografii polskiej na forum światowym.

W dorobku naukowym Profesora Wróbla szczególne miejsce zajmuje teoria regionu ekonomicznego przedstawiona głównie w pracy *Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii* (1965 r.). Na tle ówczesnych sporów o charakter regionu ekonomicznego, a zwłaszcza doktrynerskiej krytyki koncepcji analitycznej regionu przeprowadzonej przez geografów radzieckich, praca Andrzeja Wróbla, ukazując źródła nieporozumień tego sporu, wprowadza porządek pojęciowy i wykazuje, że oba główne podejścia do pojmowania regionu – jako generalizacji cech przestrzeni i jednostki podziału terytorialnego – są komplementarne. Stworzyło to nową perspektywę w regionalizacji terytorialnej i wykorzystywania koncepcji analitycznej regionu do tego celu.

Ujęcie to, poprzedzone sformułowaniem pojęcia struktury regionalnej i badaniami nad jej charakterem w odniesieniu do woj. warszawskiego, oraz szeregiem prac dotyczących regionów węzłowych, ukształtowało wraz z tymi studiami nowy wzorzec badań regionalnych i nowe podejście do tej problematyki. W latach 70. problematyka ta została rozszerzona przez Andrzeja Wróbla na badania przebiegu i rezultatów gospodarczego rozwoju regionalnego Polski, ze szczególnym uwzględnieniem efektów polityki wyrównywania regionalnych dysproporcji rozwoju. W pracach tych Andrzej Wróbel nie tylko pogłębił znajomość charakteru podstawowych procesów rozwoju regionalnego, lecz także przedstawił krytyczną ocenę efektów polityki wyrównywania poziomu rozwoju gospodarczego oraz ówczesnej polityki lokalizacyjnej. Badania te dotyczyły też porównań procesów zachodzących w Polsce i Hiszpanii.

Równoległe z tymi badaniami Andrzej Wróbel zajmował się problematyką metod ilościowych w geografii ekonomicznej. Jako autor i współautor opublikował

szereg prac dotyczących koncepcji i zastosowania metod badawczych, w tym metod statystycznych i modeli matematycznych, w analizie geograficzno-ekonomicznej, a zwłaszcza w analizie regionalnej. Większość tych prac była związana z konkretnymi zagadnieniami takimi jak: zastosowanie metod „przesunięć i udziałów” w badaniach zmian rozmieszczenia przemysłu, ustalenie regionalnych wielkości i zmian dochodów osobistych ludności, krytyczne ujęcie modeli bazy ekonomicznej jako narzędzia prognozowania i planowania.

Badaniom tym towarzyszyła refleksja metodologiczna nad stanem i charakterem geografii. Na podkreślenie zasługuje tu zwłaszcza analiza tendencji rozwojowych współczesnej geografii, dotycząca tzw. rewolucji naukowo-technicznej w geografii, czynny udział w formułowaniu programu rozwoju naukowego geografii oraz koncepcji uwarunkowań dalszego postępu polskiej geografii społeczno-ekonomicznej.

Dorobek naukowy Andrzeja Wróbla zawiera, obok elementów odkrywczych, szczególną umiejętność krytycznej refleksji badawczej i szerokie spojrzenie na podstawowe problemy geografii społeczno-ekonomicznej i możliwość ich efektywnego rozwiązywania. To dojrzałe i krytyczne podejście sprawiło zapewne, że uwagę swą koncentrował na problemach niebanalnych, publikując rzeczywiste osiągnięcia bez dążenia do mnożenia liczby publikacji.

Andrzej Wróbel był też znakomitym nauczycielem akademickim, co przejawiało się przede wszystkim w promowaniu wielu doktoratów wyróżniających się wysokim poziomem naukowym oraz organizacji i prowadzeniu Studium Doktoranckiego w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Jego aktywność w ostatnich latach wyraziła się w pełnieniu funkcji członka Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, sekretarza generalnego Polskiego Towarzystwa Współpracy z Klubem Rzymskim oraz współpracownika Rządowego Centrum Studiów Strategicznych.

Znaliśmy Andrzeja prawie od początku Jego studiów, które zaczął w 1946 r. na Uniwersytecie Poznańskim, a potem byliśmy obserwatorami i uczestnikami Jego twórczej działalności naukowej. Nie sposób w kilku słowach przedstawić Jego sylwetkę. Osobisty urok, trafność i wnikliwość uwag i komentarzy w toku dyskusji i seminariów naukowych, krytyczny ale wyrozumiały stosunek do poglądów, z którymi się nie zgadzał, przyjazny stosunek do otoczenia – oto niektóre cechy Jego osobowości.

Kochany Andrzeju – żegnamy Ciebie z wielkim żalem. Twoje dzieła, Twój wnikliwy sąd pozostaną w pamięci tych wszystkich, którzy zetknęli się z Tobą.

Zbyszko Chojnicki, Antoni Kukliński

RYSZARD DOMAŃSKI

Sieci neuronowe – rozpoznawanie możliwości zastosowań

Neural network – The identification of possible applications

Zarys treści. Autor wyraża opinię, że aby dokonać realistycznej oceny użyteczności sieci neuronowych w badaniach ekonomiczno-geograficznych potrzeba więcej eksperymentów testujących tę koncepcję i analiz uzyskanych wyników. Na podstawie dotychczasowych eksperymentów sugeruje, że w geografii ekonomicznej sieci neuronowe mogą być użyteczne w sytuacjach, w których struktura problemu jest słabo rozpoznana, informacje wejściowe niekompletne, a przybliżone wyniki końcowe są zadowalające. Najbardziej obiecujące są zastosowania sieci neuronowych do zagadnień klasyfikacji i przewidywania rozwoju. W przewidywaniu rozwoju sieci te pozwalają na włączanie ograniczeń zasobowych. Umożliwiają także sterowanie uwzględniające cele i ograniczenia.

Próby zastosowania koncepcji sieci neuronowych w różnych dziedzinach nauki¹ są inspirowane przez osiągnięcia biologii. Z tej inspiracji powstały sztuczne sieci neuronowe. Ich formy są różne, różnie też bywają nazywane. Desygnatami sieci neuronowych są m.in. neurokomputery, sztuczne systemy neuronowe i sztuczna inteligencja².

Sztuczne sieci neuronowe są uproszczonym modelem mózgu. W ich budowie wykorzystywane są sztuczne elementy o luźnej analogii do dendrytów, aksonów i synaps. W biologicznych sieciach neuronowych dendryty zbierają sygnały i wprowadzają je do ciała neuronu. Neuron przetwarza sygnały w ten sposób, że wysyła krótki impuls elektryczny wzdłuż aksonu i wyładowuje go w synapsie wiążącej neuron z innym neuronem. Dzięki temu stykowi jeden neuron może pobudzać lub hamować działanie innych neuronów.

W sieci sztucznej sygnały wejściowe są przesyłane do jednostki przetwarzającej, neuronu, który po przetworzeniu wysyła sygnał wyjściowy do kolejnych neuronów w sieci. Sztuczne sieci neuronowe przetwarzają sygnały o kilka rzędów wielkości szybciej niż najlepsze współczesne komputery, zaś mózg ludzki mając około 10 miliardów neuronów i około 60 trylionów synaps, dysponuje wydajnością energetyczną około 10 rzędów wielkości wyższą od współczesnych sztucznych sieci neuronowych (Garson 1998).

¹ Praca ta jest częścią większego projektu badawczego nr P04E 005 18 finansowanego przez Komitet Badań Naukowych.

² Podstawowe pojęcia i koncepcje dotyczące sieci neuronowych zaczerpnięto z prac: G.D. Garson (1998), S. Osowski (1996), R. Tadeusiewicz (1993, 1998).

Struktura sztucznych sieci jest warstwowa. Strukturę tę tworzą: warstwa wejściowa, warstwa pośrednia (warstw pośrednich może być kilka) i warstwa wyjściowa. Neurony są połączone w sieć na zasadzie „każdy z każdym”. Jeśli w badanym układzie jakieś połączenie nie występuje, jest ono zerowane. Sieć działa jako całość. Każdy aktywny element sieci bierze udział w wykonywaniu wszystkich czynności prowadzących do warstwy wyjściowej, tj. do wymaganej odpowiedzi neuronów na sygnał wejściowy (Tadeusiewicz 1998).

Sposób działania sieci, oprócz jej konfiguracji, zależy od siły powiązań między neuronami, tj. ich wag (współczynników wagowych, wag synaptycznych). Gdy wartość wagi jest dodatnia, neuron przekazuje sygnał pobudzający, gdy jest ujemna – sygnał hamujący. W trakcie działania sieci wagi ulegają zmianom. Te zmiany, a ściślej dobór zmiennych wartości wag jest istotą procesu uczenia sieci.

Algorytm uczenia sieci neuronowej przedstawia się w największym uproszczeniu następująco (Garson 1998). Konstruuje się sieć złożoną z neuronów pogrupowanych w warstwy. Między neuronami identyfikuje się powiązania. Powiązaniom przypisuje się wagi. Rozpoczyna się zwykle od wag o małych wartościach losowych. Następnie określa się przykłady, które mogą być dla sieci zadaniami uczącymi. Są to zadania rozwiązane już prawidłowo w przeszłości lub postulowane na przyszłość na podstawie racjonalnych przesłanek.

Przykłady uznane za odpowiednie wpisuje się do warstwy wejściowej. Sygnały wejściowe pomnożone przez wagi są agregowane przez neurony za pomocą funkcji sumującej. Sumy są następnie przekazywane do warstwy ukrytej za pomocą funkcji aktywacji (transferu). Funkcja ta służy do obliczenia poziomu aktywacji neuronów warstwy ukrytej. Jeśli poziom aktywacji przekracza wartości progowe określone przez reguły uczenia, neurony redukują je za pomocą funkcji sigmoidalnej lub innej funkcji aktywacji.

Zmienione układy są ponownie wprowadzane do sieci, w kolejnych krokach poprawiane, aż do osiągnięcia wartości, przy których błąd osiąga minimum, tzn. gdy różnica między wartościami sygnałów wyjściowych ze zbioru uczącego a wymaganą odpowiedzią w wyjściowej warstwie sieci jest minimalna.

W tym procesie zachodzi tzw. wsteczna propagacja błędów. Polega ona na przesyłaniu informacji o błędzie do warstwy wcześniejszej tak, by zmusić neurony warstw wcześniejszych do dostosowania się do funkcji, według której działają. Dokonuje się to dzięki adaptacyjnym zdolnościom wag. Dostosowywanie się przebiega wieloetapowo, interakcyjnie. Taki wieloetapowy proces uczenia się jest formą sztucznej inteligencji. Umożliwia ona zastąpienie jednorazowego, skomplikowanego programowania sieci (algorytmu numerycznego) prostszą obliczeniowo siecią aproksymacyjną.

Istnieją dwie główne metody „uczenia” sieci: uczenie pod nadzorem (tzw. uczenie z nauczycielem) i samouczenie (Osowski 1996; Tadeusiewicz 1998). Pierwsza polega na tym, że nauczyciel podaje sieci przykłady poprawnego działania. Przykłady te mają formę konkretnych sygnałów wejściowych i pożądanych (oczekiwanych) sygnałów wyjściowych. Sieci pokazuje się nie jeden, lecz wiele przykładów

(tzw. ciąg uczący). Na ich podstawie sieć uczy się poprawnego działania. Poprawność polepsza się przez korektę wag. Wagi korygowane są w sposób zdeterminowany przez cel założony przez nauczyciela. Jest nim minimalizacja błędu względem sygnału pożądanego. Rolę nauczyciela polegającą na podawaniu do sieci ciągu uczącego może spełniać komputer wyposażony w odpowiednią bazę danych.

W drugiej metodzie sieci podaje się tylko sygnały wejściowe, bez podawania sygnałów wyjściowych. Na podstawie danych wejściowych sieć może zbudować poprawny sposób swego działania. W odpowiedzi na podanie sieci kolejnych sygnałów wejściowych tworzy się w niej odpowiednia konfiguracja sygnałów wyjściowych. Jeden z algorytmów polega na tym, że wagi zmieniają się w kierunku pożądanym w zależności od przyrostów sygnałów wejściowych docierających do synapsy i sygnałów wyjściowych neuronu.

Wyższą formą samouczenia się jest samoorganizacja sieci. Uczenie się takich sieci następuje przez wzajemne oddziaływanie wszystkich neuronów umożliwiające skojarzenie i odwzorowanie zmian sygnałów wejściowych z odpowiedziami sygnałów wyjściowych. Samoorganizacja przejawia się w automatycznym dostosowywaniu się wag w modelu sieci w odpowiedzi na sygnały wejściowe. Jest to sposób radzenia sobie ze skomplikowanymi i zakłóconymi zbiorami danych, których nie można opisać matematycznie. W wyniku samoorganizacji powstaje nowa jakość. Na ogół jednak jej wymiarów nie można przewidzieć z góry.

Do nie wymienionych dotychczas funkcji, które mogą spełniać sieci neuronowe należy rozpoznawanie obrazów (wzorców). Przez rozpoznawanie obrazu rozumie się identyfikację wzorca traktowanego jako obraz. Zadanie to polega na wydobyciu najważniejszych cech obrazu i ich zakwalifikowanie do odpowiedniej klasy (Osowski 1996).

Zakwalifikowanie dokonuje się przez rozpoznawanie przynależności obiektów lub zjawisk do pewnych klas. Szczególną zaletą sieci jest to, że mogą one prowadzić rozpoznawanie przynależności w sytuacjach, w których brakuje informacji nt. jej reguł (Tadeusiewicz i Flasiński 1991). Sieci wykorzystują wtedy jedyną dostępną informację, tj. informację zawartą w ciągu uczącym o obiektach i zjawiskach, dla których znana jest już prawidłowa klasyfikacja³.

Jeśli uczenie zakończy się powodzeniem, sieć może być zastosowana, zwłaszcza do przewidywania i klasyfikacji. Niepowodzenie może wynikać z niestabilności modelu. Zachodzi ona wtedy, gdy do modelu wprowadzane są sprzężenia zwrotne. Wzrasta wtedy stopień złożoności sieci, a wraz z nią może pojawić się niestabilność. Komplikacji tej można uniknąć, stosując zamiast sieci ze sprzężeniami zwrotnymi (sieci rekurencyjnych) przedstawione wyżej sieci jednokierunkowe wielowarstwowe, w których odwrócenie kierunków przepływu sygnału dokonuje się dzięki wstecznej propagacji błędu.

³ Czytelnika zainteresowanego zagadnieniem rozpoznawania obrazów w naukach o Ziemi odsyła się do pracy Kotlarczyka, Juchy, Masteja i Namysłowskiej-Wilczyńskiej. Autorzy zastosowali metodę funkcji potencjalnych w połączeniu z metodami geostatystycznymi do określenia prawdopodobieństwa, że otwór odwiercony w dowolnym punkcie danego obszaru nawierci złożo ropo- i gazonośne.

Modele sieci neuronowych stanowią wyodrębnioną dziedzinę wiedzy. Odrębność ta widoczna jest zwłaszcza w rozważaniach teoretycznych. W zastosowaniach praktycznych, sieci występują w powiązaniu z innymi modelami, zwykle jako instrumenty sterujące badanym procesem lub współdziałające w dochodzeniu do decyzji (Osowski 1996).

Zainteresowanie sieciami neuronowymi upowszechnia się dzięki właściwościom użytecznym w modelowaniu i obliczeniach. Sieci te imitują konwencjonalne teorie i techniki, ale mogą dawać dodatkowe efekty lub zmniejszać stopień trudności i nakłady pracy. Radzą sobie dobrze m.in. z następującymi problemami (Garson 1998).

1. Sieci działają na zasadach układu nakłady–wyniki. Potrafią jednak odwzorowywać działanie takiego układu bez przyjmowania założeń dotyczących prawdopodobieństw rozkładu nakładów i wyników. Dzięki temu mogą być zaliczone do tej samej klasy metod co nieparametryczne wnioskowanie statystyczne.
2. Nieliniowość. Sieci mogą operować zbiorami danych, których nieliniowość i jej kształty nie mogą być z góry określone.
3. Adaptacyjność. Właściwość ta pozwala sieciom na efektywne działanie w niestacjonarnym otoczeniu, mogą bowiem być łatwo nauczone radzenia sobie ze zmiennym otoczeniem.
4. Tolerancja (odporność) na błędy. Informacje, na podstawie których trenujemy sieć mogą być niepełne lub obciążone błędami. Są one bowiem rozmieszczone w całej sieci, dzięki czemu braki i błędy są rozproszone i nie zamazują rozpoznawanego wzorca. Również problemy operacyjne, np. nieciągłość połączeń, wpływają na wyniki w mniejszym stopniu niż w modelach statystycznych.
5. Neurony wykonują przypadające im obliczenia równocześnie. Jeśli są ich setki lub tysiące, szybkość obliczeń zwiększa się niepomierne.
6. Proces uczenia zastępuje programowanie. Jest to, obok szybkości obliczeń, największa zaleta sieci neuronowych. Dzięki niej badacze zyskują możliwość rozwiązywania zagadnień, dla których nie znają algorytmu (zasad, według których można zagadnienie rozwiązywać). Procedury statystyczne i ekonometryczne są programowane, modele neuronowe są natomiast trenowane przez pokazywanie im przykładów. Trenowanie jest procesem uściślenia wag w modelu neuronowym, w trakcie którego dane są wprowadzane do modelu, analizowane i przetwarzane przez pewną ilość interakcji.

Efektywność stosowania sieci neuronowych zależy od trafnego skojarzenia ich właściwości i zalet z charakterem problemów, które za ich pomocą chcemy rozwiązywać. Nietrafne skojarzenie może dawać wyniki takie same lub gorsze niż metody konwencjonalne, co zniechęca badaczy do dalszej penetracji nowego podejścia.

Właściwości sieci neuronowych są cenne w wielu badaniach społecznych. Sieci neuronowe:

- 1) pozwalają na badanie problemów o strukturze słabo rozpoznanej w porównaniu z uporządkowanymi strukturami systemów eksperckich i modeli będących układami równań,

- 2) mogą uwzględniać zadania liniowe i nieliniowe bez wymagania od badacza, aby ten je modelował. Co więcej, inaczej niż w analizie regresji, modele neuronowe nie zakładają niewystępowania interakcji między zmiennymi wejściowymi, mogą ujmować efekty tych interakcji i nie są ograniczone do analizy pojedynczego wyniku,
- 3) są dobrze dostosowane do radzenia sobie z analizą zagadnień, gdy informacja wejściowa jest niekompletna, a wyniki wyjściowe są przybliżeniami.

Najbardziej obiecującymi kierunkami zastosowania sieci neuronowych są przewidywania i klasyfikacje. Sieci umożliwiają także wnioskowanie na podstawie nowych zbiorów danych, innych niż zbiory użyte w trenowaniu. G.D. Garson (1998) przytacza m.in. następujące przykłady efektywnego zastosowania sieci neuronowych w dziedzinie ekonomii: prognozy sprzedaży i cen towarów, prognozy stóp wymiany walut, prognozy indeksów giełdowych, prognozy bankructw, oceny ryzyka w gospodarce, modelowanie funkcji produkcji, sterowanie procesami produkcyjnymi, modelowanie wyborów konsumenckich, przewidywanie popytu na pieniądze, przewidywanie nakładów inwestycyjnych, podejmowanie decyzji zarządczych, ustalanie racjonalnych cen w gospodarce publicznej, klasyfikacja zatrudnionych, modelowanie wielocechowych procesów decyzyjnych, aproksymacja funkcji odtwarzających bardzo złożone zachowania ekonomiczne.

Na podstawie oceny właściwości sieci neuronowych oraz uzyskanych doświadczeń w ich stosowaniu można sugerować kierunki obiecującej penetracji dziedzin stanowiących przedmiot zainteresowania geografii ekonomicznej, ekonomiki miast i regionów, gospodarki przestrzennej, ochrony i kształtowania środowiska. W sugestiach należy zachować ostrożność. Chociaż bowiem rośnie liczba prób zastosowania sieci neuronowych, to jednak nie znamy krytycznych analiz, które weryfikowałyby adekwatność i przewagę sieci neuronowych nad konwencjonalnymi metodami badawczymi i obliczeniowymi, w interesujących nas dziedzinach.

G.D. Garson (1998), uwzględniając zalety i ograniczenia sieci neuronowych, wyróżnił cztery klasy problemów, w których rozwiązywaniu sieci neuronowe mogą ujawniać swoje zalety i przewagi nad metodami konwencjonalnymi. Są to: (1) klasyfikacja i uzupełnianie, (2) przewidywanie, (3) sterowanie, (4) spełnianie warunków ograniczających. Problemy należące do każdej z tych klas występują także w badaniu przestrzeni ekonomicznej.

Rozważmy problem klasyfikacji. Dotychczas geografowie ekonomiczni i ekonomiści stosowali w tej dziedzinie metodę analizy czynnikowej i analizy funkcji dyskryminacyjnych. Dawały one w wyniku odwzorowanie różnorodności nakładów w skończoną liczbę wyników, a więc upraszczały przetwarzany zbiór danych, ułatwiając dalszą analizę i rozumowanie. Nie pozwalały jednak na odwzorowywanie niekompletnych układów danych. Sieci neuronowe umożliwiają identyfikację właściwych kategorii, w które chcemy odwzorować taki niekompletny układ danych.

Trudności takie napotykali badacze powstawania i likwidacji nowych podmiotów gospodarczych na początku lat dziewięćdziesiątych. Zbiory statystyczne na ten temat były bardzo niekompletne, a dla niektórych cech tych podmiotów skąpe.

W dodatku w zreformowanej gospodarce pojawiła się ogromna masa podmiotów nieporównywalna z ich liczbą przed reformą. Źródła kapitałowe, sposoby finansowania, transakcje handlowe, inwestowanie nadwyżek, kredyty, zadłużenie tych podmiotów były sferą niejasną, a w wielu częściach sferą działającą na granicy prawa. Dla badaczy były to przez pewien czas problemy o nierozpoznanej strukturze. Sieci neuronowe wykazują w takich przypadkach znaczną przewagę nad konwencjonalnymi procedurami statystycznymi. Ustaliła się opinia, że są one najbardziej użyteczne wtedy, gdy chcemy modelować wielkie ilości wielowymiarowych danych, nie dysponując znaną specyfikacją modelu.

Podobny problem występuje w tzw. zagranicznej turystyce handlowej. Informacje na jej temat są niekompletne, a ich przetwarzanie metodami konwencjonalnymi dawałoby niezadowolające wyniki. Zakres potencjalnych zastosowań sieci neuronowych można rozciągnąć na całą tzw. szarą sferę gospodarki. Innym problemem może być grupowanie mieszkańców miasta opowiadających się za różnymi opcjami polityki inwestycyjnej władz miejskich na podstawie sondaży nie spełniających warunków reprezentacyjności. Trzeba jednak zauważyć, że uzyskane dzięki sieciom wyniki, choć mogą być zadowolające dla polityki gospodarczej, są jednak tylko przybliżeniami.

Rozległy zakres potencjalnych zastosowań sieci neuronowych otwiera się przed badaniami mającymi na celu przewidywanie. Podobnie jak w procedurach klasyfikacyjnych, sieci są użyteczne szczególnie w sytuacjach, w których struktura jest słabo rozpoznana, informacje wejściowe niekompletne, a przybliżone wyniki końcowe są zadowolające. Słabo rozpoznana struktura i niekompletne informacje są ograniczeniami bardzo uciążliwymi, z którymi metody konwencjonalne radzą sobie z trudem. Należy podkreślić, że przewidywanie ważne jest nie tylko jako cel sam w sobie, np. w opracowywaniu prognoz. W innych sytuacjach przewidywanie może stanowić jedynie punkt wyjścia dalszego rozumowania i badania. Można na przykład, mając wytrenowane sieci przetwarzające informacje, zmieniać wielokrotnie dane wejściowe i otrzymywać zmienione dane wyjściowe. W ten sposób można tworzyć warianty rozwiązania problemu, które następnie mogą być wartościowane. Wariantowanie i wartościowanie jest użytecznym instrumentem ulepszania polityki gospodarczej miast i regionów, polityki przestrzennej i środowiskowej. Jest zwłaszcza podstawą opracowywania scenariuszy rozwoju.

W systemie nauka–gospodarka zależność między nakładami i wynikami wydaje się oczywista. Jednakże mechanizm przekształcania nakładów w wyniki nie został dotychczas zdefiniowany w sposób zadowolający. Na mechanizm ten składa się wiele różnorodnych zależności, czynników wielowymiarowych, relacji nieliniowych, opóźnień w czasie. W dodatku nie dysponujemy kompletnymi i uporządkowanymi danymi na ich temat. O kwestie tego rodzaju potykają się konwencjonalne metody badań. Sieci neuronowe umożliwiają ominięcie tych trudności. Można mianowicie pokazać im przykłady, w których relacje nauka–gospodarka oceniane są przez ekspertów jako prawidłowe i efektywne (ciągi uczące). Relacje te można rozważać na poziomie miast-ośrodków naukowych, regionów, krajów.

Zapamiętane w procesie uczenia wartości wag tworzą wzorzec, na który neuron na wyjściu ma reagować. Podając różne wartości nakładów na wejściu oraz wyuczone wagi, uzyskuje się na wyjściu różne wyniki. Powtarzając ten eksperyment, można metodą prób i błędów ustalić, przy jakim poziomie nakładów na naukę wzrost gospodarczy jest największy, albo jaka musi być masa krytyczna (próg) nakładów na naukę, aby nakłady te mogły w ogóle zaznaczyć swój wpływ jako czynnik wzrostu gospodarczego (zbyt małe nakłady na naukę mogą w ogóle nie przejawiać się w efektach gospodarczych).

Sterowanie automatyczne wymaga sztucznej inteligencji niezbędnej do podejmowania decyzji opartych na złożonych i często rozmytych danych. W literaturze opisano m.in. sterowanie robotami przemysłowymi i automatyczne loty bezzałogowych statków kosmicznych. W tym zakresie sieci neuronowe mogą być rozważane jako alternatywa procedur właściwych dla systemów eksperckich. W dynamice miast i regionów znane jest, choć praktycznie rzadko stosowane, sterowanie optymalne oparte na zastosowaniu programowania dynamicznego. Brak szerszych zastosowań praktycznych wynika z małej elastyczności i adekwatności modeli sterowania, jak i trudności obliczeniowych nawet w prostych przypadkach. Problem dynamicznego sterowania polega na rozdziale ograniczonych zasobów między konkurujące cele przez pewien okres od czasu początkowego do czasu końcowego. Model takiego problemu jest modelem dynamicznym składającym się ze zmiennych stanu, zmiennych sterowania, równań ruchu, stanu początkowego i funkcji celu. Uproszczenie struktury modelu i obliczeń dzięki zastosowaniu sieci neuronowych sprzyjałoby rozszerzeniu możliwości osiągnięcia celów jakie stawia sobie programowanie dynamiczne.

Rozważanie kwestii sterowania prowadzi nas do zagadnienia adaptacji obiektu dynamicznego (Osowski 1996). Obiekt dynamiczny ma zdolność adaptacji, jeśli pod wpływem pobudzenia wytwarza na wyjściu sygnał czasowy nadążający za sygnałem wytworzonym przez układ odniesienia. Nadążność uzyskuje się przez zastosowanie sterownika dynamicznego, który zmienia się (adaptuje) w procesie uczenia. Adaptacja polega na minimalizacji chwilowego niedopasowania sygnału nadążającego za sygnałem układu odniesienia. Sterownik jest mechanizmem o wysokim stopniu komplikacji. Stopień ten obniża się, gdy zamiast konwencjonalnego modelu, sterownikowi nadaje się postać sieci neuronowej. W tej postaci składa się on z dwóch części: sieci identyfikującej niedopasowanie obiektu i sieci będącej właściwym sterownikiem, który w procesie uczenia adaptuje swoje parametry.

Problem nakładania ograniczeń występuje m.in. w: rozwiązywaniu zagadnień planowania działalności miast i regionów, wyznaczania tras dla skomplikowanych zadań transportowych na obszarze wielkich miast i aglomeracji miejskich, przydziału ograniczonych zasobów miejskich w celu sprostania bardzo zróżnicowanemu popytowi miasta. W tym zakresie sieci neuronowe mogą być rozważane jako alternatywa programowania liniowego i statystycznych procedur stosowanych w programowaniu dynamicznym.

Literatura

- Garson G. D. 1998, *Neural networks. An introduction guide for social science*, SAGE Publications, London.
- Osowski S. 1996, *Sieci neuronowe w ujęciu algorytmicznym*. Wydawnictwa Naukowo-Techniczne, Warszawa.
- Tadeusiewicz R. 1993, *Sieci neuronowe*, Akademicka Oficyna Wydawnicza RM, Warszawa.
- 1998, *Elementarne wprowadzenie do techniki sieci neuronowych z przykładowymi programami*, Akademicka Oficyna Wydawnicza PLJ, Warszawa.
- Tadeusiewicz R., Flasiński M. 1991, *Rozpoznawanie obrazów*. PWN, Warszawa.

RYSZARD DOMANSKI

NEURAL NETWORK: THE IDENTIFICATION OF POSSIBLE APPLICATIONS

Recently, a new topic appeared in geographical literature: neural networks. The pioneers of new research area, as it usually happens, display great enthusiasm and link great promise with them. The autor of this paper finds it necessary to collect more experiences in the applications of neural networks for realistic evaluation of the usefulness of new concepts. Basing on previous experiments, he argues that neural networks in economic geography can be useful in situations in which structures are ill-defined, input information incomplete, and final results in the form of approximations satisfactory. The most promising are the applications of neural networks in classifications and forecastings.

It should be emphasized that forecasting is important not only as the end of its own, e.g. in setting prognoses. In other situations, forecasting can constitute only a starting point for further reasoning and research. Having trained networks one can, for instance, change repeatedly input data and receive changed output data. In this way one can create variants of the solutions of problem, which in turn can be valuated. The variants and their evaluations are useful instruments improving urban and regional, spatial and environmental policies. In particular they can be used for the elaboration of development scenarios.

In development forecasting neural networks allow for taking resource constraints into account. They also enable control, aiming at defined goals in compliance with given constraints.

Translated by *Maria Kawinska*

PIOTR KORCELLI

Europejski system miast

The European urban system

Zarys treści. Europejski system miast – pojęcie coraz częściej pojawiające się w literaturze naukowej i planistycznej, jest przedstawione w artykule na tle wcześniej wprowadzonych, pokrewnych pojęć, takich jak krajowe systemy osadnicze oraz miasta globalne. Omówione są czynniki przemian systemów miejskich, w tym współczesne procesy demograficzne, tzw. nowe czynniki lokalizacyjne, konkurencja oraz rozwój niehierarchicznych powiązań między miastami. Dokonany jest także przegląd prac zawierających typologie i klasyfikacje miast europejskich. Końcowy rozdział dotyczy prawdopodobnych przyszłych kierunków przemian europejskiego systemu miast, rozpatrywanych w makroskali, tzn. w układzie rdzeń–peryferie systemu. Podstawowy wniosek to przewidywanie utrzymania się wyraźnej policentrycznej struktury systemu, przy pewnej jednak koncentracji niektórych funkcji wysokiego rzędu w metropoliach strefy centralnej.

Wprowadzenie

Polityczna oraz gospodarcza integracja krajów zachodniej Europy znajduje odzwierciedlenie w kształtowaniu się powiązań i nasileniu współzależności między miastami usytuowanymi w różnych krajach, a także specjalizacji funkcji miast w skali międzynarodowej. Chociaż procesy te nie osiągnęły jeszcze zaawansowanego stadium, przebiegają w tym samym kierunku od kilku dziesięcioleci, a w ostatnich latach uległy przyspieszeniu. Będą one z pewnością postępowały w przyszłości.

Pojęcie *europejskiego systemu miast* (Hall i Hay 1980) miało początkowo charakter antycypacyjny i w znacznej mierze cechę tę utrzymało dotychczas. Stanowi ono replikę wprowadzonego do literatury kilka lat wcześniej (Berry 1973) pojęcia *amerykańskiego systemu miast*. To ostatnie było niejako usankcjonowaniem wcześniej znanego podejścia badawczego; już autorzy klasycznego studium *Metropolis and region* (Duncan i inni 1960) oparli charakterystykę gospodarki przestrzennej Stanów Zjednoczonych na analizie współzależności między głównymi miastami i obszarami metropolitalnymi tego kraju. W skali Europy (a nawet zachodniej Europy) analogiczny etap badań dotychczas nie nastąpił, nie jest bowiem jeszcze uzasadniony odpowiednim stopniem interakcji między miastami. *Europejski system miast* jest na razie ukazywany głównie w postaci zgeneralizowanych układów prze-

strzennych oraz typologii i klasyfikacji miast. Większość z nich to rankingi miast, nie zaś próby delimitacji podsystemów przestrzennych lub funkcjonalnych. Wyznaczenie szczebli hierarchicznych następuje w wyniku analizy cech strukturalnych miast, nie zaś rzeczywistych powiązań świadczących o sile dominacji lub subdominacji w systemie. Niemniej jednak, analizę układów przestrzennej dostępności między miastami zapoczątkowaną przez G. Törnqvista (1984), a kontynuowaną przez F. Bruitsmę i P. Rietvelda (1993, 1996) – można uznać za wstęp do badań współzależności funkcji oraz współzależności zmian występujących w zbiorach miast w skali europejskiej.

Wylanianie się *europejskiego systemu miast* następuje poprzez zrastanie się systemów krajowych, te zaś charakteryzuje różnicowanie pod względem morfologii i faz ewolucji. Z różnic tych wynika wiele podstawowych cech systemu europejskiego. Przedstawienie jego współczesnych przemian oraz dalszych perspektyw wymaga zatem nawiązania do koncepcji krajowych systemów osadniczych. Właściwe jest także odwołanie się do literatury poświęconej tzw. miastom światowym (*global city* lub *world city*). Specyficzną cechą obserwowanych współcześnie przemian jest bowiem wzajemne nakładanie się efektów integracji europejskiej oraz procesów globalizacji (por. van Weesep i Dieleman 1993).

Krajowe systemy miast

Podstawowym kryterium określenia zasięgu systemu miast jest stopień domknięcia układu powiązań. Dlatego w badaniach wiele uwagi poświęcono krajowym systemom miast; w większości regionów świata granice państwowe stanowią bowiem efektywne bariery dla interakcji zachodzących między miastami.

W Europie formowanie się krajowych systemów miast następowało na bazie hierarchicznych układów miejscowości centralnych, w wyniku procesów urbanizacji i koncentracji ludności, związanych początkowo z uprzemysłowieniem, a następnie integracją sektora przemysłowego z sektorem usług. Związany z tym był rozwój powiązań międzyregionalnych (Warneryd 1996). W zaawansowanych pod względem gospodarczym i cywilizacyjnym krajach zachodniej Europy kulminacja wagi tych powiązań przypadła na lata siedemdziesiąte, po czym zaczęły one ustępować miejsca współzależnościom o skali międzynarodowej. Nieprzypadkowo więc przełom lat 1970/1980 był głównym okresem zainteresowania badaczy krajowymi systemami miast. Wielki wkład w badania tych systemów wniósł Profesor Kazimierz Dziewoński, który w latach 1976–1984 kierował pracami Komisji Krajowych Systemów Osadniczych Międzynarodowej Unii Geograficznej.

Stosowane w międzynarodowych studiach porównawczych pojęcie *systemy osadnicze* (por. Bourne, Sinclair i Dziewoński 1984; Dziewoński 1990) i wiążący się z nim zakres badań, obejmujący osadnictwo zarówno miejskie jak i wiejskie, odzwierciedlały silny w tamtym okresie oddźwięk międzynarodowej konferencji

Habitat, która miała miejsce w 1976 r. w Vancouver¹. W studiach nad krajowymi systemami osadniczymi wiele uwagi poświęcono kwestiom porównywalności danych statystycznych oraz przestrzennych jednostek ich odniesienia. Tradycyjny, dychotomiczny podział na osadnictwo miejskie i wiejskie zastąpiono układem trójdzielnym, w którym wyróżniano: obszary metropolitalne, małe i średniej wielkości miasta oraz obszary wiejskie. Podział ten lepiej odzwierciedla zróżnicowanie osadnictwa pod względem licznych cech, w tym struktury i procesów demograficznych (por. Korcelli i Just 1984).

W omawianych studiach porównawczych skupiono również uwagę na zagadnieniu dezagregacji krajowych systemów osadniczych (w tym systemów miast). Powstały dwa odrębne modele. Pierwszy z nich to schemat ściśle hierarchiczny (Bourne 1975), stosujący zasadę układu gniazdowego (*spatial nesting*) i odnoszący się do silnie zurbanizowanych krajów o nowoczesnej strukturze gospodarczej. Zgodnie z tym podejściem, krajowe systemy miejskie składają się z trzech rodzajów nakładających się na siebie częściowo podsystemów, a mianowicie: (a) podsystemu krajowego, zdominowanego przez ośrodki metropolitalne i charakteryzującego się istnieniem kilku szczebli hierarchicznych miast; (b) regionalnych podsystemów grupujących miasta w mniejszym stopniu zróżnicowane pod względem hierarchicznym, oraz (c) lokalnych, lub dziennych systemów miejskich (*daily urban systems*), mieszczących się w obrębie poszczególnych podsystemów regionalnych i odwzorowujących przestrzeń wyznaczoną przez główne sfery aktywności (mieszkanie, praca, nauka, wypoczynek) mieszkańców danego ośrodka.

Inny, zapewne bardziej uniwersalny, chociaż opracowany jedynie w ogólnym zarysie model krajowego systemu miejskiego przedstawił K. Dziewoński (1986). Zgodnie z tą koncepcją dezagregacja na podsystemy opiera się na kryterium nie tyle przestrzennym, ile funkcjonalnym. Pierwszy z trzech wyznaczonych przez K. Dziewońskiego podsystemów to tradycyjny układ miejscowości centralnych, świadczących funkcje zaliczane do sektora usługowego: funkcje o charakterze konsumpcyjnym i publiczne funkcje usługowe oraz funkcje będące wyrazem sprawowania władzy. Wyznacznikiem kolejnego podsystemu są wyspecjalizowane funkcje produkcyjne, jak również usługi dla producentów (usługi dla przedsiębiorstw), w tym funkcje obejmujące zasięg krajowy oraz międzynarodowy. Trzeci podsystem, a w zasadzie ich podzbiór, ma wymiar społeczny, odzwierciedlając powiązania i podziały pod względem kulturowym, politycznym oraz etnicznym, występujące w systemie miast. Dane miasto może należeć do każdego, lub niektórych z wymienionych podsystemów, przy czym reprezentowane przez te podsystemy działalności i cechy mają różny udział w strukturze funkcjonalnej miast. Struktura ta przyjmuje pewne typowe formy, a rozkład miast należących do poszczególnych typów jest nierównomierny pod względem hierarchicznym oraz regionalnym; ulega także zmianom w czasie. W obrębie regionów najwyraźniejsze jest przy tym

¹ Jednym z rezultatów tej słynnej konferencji było utworzenie w Nairobi stałej agencji ONZ – United Nations Centre for Human Settlement. W 1996 r. miała miejsce w Stambule konferencja *Habitat II*, poświęcona głównie perspektywom mieszkalnictwa w krajach rozwijających się.

zróźnicowanie miast pod względem szczebli hierarchicznych (a więc inaczej niż w koncepcji L. S. Bourne'a), natomiast różnice międzyregionalne są głównie związane z czynnikami przyrodniczymi i historycznymi. Różnice w skali czasu uwidaczniają się zwłaszcza w układzie międzynarodowym, gdyż, jak wykazał C. Clark (1957) odzwierciedlają one współzależność między charakterem urbanizacji a poziomem rozwoju ekonomicznego.

Rozważania te prowadzą do zagadnienia typologii krajowych systemów miejskich. L. S. Bourne, R. Sinclair i K. Dziewoński (1984) wyznaczyli trzy osie różnicujące te systemy, wyznaczające poziom rozwoju ekonomicznego, intensywność zasiedlenia terytorium kraju oraz mierzoną czasem trwałość przynależności politycznej tego terytorium. Dodatkowym czynnikiem różnicującym systemy miast był charakter historycznych zmian w przestrzennej strukturze władzy. Jak wskazał K. Dziewoński (1986), współczesne systemy powstały w wyniku integracji sieci miast o mniejszym zasięgu (obecnie – regionalnym, lokalnym), lub w następstwie dezintegracji sieci bardziej rozległych. W pierwszym przypadku powstały z reguły systemy policentryczne, charakteryzujące się zróźnicowanym i wielopoziomym układem hierarchicznym miast. Z drugim przypadkiem związane są systemy miast o niepełnej strukturze, np. silnej dominacji miasta stołecznego przy jednoczesnym braku w pełni ukształtowanych ośrodków regionalnych. Takie cechy mają niektóre spośród współczesnych systemów miast krajów europejskich, powstałe w wyniku rozpadu dawnych sieci imperialnych. Z kolei, krajowe systemy miast, powstałe w następstwie integracji mniejszych układów przestrzennych, charakteryzują się zwykle „nadreprezentacją” ośrodków regionalnych o zróźnicowanych funkcjach.

Transnarodowe systemy miast i miasta globalne

W artykule opublikowanym przed ponad 30 laty Kenneth E. Boulding (1968) przedstawił swoje dalekowszyczne przewidywania dotyczące przyszłych funkcji miast jako węzłów w światowej sieci teleinformatycznej. Jednocześnie wskazał on na rewolucję technologiczną jako źródło kryzysu współczesnego miasta, którego obywatele, dzięki nowym możliwościom pokonywania przestrzeni i komunikowania się, tracą poczucie identyfikacji z miejscem zamieszkania.

Zgodnie z ujęciem J. Friedmanna (1986), przedstawionym dwa dziesięciolecia później i uznawanym za klasyczne w literaturze przedmiotu², hipoteza miasta światowego (miasta globalnego) ma źródło w koncepcjach ukazujących świat, a w zasadzie gospodarkę światową, jako system składający się z trzech rozległych stref, a mianowicie trzonu lub centrum (tzn. krajów rozwiniętych gospodarczo), półperyferii

² Prace dotyczące transnarodowych systemów miejskich oraz miast globalnych (lub miast światowych) pojawiły się w większej liczbie dopiero na początku lat 1990. Ten drugi aspekt jest zresztą znacznie szerzej rozpatrywany w piśmiennictwie naukowym i popularno-naukowym. Niniejszy artykuł nie ma na celu reprezentatywnego omówienia tej szybko rozrastającej się literatury, lecz jedynie ukazanie wątków, które będą istotne w dalszej dyskusji na temat miast europejskich.

oraz peryferii – stref połączonych wzajemnie układem nierównej wymiany i zależności strukturalnej. Wzrost znaczenia miast globalnych jest przedstawiony jako następstwo i wyraz przejścia od dominacji krajowych i międzynarodowych powiązań gospodarczych do przewagi rynków światowych oraz globalnej skali działalności przedsiębiorstw. Rola i siła tych miast ukazuje się zwłaszcza w dziedzinie wytwarzania i propagowania informacji oraz podejmowania decyzji o alokacji i przepływie kapitału (Knox i Taylor 1995). Pierwsza liga miast globalnych – najwyższy szczebel w światowej hierarchii miast – zajmują, według S. Sassen (1991), jedynie Nowy Jork, Londyn i Tokio – największe rynki finansowe i centra zarządzania transnarodowych korporacji, lecz jednocześnie główne ośrodki najsilniejszych w świecie gospodarek krajowych (w przypadku Londynu – Unii Europejskiej).

Inni autorzy, w tym J. Friedmann, rozszerzają kategorię miast światowych do około dwudziestu. Zejście poniżej poziomu wyznaczonego przez trzy wyżej wymienione metropolie powoduje jednak, iż kryteria wyróżniania miast światowych stają się nieostre i dyskusyjne. Pojawiły się argumenty, zgodnie z którymi stosunkowo niewielkie miasta, takie jak Genewa lub nawet Davos, spełniają funkcje „miast światowych” w porównywalnym, jeśli nie większym stopniu niż kilkumilionowe metropolie, np. Chicago lub Madryt. Ponadto, jak wskazał L. S. Bourne (1995), konsekwencje procesów globalizacyjnych są proporcjonalnie silniejsze w miastach o wyraźnie wyspecjalizowanych funkcjach, takich jak Detroit lub Seattle, a nawet w jeszcze większym stopniu odczuwane w izolowanych ośrodkach wydobywczych położonych w strefie peryferyjnej gospodarki światowej, w pełni zależnych od wahań koniunktury na światowych rynkach surowcowych i kapitałowych.

Hipoteza miasta światowego (globalnego) okazuje się zatem dość płytka, a jej znaczenie w badaniach empirycznych ograniczone. Prace dotyczące miast światowych koncentrują się na charakterystyce ich funkcji, zwłaszcza działalności sektora zaawansowanych usług³, nie przedstawiają natomiast mechanizmów współzależności między tymi miastami, a także interakcji z otaczającymi je regionami, krajami oraz innymi ośrodkami kształtującego się światowego systemu miast. Jak wskazuje L. S. Bourne (1995), niewiele uwagi poświęca się tak ważnym funkcjom o zasięgu globalnym, jak przemysł zaawansowanej technologii i badania naukowe. Brak dotąd prób uporządkowanego opisu światowego systemu miast i identyfikacji podsystemów, np. analogicznych do wyróżnianych w studiach dotyczących krajowych systemów miejskich.

Miasta należące do poszczególnych podsystemów globalnych cechują zbiory określonych funkcji o globalnej skali powiązań i współzależności. Powiązania z obszarami otaczającymi te miasta mogą mieć jedynie drugorzędny charakter i dotyczyć lokalnego rynku pracy i sfery powszechnych usług (por. Bonavero 1997). Z tej perspektywy można określić miasta globalne jako te, które ze względu na zasięg swoich głównych funkcji są w znacznym stopniu wyizolowane z otaczają-

³ Dotyczy to w pierwszym rzędzie usług finansowych oraz związanych z nimi działalności z zakresu ubezpieczeń i obsługi rynku nieruchomości, określanych w literaturze przedmiotu jako sektor *FIRE* (ang. *finance, insurance, real estate*).

cego je, regionalnego i krajowego systemu miast. Jednym z efektów takiego rozdziału jest dualizm ich gospodarki pod względem standardów poziomu technicznego i efektywności, a także dualny charakter lokalnej społeczności.

Czynniki przemian systemów miejskich

W ciągu ostatnich dwóch dekad zarysowały się nieciągłości i załamania długotrwałych trendów charakteryzujących procesy urbanizacji. Struktura sieci miejskich, a zwłaszcza układy interakcji między miastami, uległy istotnym zmianom. Poniżej krótko omówiono trzy spośród czynników tych zmian.

Po pierwsze, w wielu krajach wysoko rozwiniętych poziom urbanizacji osiągnął, lub zbliżył się do 80 procent udziału ludności miejskiej, którą to wartość można uznać we współczesnych warunkach za maksymalną. Po osiągnięciu tego poziomu dopływ ludności z obszarów wiejskich przestaje być istotnym składnikiem rozwoju miast, a migracje wewnętrzne, których wielkość ma także tendencję malejącą, obejmują głównie pomieszczenia między miastami oraz z miast do stref podmiejskich. Na zmiany te nałożył się szybki spadek przyrostu naturalnego ludności, który w większości krajów europejskich, w tym w postsocjalistycznych krajach Europy Środkowej i Wschodniej, jest zbliżony do zera (w co drugim kraju występuje naturalny ubytek ludności), przy czym jedynie w niektórych krajach ujemne saldo ruchu naturalnego jest kompensowane dodatnim bilansem migracji międzynarodowych. Jednocześnie obserwuje się zmniejszenie się wartości wskaźnika dzietności do poziomu 1,4–1,8, znacznie poniżej prostej zastępowalności pokoleń, co wskazuje na nieuchronność kurczenia się liczby ludności w przyszłości.

Systemy miejskie w krajach europejskich przestały więc wzrastać, przynajmniej w sensie demograficznym⁴. Osiągnęły one stan dojrzałości, w którym na pierwszy plan wysuwają się różnorodne zjawiska restrukturyzacji. Jednym z takich nowych zjawisk, któremu poświęcono liczne studia zwłaszcza w latach osiemdziesiątych⁵ jest *kontrurbanizacja* – spadek udziału nie tylko wielkich miast lecz i obszarów metropolitalnych w ogólnej liczbie ludności miejskiej, związany z odpływem migracyjnym netto z tych obszarów, a spowodowany zarówno przemianami demograficznymi (zwłaszcza starzeniem się ludności), jak deindustrializacją oraz wzrostem znaczenia walorów środowiska przyrodniczego jako miernika jakości życia.

Chociaż zjawisko *kontrurbanizacji* ustąpiło w ostatnim dziesięcioleciu ponownie ekspansji wielkich miast i obszarów metropolitalnych, nie tyle w sensie szybkiego wzrostu liczby mieszkańców, ile skupiania się nowoczesnych funkcji: wyspecjalizowanych usług, zaawansowanego technologicznie przemysłu, działalno-

⁴ Zasięg obszarów zurbanizowanych zwiększa się jednak ze względu na wzrost standardów mieszkaniowych, powierzchni obiektów produkcyjnych i usługowych, wzrost przestrzennej ruchliwości ludności o charakterze cyklicznym, a także inne czynniki. Por. L.H. Klaassen i J.H.P. Paelinck (1979).

⁵ Zagadnienie to zostało szczegółowo przedstawione przez J. Grzeszczaka (1996, por. także niniejszy zeszyt).

ści badawczych i rozwojowych, jednak procesy urbanizacji nie mają już charakteru jednokierunkowego. Utrwalone reguły ewolucji sieci i systemów miejskich, obowiązujące do lat siedemdziesiątych – migracje zgodne z układem hierarchicznym miast, wzrost liczby ludności miast kosztem obszarów wiejskich oraz ekspansja wielkich miast i obszarów metropolitalnych kosztem miast małych i średnich – utraciły charakter uniwersalny. Obserwuje się następowanie po sobie faz wzrostu i spadku liczby mieszkańców, fluktuacje w odniesieniu do koncentracji i dekoncentracji ludności oraz działalności gospodarczej. Rozwój i stagnacja miast nie są już w sposób uporządkowany powiązane z ich wielkością lub rodzajem pełnionych funkcji (Bourne 1997). Ścieżki przemian stały się bardziej zindywidualizowane, a także trudniejsze do interpretacji i prognozowania.

Innym, obok zmian demograficznych, czynnikiem przemian współczesnych systemów miast, jest szybki wzrost znaczenia niehierarchicznych sieci interakcji, co prowadzi do fragmentacji utrwalonych układów hierarchii miast. Tendencje te znajdują ilustracje w pracach P. Bonavero (1997) i G. Dematteisa (1997), którzy analizowali rozwój funkcji o krajowym i międzynarodowym zasięgu oraz zmiany układów powiązań w systemie miast Włoch. Autorzy ci wykazali, iż podczas gdy w latach pięćdziesiątych i sześćdziesiątych duże ośrodki metropolitalne przyciągały zasoby i funkcje kosztem położonych wokół nich mniejszych miast, w ciągu ostatnich dwóch dziesięcioleci zarysował się trend odwrotny. Bliskość ośrodka metropolitalnego stymuluje przestrzenną specjalizację funkcji i pobudza rozwój na wszystkich poziomach hierarchii miast. Podobne wnioski prezentowali autorzy brytyjscy (por. Hall 1990). Można więc przyjąć w uproszczeniu, że fenomen *cienia metropolii* ustępuje na rzecz bardziej zrównoważonych i komplementarnych relacji między wielkim miastem a otaczającym je regionem.

Równoległe do tych form integracji regionalnej obserwuje się zjawisko „niezależności” niewielkich ośrodków miejskich, których produkty i usługi uzyskują coraz większy dostęp do sieci międzynarodowych. Tak jest w przypadku wielu małych i średniej wielkości miast północnych i środkowych Włoch, które, *via* lokalne firmy, wchodzą w bezpośrednie, horyzontalne powiązania handlowe oraz kooperację przemysłową z ich odpowiednikami w Niemczech, Szwajcarii czy Francji. W kształtowaniu się tych związków pomijane są tradycyjne pośredniczące ogniwa – firmy i instytucje zlokalizowane w miastach stanowiących ośrodki wyższego rzędu w hierarchii.

Trzecim specyficznym czynnikiem przekształceń struktury współczesnych, dojrzałych systemów miejskich, jest nasilająca się konkurencja między poszczególnymi miastami, jak również lokalnymi i regionalnymi ugrupowaniami miast⁶. Historia ekonomiczna obfituje w świadectwa zaciętej konkurencji między ośrodkami miejskimi; rywalizacja pomiędzy Chicago i St. Louis w drugiej połowie XIX stulecia, o rolę głównego węzła kolejowego i centrum przetwórstwa rolniczych produktów Środkowego Zachodu Stanów Zjednoczonych, jest tego klasycznym

⁶ Na temat konkurencji między miastami pisali szerzej: R. Domański (1997) i J. Komorowski (1999).

przykładem. Obecna konkurencja między miastami w Europie przyjęła jednak szczególny wymiar. Eliminacja granic, zarówno ekonomicznych jak i politycznych, stworzyła silne przesłanki rywalizacji między miastami, ośrodkami przemysłowymi i portami, funkcjonującymi wcześniej w zbliżonych do monopolistycznych, niekiedy oligopolistycznych warunkach.

Jak to ujmuje W.F. Lever (1993), *europejski system miast jest w coraz większym stopniu kształtowany przez dynamikę konkurencji ekonomicznej, zwłaszcza o pozyskanie inwestycji dokonywanych przez korporacje transnarodowe, lokalizację inwestycji publicznych oraz wielkich imprez – sportowych, kulturalnych i handlowych, które przynoszą za sobą znaczne efekty mnożnikowe. Aby pozyskać te działalności, miasta świadomie kształtują swój zewnętrzny wizerunek.*

Konkurencja między miastami nie ogranicza się do funkcji wyspecjalizowanych, o swobodnej lokalizacji. Najbardziej bolesne efekty może przynieść konkurencja o funkcje centralne oraz zasięg obszaru przez nie obsługiwanego. W tym zakresie istniał stan ustabilizowany w Europie co najmniej od kilku dziesięcioleci. Obecnie może on ulec zmianom, a dotyczy to zwłaszcza miast położonych w regionach przygranicznych⁷.

Na następstwa integracji europejskiej, stymulującej procesy konkurencji między miastami, nałożyły się efekty zmian wagi różnych czynników lokalizacyjnych. Rola tradycyjnych, lub „twardych” czynników lokalizacyjnych, zwłaszcza kosztów transportu, surowców i energii (z wyjątkiem czynnika zasobów pracy) ulega erozji z powodu zmian technologicznych oraz deindustrializacji postępującej wskutek przenoszenia masowej produkcji przemysłowej do krajów słabiej rozwiniętych gospodarczo oraz konkurencji ze strony tzw. nowych krajów uprzemysłowionych. Miejsce wymienionych czynników zajmują „miękkie” czynniki lokalizacyjne, do których R. M. Funck (1995) zalicza walory przyrodnicze, jakość środowiska mieszkaniowego, poziom i różnorodność działalności kulturalnej, „klimat” dla działalności przedsiębiorstw, stan instytucji społeczeństwa obywatelskiego, poziom przestępczości, uczciwość i efektywność działania lokalnych władz. Łącznie rozpatrywane, te nowe czynniki przyczyniają się do wzrostu swobody wyboru lokalizacji przez firmy i, jak piszą M. Wegener i K. R. Kunzmann (1997), umożliwiają niekiedy miastom włączającym się do konkurencji skuteczne podważenie pozycji ośrodków o utrwalonej pozycji.

Konkurencja między miastami nie jest jednak z reguły grą o sumie zerowej. Niektóre z form konkurencji mają charakter symbiotyczny, uwzględniając współpracę lub *de facto* współdziałanie. Wzrost siły przyciągania jednego miasta może przynieść korzyści innym miastom położonym w tym samym regionie lub kraju, dzięki polepszeniu dostępności przestrzennej i zwiększeniu się potencjału ekonomicznego danego obszaru, jak również jego ogólnego wizerunku. Konkurując wzajemnie, miasta są często uwikłane w powiązania o charakterze kooperacyjnym.

⁷ W Europie Środkowo-Wschodniej problem zmian zasięgów zaplecza miast wystąpił już w ostatnich latach jako następstwo przekształceń mapy politycznej.

Przykłady takich związków to Helsinki i Tallin, konkurujące o obsługę rynku rosyjskiego między sobą, a jednocześnie tworzące sieć w konkurencji z Rygą i Kłajpedą; jak również Wiedeń, Budapeszt i Praga, które rozwijają analogiczne, lecz w pewnym stopniu komplementarne funkcje, tworząc łącznie pole o podwyższonej atrakcyjności w południowej części Europy Środkowo-Wschodniej, konkurując pośrednio z innymi koalicjami wzajemnie rywalizujących miast, usytuowanych w basenie Morza Bałtyckiego, a także w południowo-wschodniej Europie.

Typologie i klasyfikacje miast europejskich

Studia porównawcze obejmujące zbiory miast europejskich, prowadzące do ich klasyfikacji i typologii, zostały na szerszą skalę podjęte na początku lat osiemdziesiątych, datują się więc z tego samego okresu co międzynarodowe projekty badawcze dotyczące krajowych systemów osadniczych. Często przytaczane w literaturze przedmiotu są zwłaszcza wyniki projektu CURB⁸, przeprowadzonego w Wiedeńskim Centrum Badań Społecznych. W badaniach tych miasta były analizowane między innymi w świetle założeń koncepcji stadiów rozwoju, znanej też jako koncepcja cyklu życiowego miasta (van den Berg i inni 1982). Przedstawia ona przebieg rozwoju ludnościowego miasta i obszaru metropolitalnego, w układzie stref koncentrycznych, jako następstwo faz: urbanizacji, suburbanizacji, dezurbanizacji i reurbanizacji lub, stosując alternatywną terminologię, faz: koncentracji (bezwzględnej i względnej), dekoncentracji (względnej, a następnie bezwzględnej), dyspersji i rekoncentracji.

Tematyka badań miast europejskich przesunęła się w kolejnych okresach z zagadnień zmian rozmieszczania ludności na strukturę funkcjonalną i stan gospodarki. P. Cheshire i D. Hay (1989) zidentyfikowali zależność między stagnacją i spadkiem liczby mieszkańców a procesem deindustrializacji. Stwierdzili oni, że zjawisko to i wspomniana zależność, występująca już w latach 1960. w miastach północnej Europy, rozszerzyła się w następnych latach na środkowo-zachodnią i południową Europę⁹. W świetle tych badań specjalizacja w zakresie funkcji przemysłowych była dodatnio skorelowana z niekorzystnym stanem gospodarki oraz zmniejszaniem się liczby mieszkańców. Miasta i obszary metropolitalne o korzystnych zmianach wskaźników gospodarczych (wzroście poziomu dochodów, spadku bezrobocia) były na ogół ośrodkami o silnych tradycjach w dziedzinie funkcji centralnych, których zakres został wzbogacony z czasem o nowoczesne, wyspecjalizowane funkcje usługowe. Opisany układ zależności nie jest jednak całkowicie stabilny. Recesja gospodarcza, która wystąpiła w pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych, szczególnie dotkliwie ujawniła się w sektorze usług finansowych oraz innych usług dla przedsiębiorstw. W następstwie tego

⁸ Od ang.: *Cost of Urban Growth*.

⁹ W latach 1990. gwałtowna deindustrializacja dotknęła wiele miast krajów Europy Środkowo-Wschodniej.

poziom bezrobocia w takich ośrodkach jak Londyn i Sztokholm wzrósł do poziomu odpowiednich wskaźników krajowych (Cheshire 1996).

Współzależność struktury funkcjonalnej miasta i stanu jego aktywności gospodarczej ma w istocie bardziej złożony charakter niż to sugerują wyniki wyżej przytoczonych prac. P. Bonavero i S. Conti (1996) wykazali na podstawie rozkładów wartości 33 zmiennych dla 44 obszarów metropolitalnych krajów Unii Europejskiej, iż miasta należące do typu określonego przez nich jako „czysty” (*pure*), o wyspecjalizowanym profilu funkcjonalnym, wśród nich Londyn i Rotterdam, cechuje współwystępowanie wyspecjalizowanych, nowoczesnych działalności sektora trzeciego i czwartego o międzynarodowym, a nawet globalnym zasięgu oraz podupadających działalności produkcyjnych, osadzonych w starzejącej się, zdewaloryzowanej tkance miejskiej. Inne cechy reprezentuje „pełny” (*complete*) typ miasta i obszaru metropolitalnego, do którego autorzy zaliczyli: Paryż, Frankfurt i Mediolan. W ośrodkach tych nie występuje wyraźny dualizm gospodarczy, gdyż łączą one wyspecjalizowane działalności wysokiego rzędu i międzynarodowego zasięgu z solidną bazą funkcji centralnych, wiążących je z otaczającymi regionami. Najbardziej korzystny układ cech reprezentuje jednak typ „miasta przemian technologicznych”, reprezentowany przez Monachium, Turyn i Stuttgart, w którym dominująca rola nowoczesnego przemysłu i działalności badawczo-rozwojowych łączy się z wysoką jakością kapitału ludzkiego oraz silnym poczuciem identyfikacji lokalnej społeczności z miastem i regionem. Na przeciwległym biegunie znajdują się miasta zaliczane do typów „negatywnych przemian przemysłowych”, charakteryzujące się co prawda zaawansowaną tercjarizacją gospodarki, lecz niedorozwojem funkcji wysokiego rzędu i międzynarodowego zasięgu (np. Utrecht, Glasgow, Liege) oraz postępującą degradacją tkanki miejskiej (np. Birmingham i Neapol).

Przełom lat osiemdziesiątych przyniósł nasilenie zainteresowania badaczy i planistów wielokryteryjnymi klasyfikacjami miast, obejmującymi, w przypadku niektórych studiów, cały kontynent. Pierwszym z tej serii było opracowanie wykonane pod kierunkiem R. Bruneta (1989), w którym wyznaczono kolejność miast na podstawie rozkładów wartości 16 zmiennych; wśród tych cech, obok liczby mieszkańców, wzięto pod uwagę funkcje o zasięgu międzynarodowym, infrastrukturę, jakość zasobów pracy, funkcje społeczno-kulturalne. Z ośmiu wyróżnionych kategorii, tzn. przedziałów skali, w pierwszym znalazły się Londyn i Paryż, a w drugim Mediolan. Z kolei, klasyfikacja opracowana przez N. Cattana i innych (1994) dotyczyła głównie miast jako ośrodków o funkcjach międzynarodowych. Miasta zostały podzielone na pięć klas, a mianowicie: dominujące metropolie międzynarodowe (Londyn i Paryż), metropolie międzynarodowe o wyspecjalizowanych funkcjach, metropolie regionalne o znacznym zasięgu funkcji międzynarodowych, peryferyjne metropolie regionalne o ograniczonym zasięgu funkcji międzynarodowych oraz metropolie regionalne o ograniczonym zasięgu i zakresie pełnionych funkcji międzynarodowych.

W studium zatytułowanym *European urban network* (1994), opracowanym na zlecenie Ministerstwa Planowania Regionalnego, Budownictwa i Rozwoju Miast

w Bonn przez Instytut Geografii Regionalnej (*Institut für Länderkunde*) w Lipsku, przyjęto podobne założenie, tzn. odniesiono rangi miast do wagi pełnionych przez nie funkcji o zasięgu międzynarodowym. Aby sprostać celom politycznym i planistycznym opracowania, obok funkcji istniejących wzięto także pod uwagę funkcje potencjalne. Pierwsza z ośmiu wyróżnionych kategorii to miasta (regiony miejskie) o światowym znaczeniu, druga zaś to miasta (regiony miejskie) o potencjalnym znaczeniu światowym¹⁰. Analogicznie, kolejne klasy zajmują miasta (regiony) o znaczeniu międzynarodowym, potencjalnym znaczeniu międzynarodowym, znaczeniu europejskim (rzeczywistym i potencjalnym), znaczeniu krajowym, a wreszcie znaczeniu regionalnym. Przypisanie poszczególnych miast do wymienionych klas budzi wiele wątpliwości (por. Korcelli 1997), samo studium zasługuje jednak na uwagę ze względu zarówno na zasięg przestrzenny, jak i na perspektywiczne ujęcie. Modyfikację tej klasyfikacji przedstawili P. Treuner i M. Foucher (1994). Autorzy ci uwzględnili trzy kategorie miast (regionów miejskich), a mianowicie o znaczeniu: międzynarodowym, europejskim i krajowym, przy czym każda z nich jest podzielona na subkategorie, odpowiadające przewidywanym stadiom przyszłego rozszerzania Unii Europejskiej. Ma to stanowić punkt wyjścia do dyskusji dotyczących celów rozwoju przestrzennego oraz alokacji przedakcesyjnych funduszy strukturalnych UE.

Próbie powiązania skali europejskiej i skali światowej w klasyfikacji miast przedstawili P. J. Taylor i M. Hoyler (2000). Analizowali oni, stosując metodę składowych głównych, rozmieszczenie biur 46 firm sektora wyspecjalizowanych usług dla przedsiębiorstw (z dziedziny rachunkowości, reklamy, bankowości i finansów oraz prawnictwa), operujących w skali globalnej, w 53 miastach europejskich, w których co najmniej część spośród tych firm jest obecna. Uzyskany podział zbioru miast na kategorie (według liczby firm), nakłada się z podziałem na typy (według składu reprezentowanych firm), jak również na ugrupowania terytorialne miast.

Fojawili się również klasyfikacje miast obejmujące poszczególne regiony Europy w tym sąsiadujące z dawną „żelazną kurtyną”. W pracach tych głównie wykorzystywane są kryteria formalne, takie jak liczba mieszkańców, status administracyjny miasta i struktura zatrudnienia, nie zaś oceny wagi i zasięgu pełnionych funkcji egzogenicznych. I tak, publikowany w Wiedniu *Atlas Europy Wschodniej i Północno-Wschodniej* (Österreichisches Ost und Südosteuropa Institut, 1997) zalicza miasta do następujących klas: (a) miasta stołeczne, pełniące ważne funkcje międzynarodowe, (b) pozostałe miasta stołeczne, (c) ośrodki makroregionalne o funkcjach wysokiego rzędu, (d) inne ośrodki makroregionalne, (e) ośrodki zajmujące pozycję pośrednią, między szczeblem makroregionalnym a mezoregionalnym (f) pozostałe ośrodki mezoregionalne.

Z kolei, opracowanie powstałe w ramach programu VASAB 2010 (*Visions and Strategies around the Baltic Sea 2010*, 1994) wyróżnia cztery następujące kategorie miast na podstawie głównie nieskwantyfikowanych ocen: (1) miasta europej-

¹⁰ V pierwszej kategorii znalazły się Londyn i Paryż; w drugiej Moskwa.

skie o funkcjach międzynarodowych, (2) miasta bałtyckie, (3) ośrodki miejskie o znaczeniu krajowym, (4) ośrodki regionalne. Alokacja miast do poszczególnych klas została dokonana według stanu obecnego oraz, w odrębnym zestawieniu, stanu przewidywanego w 2010 roku. Ten drugi podział uwzględnia awans wielu spośród sklasyfikowanych miast do wyższych kategorii.

Lista przytoczonych wyżej klasyfikacji miast nie jest wyczerpująca w stosunku do opracowań dostępnych w literaturze przedmiotu¹¹, niemniej przegląd ten pozwala na sformułowanie kilku uogólnień. Po pierwsze, niezależnie od zakresu danych oraz przyjętych metod podziału zbioru miast, uwzględnione są przy podziale jako główne następujące kryteria: liczba ludności miasta (obszaru metropolitalnego), funkcje stołeczne, funkcje o zasięgu międzynarodowym oraz zagregowana dostępność do pozostałych miast zbioru. Po drugie, choć większość klasyfikacji ma charakter statyczny i przedstawia stan aktualny¹², niektóre ujęcia wprowadzają układ przewidywany w perspektywie 10–15 lat, a nawet układ uznany za pożądany. Są to z reguły opracowania obejmujące zasięgiem miasta krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Po trzecie, wszystkie klasyfikacje wskazują na istnienie znacznego dystansu między Londynem i Paryżem a pozostałymi miastami Europy. Te dwie metropolie i z reguły tylko one są zaliczane do najwyższej kategorii (określonej na ogół jako klasa metropolii światowych), natomiast poszczególne schematy różnią się dość znacznie pod względem przypisywania miast do kolejnych kategorii. Niemniej jednak, w klasach drugiej i trzeciej z reguły mieszczą się liczne ośrodki miejskie usytuowane wzdłuż osi Londyn–Mediolan, obszaru powszechnie uznawanego za rdzeń europejskiego systemu miast.

Kierunki przemian

Rozwój funkcji o międzynarodowym i europejskim zasięgu, wzrost przestrzennej dostępności i narastanie interakcji oraz konkurencji między miastami, a także rozszerzanie się sieci powiązań wraz z integracją z Unią Europejską krajów Europy Środkowo-Wschodniej, to oczywiste i łatwe do przewidzenia kierunki ewolucji europejskiego systemu miast¹³. W odniesieniu do struktury systemu trendy są mniej jednoznaczne. Jeden z aspektów tych zmian, uznawany za szczególnie istotny, będzie przedmiotem poniższej dyskusji. Dotyczy on relacji sił koncentracji i sił dekoncentracji w makroskali w układzie rdzeń–peryferie systemu.

¹¹ Są one zresztą krytykowane ze względu na jednowymiarowość, statyczny charakter oraz niewielką przydatność dla polityki i planowania przestrzennego; por. M. Meijer (1995).

¹² Nie dotyczy to niektórych, nie uwzględnionych w niniejszym omówieniu klasyfikacji miast według mierników stanu gospodarki (*economic performance*); por.: P. Cheshire (1990), F. W. Lever (1993).

¹³ Jak stwierdza C. Nam (2000), obok przemysłu wysokiej technologii i przetwarzania informacji, funkcjami, w których specjalizują się duże miasta Niemiec stają się działalności związane z europejską integracją gospodarczą.

Istnieje wiele przestrzennych odwzorowań europejskiego systemu miast¹⁴, jednak najbardziej ogólny i akceptowany jest podział na: trzon – zgrupowanie miast usytuowanych wzdłuż osi Londyn–Mediolan; strefę pośrednią, obejmującą m.in. miasta środkowej Anglii, Danii, północno-wschodniej Hiszpanii, środkowych Włoch, Czech oraz zachodniej Polski; a także nieściśle zakreśloną strefę peryferyjną (Dematteis 1996). Zasięg tych stref odpowiada w przybliżeniu zróżnicowaniu przestrzennej dostępności do centrum systemu, które według różnych autorów, jest zbieżne z położeniem Dusseldorfu, Frankfurtu lub Paryża (Bruinsma i Rietveld 1993, 1996), przy czym usytuowanie w strefie pośredniej pozwala na dotarcie do centrum i z powrotem środkiem transportu lądowego w ciągu jednego dnia. Na tym tle są stawiane w literaturze przedmiotu następujące, dotyczące przyszłości pytania: Jakim zmianom może podlegać wspomniany układ przestrzennej dostępności oraz, czy z postępem integracji europejskiej istniejące zróżnicowania przestrzenne, pod względem poziomu rozwoju gospodarczego i społecznego, zostaną utrwalone, powiększą się, czy też ulegną stopniowemu zmniejszeniu.

P. Hall (1990) wskazał dziesięć lat temu następujące, prawdopodobne kierunki zmian: Po pierwsze, będzie postępował proces koncentracji w hierarchii miast europejskich, prowadzący do wyłonienia się nielicznej grupy „miast globalnych” (wśród których znajdują się: Londyn Paryż, Bruksela, Frankfurt), skupiających funkcje o rozległym polu oddziaływania w dziedzinie zarządzania, usług finansowych oraz mediów. Po drugie, rozwój tych ośrodków nie będzie się wiązał z powiększaniem się liczby ich mieszkańców, ani też ogólnego wolumenu działalności gospodarczej. Postępował bowiem będzie odpływ zarówno ludności, jak i rutynowych funkcji usługowych i produkcyjnych, do mniejszych miast w otaczających regionach. Po trzecie, intensyfikacja integracji europejskiej i rozszerzenie jej pola może stworzyć istotne nisze dla ośrodków obsługujących poszczególne regiony, lub subregiony Europy, analogicznie do roli pełnionej przez amerykańskie metropolie drugiego rzędu (takie jak Atlanta, Denver czy Dallas – P.K.), które rozwijają się dynamicznie w ciągu ostatnich dziesięcioleci. Mogą znaleźć się wśród nich stolice krajów średniej wielkości, jak również ważne ośrodki prowincjonalne w większych krajach. Po czwarte, głęboki wpływ na cały układ hierarchii miast wywrze zapewne integracja Europy Środkowo-Wschodniej z Unią. Berlin, a w pewnym stopniu i Wiedeń mogą odzyskać swoje dawne pozycje kluczowych węzłów międzynarodowego transportu, a także centrów usług wysokiego rzędu. To z kolei przyniesie reorientację powiązań pomiędzy miastami, powiązań obecnie zdominowanych przez metropolie północno-zachodniej Europy. W nieco późniejszej pracy (Hall 1993) autor ten nieznacznie modyfikuje swoje prognozy, przewidując m.in., że rozwój funkcji o znaczeniu europejskim w takich ośrodkach, jak Bruksela, Frankfurt i Amsterdam może prowadzić do pewnego osłabienia dominacji Lon-

¹⁴ Stosuje się przy tym analogie typu „złoty trójkąt”, „błękitny banan” lub „kiść winogron”. Należy się zgodzić z J. Goddardem (1995), że jako uogólnienia nie mają one większej wartości poznawczej. Por. także R. Brunet (1996).

dynu i Paryża. Ponadto, akcentuje on skalę procesów koncentracji funkcji w głównych miastach stref pośredniej i peryferyjnej europejskiego systemu i selektywny rozwój tych ośrodków.

Z analiz przeprowadzonych przez P. Halla wynika, że europejski system miast będzie w następnych dziesięcioleciach podlegał różnorodnym przemianom, jednak podstawowe zręby obecnego układu okażą się trwale. Wielu innych autorów (np. Peschel 1990, Lichtenberger 1994) przedstawia jednak scenariusze zdominowane przez procesy przestrzennej koncentracji i polaryzacji, przewidujące także kryzys miast w strefach marginalnych systemu. Argumentują oni, iż integracja gospodarcza i wzrost przestrzennej dostępności będą zdecydowanie działały na korzyść ośrodków położonych w części centralnej (trzonie) systemu, które w coraz większym stopniu będą przyciągały funkcje związane z przepływem kapitału, jak również inne zaawansowane działalności o dużym przestrzennym zasięgu. W przeciwieństwie do tych ośrodków, miasta usytuowane w pośrednich i zewnętrznych strefach systemu utracą część wyspecjalizowanych funkcji sektora usług, a także najbardziej wykwalifikowanych specjalistów, na rzecz centrum, gdy przestaną je chronić granice państwowe, jak również inne składniki oporu przestrzeni, zwłaszcza wysokie koszty transportu i łączności.

Procesy globalizacji są niewątpliwie czynnikiem wzmagającym specjalizację, sprzyjającym przestrzennej polaryzacji w rozmieszczeniu funkcji o dużym zasięgu, wspierającym tym samym rozwój, transformację i specjalizację nielicznych, z reguły centralnie usytuowanych ośrodków metropolitalnych. Bardziej złożone i mniej jednoznaczne są efekty rozwoju infrastruktury, zarówno transportu jak i telekomunikacji. Wprowadzenie szybkiej kolei nowej generacji sprzyja rozwojowi punktowemu, w nieciągłej przestrzeni geograficznej, ułatwia także decentralizację funkcji – przenoszenie się ich z dużych do mniejszej wielkości ośrodków. Przestrzenne konsekwencje wielkich projektów inwestycyjnych, takich jak tunel pod Kanalem La Manche oraz tunel i most przez Cieśninę Öresund mają nieco inny charakter, zwiększając spójność i ogólny potencjał, a zatem także komplementarność w europejskim systemie miast¹⁵.

Z kolei, liczne czynniki, obecnie występujące lub potencjalne, przeciwdziałają dalszej koncentracji w systemie miast, a nawet mogą prowadzić do jego dekoncentracji. Jednym z nich jest zróżnicowanie kosztów prowadzenia działalności gospodarczej – kosztów pracy, renty gruntowej, kosztów wynikających z zatłoczenia – na niekorzyść metropolii położonych w trzonie systemu. Drugim czynnikiem jest zróżnicowanie jakości środowiska, która na ogół wzrasta wraz ze spadkiem intensywności użytkowania przestrzeni. Trzeci czynnik to zróżnicowanie procesu starzenia się ludności, w tym zasobów pracy; jego szybki przebieg i znaczne zaawansowanie w metropoliach strefy centralnej. Proces ten nie sprzyja wzrostowi innowacyjności w gospodarce, jak również utrzymaniu wysokiego popytu konsump-

¹⁵ Badacze, planiści i politycy szwedzcy mają obawy, że realizacja projektu Öresund spowoduje odplyw pewnych wyspecjalizowanych funkcji z regionu Sztokholmu do regionu Kopenhagi-Malmö.

cyjnego. Czwartym czynnikiem to obecna, a zapewne i przyszła polityka strukturalna (w tym regionalna) Unii Europejskiej, jednym z celów której jest wspieranie zjawisk dekoncentracji, a także podtrzymanie rozwiniętej sieci małych i średniej wielkości miast, traktowanych jako ważny składnik tradycji i dziedzictwa europejskiego, swoista wartość materialna i kulturalna, ułatwiająca utrzymanie konkurencyjności Europy w skali globalnej.

Efekt interakcji wymienionych wyżej sił jest niełatwy do przewidzenia, jednak nie wydaje się, aby mogła przeważyć szybka koncentracja w europejskim systemie miast. Występować będą zapewne jej objawy, zwłaszcza w przypadku przemieszczeń nielicznych, wysoko wyspecjalizowanych funkcji sektora usług (finansowych, badawczych), lecz równolegle będą zauważalne także zjawiska przestrzennej dekoncentracji funkcji. Pozycja metropolii obecnej strefy pośredniej i peryferyjnej systemu ulegnie raczej wzmocnieniu, chociaż może to nastąpić w dużej mierze kosztem mniejszych ośrodków usytuowanych w tych strefach, zwłaszcza miast, które są objęte procesami deindustrializacji¹⁶. Rozwój będzie nierównomierny w przestrzeni i będzie podlegał fluktuacjom w czasie. Europejski system miast ukształtuje się jednak zapewne jako system wielośrodkowy i nie silniej niż obecnie spolaryzowany pod względem rozkładu większości funkcji, stopnia modernizacji gospodarki, a także poziomu życia mieszkańców. Za tym wnioskiem przemawia także przytoczony już argument historyczny, podany przez Kazimierza Dziewońskiego, w odniesieniu do krajowych systemów miast: systemy miast, ukształtowane w wyniku stopniowej integracji i konsolidacji mniejszych, regionalnych systemów, przyjmują z reguły trwałą, policentryczną strukturę.

Wnioski

Kształtowanie się *europejskiego systemu miast*, jednego z efektów i wyrazów procesów integracji europejskiej oraz globalizacji, ulega w ostatnich latach przyspieszeniu. Zakres funkcjonowania tego systemu jest jeszcze ograniczony przez różnorodne bariery – prawne, kulturowe, językowe, infrastrukturalne. Niektóre spośród tych barier są eliminowane, inne ulegają osłabieniu; pomimo to system miast nie stanowi jeszcze w pełni zintegrowanego rynku kapitałowego oraz jednolitego rynku pracy. Mechanizmy konwergencji wartości produktu i dochodu przypadającego na jednego mieszkańca oraz poziomu bezrobocia działają jedynie w części (por. Cheshire 1996). Niemniej, nasila się interakcja między miastami i wzrasta spójność systemu.

Kierunki ewolucji europejskiego systemu miast są złożone, a występujące trendy wydają się niekiedy wzajemnie sprzeczne. Odmienne procesy występują w różnych skalach przestrzennych. Przemiany demograficzne oraz gospodarcze, poja-

¹⁶ Jednocześnie będzie postępowała częściowa reindustrializacja tych obszarów, związana z przeniesieniem działalności produkcyjnej z ośrodków centralnej strefy systemu, lecz w znacznej mierze obejmującej końcowe fazy cyklu produktów i przemysłów (por. Korcelli 1986).

wianie się nowych czynników lokalizacyjnych, a także zjawisko konkurencji między miastami, prowadzą do zmian układów powiązań oraz struktury hierarchicznej miast. Zasadna wydaje się jednak ogólna teza, iż współcześnie obserwowane zmiany nie prowadzą do koncentracji ludności, lecz jedynie niektórych wyspecjalizowanych funkcji w metropoliach usytuowanych w centralnej strefie systemu. Rozpatrywany w makroskali, system ten zapewne utrzyma wyraźną, policentryczną strukturę. Nie przesądza to jednak o trwałości poszczególnych, regionalnych składników systemu miast. Nie jest również znany jego przyszły przestrzenny zasięg.

Na tym tle powstają pytania dotyczące obecnej i przyszłej pozycji miast polskich w systemie europejskim. Bezpośrednio lub pośrednio wypowiedzieli się na ten temat dość liczni autorzy, zarówno polscy jak i zagraniczni; zasługuje on jednak na kontynuację oraz rozwinięcie. Zagadnienie to powinno być treścią odrębnego artykułu.

Literatura

- Atlas Ost- und Südosteuropa*. 1997, Österreichisches Ost- und Südosteuropa Institut, Raumplanung. Raumentwicklung 5, Wien.
- Berg L. van den i inni 1982, *Urban Europe: A study of growth and decline*, 1, Pergamon Press, Oxford.
- Berry B.J.L. 1973, *Growth centers in the American urban system*, 1, 2, Ballinger, Cambridge, Mass.
- Bonaverio P. 1997, *The international functions of the Italian urban system in the European context*, *Geographia Polonica* 69, s. 91–108.
- Bonaverio P., Conti S. 1996, *New technological paradigm. Urban identity and metropolitan networks in Europe*, (w:) D. Pumain, T. Saint-Julien (red.), *Urban networks in Europe*, John Libbey, Paris, s. 47–68.
- Boulding K.E. 1968, *The city as an element in the international system*, *Journal of the American Academy of Arts and Sciences*, *Daedalus* 97, s. 150–157.
- Bourne L.S. 1975, *Urban systems: strategies for regulation. A comparison of policies in Britain, Sweden, Australia, and Canada*, Clarendon Press, Oxford.
- 1995, *Urban systems in an era of global restructuring: Expanding the research agenda* (w:) M. Palomaki, J.A. Karunaratne (red.), *Urban development and urban life*, Universitas Wascaensis, Vaasa, s. 15–39.
- 1997, *Polarities of structure and change in urban systems: A Canadian example*, *GeoJournal* 43, s. 339–349.
- Bourne L.S., Sinclair R., Dziewoński K. 1984, *Urbanisation and settlement systems. International perspectives*, Oxford University Press, Oxford.
- Bruinsma F., Rietveld P. 1993, *Urban agglomerations in European infrastructure networks*, *Urban Studies* 30, s. 919–934.
- 1996, *Accessibility of cities in European infrastructure networks: A comparison of approaches*. (w:) D. Pumain, T. Saint-Julien (red.), *Urban networks in Europe*, John Libbey, Paris, s. 103–114.
- Brunet R. 1989, *Les villes „européennes”*, DATAR-Reclus, La Documentation Française, Paris.
- 1996, *L'Europe des réseaux*, (w:) D. Pumain, T. Saint-Julien (red.), *Urban networks in Europe*, John Libbey, Paris, s. 131–150.
- Cattan N., Pumain D., Rozenblat C., Saint-Julien T. 1994, *Le système des villes européennes*, *Anthropos*, Cole, Villes.
- Cheshire P.C. 1990, *Expanding the recent performance of the European Community's major urban regions*, *Urban Studies* 27, s. 207–229.
- Cheshire P.C. 1996, *Economic crisis and urban performance: 1970 to 1990 and beyond*, (w:) D. Pumain, T. Saint-Julien (red.), *Urban networks in Europe*, John Libbey, Paris, s. 29–46.

- Cheshire P.C., Hay D.G. 1989, *Urban problems in Western Europe: An economic analysis*, Unwin Hyman and Routledge, London.
- Dematteis G. 1996, *Towards a unified metropolitan urban system in Europe: Core centrality versus network distributed centrality*, (w:) D. Pumain, T. Saint-Julien (red.), *Urban networks in Europe*, John Libbey, Paris, s. 19–28.
- 1997, *Globalisation and integration: The case of the Italian Urban System*, *GeoJournal* 43, s. 331–338.
- Domański R. 1997, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, PWN, Warszawa.
- Duncan O.D., Scott E.R., Lieberman S., Duncan B.D., Winsborough H.M. 1960, *Metropolis and region*, The Johns Hopkins Press, Baltimore.
- Dziewoński K. 1986, *National settlement systems 1976–1984. Progress achieved in comparative research*, (w:) *Progress in settlement system geography*, Milan, s. 17–39.
- 1990, *Koncepcje i metody badawcze z dziedziny osadnictwa*, *Prace Geograficzne IGiPZ PAN* 154.
- Friedmann J. 1986, *The world city hypothesis*, *Development and Change* 17, s. 69–84.
- Funck R.M. 1995, *Competition among locations: objectives, instruments, strategies, perspectives*, (w:) H. Giersch (red.), *Urban agglomeration and economic growth*, Springer Verlag, Berlin-Heidelberg-New York, s. 227–255.
- European urban network 1994, Spatial planning policies in a European context*, Federal Ministry for Regional Planning, Building and Urban Development, Bonn.
- Goddard J. 1995, *Information and communication technologies. Corporate hierarchies and urban hierarchies in the New Europe*, (w:) J. Brotchie i inni (red.), *Cities in competition*, Longman, Melbourne, s. 127–138.
- Grzeszczak J. 1996, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, *Prace Geograficzne IGiPZ PAN* 167.
- Hall P. 1990, *Europe after 1992*, (w:) *Urban challenges*, *Statens offentliga utredningar*, 33, Stockholm, s. 179–185.
- 1993, *Forces shaping urban Europe*, *Urban Studies* 30, s. 883–889.
- Hall P., Hay D. 1980, *Growth centres in the European urban system*, Heinemann Educational Books, London.
- Klaassen L.H., Paclinck J.M.P. 1979, *The future of large towns*, *Environment and Planning A*, 11, s. 1095–1104.
- Knox P.L., Taylor P.J. 1995, *World cities in a world system*, Cambridge University Press, Cambridge, Mass.
- Komorowski J. 1999, *Konkurencja między miastami integrującej się Europy*, *Zeszyty Naukowe, Seria I*, 273, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, Poznań, s. 157–169.
- Korcelli P. 1986, *Struktura przemysłowa, cykle innowacji i produktów a rozwój i stagnacja wielkich miast*, *Przegląd Geograficzny* 58, s. 379–393.
- 1997, *The urban system of Poland in an era of increasing inter urban competition*, *Geographia Polonica* 69, s. 45–54.
- Korcelli P., Just P. 1984, *Metropolitan growth and population development at the national level*, *Regional Development Dialogue* 4, s. 1–38.
- Lever W.F. 1993, *Competition within the European urban system*, *Urban Studies* 30, s. 935–948.
- Lichtenberger E. 1994, *Das metropolitane Zeitalter in Europa in West und Ost*, *Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft* 136, s. 7–36.
- Meijer M. 1995, *Position of towns and cities in the European context. Towards a policy oriented urban typology*, Netherlands Economic Institute, Rotterdam.
- Nam C.W. 2000, *Major disputes on the method of calculating local expenditure needs. A case study for large German cities*, *Geographia Polonica* 73, s. 77–93.
- Peschel K. 1990, *Spatial effects of the completion of the single European markets*, *Built Environment* 16, s. 11–29.
- Sassen S. 1991, *The global city: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, Princeton.

- Taylor P.J., Hoyler M. 2000, *The spatial order of European cities under the contemporary globalisation*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 91, s. 176–189.
- Törnqvist G. 1984, *Contact potentials in the European system*. CP-84–55, International Institute for Applied Systems Analysis, Laxenburg, Austria.
- Treuner P., Foucher M. 1994, *Towards a new European space*, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover.
- Vision and strategies around the Baltic Sea 2010*, 1994, Towards a framework for spatial development in the Baltic Sea region. Third conference of ministers for spatial planning and development, Tallinn. The Baltic Institute, Karlskrona.
- Warneryd O. 1999, *Transformation in the Swedish urban system*, (w:) A.G.Aguilar, J. Escamilla (red.), *Problems of megacities. Social inequalities, environmental risk and urban governance*, Institute of Geography, Universidad Nacional Autónoma de México. Ciudad Universitaria, s. 577–588.
- Weeseep J. van, Dieleman F.M. 1993, *Evolving urban Europe: Editors' introduction to the special issue*, Urban Studies, 30, s. 877–882.
- Wegener M., Kunzmann K. R. 1996, *New spatial patterns of European urbanisation*, (w:) D. Pumain, T. Saint-Julian (red.), *Urban networks in Europe*, John Libbey, Paris, s. 7–18.

PIOTR KORCELLI

THE EUROPEAN URBAN SYSTEM

The European Urban System, a notion that frequently appears in the current, scientific and planning literature, is presented in the article against earlier, more established notions, in particular those of the national urban systems and the global cities. Factors determining the evolution of urban systems are briefly outlined. These factors include demographic change, the so-called new locational factors, inter-urban competition, as well as the development of non-hierarchical linkages between cities. Selected typologies and classifications of European cities, as available in the recent literature, are reviewed and evaluated. The final section deals with probable future evolution of the European Urban System, as seen in macroscale, i.e. the core- periphery perspective. The basic conclusion of the discussion is that the now prevailing, polycentric pattern is likely to be sustained, even though certain high-level, and long-range service activities may tend to concentrate in the major metropolitan centres of the core region.

JERZY GRZESZCZAK

Kontrurbanizacja – idea i rzeczywistość

Counterurbanisation – the concept and the reality

Zarys treści. W artykule porównano rozwój procesu kontrurbanizacji w USA i w Europie. Omówiono trudności badań nad kontrurbanizacją i główne czynniki wyjaśniające ten proces. Wskazano na perspektywy odpowiednich badań w przyszłości.

Wprowadzenie.

Pojawienie się terminu kontrurbanizacja

Upłynęło 25 lat od czasu, gdy się pojawił termin kontrurbanizacja (*counterurbanisation*). Termin ten zaproponował B.J.L. Berry (1976) na określenie, zaobserwowanych na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, zmian tendencji rozwoju ludnościowego w różnych częściach świata. Zmiany te polegały najogólniej biorąc na spadku liczby ludności w obszarach centralnych (miejskich) i wzroście w obszarach peryferyjnych (wiejskich).

Przyjmuje się, że na te zmiany pierwszy zwrócił uwagę C.L. Beale (1975), pisząc o ożywieniu wzrostu ludnościowego (*revival of population growth*) i odwróceniu kierunku zmian ludnościowych, to jest rewersji ludnościowej (*population turnaround, population reversal*) w obszarach niemetropolitalnych USA. W węższym ujęciu rozpatrywano tzw. rewersję migracyjną (*migration turnaround*): w latach siedemdziesiątych więcej Amerykanów przenosiło się z okręgów metropolitalnych do okręgów niemetropolitalnych niż odwrotnie. P. Hall i D. Hay (1980, s. 12) uznali, że rewersja ludnościowa jest »jedną z głównych demograficznych zagadek współczesnych Stanów Zjednoczonych«.

Termin kontrurbanizacja szybko się rozpowszechnił, głównie w kręgu angloamerykańskim. W literaturze francuskiej, która chętnie rozwija własne koncepcje peryurbanizacji i rurbanizacji, termin *contre-urbanisation* jest rzadziej używany. Niemcy długo się posługiwali terminem oryginalnym, pisząc *Counterurbanisation* (w cudzysłowie lub bez) i wskazując, że jest on trudny do przetłumaczenia. Całkiem niedawno zaczęli używać określenia *Counterurbanisierung* (Schmied 2000).

Definicje kontrurbanizacji

Istnieje, i funkcjonuje równocześnie, wiele definicji kontrurbanizacji oraz wiele sposobów pomiaru tego zjawiska. T. Kontuly i B. Dearden (1998) wyliczają 6 rodzajów definicji (w istocie jest ich więcej). Pierwsze trzy biorą w zasadzie pod uwagę zmiany ludnościowe ogółem. Z kontrurbanizacją ma się do czynienia – odpowiednio – wtedy, gdy: (1) maleje stopień regionalnej koncentracji ludności; (2) wskaźniki wzrostu ludnościowego regionów stołecznych i wielkomiejskich są niższe od średnich ogólnokrajowych; (3) wzrost ludnościowy obszarów metropolitalnych jest wolniejszy od wzrostu obszarów niemetropolitalnych położonych poza strefami wpływu wielkich miast. Trzy dalsze rodzaje definicji opierają się na zmianach migracyjnych ludności. Według nich o kontrurbanizacji można mówić – odpowiednio – wtedy, gdy: (4) obszar rdzeniowy (centralny) kraju, obejmujący jedną lub więcej aglomeracji wielkomiejskich i przeciwstawiany całej reszcie kraju określanej jako obszar peryferyjny, wykazuje w dłuższym czasie straty migracyjne; (5) istnieje korelacja ujemna między regionalnymi saldami migracji i wielkością osiedli; (6) nasila się migracja na obszary wiejskie lub z osiedli większych do mniejszych.

Dawniejsze definicje kontrurbanizacji brały pod uwagę jedynie przesunięcia ludności: zmiany liczby i gęstości ludności lub zmiany migracyjne. B.J.L. Berry (1976, 1978) traktował kontrurbanizację jak logiczne przeciwieństwo urbanizacji, pojmowanej głównie w sensie ilościowych zmian w rozmieszczeniu ludności. Według niego kontrurbanizacja to proces dekoncentracji ludności implikujący – odwrotnie niż w przypadku urbanizacji – ruch od stanu większej koncentracji do stanu mniejszej koncentracji. A.J. Fielding (1982, 1983) przedstawiając pierwszą próbę zoperacjonalizowania definicji kontrurbanizacji oparł się zasadniczo na składniku migracyjnym ruchu ludności. Według Fieldinga można mówić o kontrurbanizacji wtedy, kiedy zachodzi korelacja ujemna między rozmiarami jednostek osadniczych (mierzonymi liczbą ludności) i wskaźnikami zachodzących w nich zmian ludnościowych (których głównym składnikiem jest zysk migracyjny lub strata migracyjna netto). Ujmując krócej, kontrurbanizacja opisuje korelację ujemną między wielkością osiedli a tempem wzrostu ludności spowodowanego migracjami.

W zakres definicji kontrurbanizacji zaczęły stopniowo wchodzić, obok zmian ludnościowych, inne zmiany społeczne i gospodarcze, zwłaszcza przesunięcia miejsc pracy. W związku z tym pojawiło się odróżnianie kontrurbanizacji ludnościowej (*population counterurbanisation*) i kontrurbanizacji przemysłowej (*industrial counterurbanisation*). Termin kontrurbanizacja przemysłowa wprowadził D. Keeble (1989), stawiając – praktycznie biorąc – znak równości między tym terminem a terminem przesunięcie przemysłowe „miasto–wieś” (*urban–rural manufacturing shift*). Tym samym stworzył pomost między badaniami kontrurbanizacji przemysłowej a badaniami przesunięcia przemysłowego „miasto–wieś” bądź tzw. uprzemysłowienia niemetropolitalnego (*nonmetropolitan industrialisation*), a właściwie między badaniami kontrurbanizacji w ogóle i badaniami przesunięcia „miasto–wieś” *sensu latiori*, których przedmiot można uważać za prawie identyczny.

Poczynając od prac B. Butzina (1986) i A.G. Championa (1985, 1989a, b, c) formułowane są zatem definicje uwzględniające nie tylko przesunięcia ludności, lecz także przesunięcia innych czynników (choć trzeba stwierdzić, że do dziś kontrurbanizacja rozważana jest głównie w kategoriach zmian ściśle ludnościowych). Według tych definicji kontrurbanizacja oznacza międzyregionalną (ponadregionalną) dekoncentrację bądź redystrybucję ludności i działalności gospodarczych, skierowaną w dół hierarchii osadniczej i w stronę peryferii, z większych ośrodków i gęściej zaludnionych obszarów do mniejszych ośrodków i rzadziej zasiedlonych obszarów.

Nowszc, dobrze ugruntowane hipotezy zakładają, że przemieszczenia te następują w układzie kaskadowym (Champion i Atkins 1996; Champion 1997). W najprostszym wariancie kaskady kontrurbanizacyjnej (*counterurbanisation cascade*) każdy poziom hierarchii osadniczej zyskuje (ludność, zatrudnienie...) kosztem najbliższego wyższego poziomu hierarchicznego i jednocześnie traci na rzecz kolejnego niższego poziomu. W sumie, najwięcej przy tym zyskują obszary wiejskie i obszary peryferyjne – najmniej zagęszczone, najwięcej zaś tracą obszary metropolitalne – najbardziej zagęszczone. Wymienione zyski i straty uzewnętrzniają się, co oczywiste, zarówno w postaci zmian migracyjnych w rozmieszczeniu czynników, jak i zmianach zachodzących *in situ*.

Należy podkreślić, że redystrybucja skierowana w dół skali wielkości osiedli i w stronę peryferii nie sugeruje równomierności rozmieszczenia. Jak prędko zauważono, w toku kontrurbanizacji ludność zmierza do skupiania się w ograniczonej liczbie małych i średnich miast w regionach peryferyjnych (Vining i Strauss 1977; Vining i Kontuly 1978). Istnieją paralele między kontrurbanizacją a rozproszoną koncentracją. »Gdziekolwiek ma miejsce kontrurbanizacja, generalna tendencja – jak stwierdził H. Geyer (1996, s. 48) – wydaje się odpowiadać temu, co znane jest jako skoncentrowane rozproszenie«.

Zgodnie z akceptowanymi obecnie poglądami kontrurbanizacja nie obejmuje procesów siburbanizacji i eksurbanizacji, a więc ruchów nie wykraczających poza granice dziwnych pól kontaktów miast lub granice funkcjonalnych regionów miejskich. Przyjmuje się, że jest zjawiskiem powszechnym w krajach wysoko rozwiniętych. Rozpatrywana jest zasadniczo w obrębie każdego kraju z osobna. Zaczyna się już jednak mówić o kontrurbanizacji międzynarodowej, określając tym mianem transgraniczne migracje na stałe z obszarów wysoko zurbanizowanych do mniej zagęszczonych obszarów w innych krajach. Asumpt do tego rodzaju badań dała praca H. Billera i K. Hoggarta (1994), analizująca przemieszczenia Brytyjczyków na obszary wiejskie we Francji.

Kontrurbanizacja w USA

Przyjmuje się, aby początki kontrurbanizacji datować na przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. W tym też przedziale czasowym trzeba umieścić ów punkt zwrotny (*turning point*) osiągnięty w rozwoju miejskim USA, kiedy to »urba-

nizacja jako dominująca siła kształtująca układy osadnicze kraju została zastąpiona przez kontrurbanizację» (Berry 1976). Do B.J.L. Berry'ego idei punktu zwrotnego nawiązywała wysunięta przez D.R. Vininga i A. Straussa (1977) hipoteza kontrurbanizacji jako całkowitego zerwania z przeszłością (*clean break with the past*), to jest zerwania z panującymi w przeszłości tendencjami koncentracyjnymi i rozwojem metropolitalnym. Hipoteza ta, rozszerzona następnie przez D.R. Vininga i T. Kontuly'ego (1978) oraz D.R. Vininga i R. Pallone'a (1982), zyskała początkowo wielu zwolenników, dlatego czasem mówi się nawet o szkole *clean break*.

Równocześnie pojawiły się interpretacje kwestionujące nie tylko hipotezę o całkowitym zerwaniu z przeszłością (Gordon 1979; Borchert 1983), lecz także całą ideę kontrurbanizacji, co najmniej zaś kontrurbanizacji jako procesu trwałego. Głoszono, między innymi, że kontrurbanizacja lat siedemdziesiątych była anomalią, która przejściowo przerwała długookresową tendencję do wzrostu poziomów urbanizacji i wielkomiejskiej koncentracji. Rozwojowi tych poglądów sprzyjało pojawienie się prac przedstawiających dowody na uruchomienie procesów rekoncepcyjnych (Cochrane i Vining 1988). Wskazywano, że rewersja ludnościowa (*population turnaround*) z początku lat siedemdziesiątych, sama z kolei uległa rewersji (*population turnbackaround*) na początku lat osiemdziesiątych. W latach 1980–1990, zwłaszcza w pięcioleciu 1985–1990, obszary niemietropolitalne USA – najwięksi dotychczasowi beneficjenci kontrurbanizacji – wykazały najniższe tempo wzrostu ludnościowego. Jeszcze bardziej godne uwagi było to, że tempo wzrostu liczby ludności było wyższe w większych obszarach metropolitalnych (tj. liczących powyżej 1 mln mieszkańców), niż w mniejszych obszarach metropolitalnych (Frey 1993).

Niespełna dziesięć lat później sytuacja zmieniła się ponownie. Nadejście takiej zmiany sygnalizowano dość wcześnie (Beale i Fuguitt 1990; Johnson i Beale 1994; Fuguitt i Beale 1996). L. Long i A. Nucci (1997a, b) mogli już pokazać, że około 1990 r. nastąpiła w USA nowa rewersja ludnościowa, znów w stronę kontrurbanizacji, chociaż o wiele słabsza od rewersji „pierwszej”, z lat siedemdziesiątych. Ta kolejna zmiana nie spowodowała wprawdzie wzrostu popularności hipotezy o całkowitym zerwaniu, w wielu kręgach przyjmowanej zresztą sceptycznie niemal od początku i nie traktowanej z całą dosłownością (por. krytykę tej hipotezy, Champion 1989c), osłabiła jednak pozycję tych, którzy byli skłonni rozważać kontrurbanizację lat siedemdziesiątych w kategoriach anomalii. Więcej: umocniła w pewnej mierze tych, którzy ripostowali, że to nie lata siedemdziesiąte, lecz lata osiemdziesiąte są anomalią, stanowiącą krótkookresowe odchylenie od ogólnej tendencji kontrurbanizacyjnej (Elliott 1997).

Stopniowo więc zaczął torować sobie drogę pogląd, że kontrurbanizacja jest procesem raczej trwałym, w każdym zaś razie długookresowym, z tym jednak, że nie musi to być proces o przebiegu równomiernym w czasie, lecz może to być proces o przebiegu cyklicznym. Sugerowano przy tym możliwość jego rozpatrywania z perspektywy zarówno dłuższych, jak i krótszych cykli. B.J.L. Berry (1988) przedstawił próbę powiązania ruchów migracyjnych w USA na przestrzeni ostat-

nich 200 lat (1790–1980) z długimi cyklami Kondratiewa. Ostatnio L. Long i A. Nucci (1997a), opierając się na długich seriach danych dla poszczególnych okręgów, stwierdzili istnienie trzech „rund” dekoncentracji ludności USA: pierwszej – obejmującej lata 1890–1910, drugiej – odpowiadającej rewersji ludnościowej z lat siedemdziesiątych i trzeciej – rozpoczętej około 1990 r.

Długi okres 1910–1970, rosnącej metropolizacji oraz koncentracji ludności, wielu badaczy utożsamiało z erą produkcji masowej i rozwojem coraz większych zakładów przemysłowych i ośrodków miejskich. Natomiast rewersja ludnościowa z pierwszej połowy lat siedemdziesiątych miała oznaczać, że osiągnięte zostały granice metropolizacji i rozpoczęła się nowa era – transformacji gospodarki w kierunku rozwoju usług, które można lokalizować w bardzo różnych miejscach i nowych technologiach, które mogą zwiększać elastyczność lokalizacyjną wielu przemysłów. Jak wspomniano, okres ostatnich 25–30 lat wcale nie był okresem jednolitym pod względem koncentracji/dekoncentracji bądź urbanizacji/kontrurbanizacji. W związku z tym trwa dyskusja, który – bądź które – z podokresów składających się na cały następny długi okres po 1970 r. lepiej odzwierciedla realne tendencje. Czy wyjątkiem były „kontrurbanizujące” lata siedemdziesiąte, bądź siedemdziesiąte i dziewięćdziesiąte, czy też „urbanizujące” lata osiemdziesiąte (w których zresztą nie zaobserwowano prostego nawrotu tendencji urbanizacyjnej sprzed 1970 r.)? Dyskusja ta ma duże znaczenie dla przewidywań dotyczących trwałości kontrurbanizacji w przyszłości.

Przewidywania te sformułowane są z dużymi wahaniami. L. Long i A. Nucci (1997a) uważają, że obecnie nie da się wyraźnie określić, która z następujących sytuacji będzie bliższa przyszłemu rozwojowi w dłuższym okresie: a) dekoncentracja ludności i rewersja ludnościowa w wariantcie mniej intensywnym niż w latach siedemdziesiątych; b) wzrost obszarów metropolitalnych szybszy (ale bardziej skoncentrowany przestrzennie) w porównaniu do lat osiemdziesiątych; c) zmienność nasilenia metropolizacji i dekoncentracji będąca odbiciem epizodycznych zdarzeń i działania różnych sił zasadniczo niemożliwych do przewidzenia, które mogą na przemian sprzyjać lokalizacjom metropolitalnym lub niemropolitalnym jako miejscom do życia i pracy. Za roboczą hipotezę przyjmują prawdopodobieństwo urzeczywistnienia się ostatniej z wymienionych sytuacji.

Kontrurbanizacja w Europie

Zmiany ludnościowe podobne do zarejestrowanych w USA dostrzeżono niemal równocześnie w Europie. W tym względzie cytowana jest przede wszystkim wcześniejsza praca G. Alexanderssona i T. Falka (1974) na temat przestrzennej redystrybucji ludności w Szwecji. Wielu autorów europejskich, zwłaszcza początkowo, odniosło się jednak – tak jak R. Koch (1980) – krytycznie do idei kontrurbanizacji, uważając, że zaobserwowane tendencje rozwoju ludnościowego w Europie nie są wystarczająco porównywalne z sytuacją opisaną dla USA.

Pierwszą większą pracą dowodzącą rozwoju tendencji kontrurbanizacyjnych w krajach europejskich było studium D.R. Vininga i T. Kontuly'ego (1978) wykonane na podstawie danych z 18 krajów, rozszerzone następnie przez D.R. Vininga i R. Pallone'a (1982) i obejmujące 22 kraje (w tym Czechosłowację, NRD, Polskę i Węgry). Od początku lat osiemdziesiątych mnożyły się szczegółowe prace empiryczne stwierdzające rozwój kontrurbanizacji w poszczególnych krajach. Generalne prezentacje kontrurbanizacji w Europie w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych zawierały się przede wszystkim w pracy S.G. Cochrane'a i D.R. Vininga (1988), będącej znowelizowanym studium D.R. Vininga i R. Pallone'a z 1982 r., a oprócz tego w pracach A.J. Fieldinga (1989a, b), S. Illerisa (1990, 1993), A.G. Championa (1992, 1994), P. Cheshire'a (1995) oraz T. Championa i C. Vandermottena (1997).

Pod koniec 1998 r. T. Kontuly i B. Dearden opublikowali wyniki studium, w którym na podstawie obszernej dotychczasowej literatury przedmiotu zestawili sumaryczny obraz regionalnych procesów redystrybucji ludności w Europie na przestrzeni ostatnich trzydziestu lat. Pomimo bogactwa uwzględnionych opracowań, obraz ten zawiera, z konieczności, luki i trzeba go odbierać z dużą ostrożnością. Wykorzystane opracowania operujące różnymi podziałami przestrzennymi i zakresami czasowymi oraz opierające się na różnych podstawach metodologicznych, nie pozwalały na ich wypełnienie, zwłaszcza w odniesieniu do ostatniej dekady – lat dziewięćdziesiątych. Autorzy spróbowali określić sytuację panującą w latach siedemdziesiątych w 19 krajach, w latach osiemdziesiątych w 18 krajach i w latach dziewięćdziesiątych w 7 krajach. Uwzględnione kraje zostały każdorazowo podzielone na trzy grupy: kraje wykazujące silną urbanizację, kraje wykazujące zwolnioną urbanizację i kraje wykazujące kontrurbanizację.

W latach siedemdziesiątych, według T. Kontuly'ego i B. Deardena (1998), kontrurbanizacja wystąpiła w 8 krajach położonych zwłaszcza na północnym zachodzie Europy: Belgii, Danii, Francji, Holandii, Islandii, Szwajcarii, Szwecji i Wielkiej Brytanii. W odróżnieniu od USA, kontrurbanizacja nie była zjawiskiem dominującym. W tym samym okresie 11 krajów wykazywało albo silną urbanizację (Austria, Czechosłowacja, Grecja, Hiszpania, Irlandia, NRD i Portugalia) albo co najmniej urbanizację zwolnioną (Finlandia, Niemcy Zachodnie, Norwegia i Włochy).

W latach osiemdziesiątych miał miejsce, podobnie jak w USA, zwrot w kierunku urbanizacji. Kontrurbanizacja była widoczna tylko w trzech krajach: we Francji i w Wielkiej Brytanii, gdzie utrzymała się wcześniejsza tendencja kontrurbanizacyjna oraz we Włoszech, gdzie ta tendencja się dopiero co uwidoczniła. W 7 krajach odnotowano silną urbanizację (Czechosłowacja, Irlandia, NRD i Portugalia – utrzymanie się wcześniejszej tendencji urbanizacyjnej; Finlandia i Norwegia – przejście od zwolnionej urbanizacji do urbanizacji; Islandia – przejście od kontrurbanizacji do urbanizacji). W 8 krajach miała miejsce zwolniona urbanizacja (Niemcy Zachodnie, Austria i Hiszpania, a ponadto 5 krajów, które w poprzedniej dekadzie wykazywały wyraźną kontrurbanizację: Belgia, Dania, Holandia, Szwajcaria i Szwecja).

W latach dziewięćdziesiątych nie stwierdzono ani nawrotu tendencji kontrurbanizacyjnej, jak w USA, ani wyraźnego nasilenia urbanizacji. W świetle danych, jakie zestawili wyżej wymienieni autorzy, można mówić o kontrurbanizacji w trzech krajach: w Wielkiej Brytanii, gdzie utrzymuje się nieprzerwanie od lat siedemdziesiątych oraz w Belgii i Szwecji, gdzie nastąpił powrót do tendencji kontrurbanizacyjnej cechującej dekadę lat siedemdziesiątych. Zjednoczone Niemcy odznaczają się (tak jak Niemcy Zachodnie w poprzednich dekadach) zwolnioną urbanizacją. Zwolniona urbanizacja trwa również w Danii, Hiszpanii i Holandii.

Bardziej skomprimowane grupowanie krajów pod kątem urbanizacji/kontrurbanizacji po 1985 r., dokonane przez T. Kontuly'ego (1998), wskazuje na:

- silną tendencję urbanizacyjną w Finlandii, Irlandii i Norwegii;
- powrót do urbanizacji od wcześniejszej tendencji kontrurbanizacyjnej w Austrii, Islandii i Holandii;
- trwanie kontrurbanizacji w Danii, Francji, Grecji i Włoszech (oraz – trzeba tu dodać – w Wielkiej Brytanii nie uwzględnionej w analizie Kontuly'ego);
- niejasną sytuację Belgii, Niemiec Zachodnich, Szwajcarii, Szwecji i Hiszpanii: pierwsze cztery kraje wykazywały tendencję urbanizacyjną w latach siedemdziesiątych lub osiemdziesiątych, Hiszpania zaś zwolnioną urbanizację w latach osiemdziesiątych.

Najnowsza klasyfikacja krajów europejskich ze względu na tendencje urbanizacyjne/kontrurbanizacyjne zaobserwowane w latach dziewięćdziesiątych zawarta jest w pracy P. Reesa i M. Kupiszewskiego (1999). Klasyfikacja ta uwzględnia 10 krajów reprezentujących odpowiednio Europę Zachodnią, Południową, Środkową, Północną i Wschodnią. Jest wynikiem oryginalnych empirycznych badań przepływów migracyjnych, badań opartych na jednolitej metodologii, wykonanych z udziałem badaczy z wszystkich uwzględnionych krajów. Autorzy wyróżnili 3 typy krajów:

- 1) kraje o tendencji urbanizacyjnej, w których dominują przepływy z obszarów z niską gęstością zaludnienia do obszarów z wyższą gęstością: Estonia, Norwegia, Polska i Rumunia;
- 2) kraje na przejściu od tendencji urbanizacyjnej do kontrurbanizacyjnej, w których dominują przepływy pośrednie, tzn. przepływy z obszarów z niską i wysoką gęstością zaludnienia do obszarów ze średnią gęstością: Czechy, Niemcy, Portugalia i Włochy;
- 3) kraje o tendencji kontrurbanizacyjnej, w których dominują przepływy z obszarów z wysoką gęstością zaludnienia do obszarów z niską gęstością: Holandia i Wielka Brytania.

Również w Europie początki kontrurbanizacji datowano zrazu na przełom lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych. Ostatnio zaczęły się pojawiać prace, dowodzące że – podobnie jak w USA – kontrurbanizacja na kontynencie europejskim nie jest całkiem nowym procesem, właściwym tylko dla drugiej połowy XX wieku, lecz stanowi rozwinięcie dużo starszych tendencji. Według C.G. Pooleya i J. Turnbulla (1996) ruch w dół hierarchii osadniczej, do mniejszych, bardziej oddalonych i odosobnionych osiedli, stanowił – obok suburbanizacji – istotną część systemu

migracji w XIX-wiecznej Wielkiej Brytanii. Chociaż rozmiary tego ruchu nie dorównywały pod względem ilościowym kontrurbanizacji współczesnej, to jednak jego znaczenie demograficzne było, zdaniem wspomnianych autorów, niewiele mniejsze od znaczenia przemieszczeń skierowanych odwrotnie – ze wsi do miast.

Tak jak w USA, popularna jest w Europie teza o cyklicznym charakterze kontrurbanizacji, na gruncie europejskim wysunięta po raz pierwszy – jak się wydaje – przez A.G. Championa (1989a). Co się tyczy trwałości tego procesu w dłuższych okresach w przyszłości, to również badacze europejscy uważają, że formułowanie przewidywań na ten temat jest wysoce ryzykowne.

Wyjaśnianie kontrurbanizacji

Dość powszechna jest opinia, że główną przeszkodę w wyjaśnianiu zjawiska kontrurbanizacji stanowi brak właściwych podstaw teoretycznych. W literaturze spotyka się czasem określenie *counterurbanisation theory*, w rzeczywistości jednak nie powstała dotychczas żadna konstrukcja zasługująca na miano teorii kontrurbanizacji. Jak zauważył B. Butzin (1986), nowe to zjawisko nie znalazło, przygotowanego wcześniej, miejsca w teorii badań regionalnych, istniejące teorie ogólne nie są zaś zdolne do wyjaśnienia kontrurbanizacji. Już zresztą u samego zarania badań nad kontrurbanizacją W. Zelinsky (1977) – antycypując narastanie rozdzwieku między rozwijającą się empirią a nienadążającą teoretyzacją – dostrzegał „krzywą potrzebę” budowy odpowiedniej teorii.

Istotne znaczenie dla interpretowania kontrurbanizacji miały zatem, i nadal mają, ujęcia teoretyczno-modelowe rozwinięte w innych dziedzinach badań. Rozumienie kontrurbanizacji jako procesu cyklicznego skłoniło do sięgnięcia do modeli rozwoju miejskiego zapoczątkowanych w pracy P. Halla (1971), następnie zaś modyfikowanych i rozwijanych – po dziś dzień – zarówno przez Halla i współautorów, jak i przez innych badaczy. Było to zrozumiałe, gdyż zasięg tych modeli przeważnie już wykroczył poza granice regionów miejskich, obejmując całe systemy miejskie, a nawet całe krajowe systemy osadnicze. Wśród wymienionych modeli należy szczególnie wyróżnić tzw. model dyferencjalnej urbanizacji (*differential urbanisation model*) sformułowany przez H.S. Geyera i T. Kontuly'ego (1993; patrz także Geyer 1996). W modelu tym, w odróżnieniu od innych modeli rozwoju miejskiego, kontrurbanizacja i inne związane z nią elementy zostały po raz pierwszy wyrażone *explicite*. Model Geyera i Kontuly'ego zawiera odrębną fazę kontrurbanizacji, utożsamianą ze stadium, w którym najszybciej rosną mniejsze osiedla (proporcjonalnie więcej osób migruje z większych do mniejszych miejscowości, niż odwrotnie). Model określa czas, w którym mogłoby nastąpić owo „całkowite zerwanie z przeszłością” (*clean break*). Wyznacza także granice czasowe pomiędzy urbanizacją i rewersją polaryzacji czyli odwróceniem procesów polaryzacji przestrzennej oraz między rewersją polaryzacji i kontrurbanizacją. Opisywany model bazuje na przepływach migracyjnych, przy czym – co ważne – uwzględnia tylko

migracje międzyregionalne. Wykluczona jest zatem suburbanizacja bądź dekoncentracja wewnątrzregionalna.

Rozszerzona wersja modelu dyferencjalnej urbanizacji przedstawiona przez H. Geyera (1996) jest jeszcze ważniejsza w kontekście kontrurbanizacji. Inspirowana wnioskami A.J. Fieldinga (1989a) dotyczącymi zależności między stopą migracji a wielkością osiedli, wersja ta wydziela następujące, bardziej zdezagregowane stadia rozwoju miejskiego: 1) stadium urbanizacji, 2) stadium wczesnej rewersji polaryzacji, 3) stadium rozwiniętej rewersji polaryzacji, 4) stadium wczesnej kontrurbanizacji, tj. przejścia od rewersji polaryzacji do kontrurbanizacji, 5) stadium rozwiniętej kontrurbanizacji i 6) stadium kontrurbanizacji z początkami odnowy centrów miejskich.

W badaniach nad kontrurbanizacją wykorzystywanie wyżej przedstawionych modeli postrzegane jest jako ważny etap pośredni między analizą empiryczną a postępowaniem wyjaśniającym *sensu stricto*. Modelom tym przypisuje się przede wszystkim znaczenie klasyfikacyjne i heurystyczne (por. Cheshire 1995).

Przy wyjaśnianiu kontrurbanizacji główna uwaga zdaje się wciąż skupiać na indukcyjnym znajdowaniu czynników mogących potencjalnie leżeć u podstawy kontrurbanizacji. Ich spektrum, stosownie do złożoności badanego zjawiska, jest szerokie. Ustalone czynniki próbuje się łączyć w grupy traktowane jako zespoły możliwych hipotetycznych wyjaśnień rozważanego zjawiska. Próby takie przedstawili zwłaszcza A.G. Champion (1987, 1989e), W.H. Frey (1987, 1988) i S. Illeris (1990).

Najnowsze zestawienie czynników sprawczych kontrurbanizacji bądź także zwolnionej urbanizacji, T. Kontuly'ego (1998), obejmuje 6 następujących grup:

1. Ekonomiczne czynniki cykliczne (wahania cyklu koniunkturalnego, zmiany koniunktury regionalnej i występowanie różnych specjalnych cykli inwestycyjnych), sprzyjające okresowemu odpływowi ludności z dużych miast i rozwojowi działalności gospodarczej i mieszkalnictwa w małych miastach i na obszarach wiejskich;
2. Ekonomiczne czynniki strukturalne (wzrost udziału zatrudnienia w sektorach trzecim i czwartym w porównaniu do zatrudnienia w sektorze drugim i dalszy spadek zatrudnienia w sektorze pierwszym, deindustrializacja oraz rozwój nowego przestrzennego podziału pracy), skutkujące ogólną dekoncentracją miejsc pracy, zwłaszcza w kierunku obszarów wiejskich z rezerwami tańszej pracy, a następnie migracjami ludności w tym samym kierunku;
3. Czynniki przestrzenne i środowiskowe (niekorzyści aglomeracji, a szczególnie niekorzyści skali połączone z występowaniem trudnych problemów społecznych i środowiskowych w obszarach wielkomiejskich, różnice dostępności i kosztów mieszkań, naturalne i sztuczne walory środowisk wiejskich, rozwój turystyki i wzrost zatrudnienia w dziedzinie uzdrowisk i rekreacji), funkcjonujące z jednej strony jako typowe czynniki wypychania (*push factors*) z obszarów miejskich, z drugiej zaś jako czynniki przyciągania (*pull factors*) do obszarów wiejskich;

4. Czynniki społeczno-ekonomiczne i społeczno-kulturowe (zmiany preferencji mieszkaniowych ludności w wieku produkcyjnym lub możliwości działania zgodnego z tymi preferencjami, wzrost wypłat z tytułu państwowych ubezpieczeń społecznych, rent prywatnych i innych świadczeń, zmiany społeczno-demograficznej struktury ludności, zwłaszcza wzrost udziału rodzin z małymi dziećmi oraz ludzi starszych, zmiany postaw i akceptowanych skal wartości, istnienie specyficznych historycznych i społeczno-kulturowych warunków do rozwoju przedsiębiorczości), działające na rzecz wyboru miejsca zamieszkania, a niekiedy także działalności gospodarczej, w środowisku małomiasteczkowym lub wiejskim, rzadziej zaludnionym i bardziej atrakcyjnym pod względem przyrodniczym;
5. Pośrednie lub bezpośrednie polityki rządów (planowe przedsięwzięcia dekoncentracyjne mające na celu redystrybucję zatrudnienia i ludności);
6. Innowacje technologiczne (ograniczenie oporu odległości wskutek ulepszonych technik transportowych i komunikacyjnych, umożliwiających rozproszony rozwój mieszkalnictwa i miejsc pracy na rozległych obszarach).

Nieco późniejsze opracowanie T. Kontuly'ego i B. Deardena (1998) sprowadza czynniki kontrurbanizacyjne do 5 głównych grup, a mianowicie: czynniki cykliczne, dekoncentracja zatrudnienia, zmiany struktury demograficznej, polityka rządu i koszty mieszkań. Ujmując lapidarnie można powiedzieć, że czynnik dekoncentracja zatrudnienia odpowiada mottu „ludzie podążają za pracą”, a czynnik zmiany struktury demograficznej mottu „praca podąża za ludźmi”.

W Europie, według ustaleń zawartych w cytowanych pracach T. Kontuly'ego (1998) oraz T. Kontuly'ego i B. Deardena (1998), na wyjaśnienie zjawiska kontrurbanizacji przywołuje się przede wszystkim ekonomiczne czynniki strukturalne (uznane za ważne w 10 spośród 18 badanych krajów), powodujące najpierw dekoncentrację miejsc pracy, a następnie migrację ludności. Drugi ważny zespół wyjaśnień obejmuje polityki rządów i ekonomiczne czynniki cykliczne. Na trzecim miejscu stawiane są czynniki społeczno-ekonomiczne i społeczno-kulturowe oraz czynniki przestrzenne i środowiskowe, na czwartym – innowacje technologiczne.

Występuje niezwykle duże zróżnicowanie poglądów na temat relatywnego znaczenia różnych grup czynników – i poszczególnych czynników z osobna – dla procesu kontrurbanizacji. Zasadniczo panuje zgoda tylko co do tego, że kontrurbanizacji nie można wyjaśniać za pomocą jednego wyizolowanego czynnika. Zwraca się też uwagę, że te same czynniki mogą, zależnie od sytuacji, sprzyjać tendencjom kontrurbanizacyjnym albo hamować je (por. Illeris 1990).

W wielu studiach próbowano wyjaśnienie kontrurbanizacji wiązać jedynie z dwiema grupami czynników, uznanymi za podstawowe. Takie dychotomiczne ujęcie zaprezentował M. Moseley (1984), który dowodził, że kontrurbanizację można generalnie podzielić na kontrurbanizację stymulowaną przez czynnik pracy (*job-led counterurbanization*) i kontrurbanizację stymulowaną przez czynnik demograficzny (*people-led counterurbanization*). Kontrurbanizacja typu *job-led* wynika z dekoncentracji zatrudnienia wyjaśnianej ekonomicznymi czynnikami struktural-

nymi; kontrurbanizacja typu *people-led* to wynik dekoncentracji ludności, a jej wyjaśnienie tkwi w czynnikach społeczno-ekonomicznych i społeczno-kulturowych. Podobne dychotomiczne ujęcia proponowało wielu innych autorów (por. Frey 1989; Geyer 1996).

Spór o to, czy proces kontrurbanizacji jest ukierunkowany głównie przez czynnik pracy, czy też przez czynnik demograficzny, był przez długi czas – a właściwie jest nadal – jednym z istotnych momentów dyskusji nad przyczynami kontrurbanizacji. Na tym tle rozwinęły się dwa zespoły wyjaśnień, uważane dzisiaj za podstawowe. Pierwsze z nich kładą nacisk głównie na czynniki ekonomiczne, drugie natomiast podkreślają znaczenie czynników społecznych, a dokładniej – środowiskowych.

W pierwszym przypadku, przesunięcie ludnościowe postępuje za przesunięciem produkcji i zatrudnienia, związanym przede wszystkim z przejściem od regionalnej specjalizacji sektorowej do hierarchiczno-funkcjonalnego lub „nowego” przestrzennego podziału pracy (Fielding 1994, 1997). Regiony metropolitalne, ogarnięte dezindustrializacją, stają się obszarami odpływu migracyjnego, natomiast regiony niem Metropolitalne, w tym wiejskie i peryferyjne, obszarami napływu. W drugim przypadku, przesunięcie zatrudnienia następuje za przesunięciem ludnościowym. To ostatnie jest przede wszystkim wynikiem zmian w zakresie preferencji mieszkaniowych i podejmowanych w związku z tym migracji, skierowanych z wielkich miast do miast małych i na obszary wiejskie. Należy przypomnieć, że zmiany preferencji mieszkaniowych, uzasadnione dążnością do poprawy jakości życia, były uważane już przez B.J.L. Berry’ego (1976) za główną siłę napędową kontrurbanizacji.

Oba wyżej przedstawione zespoły wyjaśnień zdają się dobrze korespondować z tym, co M. Sant i P. Simons (1993) określają jako postać podażową (inwestycyjną) i postać popytową (konsumpcyjną) kontrurbanizacji. W pierwszej postaci siłą napędową kontrurbanizacji są ekonomiczne motywy rozwoju działalności gospodarczej i mieszkalnictwa, w drugiej – indywidualne decyzje osób szukających miejsc zamieszkania o określonych walorach środowiskowych. W obu postaciach duże znaczenie ma tzw. użyteczność lub preferencja miejsc (*place utility*), czyli wartości przypisywane różnym środowiskom bądź lokalizacjom zarówno przez producentów, jak i przez konsumentów.

Przywiązuje się coraz większą wagę do różnicowania wyjaśnień, a więc znaczenia poszczególnych czynników sprawczych kontrurbanizacji i ich grup, w zależności od takich momentów jak skala przestrzenna i zakres czasowy, w jakich rozważa się zjawisko kontrurbanizacji oraz rodzaj zbiorowości, jakich zjawisko to dotyczy. Na podstawie badań w Niemczech Zachodnich, na przykład, E. Irmen i A. Blach (1994, s. 447) konkludują: »W skali drobnoprzestrzennej miejsca pracy podążają za ludnością. W skali wielkoprzestrzennej – to raczej ludność podąża za dekoncentracją miejsc pracy«. Wielu autorów uważa, że regionalna dekoncentracja miejsc pracy w przemyśle i usługach oraz zmiana preferencji mieszkaniowych sprzyjająca życiu na obszarach o mniej gęstym zasiedleniu to czynniki, za których

pośrednictwem można wyjaśniać kontrurbanizację przede wszystkim w długim okresie (Kontuly i Vogelsang 1988; Fielding 1989a, b; Frey 1989). Do wyjaśnień odnoszących się do krótkiego i średniego okresu mogą służyć różne czynniki periodyczne, takie jak wahania koniunktury regionalnej (Frey 1993; Long i Nucci 1997a). Różny jest wpływ rozmaitych czynników na zachowanie poszczególnych grup migrantów „kontrurbanizacyjnych”. Przyjmuje się, najogólniej, że migracje produkcyjnych grup wiekowych stymulowane są dostępnością pracy, grup poprodukcyjnych natomiast – walorami środowiska mieszkaniowego i powiązaniem rodzinnymi.

Dylematy badawcze

Studia nad kontrurbanizacją stawiają niemałe problemy praktyce badawczej. Fundamentalne trudności wynikają przede wszystkim ze wspomnianego już braku odpowiednich podstaw teoretycznych oraz dokładnego i jednoznacznego zdefiniowania przedmiotu badań. Z długiej listy powszechnie sygnalizowanych trudności badawczych należy jeszcze wskazać przynajmniej na dylematy związane z wyborem jednostek przestrzennych stanowiących podstawę analizy, wyborem źródeł statystycznych i przedziałów czasowych do jakich się odnoszą.

Niektórzy autorzy sądzą, że wybór odpowiednich przestrzennych jednostek odniesienia jest wręcz sprawą najważniejszą. Wykazanie, że kontrurbanizacja rzeczywiście ma miejsce zależy zarówno od wielkości (skali) wybranych jednostek, jak i określonych ich właściwości. W dotychczasowych badaniach były stosowane jednostki przestrzenne oraz ich agregaty bardzo różne pod względem rodzaju, wielkości i struktury. Stopniowo zaczął torować sobie drogę pogląd, że kontrurbanizacja powinna być analizowana przede wszystkim w skali subregionalnej (por. Champion 1989d, 1998). Uznano, że jednostkami najbardziej adekwatnymi do badań są określone jednostki funkcjonalne (regiony miejskie, regiony planowania), odzwierciedlające funkcjonalną rzeczywistość systemów osadniczych. W stosowaniu takich jednostek upatruje się między innymi możliwość oddzielenia procesu kontrurbanizacji od węższego procesu suburbanizacji. W ostatnich latach prowadzenie badań wyłącznie lub głównie w mezoskali jest coraz częściej kwestionowane, ze względu na podnoszenie wagi wymiaru lokalnego. Zauważmy w tym kontekście, że w szeregu prac uważanych już za klasyczne (patrz zwłaszcza cytowane opracowania Vininga i współautorów), orzeczenie o istnieniu kontrurbanizacji w danym kraju zasadało się na jednoczesnym stwierdzeniu tego zjawiska na wielu poziomach dezagregacji przestrzennej (posługiwano się nie jednym, lecz kilkoma rodzajami jednostek przestrzennych).

Stwierdzenie istnienia kontrurbanizacji i określenie jej faktycznych rozmiarów nastęrcza trudności z powodu tego, że kontrurbanizacja (także oczywiście suburbanizacja) i wzrost metropolitalny mogą występować równocześnie, w dodatku bez wyraźnej dominacji któregośkolwiek procesu. Jak przypominają L.-E. Borgegard i inni (1995, s. 31) jednym z problemów w badaniu redystrybucji ludności jest to,

że »koncentracja i dyspersja często mają miejsce jednocześnie na różnych poziomach geograficznych i w różnych regionach. To, co można opisać jako koncentrację ludności na jednym szczeblu, może być częścią dyspersji na innym szczeblu«.

Przeważająca większość prac dotyczących kontrurbanizacji, zwłaszcza prac wcześniejszych, operowała przedziałami czasowymi obejmującymi najczęściej okresy dziesięcioletnie, wykorzystując dane ze spisów powszechnych. Stosownie do tych danych, prace te ukazywały tendencje kontrurbanizacyjne zarysowujące się na przestrzeni dłuższych okresów. Stosunkowo prędko doceniono użyteczność posługiwania się krótszymi przedziałami, najlepiej jednorocznymi, przy wykorzystaniu alternatywnych pozaspisowych źródeł. Bardziej szczegółowe dociekania na podstawie krótszych okresów umożliwiły daleko idącą weryfikację rezultatów badawczych uzyskanych przy posługiwaniu się dłuższymi przedziałami czasowymi. Pozwoliły m.in. na próbę udokumentowania tezy o cyklicznym charakterze procesu kontrurbanizacji (por. Champion 1987, 1989a, 1994; Townsend 1993 – dla Wielkiej Brytanii oraz Kontuly i Vogelsang 1988; Kontuly i Schön 1994; Kemper 1997 – dla Niemiec Zachodnich).

Trudności w badaniu kontrurbanizacji, zwłaszcza w ujęciu porównawczym, wynikają też – oczywiście – z rodzaju wykorzystanych danych: z tego, czy oparto się tylko na danych o zmianach ludności ogółem, czy uwzględniono migracje wewnętrzne, czy też całość migracji itd. (por. Gordon i Molho 1998). Jakkolwiek by było, jakość statystyki staje się przedmiotem szczególnej troski w badaniu kontrurbanizacji. Za najnowszy tego przykład niech posłuży krytyczna analiza danych o migracjach zawartych w spisie ludności Wielkiej Brytanii z 1991 r., przeprowadzona przez S. Simpsona i E. Middleton (1999). Wykrycie poważnych braków w tym zakresie pozwoliło zakwestionować, jako zawyżoną, najnowszą ocenę rozmiarów kontrurbanizacji w Wielkiej Brytanii, T. Championa i D. Atkinsa (1996), aczkolwiek – co ważne – w niczym nie podważyło zasadności koncepcji kaskady kontrurbanizacyjnej, wysuniętej przez tych autorów.

Perspektywy na przyszłość

Już P. Ceresa i współautorzy (1983) wyrazili pogląd, że koncepcja kontrurbanizacji otworzyła drogę do uformowania się nowego kierunku badań regionalnych. Obecnie badania nad kontrurbanizacją są relatywnie samodzielnym, rozwiniętym i nie słabnącym nurtem badawczym. Stanowią praktykę badawczą, której nie sposób przyporządkować jednej dyscyplinie. Kontrurbanizację badają – oddzielnie lub wspólnie – geografowie, demografowie, socjologowie, ekonomiści i przedstawiciele innych specjalności.

W aspekcie przyszłościowym ważne jest zwłaszcza oddziaływanie heurystyczne i integrujące koncepcji kontrurbanizacji.

Pomimo ujawnianych braków koncepcja ta okazała się niezwykle nośna i inspirowa. Wywarła duży wpływ na inne, od dawna rozwijane dziedziny badań. Przede

wszystkim wpłynęła na ożywienie badań i na kształt podejść badawczych w takich dziedzinach, jak migracje (lub szerzej – wszelka redystrybucja przestrzenna) ludności i czynników produkcji oraz przemiany obszarów wiejskich (por. Ford 1999). Świadczą o tym wyraźnie przykłady wielu nowszych prac na temat ruchów migracyjnych i zmian ludnościowych (Rees i inni, red., 1996; Blotevogel i Fielding, red., 1997; Boyle i inni 1998; Boyle i Halfacree, red., 1998). W pracach tych idea kontrurbanizacji rozumiana w sensie organizującej koncepcji badawczej zajmuje jedną z pozycji pierwszego planu.

Warta uwypuklenia jest integracyjna rola idei kontrurbanizacji. Okazała się ona ważnym łącznikiem między wieloma starymi, lecz metodologicznie wciąż istotnymi konstruktami, a koncepcjami nowymi. Wywarła niezaprzeczalny wpływ na przypomnienie tych pierwszych, bądź też ich przewartościowanie.

Koncepcja kaskady urbanizacyjnej wysunięta przez T. Championa i D. Atkinsa (1996) nawiązała do modeli migracji Ravensteina z końca XIX wieku. Próby opisanie kontrurbanizacji w dłuższym okresie wykazały możliwość wykorzystania koncepcji długich cykli Kondratiewa, którą wielu ekonomistów – jak przypomniał B.J.L. Berry (1988) – odrzucało jako *science fiction*, a która niedawno została zrehabilitowana. Sięgnięcie do H.S. Geyera i T. Kontuly'ego (1993) modelu dyferencjalnej urbanizacji oznaczało – pośrednio – odwołanie się do teorii wzrostu spolaryzowanego.

W trakcie badań nad kontrurbanizacją ogromnie wzrosła popularność współczynnika koncentracji ludnościowej Hoovera. Posługując się właśnie tym współczynnikiem D.R. Vining i A. Strauss (1977) wysunęli swoją hipotezę „całkowitego zerwania”. W późniejszym okresie współczynnik był bardzo często stosowany w studiach nad kontrurbanizacją, przy czym pojawiło się wiele jego modyfikacji (por. m.in. Kontuly i inni 1986; Kanaroglou i Braun 1992; Borgegård i inni 1995; a zwłaszcza Long i Nucci 1997a, b). Szeroko wykorzystywano różne warianty analizy przesunięć Dunna (*shift-share analysis*), która zresztą od dłuższego czasu przeżywa renesans w krajach Zachodu. Uważana jest m.in. za narzędzie szczególnie przydatne do badania kontrurbanizacji przemysłowej (por. Butzin 1986; Townsend 1993; Fielding 1994).

Last, but not least: idea kontrurbanizacji wydaje się dobrze mieścić w kontekście analizy zjawisk charakterystycznych dla przełomu modernizacyjno-postmodernizacyjnego (por. Chojnicki 1993). W związku z tym K. Halfacree i P. Boyle (1998, s. 9) stwierdzają: »Migracja ludności na bardziej wiejskie obszary rozwiniętego świata – wyjaśniana co najmniej częściowo przez koncepcję kontrurbanizacji – stanowi być może główną siłę w tworzeniu każdego postindustrialnego krajobrazu«.

Zakończenie. Badacze polscy a kontrurbanizacja

Na koncepcję kontrurbanizacji zwrócił prędko uwagę A. Kukliński (1978) w artykule zamieszczonym w *Przeglądzie Geograficznym*. Na tych samych łamach opublikował G. Węclawowicz (1979) obszerną recenzję fundamentalnej pracy pod re-

dacją B.J.L. Berry'ego (Berry, red., 1976) – *Urbanization and counterurbanization*. Problematyka kontrurbanizacyjna nie wzbudziła jednak większego zainteresowania badaczy polskich. Do znaczących wyjątków należą niektóre dawniejsze prace P. Korcellego, przede wszystkim zaś jego raport *Rewersja urbanizacji w krajach rozwiniętych* przygotowany na Międzynarodową Konferencję Ludnościową 1984 (Korcelli 1984).

W zagranicznych studiach porównawczych dotyczących kontrurbanizacji w Europie Polska, do lat ostatnich, praktycznie nie figuruje. Pod tym względem bodaj jedyny wyjątek stanowi sekwencja trzech prac D.R. Vininga i współautorów (Vining i Kontuly 1978; Vining i Pallone 1982; Cochrane i Vining 1988): w dwudziestu analizowanych tutaj krajów znalazła się Polska, obok NRD, Czechosłowacji i Węgier. Analiza obejmuje lata 1950–1986. W wymienionych pracach kontrurbanizacja opisywana jest stratami migracyjnymi ponoszonymi przez regiony centralne na korzyść regionów peryferyjnych. Tak zdefiniowana kontrurbanizacja nie dotyka jeszcze w istocie ani Polski, ani pozostałych trzech krajów Europy Środkowo-Wschodniej. Cytowani autorzy stwierdzają lakonicznie: »Żaden z [tych] krajów nie wykazuje oznak systematycznego, czy też dłużej trwającego spadku migracji netto do regionów rdzeniowych [...]. Wciąż trwa umiarkowana migracja netto do regionów rdzeniowych, bez przerw, jakie obserwuje się w zachodniej Europie, Ameryce Północnej i Japonii« (Cochrane i Vining 1988, s. 215, 233).

Wydaje się, że właśnie w tym miejscu warto nawiązać do opinii A. Wróbla, który zachęcał do rodzimych badań nad kontrurbanizacją. Jak zaznaczono wyżej, problematyka ta była dotychczas w niewielkim stopniu przedmiotem zainteresowania badaczy polskich. A. Wróbel był przekonany, iż »[...] można się spodziewać, że sytuacja ta ulegnie zmianie wobec przewidywanego nasilenia tendencji kontrurbanizacyjnych tak w Polsce jak i innych krajach Europy Środkowo-Wschodniej« (z oceny sformułowanej w końcu 1997 r.).

Istnieją przesłanki tego, że zmiana ta mogłaby nastąpić najwcześniej w sferze badań empirycznych i ich ukierunkowania. Do takiego stwierdzenia zdają się zwłaszcza uprawniać wyniki nowszych zespołowych studiów nad migracjami wewnętrznymi w Polsce. Za przykład mogą posłużyć niektóre ustalenia zawarte w podsumowaniach niedawno zakończonych przedsięwzięć, zrealizowanych przez badaczy polskich (Golinowska, red., 1998), bądź z ich udziałem (Kupiszewski i inni 1998; Rees i Kupiszewski 1999; Baccaini i inni 2000). Notabene, w tym drugim przypadku kontrurbanizacja występuje już jako jeden z głównych procesów redystrybucji przestrzennej, którego zasięg należy zbadać.

W opracowaniu S. Golinowskiej i współautorów (1998) zwracają uwagę, istotne w związku z kontrurbanizacją, stwierdzenia dotyczące wzrostu w latach dziewięćdziesiątych migracji ludności z miast na wieś, w tym również migracji na większe odległości. W opracowaniu M. Kupiszewskiego i współautorów dotyczącym redystrybucji ludności w latach 1984–1994 znajdujemy wypowiedź, że w Polsce »jak dotąd, nie można stwierdzić żadnych oznak kontrurbanizacji« (Kupiszewski i inni 1998, s. 272). Jednak już w studium tego autora opublikowanym wspólnie

z P. Reesem rok później odpowiednie wnioski nie są tak kategoryczne. Autorzy konstatują, co następuje: »Jasne jest [...], że w Polsce obserwuje się zbliżanie końca urbanizacji i oznaki wchodzenia w drugie stadium Geyera [stadium wczesnej rewersji polaryzacji]« (Rees i Kupiszewski 1999, s. 91).

Przed czterema laty ukazała się monografia J. Grzeszczaka *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej* (1996). Stanowiła rekapitulację obszernej literatury przedmiotu (wykorzystano blisko 200 pozycji). Omówiono w niej w szczególności przebieg procesu kontrurbanizacji w tych krajach na przestrzeni lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych oraz rozwój poglądów na rozprzestrzenianie się i trwałość procesu, jego istotę i uwarunkowania. Swego rodzaju uzupełnieniem tej monografii było empiryczne studium *Przesunięcie „miasto-wieś” w przemyśle krajów Unii Europejskiej* poświęcone, w istocie, kontrurbanizacji przemysłowej (Grzeszczak 1998). Przedstawiany w tym miejscu artykuł podjął najważniejsze wątki tych dwu prac, ze staraniem o ich nowe uporządkowanie i rozwinięcie w świetle najnowszych ustaleń odpowiadających rzeczywistości lat dziewięćdziesiątych.

Literatura

- Alexandersson G., Falk T. 1974, *Changes in the urban pattern of Sweden 1960–1970: the beginning of a return to small urban places?*, *Geoforum* 18, s. 87–92.
- Baccaini B., Pumain D., Rees P., Kupiszewski M. 2000, *Migration et urbanisation dans les pays européens*, (w:) M.-F. Mattei, D. Pumain (red.), *Données urbaines 3*, Anthropos, Paris, s. 351–361.
- Beale C.L. 1975, *The revival of population growth in nonmetropolitan America*, Economic Research Service, U.S. Department of Agriculture, Washington D.C., Publication 605.
- Beale C.L., Fuguitt G.V. 1990, *Decade of pessimistic nonmetro population trends ends on optimistic note*, *Rural Development Perspectives* 6, 3, s. 14–18.
- Berry B.J.L. 1976, *The counterurbanization process: urban America since 1970'*, (w:) B.J.L. Berry (red.), *Urbanization and counterurbanization*, Sage Publications, Beverly Hills – London, s. 17–30.
- (red.) 1976, *Urbanization and counterurbanization*, Sage Publications, Beverly Hills – London.
- 1978, *Counterurbanization process: how general?*, (w:) N.M. Hansen (red.), *Human settlement systems*, Ballinger, Cambridge, Mass., s. 25–49.
- 1988, *Migration reversals in perspective: the long-wave evidence*, *International Regional Science Review* 11, 3, s. 245–251.
- Blotevogel H.H., Fielding A.J. (red.) 1997, *People, jobs and mobility in the New Europe*, John Wiley and Sons, Chichester.
- Borchert J.R. 1983, *Instability in American metropolitan growth*, *Geographical Review* 73, 2, s. 127–149.
- Borgegård L.-E., Håkansson J., Malmberg G. 1995, *Population redistribution in Sweden – long term trends and contemporary tendencies*, *Geografiska Annaler* 77B, 1, s. 31–45.
- Boyle P., Halfacree K. (red.) 1998, *Migration into rural areas. Theories and issues*, John Wiley and Sons, Chichester.
- Boyle P., Halfacree K., Robinson V. 1998, *Exploring contemporary migration*, Longman, New York.
- Buller H., Hoggart K. 1994, *International counterurbanization: British migrants in rural France*, Avebury, Aldershot.
- Butzin B. 1986, *Zentrum und Peripherie im Wandel. Erscheinungsformen und Determinanten der „Counterurbanization” in Nordeuropa und Kanada*, Münstersche Geographische Arbeiten 23, F. Schöningh, Paderborn.

- Ceresa P., Mela A.I., Mela An., Pellegrini M., Petsimeris P. 1983, *Some comments on the process of counterurbanization in Europe*, *Ekistics* 50, 301, s. 290–295.
- Champion A.G. 1985, *Urban-rural differences in population change in Great Britain*, *Espace-Populations-Sociétés* 1, s. 128–143.
- 1987, *Recent changes in the pace of population deconcentration in Britain*, *Geoforum* 18, 4, s. 379–401.
- 1989a, *Counterurbanization in Britain*, *Geographical Journal* 155, 1, 1, s. 52–59.
- 1989b, *Introduction: the counterurbanization experience*, (w:) A.G. Champion (red.), *Counterurbanization: the changing pace and nature of population deconcentration*, Edward Arnold, London, s. 1–18.
- 1989c, *Counterurbanization: the conceptual and methodological challenge*, (w:) A.G. Champion (red.), *Counterurbanization: the changing pace and nature of population deconcentration*, Edward Arnold, London, s. 19–33.
- 1989d, *United Kingdom: population deconcentration as a cyclic phenomenon*, (w:) A.G. Champion (red.) *Counterurbanization: the changing pace and nature of population deconcentration*, Edward Arnold, London, s. 83–102.
- 1989e, *Conclusion: temporary anomaly, long-term trend or transitional phase?* (w:) A.G. Champion (red.), *Counterurbanization: the changing pace and nature of population deconcentration*, Edward Arnold, London, s. 230–244.
- 1992, *Urban and regional demographic trends in the developed world*, *Urban Studies* 29, 3/4, s. 461–482.
- 1994, *Population change and migration in Britain since 1981: evidence for continuing deconcentration*, *Environment and Planning A* 26, 10, s. 1501–1520.
- 1997, *The facts about the urban exodus*, *Town and Country Planning* 66.
- 1998, *Studying counterurbanisation and the rural population turnaround*, (w:) P. Boyle, K. Halfacree (red.), *Migration into rural areas. Theories and issues*, John Wiley and Sons, Chichester, s. 21–40.
- Champion T., Atkins D. 1996, *The counterurbanisation cascade: an analysis of the 1991 Census Special Migration Statistics for Great Britain*, Department of Geography Seminar Paper 66. University of Newcastle upon Tyne.
- Champion T., Vandermotten C. 1997, *Migration, counterurbanization and regional restructuring in Europe*, (w:) H.H. Blotvogel, A.J. Fielding (red.), *People, jobs and mobility in the New Europe*, John Wiley and Sons, Chichester, s. 69–90.
- Cheshire P. 1995, *A new phase of urban development in Western Europe? The evidence for the 1980s*, *Urban Studies* 32, 7, s. 1045–1063.
- Chojnicki Z. 1993, *Postmodernistyczne zmiany globalnego porządku społeczno-gospodarczego*, (w:) A. Kukliński (red.), *Polonia, quo vadis?* *Studia Regionalne i Lokalne* 12(45), s. 167–204.
- Cochrane S.G., Vining D.R. 1988, *Recent trends in migration between core and peripheral regions in developed and advanced developing countries*, *International Regional Science Review*, 11, 3, s. 215–244.
- Elliott J.R. 1997, *Cycles within the system: metropolitanisation and internal migration in the US, 1965–90*, *Urban Studies* 34, 1, s. 21–41.
- Fielding A.J. 1982, *Counterurbanisation in Western Europe*, *Progress in Planning* 17, 1, s. 1–52.
- 1983, *Counterurbanization in Western Europe: recent empirical and theoretical contributions to the debate*, Paper presented at the Anglo-Dutch Migration Symposium, Soesterberg, The Netherlands, September 14–16.
- 1989a, *Migration and urbanization in Western Europe since 1950*, *Geographical Journal* 155, 1, 1, s. 60–69.
- 1989b, *Population redistribution in Western Europe: trends since 1950 and the debate about counterurbanisation* (w:) P. Congdon, P. Batey (red.), *Advances in regional demography*, Belhaven Press, London–New York, s. 167–179.
- 1994, *Industrial change and regional development in Western Europe*, *Urban Studies* 31, 4/5, s. 679–704.
- 1997, *The effects of economic restructuring on the populations of Western Europe's cities and re-*

- gions, (w:) H.H. Blotevogel, A.J. Fielding (red.), *People, jobs and mobility in the New Europe*, John Wiley and Sons, Chichester, s. 297–304.
- Ford T. 1999, *Understanding population growth in the peri-urban region*, *International Journal of Population Geography* 5, 4, s. 297–311.
- Frey W.H. 1987, *Migration and depopulation of the metropolis: regional restructuring or rural renaissance?* *American Sociological Review* 52, s. 240–257.
- 1988, *The re-emergence of core region growth: a return to the metropolis?*, *International Regional Science Review* 11, 3, s. 261–267.
- 1989, *United States: counterurbanization and metropolis depopulation*, (w:) A.G. Champion (red.), *Counterurbanization: the changing pace and nature of population deconcentration*, Edward Arnold, London, s. 34–61.
- 1993, *The new urban revival in the United States*, *Urban Studies* 30, 4/5, s. 741–774.
- Fuguitt G.V., Beale C.L. 1996, *Recent trends in nonmetropolitan migration: toward a new turnaround?*, *Growth and Change* 27, 2, s. 156–174.
- Geyer H. 1996, *Expanding the theoretical foundation of differential urbanization*, *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 87, 1, s. 44–59.
- Geyer H.S., Kontuly T. 1993, *A theoretical foundation for the concept of differential urbanization*, *International Regional Science Review* 15, 2, s. 157–177.
- Golinowska S. (red.) 1998, *Rozwój ekonomiczny regionów. Rynek pracy. Procesy migracyjne*. Raport IPISS 16, Warszawa.
- Golinowska S., Marek E., Rajkiewicz A. 1998, *Procesy migracyjne w Polsce w latach 1990–1995*, (w:) S. Golinowska (red.), *Rozwój ekonomiczny regionów. Rynek pracy. Procesy migracyjne*, Raport IPISS, Warszawa, s. 190–235.
- Gordon I.R., Molho I. 1998, *A multistream analysis of the changing pattern of interregional migration in Great Britain, 1960–1991*, *Regional Studies* 32, 4, s. 309–323.
- Gordon P. 1979, *Deconcentration without a „clean break”*, *Environment and Planning A*, 11, 3, s. 281–290.
- Grzeszczak J. 1996, *Tendencje kontrurbanizacyjne w krajach Europy Zachodniej*, *Prace Geograficzne IGiPZ PAN* 167.
- 1998, *Przesunięcie „miasto-wieś” w przemyśle krajów Unii Europejskiej*, *Zeszyty IGiPZ PAN* 55.
- Halfacree K., Boyle P. 1998, *Migration, rurality and the post-productivist countryside*, (w:) P. Boyle, K. Halfacree (red.), *Migration into rural areas. Theories and issues*, John Wiley and Sons, Chichester, s. 1–20.
- Hall P. 1971, *Spatial structure of metropolitan England and Wales*, (w:) M. Chisholm, G. Manners (red.), *Spatial policy problems of the British economy*, Cambridge University Press, Cambridge, s. 96–125.
- Hall P., Hay D. 1980, *Growth centres in the European urban system*, Heinemann Educational Books, London.
- Illeris S. 1990, *Counter-urbanization revisited: the new map of population distribution in central and north-western Europe*, *Norsk Geografisk Tidsskrift* 44, 1, s. 39–52.
- 1993, *Fundamental societal changes: production and location in the West and East-Central Europe*, (w:) S. Pączka (red.), *Urban and industrial change in the new economic order in the former socialist countries*, Uniwersytet Łódzki, Zakład Lokalizacji Produkcji i Gospodarki Przestrzennej, Studia i Materiały 2/93, s. 16–26.
- Irmen E., Blach A. 1994, *Räumlicher Strukturwandel. Konzentration, Dekonzentration und Dispersion*. Informationen zur Raumentwicklung 7/8, s. 445–464.
- Johnson K.M., Beale C.L. 1994, *The recent revival of widespread population growth in nonmetropolitan areas of the United States*, *Rural Sociology* 59, 4, s. 655–667.
- Kanarglou P.S., Braun G.O. 1992, *The pattern of counterurbanization in the Federal Republic of Germany, 1977–85*, *Environment and Planning A*, 24, 4, s. 481–496.
- Keeble D. 1989, *The dynamics of European industrial counterurbanization in the 1980s: corporate restructuring or indigenous growth?*, *Geographical Journal* 155, 1, I, s. 70–74.

- Kemper F.-J. 1997. *Regionaler Wandel und bevölkerungsgeographische Disparitäten in Deutschland. Binnenwanderungen und interregionale Dekonzentration der Bevölkerung in den alten Bundesländern*, (w:) *Raumliche Disparitäten und Bevölkerungswanderungen in Europa*, ARL, Forschungs- und Sitzungsberichte 202, Hannover, s. 91–101.
- Koch R. 1990. *>Counterurbanization< auch in Westeuropa?* Informationen zur Raumentwicklung 2, s. 59–69.
- Kontuly T. 1998. *Contrasting the counterurbanisation experience in European nations*, (w:) P. Boyle, K. Halfacree (red.), *Migration into rural areas. Theories and issues*, John Wiley and Sons, Chichester, s. 61–78.
- Kontuly T., Dcarden B. 1998. *Regionale Umverteilungsprozesse der Bevölkerung in Europa seit 1970*, Informationen zur Raumentwicklung 11/12, s. 713–722.
- Kontuly T., Schön K.P. 1994. *Changing western German internal migration systems during the second half of the 1980s*, Environment and Planning A, 26, 10, s. 1521–1543.
- Kontuly T., Vogelsang R. 1988. *Explanations for the intensification of counterurbanization in the Federal Republic of Germany*, Professional Geographer 40, 1, s. 42–54.
- Kontuly T., Wiard S., Vogelsang R. 1986. *Counterurbanization in the Federal Republic of Germany*, Professional Geographer 38, 2, s. 170–181.
- Korcelli P. 1984. *The turnaround of urbanization in developed countries*, (w:) *Population distribution, migration and development, International Conference on Population 1984*, United Nations, New York, s. 349–372.
- Kukliński A. 1978. *Polityka regionalna w perspektywie porównawczej*, Przegląd Geograficzny 50, 1, s. 3–11.
- Kupiszewski M., Durham H., Rees P. 1998. *Internal migration and urban change in Poland*, European Journal of Population 14, 3, s. 265–290.
- Long L., Nucci A. 1997a. *The Hoover index of population concentration: a correction and update*, Professional Geographer 49, 4, s. 431–440.
- 1997b. *The „clean break” revisited: is US population again deconcentrating?* Environment and Planning A, 29, 8, s. 1355–1366.
- Mattei M.-F., Pumain D. (red.) 2000. *Donnees urbaines 3*, Anthropos, Paris.
- Moselcy M.J. 1984. *The revival of rural areas in advanced economies: a review of some causes and consequences*, Geoforum 15, 3, s. 447–456.
- Pooley C.G., Turnbull J. 1996. *Counterurbanization: the nineteenth century origins of a late-twentieth century phenomenon*, Area 28, 4, s. 514–524.
- Rees P., Kupiszewski M. 1999. *Internal migration and regional population dynamics in Europe: A synthesis*, Directorate of Social and Economic Affairs, Population Studies 32, Council of Europe Publishing, Strasbourg.
- Rees P., Stillwell J., Convey A., Kupiszewski M. (red.) 1996. *Population migration in the European Union*, John Wiley and Sons, Chichester.
- Sant M., Simons P. 1993. *The conceptual basis of counterurbanisation: critique and development*, Australian Geographical Studies 31, 2, s. 113–126.
- Schmied D. 2000. *Counterurbanisierung und der ländliche Raum in Grossbritannien*, Geographische Rundschau 1, s. 20–26.
- Simpson S., Middleton E. 1999. *Undercount of migration in the UK 1991 Census and its impact on counterurbanisation and population projections*, International Journal of Population Geography 5, 5, s. 387–405.
- Townsend A.R. 1993. *The urban-rural cycle in the Thatcher growth years*, Transactions of the Institute of British Geographers, New Series 18, 2, s. 207–221.
- Vining D.R., Kontuly T. 1978. *Population dispersal from major metropolitan regions: an international comparison*, International Regional Science Review 3, 1, s. 49–73.
- Vining D.R., Pallone R. 1982. *Migration between core and peripheral regions: a description and tentative explanation of the patterns in 22 countries*, Geoforum 13, 4, s. 339–410.

- Vining D.R., Strauss A. 1977, *A demonstration that the current deconcentration of population in the United States is a clean break with the past*. *Environment and Planning A*, 9, 7, s. 751–758.
- Węclawowicz G. 1979, [recenzja:] B.J.L. Berry (red.) *Urbanization and counterurbanisation*, *Przegląd Geograficzny* 51, 2, s. 364–366.
- Zelinsky W. 1977, *Coping with the migration turnaround: the theoretical challenge*, *International Regional Science Review* 2, 2, s. 175–178.

JERZY GRZESZCZAK

COUNTERURBANISATION – THE CONCEPT AND THE REALITY

The term counterurbanisation was introduced by B.J.L. Berry (1976). According to him counterurbanisation is the logical opposite of urbanisation: it is the process of deconcentration of population implicating movement from a state of larger concentration to a state of smaller concentration. A number of definitions of this phenomenon exist. The earlier (Berry 1976, 1978; Fielding 1982, 1983) only took notice of the movements of population. Starting from the works of B. Butzin (1986) and A.G. Champion (1985, 1989a, b, c) definitions taking into account movements of other elements are being formulated. According to these definitions counterurbanisation means the interregional (supraregional) deconcentration or redistribution of population and economic activities, directed down the settlement hierarchy and in the direction of the peripheries, from larger centres and areas with a higher population density to smaller centres and areas with a lower population density. Counterurbanisation does not include the processes of suburbanisation and exurbanisation. It is assumed that in highly developed countries it is a common phenomenon.

It is usually assumed that counterurbanisation started at the turn of the 60s and 70s. From the studies of counterurbanisation in the USA a conclusion has been drawn that it is a rather permanent, or at least long-term process, it might, however, exhibit a cyclical character. In the beginning of the 70s there occurred a population turnaround towards counterurbanisation, in the beginning of the 80s there ensued a population turnbackaround, that is a turnabout towards urbanisation, and about 1990 a „new” population reversal was registered, once more towards counterurbanisation.

In the 70s counterurbanisation spread into a number of European countries, but unlike in the USA it was not a dominant phenomenon. In the 80s, like in the USA, a turnabout towards urbanisation took place. After 1990 no return to counterurbanisation was noticed, unlike in the USA, nor a clear intensification of urbanisation occurred. According to T. Kontuly (1998) one can speak today of the existence of obvious counterurbanisation in Great Britain, where it is constantly going on from the 70s, moreover in Denmark, France, Greece and Italy.

An obstacle in explaining counterurbanisation is the lack of the appropriate theoretical bases, among others an unequivocal definition of the phenomenon. Of great importance for interpreting counterurbanisation are the theoretical-model approaches developed in other fields of research, especially the differential urbanisation model (Geyer, Kontuly 1993; Geyer 1996). When explaining counterurbanisation the most attention is still paid to the induction finding of potential casual factors. Their spectrum is wide.

Today two groups of explanations are considered to be the most important: (1) explanations emphasising economic factors; (2) explanations emphasising the role of social factors, more precisely – social environment factors. According to the former, population shifts follow production and employment shifts related to the transition from regional sectoral specialisation to hierarchical or „new” spatial division of labour (job-led counterurbanisation). According to the latter, labour shifts follow population shifts, which are the consequence of changes of residential preferences and resulting from them migration (people-led counterurbanisation). More and more attention is being paid to differentiation of the meaning of casual factors depending on the spatial and temporal scale in which counterurbanisation is considered and the type of population which the phenomenon concerns.

In research practice it is also difficult to choose adequate spatial units of reference, statistical sources and temporal ranges to which they refer.

Counterurbanisation studies are a relatively separated, advanced and not weakening research trend. The heuristic and integrating influence of the counterurbanisation concept is important. It had a large influence on other branches of research, which have developed for a long time, like migration and spatial redistribution of population and production factors of any type, and changes of rural areas. It proved to be an important bond between many of the old, but still methodologically essential constructions and new concepts.

The problems of counterurbanisation have not roused any larger interest among Polish researchers. However, one can expect that this situation will change in the face of the forecasted intensification of counterurbanisation tendencies both in Poland and in other countries of Central–East Europe.

Translated by *Piotr Kupiszewski*

GRZEGORZ WĘCŁAWOWICZ

Struktury społeczno-przestrzenne miasta polskiego jako składnik teorii miasta

The socio-spatial structures of the Polish city as a component of urban theory

Zarys treści. Wychodząc od wieloznaczności pojęcia teorii w geografii, w artykule przedstawiono podstawowe składniki zjawisk społecznych i gospodarczych, które są niezbędne do zrozumienia zmian społeczno-przestrzennych w miastach polskich. Szczególną uwagę zwrócono na zjawisko narastania różnicowań społecznych oraz kształtowanie się nowego modelu miasta. Model ten określono nazwą „miasto postsocjalistyczne”, jako model zawierający, w dalszym ciągu, wiele elementów strukturalnych ukształtowanych przed rokiem 1989.

Wstęp

Pojęcie teorii w geografii, podobnie jak w innych naukach społecznych, jest rozumiane wieloznacznie. Różne rozumienie teorii dotyczy po pierwsze treści, czyli tego co mówi dana teoria o różnicowaniach przestrzennych oraz jak to mówi, po drugie funkcji, jaką dana teoria pełni lub ma pełnić. Z kolei funkcje jakie spełnia teoria możemy podzielić na trzy typy: funkcja wyjaśniająca (czyli „klasyczna” funkcja teorii), prognostyczna (często w formie wizji lub tendencji rozwojowych) oraz praktyczna (np. w formie rekomendacji działań praktycznych lub zastosowań planistycznych).

Zgodnie z hipotetyczno-dedukcyjnym modelem wyjaśniania naukowego teoria powinna przede wszystkim pełnić funkcję wyjaśniającą. Podobne założenie przyjmowane jest często w socjologii, a także w innych naukach społecznych i ekonomicznych (Sztompka 1973; Merton 1982; Turner 1985). W geografii powinna wyjaśniać, dlaczego następuje różnicowanie przestrzenne zjawisk gospodarczych i społecznych. Wyjaśnienia te powinny być poprzedzone odpowiedzią na pytanie „gdzie?” (gdzie w przestrzeni?). Teoria rozumiana jako system wyjaśnień naukowych w geografii może na różnych poziomach ogólności odpowiadać na pytanie „dlaczego?”. Najniższy poziom zwykłego opisu dotyczy miejsca zjawiska i jego lokalizacji w stosunku do innego zjawiska zachodzącego równolegle. Opis może przybierać nawet formę skomplikowanych modeli matematycznych, ale pozostaje na najniższym szczeblu przy kryterium wyjaśniania typu „dlaczego”. Najwyższy

poziom dotyczy deterministycznych teorii np. o charakterze przyczynowo-skutkowym. Wszystkie teorie i koncepcje (wymienione np. w: Węclawowicz 1988) opisujące i wyjaśniające struktury społeczno-przestrzenne w miastach mieszczą się pomiędzy tymi skrajnymi przypadkami.

Wydaje się, że w geografii możliwe jest budowanie najwyżej teorii średniego zasięgu jako łącznika pomiędzy bardziej ogólnymi teoriami systemów społecznych, ekonomicznych i politycznych lub pomiędzy bardziej ogólnymi teoriami, czy teoriami sformułowanymi na niższym poziomie analizy np. miast. Należy również pamiętać, że wyjaśnianie w geografii, zgodnie z modelem hipotetyczno-dedukcyjnym, związane jest z teoriami wyższego rzędu sformułowanymi dodatkowo zazwyczaj w innych naukach. Funkcją takich rozwiązań teoretycznych byłoby wskazanie miejsca zróżnicowań przestrzennych w wyjaśnianiu zjawisk będących przedmiotem bardziej ogólnych teorii. Twierdzenia teorii średniego zasięgu, budowane w geografii, są uogólnieniami i generalizacjami, mają więc charakter abstrakcyjny, ale są na tyle bliskie wycinkowi wyjaśnianej rzeczywistości, że mogą być łatwo weryfikowane empirycznie. Łatwość weryfikacji empirycznej jest najbardziej widoczną zaletą w teorii średniego zasięgu oraz znacznie ułatwia stosowanie teorii w formie rekomendacji przy działaniach praktycznych, np. w planowaniu przestrzennym miast. Teoria średniego zasięgu z założenia jest więc bliższa rzeczywistości i łatwiejsza do weryfikacji.

Pierwszym etapem, zgodnie z eksplanacyjną strategią budowy teorii zaproponowaną przez P. Sztompkę, jest tzw. eksplanacja pierwotna polegająca na sformułowaniu wyjaśnień pewnej dziedziny zjawisk za pomocą pojedynczych twierdzeń. Celem drugiego etapu – eksplanacji wtórnej – jest powiązanie pojedynczych twierdzeń i wyjaśnień w logiczny system wyjaśnień, czyli skonstruowanie teorii danej dziedziny zjawisk. Zadaniem trzeciego etapu – unifikacji – jest skonstruowanie z pojedynczych teorii systemu teoretycznego.

W prezentowanym artykule podejmuje się tylko częściową próbę uporządkowania dotychczasowych uogólnień i generalizacji opisowych wynikających z różnorodnych badań zróżnicowań społeczno-przestrzennych miast oraz przyporządkuje im wyjaśnienia o charakterze hipotez zaczerpnięte z ogólnych koncepcji społecznych i ekonomicznych. Uważa się, że aktualny stan wiedzy nie pozwala na przystąpienie do trzeciego etapu – unifikacji.

Ustalanie *eksplanandum* (jako pierwszego punktu eksplanacji pierwotnej) wymaga sprecyzowania przedmiotu wyjaśniającego oraz problemu wyjaśnianego. Przyjmuje się założenie, że jest to miasto polskie analizowane w swoim zróżnicowaniu przestrzennym zamieszkującej ludności, form zabudowy i krajobrazu, użytkowania ziemi, zróżnicowania przestrzennego działalności gospodarczej prowadzonej na obszarze miasta oraz percepcji i wartościowania poszczególnych części przestrzeni miejskiej. Zamierzeniem badawczym jest określenie tylko wybranych cech, które przypisuje się badanemu przedmiotowi czyli miastom Polski i usystematyzowanie ich w bardziej zwarty system opisu i wyjaśnień czerpiąc, z dorobku innych nauk.

W polskiej geografii społeczno-ekonomicznej pierwsze bezpośrednie badania prowadzące do budowy teorii miasta podjął P. Korcelli pod koniec lat 1960. i na początku lat 1970. Sformułowana wówczas teoria rozwoju struktury przestrzennej miasta w postaci falowego modelu rozwoju (Korcelli 1970) stała się jednym z elementów opisujących zmiany struktury społeczno-przestrzennej wewnątrz szybko rosnących miast Polski. W dalszych pracach sam autor ocenił krytycznie wspomniany model, proponując w zamian, w charakterze zarysu teorii, zbiór uporządkowanych generalizacji dotyczących stanu i ewolucji struktury przestrzennej miasta, jakkolwiek ograniczonych do rozwoju ludnościowego (Korcelli 1974, 1985, 1987). Uporządkowany zbiór generalizacji będący wynikiem badań kilku miast, ale dotyczących tylko składu demograficznego wewnątrz miast, przedstawił również A. Jelonek (1984).

Szczegółowe badania empiryczne dotyczące struktur wewnętrznych miast Polski, utrzymane w konwencji ekologii czynnikowej zostały podjęte w początkach lat 1970. (Jagielski 1978; Węclawowicz 1975). Wyniki tych badań przyniosły opisy i generalizacje pozwalające na porównanie schematów przestrzennych rozwoju miast Polski z miastami Zachodu. Pozwoliły również na uchwycenie pewnej specyfiki miast polskich, wynikającej z peryferyjnego położenia w Europie i opóźnienia cywilizacyjnego oraz wpływu narzuconego systemu polityczno-gospodarczego.

Kolejne badania struktury wewnętrznej Warszawy, dziewięciu dużych miast Polski, piętnastu miasteczek położonych w strefie podmiejskiej Warszawy (Węclawowicz 1975, 1981) oraz Wrocławia (Jagielski 1978, 1982) pozwoliły na zidentyfikowanie kilku podstawowych wymiarów różnicujących przestrzeń miast polskich. Inne badania m.in. dotyczące: Poznania (Gaczek 1979), Gdańska, Gdyni i Sopotu (Morawska 1983), Ostrowa Wlkp. (Jasiok i inni 1980), Warszawy (Dangschat 1987) oraz badania porównawcze Katowic i Ostrawy (Vystoupil i Węclawowicz 1987) potwierdziły występowanie kilku syntetycznych wymiarów zróżnicowań społeczno-przestrzennych, które można było określić nazwami: pozycja społeczno-zawodowa, pozycja demograficzna (lub demograficzno-mieszkaniowa), pozycja migracyjna. Były to odpowiedniki głównych wymiarów, za pomocą których opisywano miasta zachodnie (tj. status społeczny, status rodzinny, status etniczny).

Badania podjęte w latach osiemdziesiątych miały już o wiele szerszy charakter. Starano się zweryfikować dotychczasowe uogólnienia, opierając się na nowszych informacjach statystycznych (spisy powszechne 1978 i 1988) i analizach przestrzennych utrzymanych nadal w konwencji ekologii czynnikowej, ale wykorzystano również inne badania geograficzne i socjologiczne. Ważnym krokiem naprzód było zbudowanie hierarchii systemu wyjaśnień nie wynikających bezpośrednio z zawsze fragmentarycznych badań empirycznych.

Przyjmując, że wyjaśnienie struktury zróżnicowań społeczno-przestrzennych miast Polski leży poza generalizacjami wynikającymi jedynie z opisu i uogólnień empirycznych zróżnicowań przestrzennych, opracowano strategię budowy teorii wyjaśniającej w przyszłości (Węclawowicz 1988). Przyjęto również, że jakakol-

wiek teoria miasta polskiego budowana przez przedstawiciela jednej dyscypliny naukowej może mieć jedynie charakter teorii średniego zasięgu (zgodnie z koncepcją Mertona).

Koncepcje ogólne i teorie społeczno-ekonomiczne jako baza do wyjaśniania miasta

Strukturę przestrzenną miasta polskiego można wyjaśniać przyjmując założenia zawarte w koncepcjach i w teoriach strukturalistycznych, że jest to produkt formacji ekonomiczno-społecznej. W ramach takich założeń mówić możemy o mieście feudalnym, kapitalistycznym, socjalistycznym, a obecnie postsocjalistycznym. Przyjmując natomiast założenie, że miasto jest produktem techniki, mówimy o mieście przedprzemysłowym, przemysłowym, poprzemysłowym, a ostatnio nawet o technopolis. Miasto może być traktowane jako wizja (np. urbanistyczna), wtedy mówimy o mieście-ogrodzie, mieście linearnym. Traktując miasto jako styl życia mówimy w szerszym kontekście o społeczeństwie miejskim lub zurbanizowanym. Opisując formy przestrzenne miast posługujemy się również innymi pojęciami (których tu nie będziemy wyjaśniać) takimi jak: miasteczko, osada, osiedle, aglomeracja, obszar metropolitalny, konurbacja, które mają swój kontekst społeczny, polityczny i gospodarczy.

Systematyczne badania struktur społeczno-przestrzennych w miastach polskich po II wojnie światowej podjęte zostały najpierw przez socjologów, a od lat 1970. również przez geografów. Badania socjologiczne miast prowadzone były w ramach kilku nurtów i orientacji teoretyczno-metodologicznych zorganizowanych w szkoły badawcze (Szczepański i Nurek 1997), w których dominowały podejścia makrostrukturalne i strukturalno-funkcjonalne (Majer 1999).

Geografowie opisując zróżnicowanie przestrzenne zjawisk społecznych starali się głównie wyjaśnić zależności pomiędzy strukturą przestrzenną rozumianą jako rozmieszczenie grup i kategorii społecznych a strukturą społeczną. Zakładano, że w przestrzeni miasta zapisane są procesy społeczne, ekonomiczne i polityczne decydujące o rozmieszczeniu mieszkańców. Przedmiotem zainteresowania są nie tylko mieszkańcy miasta, ale również wytwory materialne byłych i obecnych mieszkańców, wartości przypisywane poszczególnym wycinkom przestrzeni oraz środowisko przyrodnicze jako elementy wpływające na rozmieszczenia mieszkańców, a przez to na powstawanie i utrzymywanie się struktur społeczno-przestrzennych.

Powszechnie wiązano zróżnicowania społeczno-przestrzenne w miastach z poziomem rozwoju gospodarczego z formacjami politycznymi, gospodarczymi oraz z tradycją kulturalną. Zagadnieniem badawczym było poszukiwanie odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu miasta w naszej części Europy oraz proces urbanizacji różnił się od procesu urbanizacji w krajach Europy Zachodniej. Stawiano również pytanie, czy istnieje miasto socjalistyczne (French i Hamilton 1979) oraz czy istniała socjalistyczna urbanizacja (Enyedi 1990).

W przypadku formacji społeczno-ekonomicznej określanej nazwą feudalizm, strukturę społeczno-przestrzenną miasta opisywano w kategoriach segregacji poziomej ludności według zawodów, pochodzenia etnicznego i religii, a w kategoriach segregacji pionowej (w skali poszczególnych budynków) według stanów i grup społecznych. Syntezą wyjaśniającą, o charakterze teorii średniego zasięgu, była koncepcja miasta przedprzemysłowego Sjoberga (1960, 1965). Głównymi elementami determinującymi strukturę społeczno-przestrzenną były: struktura władzy, system cechowy oraz poziom rozwoju technologii.

Powstanie i rozwój kapitalizmu związane jest nierozzerwalnie z procesem uprzemysłowienia i urbanizacji. Strukturę społeczno-przestrzenną miasta kapitalistycznego (często używano pojęcia miasta przemysłowego) opisywano przede wszystkim w kategoriach segregacji ludności według pochodzenia klasowego oraz w mniejszym stopniu w kategoriach pochodzenia rasowego, etnicznego i religijnego.

Czerpiąc z dorobku koncepcyjnego socjologii, biologii i geografii, w latach 1920. powstała odrębna dyscyplina naukowa opisująca i wyjaśniająca zróżnicowanie społeczno-przestrzenne miast przemysłowych – ekologia społeczna (Korcelli i Węclawowicz 1982). W ramach tej nauki sformułowano trzy klasyczne modele rozwoju miast: koncentryczny (Burgess 1925), klinowy (Hoyt 1939), wielośrodkowy (Harris i Ullman 1945). Głównymi elementami determinującymi strukturę społeczno-przestrzenną miast przemysłowych były struktura i organizacja władzy, pozycja klasowa i status społeczny mieszkańców, renta gruntowa oraz gwałtownie rozwijająca się technologia wraz ze zmianami organizacyjnymi sposobów produkcji. Główną siłą organizującą kapitalizm i miasta przemysłowe kapitalizmu stało się dążenie do zysku, jako naczelnej wartości organizującej przestrzeń miast.

W systemie socjalistycznym dążenie do zdobycia i utrzymania władzy stało się główną siłą organizującą przestrzeń miast. W strukturze społeczno-przestrzennej miast rozwijających się pod wpływem socjalistycznego uprzemysłowienia obserwowano, zwłaszcza w pierwszych dekadach, zanik segregacji przestrzennej, mozaikowość struktur społeczno-przestrzennych, pozostawały jedynie zróżnicowania zawodowe i warstwowe. Stwierdzono również, że podstawowym elementem determinującym strukturę społeczno-przestrzenną miasta była społeczna wartość siły roboczej. Wartość ta była jednak woluntarystycznie określana według kryteriów ideologicznych i politycznych, którym podporządkowana była cała polityka alokacji przestrzennej mieszkańców miast w myśl prowadzonej polityki mieszkaniowej (Węclawowicz 1975, 1981, 1988).

Miasto polskie jako miasto socjalistyczne

Pojęcie miasta socjalistycznego jest ściśle związane z pojęciem miasta przemysłowego. Władze komunistyczne traktowały miasto jako ośrodek politycznego poparcia ze strony klasy robotniczej, a dopiero potem jako ośrodek produkcji przemysłowej. Stare wielkie miasta niełatwo poddawały się przekształceniom, dlatego

nowe miasta przemysłowe służyły jako akceptowalny i standardowy model przyszłego miasta socjalistycznego.

Pierwszą koncepcję miasta socjalistycznego „Sotsgorodu”, jako podstawową formę miasta przemysłowego, zaproponował Nikołaj Aleksandrowiç Milutin. Koncepcja Milutina, poza czysto fizyczną formą tak często opisywaną, zawierała istotną treść wynikającą z teorii społeczno-ekonomicznej planowania, a mianowicie, że społeczeństwo może być całkowicie zmienione (w założeniu dowolnie zmienione zgodnie z wymaganiami ideologicznymi). Plan fabryki traktorów w Stalingradzie Milutina stał się teoretycznym modelem planowania przestrzennego miast przemysłowych w Związku Radzieckim, a następnie w krajach socjalistycznych. Plan ten stał się również źródłem koncepcji Le Corbusiera *Cite lineaire industrielle* z lat 1940. Plan Milutina określano również jako etap pośredni między koncepcją Tony Garniera *Cite Industrielle* z 1900 r. a Kartą Ateńską.

W Polsce zbieżna z koncepcjami miasta socjalistycznego stała się koncepcja osiedla społecznego (Brukalska 1948), traktowana jako instrument przemian społecznych, a zwłaszcza polepszenia warunków bytowych klasy robotniczej (Syrkus 1976). Głównie pod wpływem tej koncepcji budownictwo mieszkaniowe w miastach polskich po II wojnie światowej było realizowane niemal wyłącznie w formie osiedlowej. Praktycznie każde miasto miało swoją „socjalistyczną” dzielnicę składającą się z powojennego osiedla lub grupy osiedli. Najbardziej typowym miastem socjalistycznym były stworzone niemal od podstaw w okresie realnego socjalizmu Tychy. Pod koniec lat 1980., a więc u schyłku realnego socjalizmu w Polsce, miasto to oceniane było przez niektórych jako urbanistyczny Cud Świata, a przez innych jako betonowe slumsy (Szczepański 1991).

Miastami socjalistycznymi stały się również miasta średnie, ale tylko te, które w latach 1960. i na początku lat 1970. zostały silnie uprzemysłowione, a ich struktura społeczna w znacznym stopniu skolonizowana przez ludność napływająca do pracy w przemyśle, np. Konin, Płock, Tarnobrzeg, Łęczna, Legnica, Jastrzębie Zdrój. Większe miasta zdołały wchłonąć socjalistyczne dzielnice i nie pozwoliły się całkowicie zdominować.

Zrozumienie rozwoju społeczno-przestrzennego miasta polskiego wymaga przeanalizowania szerszego kontekstu uwarunkowań historycznych.

Po pierwsze, wymaga określenia specyfiki miasta polskiego, w stosunku do miast Europy Zachodniej, które stanowiły (poza okresem PRL) wzór do naśladowania i źródło inspiracji planistycznych. Brak niepodległości przez cały XIX w. oraz usytuowanie ziem polskich spowodowały, że proces urbanizacji i uprzemysłowienia przybrał charakter rozwoju zależnego w stosunku do Europy Zachodniej. Proces urbanizacji przed rokiem 1945 można więc traktować jako część szerszego procesu „peryferyzacji” ziem polskich oraz Europy Środkowej i Wschodniej.

Po drugie, miasta polskie ukształtowane zostały w znacznym stopniu pod wpływem procesów socjalistycznej urbanizacji i uprzemysłowienia. Największe znaczenie w kształtowaniu miast miał proces uprzemysłowienia, spełniając przede wszystkim swoje funkcje polityczne i ideologiczne (Węclawowicz 1981, 1988). To

uprzemysłowienie zdecydowało o przekształcaniach struktury społecznej przez tworzenie zasad nowego podziału pracy i ukształtowaniu podstaw nowej hierarchii społecznej. Wymagania procesu uprzemysłowienia determinowały w dużym stopniu cały system ilościowej i przestrzennej alokacji zasobów mieszkaniowych dla poszczególnych grup zawodowych.

Narzucone uprzemysłowienie spowodowało opóźnienie procesu urbanizacji w stosunku do procesu uprzemysłowienia (Dziewoński i inni 1977). Bezpośrednim skutkiem tego zjawiska był narastający niedobór zasobów mieszkaniowych w mieście w stosunku do liczebności zatrudnionej w nim siły roboczej oraz współzawodnictwo o zasoby mieszkaniowe w przestrzeni miasta. Współzawodnictwo z kolei spowodowało stratyfikację mieszkańców miasta i pojawienie się grup interesu o silnie zróżnicowanych warunkach mieszkaniowych, pomimo egalitarnych założeń ideologii socjalistycznej.

Odpowiedzi na stawiane często pytania, czy miasto polskie było miastem socjalistycznym, uzależnione były silnie od kontekstu, a zwłaszcza od kwestii, czy odrębny typ miasta, urbanizacji i uprzemysłowienia (które często nazywano socjalistycznym) traktowany był jako wynik regionalnych różnic poziomu rozwoju gospodarczego lub różnic tradycji kulturalnych, czy też analizowano elementy charakterystyczne dla oddziaływania narzuconej ideologii.

Główne cechy miasta socjalistycznego ukształtowanego w Polsce w zakresie struktur społeczno-przestrzennych

Podstawowym elementem różnicowań społeczno-przestrzennych (Węclawowicz 1988, 1996) była przebudowa struktury społecznej całego miasta i takie kształtowanie proporcji poszczególnych klas i warstw społecznych, aby zaspokoić priorytety ideologiczne. Różnicowania wewnątrzmięskie i szczegółowa alokacja poszczególnych kategorii społecznych w przestrzeni miasta miały już relatywnie mniejsze znaczenie. Ścisła kontrola meldunkowa została przekształcona w narzędzie kontroli napływu mieszkańców do miasta zgodnie z interesami politycznymi i doraźnymi potrzebami ekonomicznymi. Do miasta „rekrutowano” głównie siłę roboczą oraz zezwalano na bardziej swobodny napływ tylko tych kategorii społecznych, które nie zagrażały priorytetom ideologicznym, np. ludności wiejskiej. Gwałtowne uprzemysłowienie kraju połączone z urbanizacją spowodowało w pierwszej generacji mieszkańców wysoki udział ludności pochodzenia wiejskiego, bez uprzednich doświadczeń życia miejskiego. W rezultacie zjawisko ruralizacji społeczności miejskich powodowało wysokie koszty adaptacji imigrantów do życia w mieście.

W strukturze zatrudnienia mieszkańców większych miast w Polsce po II wojnie światowej występowała zdecydowana dominacja zawodów tzw. produkcyjnych, zwłaszcza zatrudnienia w przemyśle. Społeczeństwo miejskie zdominowane było liczebnie przez kategorię społeczną klasyfikowaną jako klasa robotnicza. Poza stolicą i kilkoma większymi miastami udział innych kategorii społecznych, np. in-

teligencji lub kategorii, które można by zaliczyć do klasy średniej był minimalny. Społeczeństwo miejskie było więc w znacznym stopniu homogeniczne pod względem klasowym i odznaczało się małym zróżnicowaniem ekonomicznym mieszkańców. Warto przypomnieć, że praktycznie wszyscy zatrudnieni mieszkańcy miast byli pracownikami sektora uspołecznionego.

Drugim elementem rzutującym bezpośrednio na wewnątrzmięskie zróżnicowania społeczno-przestrzenne były egalitarne zasady homogeniczności klasowej i ekonomicznej, które stosunkowo szybko uległy erozji, a następnie zostały w praktyce całkowicie ograniczone i porzucone. Ludność miasta socjalistycznego była w znacznym stopniu osiedlana w mieszkaniach niezależnie od własnych preferencji lokalizacyjnych i jakościowych. Powstawały skupiska ludności bardzo przypadkowe, wymieszane społecznie wbrew preferencjom mieszkańców, lub jednozawodowe osiedla o charakterze patronackiego budownictwa mieszkaniowego związanego zazwyczaj z jednym zakładem przemysłowym. Zjawisko to, wraz z narzuceniem organizacji życia społecznego wokół miejsca pracy, a nie miejsca zamieszkania, powodowało znaczne trudności powstawania społeczności lokalnych w mieście.

Konsekwencją centralizacji administracyjnej i politycznej państwa było całkowite uzależnienie władz lokalnych od władz centralnych. Miasta socjalistyczne były organizacyjnie podzielone. Centralny system administracji dzielił wiele decyzji dotyczących danego miasta pomiędzy ministerstwa, które posiadały nadrzędne znaczenie w stosunku do władz lokalnych. Nawet wybierane władze miasta reprezentowały więc interesy państwa przed interesami mieszkańców miasta. Na przykład dominacja interesów lobby budowlanego powodowała wnoszenie przede wszystkim wielkich kompleksów mieszkaniowych na otwartych przestrzeniach, na obrzeżach zwartej starej zabudowy miejskiej. Jednocześnie opóźniano wnoszenie sklepów, szkół, przedszkoli i restauracji traktowanych jako „sferę obsługi” – mniej istotną niż inwestycje tzw. produkcyjne. Przeznaczanie środków inwestycyjnych głównie na sferę produkcji a następnie na mieszkalnictwo było w interesie budowlanych, którzy większe efekty ilościowe mogli osiągnąć wnosząc tylko mieszkania. Podobnie ignorowano potrzeby remontów i odbudowy starych dzielnic. W rezultacie powstawały wielkie homogeniczne dzielnice mieszkaniowe, niekiedy zamieszkałe przez około 100 000 mieszkańców bez adekwatnego wyposażenia w sieć usług. Podobnie nadmierna funkcjonalizacja przestrzenna miast uprzedmiotawianych, a zwłaszcza silny podział na dzielnice przemysłowe i mieszkaniowe, z zabieraniem najlepszych terenów pod funkcje produkcyjne powodowało rozbicie zwartych struktur społeczno-przestrzennych. Nadmierna funkcjonalizacja przestrzenna miast powodowała silne wahania gęstości zaludnienia w godzinach pracy i w nocy generując niepotrzebnie duże dojazdy do pracy (zjawisko opisane np. w badaniach Radomia – Budzynowska i Węclawowicz 1984).

Podporządkowanie priorytetem ideologicznym przestrzeni miast powodowało stałą eliminację z krajobrazu miast symboli narodowych i niekomunistycznych. Jednocześnie wprowadzano do miast starych, gdziekolwiek się dało, symbolikę nowej ideologii. Wprowadzano to począwszy od zmian nazw ulic, poprzez budo-

wę pomników, zasłanianie kościołów nowymi budynkami, przebudowę placów na miejsca parad i manifestacji klasy robotniczej, wznoszenie licznych hasel propagandowych. Usiłowano całkowicie wyeliminować z nowych miast i osiedli mieszkaniowych jakiegokolwiek przestrzenie o znaczeniu religijnym. Podobnie starano się wyeliminować z rozwoju miasta zjawiska i działania spontaniczne lub zjawiska żywiołowe, które postrzegane były zawsze jako potencjalne zagrożenie dla monopolu władzy. Krajobraz miasta socjalistycznego cechował się monotonną architekturą i unifikacją osiedli mieszkaniowych oraz nadmierną funkcjonalizacją zagospodarowania przestrzennego. Narzucenie modernistycznej doktryny urbanistycznej służącej celom ideologicznym dodatkowo zubażało krajobraz miejski.

Nieuwzględnianie znaczenia renty gruntowej, wartości lokalizacyjnej ziemi w sensie ceny spowodowało istnienie znacznych pustych przestrzeni lub ekstenywnie wykorzystywanych w centralnych częściach miasta oraz na terenach wyposażonych w infrastrukturę miejską. Miało to również swój udział w tworzeniu mozaikowości struktur społeczno-przestrzennych. Podobnie ignorowanie problemów środowiskowych powodowanych przez jednostronny rozwój miast, a zwłaszcza przemysłu, doprowadziło wiele miast przemysłowych do progu katastrofy ekologicznej.

Miasto polskie w transformacji

Kształtowanie się miasta postsocjalistycznego i pozbywanie się „socjalistycznej polityry” nie rozpoczęło się wraz z końcem socjalizmu w Polsce. W porównaniu z innymi krajami socjalistycznymi miasta w Polsce w znacznym stopniu zachowały swój historyczny charakter i nie poddawały się całkowicie biernie narzuconej ideologii. Trzeba również przyznać, że kryteria ideologiczne nie zawsze były zbyt radykalnie narzucane i ulegały często znacznej erozji. Pewne elementy transformacji przestrzeni miasta stały się już widoczne na długo przed rokiem 1989. Kryzys gospodarczy i polityczny schyłkowej fazy realnego socjalizmu przyniósł próby reformy systemu i zmniejszenie kontroli przestrzeni miast. Rozwój procesów żywiołowych takich jak: dzikie ogródki działkowe, nielegalny handel uliczny, otwarte i publiczne pojawianie się symboliki patriotycznej, antykomunistycznej, religijnej oraz pojawianie się elitarnych obszarów bogactwa powodowały zmianę obrazu miasta socjalistycznego.

W układzie przestrzennym przejawem odchodzenia od zasad eglitaryzmu było narastanie od lat 1970. różnicowań społeczno-przestrzennych w miastach Polski (Węclawowicz 1988). Ostry spadek produkcji nowych mieszkań w drugiej połowie lat 1970. i dalszy spadek budownictwa w latach 1980. uruchomiły silne procesy segregacyjne. W sytuacji znacznego niedoboru zasobów mieszkaniowych każde nowe osiedle było przedmiotem rywalizacji. W rezultacie lokalizacja w przestrzeni miasta poszczególnych kategorii społecznych była wynikiem rywalizacji określającym jednocześnie funkcję siły danej kategorii w mieście. Polityka mieszkaniowa, która w coraz mniejszym stopniu realizowała egalitarne założenia polityki społecznej nie zapobiegała, a wręcz zaostrzała różnicowania społeczno-przestrzenne.

W latach 1980. nastąpiło ostateczne bankructwo prób realizacji wizji społeczeństwa socjalistycznego. Po pierwsze, zarysował się trend wzrostu sektora prywatnego i znaczny kryzys sektora państwowego. Po drugie, zdecydowanie zanegowano cel gospodarowania w postaci podstawowego uprzemysłowienia. Istotne znaczenie miał tu fakt powszechnej świadomości negatywnych konsekwencji uprzemysłowienia związanych głównie z jego niską efektywnością oraz problemami ekologicznymi. Po trzecie, ostatecznie pokazano upadek idei równości społecznej. Po czwarte, zanegowano ideę o dominacji jednej siły politycznej lub grupy społecznej, a głównie klasy robotniczej.

O skali różnicowań społeczno-przestrzennych w miastach Polski w roku 1988, mierzonych poziomem wykształcenia oraz zatrudnieniem na stanowiskach robotniczych, świadczą pomiary wskaźników segregacji i braku podobieństwa w pięciu największych miastach (Węclawowicz 1992). Najwyższy stopień segregacji przestrzennej wykazywała ludność o wykształceniu wyższym i średnim w Krakowie, następnie ludność z wykształceniem wyższym w Warszawie i Wrocławiu oraz wykształceniem zasadniczym zawodowym w Krakowie. Cechą charakterystyczną rozmieszczenia ludności z wykształceniem zasadniczym i zawodowym oraz podstawowym jest w tym okresie koncentracja na peryferiach wielkich miast, a ludności z wykształceniem wyższym i średnim w centralnych częściach miast. Potwierdzają to badania rozmieszczenia elity intelektualnej w przestrzeni Łodzi po roku 1989 (Liszewski 1999). W przypadku Warszawy zjawisko segregacji przestrzennej ludności według wykształcenia, grup, zawodowych i demograficznych zostało udokumentowane w serii Atlas Warszawy (Węclawowicz i Książak 1993, 1994).

Silniejsze różnicowania przestrzenne mierzone wskaźnikiem segregacji w porównaniu do poziomu wykształcenia dotyczą robotników. Nadzwyczaj silne wskaźniki segregacji w Łodzi, Krakowie i Wrocławiu świadczyły o oddzieleniu przestrzennym robotników, tak że niektóre jednostki przestrzenne były niemal gettami robotniczymi (Węclawowicz 1992).

Odowiednikami statusu rodzinnego w miastach Polski były silne różnicowania demograficzne polegające na segregacji w przestrzeni miasta wąsko zdefiniowanych grup wiekowych. W zależności od przyjętych kryteriów przestrzeń miast można było podzielić na obszary zamieszkałe w znacznej przewadze przez ludność młodą lub ludność starą. Charakterystycznym zjawiskiem była wysoka dodatnia korelacja wieku osiedli mieszkaniowych ze strukturą wieku mieszkańców. Ludność poszczególnych osiedli mieszkaniowych starzała się wraz ze swoimi osiedlami. Wynikało to z braku możliwości większych migracji wewnątrzmijskich oraz selektywnej polityki mieszkaniowej preferującej młode rodziny z dziećmi.

Selekcyjne procesy alokacji mieszkań dla poszczególnych grup społecznych pomierzone na podstawie analizy rozkładu przestrzennego wskaźników rozmieszczenia pokazywały prostą zależność, że im nowsze osiedle mieszkaniowe tym większa koncentracja (również segregacja) wąsko zdefiniowanej kategorii społecznej.

Istnienie różnicowań społeczno-przestrzennych w miastach Polski traktowano jako rezultat oddziaływania na alokację w przestrzeni kryterium społecznej warto-

ści siły roboczej określanego zgodnie z wykonywanym zawodem i rodzajem pracy. O wartości siły roboczej decydował często rynek albo równie często doraźne potrzeby ideologiczne. Mieszkania dostawały łatwiej te osoby, które reprezentowały zawody bardziej deficytowe na danym etapie rozwoju miasta i zazwyczaj osoby młodsze.

Centralnie sterowana polityka mieszkaniowa realizowała dwa przeciwstawne cele zmienne w czasie: w pewnych okresach rozwoju miasta starano się wyrównać warunki mieszkaniowe ludności, w innych selektywnie przydziały mieszkań dla wybranych kategorii społecznych zaostrzały zróżnicowania (Węclawowicz 1988).

W kierunku miasta postsocjalistycznego oraz miasta postindustrialnego

Proces uwalniania się miast polskich od cech miasta socjalistycznego nabral znacznego przyśpieszenia z chwilą zapoczątkowania transformacji politycznej. Proces ten, podobnie jak przekształcanie miast po II wojnie światowej, przebiega w różnym tempie w zależności od położenia danego miasta w strukturze regionalnej kraju, od lokalnych warunków rozwoju gospodarczego i uwarunkowań historycznych. Warszawa i inne duże miasta stanowiące punkty kontaktowe z gospodarką światową podlegają dodatkowo silnym procesom integracji gospodarczej z rynkiem europejskim i procesom globalizacji.

Najbardziej widoczne zmiany nastąpiły w krajobrazie miejskim i architekturze. Zmianie uległa symbolika wielu miejsc przez nadanie im nowych wartości lub przywrócenie starych. Przejawia się to głównie w zastępowaniu komunistycznych wartości i symboliki miejsc, przez symbolikę narodową, historyczną lub wartości ekonomiczne. Przykładami tego procesu są: przywracanie przedwojennych nazw ulic, zmiany nazw ulic, likwidacja pomników władzy i ideologii komunistycznej i zastępowanie ich nowymi, zmiany funkcji wielu budynków centralnych władz politycznych na funkcje gospodarcze i usługowe. Spektakularnym przykładem jest zlokalizowanie giełdy – symbolu kapitalizmu w budynku byłego Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej oraz powstanie i utrzymywanie do dnia dzisiejszego dzikiego bazaru na Placu Defilad, który służył w przeszłości jako najbardziej reprezentacyjne miejsce masowych manifestacji politycznych mających wyrażać propagandowe poparcie władzy komunistycznej. Powszechnym zjawiskiem w sensie ekonomicznym był znaczny wzrost intensywności użytkowania ziemi i budynków.

Wśród procesów kształtujących miasto nowego typu (Węclawowicz 1996, 1999) wymienia się zazwyczaj różne elementy, w zależności od specyfiki regionalnej oraz tego jakie elementy miasta analizujemy.

Największe znaczenie mają wszystkie zjawiska związane z powrotem renty grunтовой i innych mechanizmów rynkowych sterujących w znacznym stopniu zachowaniami przestrzennymi podmiotów gospodarczych i gospodarstw domowych.

Powstanie rzeczywistych samorządów terytorialnych reprezentujących interesy społeczności lokalnych oraz kształtujących się grup interesu wraz z liberalizacją prowadzenia działalności gospodarczej (tj. odejścia od monopolu państwowego) przyczyniły się do znacznego wzrostu liczby „aktorów” rywalizujących o przestrzeń miasta i konkretne lokalizacje.

Decentralizacja władzy państwowej i przesunięcie absolutnej kontroli nad przestrzenią z centrum do władz lokalnych wraz z powszechnym stosowaniem zasady subsydiarności spowodowały zmiany kryteriów alokacji przestrzennej mieszkańców miast z politycznych na ekonomiczne. W rywalizacji o korzystną lokalizację w przestrzeni miasta, najważniejszym atutem stała się pozycja ekonomiczna.

Konsekwencją przemian gospodarczych w skali całego kraju są radykalne przemiany struktury zatrudnienia, zwłaszcza w miastach, polegające głównie na zmniejszeniu zatrudnienia w sektorze produkcyjnym (przemysłowym) na korzyść zatrudnienia w sektorze usług. Zmiany struktury zatrudnienia, wraz ze zmianami pozycji ekonomicznej poszczególnych grup zawodowych stały się podstawowym czynnikiem wzrostu różnicowań społeczno-przestrzennych prowadzących do polaryzacji, a nawet segregacji społecznej.

Podstawowe znaczenie w kształtowaniu współczesnego i przyszłego oblicza miast Polski w najbliższych dekadach będzie miała niewątpliwie dalsza transformacja struktury społecznej. Polaryzacja społeczno-przestrzenna w strukturze przestrzennej miast od początku transformacji przebiega niezwykle dynamicznie. Istotne znaczenie ma jednak w dalszym ciągu odziedziczona po okresie socjalistycznym struktura społeczno-przestrzenna. W strukturze każdego miasta posiadającego własną specyficzną waloryzację przestrzeni, przy silniejszym oddziaływaniu nowych mechanizmów, głównie rynkowych, następuje swoiste przewartościowanie. Ukształtowany w okresie socjalizmu charakter społeczny poszczególnych obszarów miasta w niektórych przypadkach zachowuje swoją aktualność, ale w innych ulega radykalnej zmianie. Generalnie następuje zwiększenie skali różnicowań społeczno-przestrzennych. Zjawisko to związane jest ze znacznym rozwarstwianiem majątkowym społeczeństwa miejskiego oraz uzyskaniem szerszej swobody zmiany miejsca zamieszkania. Zwiększeniu mobilności społecznej, zarówno w górę hierarchii jak i w dół, towarzyszy narastająca ruchliwość przestrzenna. Dzielnice miasta o niskim statusie społecznym albo złych warunkach środowiskowych czy dostępności rynku pracy opuszczane będą przez osoby bardziej mobilne ekonomicznie. Na obszary takie spychani będą natomiast ci, których nie będzie stać na lepsze mieszkania w lepszych dzielnicach. Spodziewać się należy zatem lawinowego narastania segregacji społecznej.

Wszystkie wymienione powyżej elementy wpływają bezpośrednio lub pośrednio na różnicowania społeczno-przestrzenne w miastach Polski i są zazwyczaj potwierdzane w licznych bardziej współczesnych badaniach empirycznych (np.: Jagielski 1996; Kaczmarek S. 1996; Kaczmarek J. 1996; Górecka 1999; patrz również prace opublikowane po kolejnych (VIII, IX, XI, XII) konwersatoriach wiedzy o mieście organizowanych w Katedrze Geografii Miast i Turystyki Uniwersytetu Łódzkiego).

Szczególnie silne i specyficzne procesy zachodzą na terenach centralnych większości miast. Śródmieścia wielkich i średnich miast najszybciej ulegają transformacji, następuje tam zazwyczaj sukcesja przez wyższe grupy społeczne terenów zdominowanych uprzednio przez ludność ubogą lub margines społeczny.

Rewitalizacja pojedynczych budynków – tzw. budownictwo „plombowe” – w wielu centralnych częściach miasta poza zmianą funkcji mieszkaniowej na usługową prowadzi w wielu przypadkach do powstawania enklaw bogactwa i luksusu. W miastach Zachodu proces ten określany jest angielskim terminem *gentrification* czyli uszlachetnienia, polepszenia. Jednocześnie często następuje dekapitalizacja połączona z marginalizacją społeczną stosunkowo nowych (powojennych) osiedli mieszkaniowych, zarówno zasobów komunalnych jak i zasobów spółdzielczych.

Koncentracja przestrzenna ubóstwa stała się podstawowym elementem narastania polaryzacji społeczno-przestrzennej. Nędza w miastach Polski obejmuje te grupy społeczne, które zostają odsunięte od możliwości udziału w dobrobycie i korzystania z dobrodziejstw transformacji, są przegrane w wyniku wprowadzenia nowych regulacji ekonomicznych i społecznych oraz te kategorie społeczne, które również w poprzednich warunkach ustrojowych zajmowały najniższą pozycję społeczną, a transformacja nie przyniosła zmian ich pozycji.

Nowymi elementami są: otwarcie gospodarki polskiej na proces globalizacji oraz modernizacji związanej z transformacją ustrojową. Globalizacja i modernizacja przynoszą wiele pozytywnych efektów, ale również zwielokrotniają siłę starych oddziaływań negatywnych. Miasta Polski zostały wystawione na wieloraką transformację; na porzucenie wielu form dawno zwulgaryzowanej idei egalitaryzmu, wycofanie się z dużej części opiekuńczej roli państwa oraz dostosowanie do gospodarki rynkowej. Coraz większą rolę zaczynają odgrywać trzy tzw. „...izacje”: modernizacja, integracja i globalizacja.

Zakończenie

Przedstawione powyżej stwierdzenia i uogólnienia opisujące zróżnicowania społeczno-przestrzenne w miastach Polski niemal w całości można zaklasyfikować do tzw. eksplanacji pierwotnej.

Zarysowane pewne elementy eksplanacji wtórnej, czyli powiązania pojedynczych twierdzeń w logiczny system wyjaśnień mają w znacznym stopniu charakter hipotetyczny. Przyjęte zostało założenie o hierarchii wyjaśnień zróżnicowań społeczno-przestrzennych.

Najwyżej w hierarchii plasuje się zjawisko powrotu mechanizmów rynkowych – jako najbardziej ogólnego procesu determinującego pozostałe zjawiska i procesy. Założenie to wynika z przyjętego bardziej ogólnego założenia, że mechanizmy rynkowe determinują w znacznym stopniu pozostałe procesy i zjawiska, np. strukturę społeczną i zawodową. Odzwierciedleniem (nie jedynym) działania mechanizmów rynkowych w przestrzeni miasta jest renta gruntowa. Założenie o współzależności

pomiędzy rentą gruntową a zróżnicowaniem przestrzennym grup społecznych i zawodowych implikuje współzależność pomiędzy mechanizmami rynkowymi a zróżnicowaniami przestrzennymi w mieście.

W bezpośrednich badaniach empirycznych stwierdza się jedynie narastanie zróżnicowań społeczno-przestrzennych oraz silne różnicowanie i wzrost cen ziemi, nieruchomości, biur i mieszkań. Obydwie grupy tych zjawisk współwystępują przestrzennie i z tego faktu nie można jeszcze wyciągać wniosku o współzależności przyczynowo-skutkowej. W wyjaśnianiu zróżnicowań przestrzennych współwystępowanie pozwala jedynie na postawienie hipotezy o współzależności. W tym sensie (hipotetycznym) możemy budować hierarchie wyjaśnień zróżnicowań społeczno-przestrzennych w geografii.

Bezpośrednio niżej w hierarchii wyjaśnień są procesy kształtujące nową strukturę społeczną i zawodową mieszkańców miast. Przyjęto założenie o istnieniu powiązania pozycji społecznej z miejscem w przestrzeni i wynikające z tego nadawanie wartości poszczególnym miejscom przestrzeni miasta, a następnie dążenie do zajęcia takich miejsc. Wszelkiego rodzaju opisy i generalizacje dotyczące rozmieszczenia i zmian rozmieszczenia poszczególnych grup społecznych i zawodowych potwierdzają przyjęte założenie.

Kolejnym założeniem było stwierdzenie o przesunięciu kontroli nad przestrzenią miast do poziomu władz lokalnych. Decentralizacja wielu elementów władzy, liberalizacja prowadzenia działalności gospodarczej oraz kształtowanie się nowej struktury społecznej i zawodowej przyczyniły się do znacznego zwiększenia liczby „aktorów” rywalizujących o przestrzeń miasta i nadających jej nowe wartości.

Literatura

- Brukalska B. 1948, *Zasady społeczne projektowania osiedli mieszkaniowych*, Arkady, Warszawa.
- Burgess E.W. 1925, *The growth of the city: An introduction to a research project*, (w:) R.E.Park, E.W. Burgess, R.D. McKenzie (red.) *The City*, University of Chicago Press, s. 47–62.
- Budzynowska O., Węclawowicz G. 1984, *Zmiany gęstości zaludnienia w mieście w ciągu doby na przykładzie Radomia*, Przegląd Geograficzny 56, 1–2, s. 141–153.
- Bystron J. S. 1915, *Rozwój demograficzny dzielnic Krakowa*, Ekonomista 15, I-II, s. 112–160.
- Dangschat J. 1987, *Socio-spatial disparities in a 'socialist' city. The case of Warsaw at the end of the 1970s*, International Journal of Urban and Regional Research 11, s. 37–60.
- Dziewoński K. i inni, 1977, *Rozmieszczenie i migracje ludności a system osadniczy Polski Ludowej*, Prace Geograficzne IGiPZ PAN 117, Ossolineum, Wrocław.
- Enyedi G. 1990, *Specific urbanization in East-Central Europe*, Geoforum 21, s. 163–172.
- French R. A., Hamilton F. E. I. 1979, *The socialist city*, Wiley, New York.
- Gaczek W. M. 1979, *Struktura przestrzeni rezydencjalnej Poznania*, PWN, Warszawa–Poznań.
- Górecka St. 1999, *Uwarunkowania i przesłanki rozwoju demograficznego miasta na przykładzie Wrocławia*, praca doktorska, maszynopis w Instytucie Geograficznym Uniwersytetu Wrocławskiego.
- Harris D., Ullman E.L. 1945, *The nature of the city*, Annals, American Academy of Political Science 242, s. 7–17.
- Hoyt H. 1939, *The structure and growth of residential neighbourhoods in American cities*, Federal Housing Administration, Washington D. C.

- Jagielski A. 1977, *Geografia ludności*, PWN, Warszawa.
- 1978, *Struktura społeczno-ekologiczna miast polskich a koncepcje szkoły chicagowskiej*, (w:) J. Turowski (red.), *Procesy urbanizacji kraju w okresie XXX-lecia Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej*, Ossolineum, Wrocław, s. 111–133.
- 1982, *Spoleczna i przestrzenna struktura miasta w świetle geograficznych badań miast polskich*, (w:) Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, KiW, Warszawa, s. 160–190.
- 1996, *Elementy demo- i socjogeografii Wrocławia*, Acta Universitatis Wratislaviensis 1904, Prace Instytutu Geograficznego, Seria B. Geografia Społeczna i Ekonomiczna, XIV, Wrocław.
- Jasiok A., Maik W., Spychala-Szyska 1980, *The socio-economic spatial structure of Ostrów Wielkopolski: A principal component analysis*, *Questiones Geographica* 3, s. 55–68.
- Jelonck A. 1984, *Spatial patterns of urban demographic structures on the example of South Polish towns*, *Geographica Polonica* 50, s. 55–65.
- Kaczmarek J. 1996, *Dzienna ścieżka życia mieszkańców Łodzi a warunki życia w mieście*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Kaczmarek S. 1996, *Struktura przestrzenna warunków zamieszkania w Łodzi*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Korcelli P. 1970, *A wave-like model of metropolitan spatial growth*, *Papers of the Regional Science Association* 24, s. 127–138.
- 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, *Studia KPZK PAN Warszawa*.
- 1985, *Population dynamics of metropolitan region*, *Scandinavian Housing and Planning Research* 2, s. 133–146.
- 1987, *Growth fluctuations and alternative trajectories of future population change: A case study of Warsaw region*, *Papers of the Regional Science Association* 61, s. 131–144.
- Korcelli P., Węclawowicz G. 1982, *Rozwój modeli ekologicznych miast*, (w:) Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, KiW, Warszawa.
- Liszewski S. 1999, *Elity intelektualne w przestrzeni miasta. Przykład Łodzi*, (w:) *XI Konwersatorium wiedzy o mieście: „Zróżnicowanie przestrzenne struktur społecznych w dużych miastach”*, Łódź 1999, Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytetu Łódzkiego, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 9–21.
- Majer A. 1999, *Miasta Ameryki kryzys i polityka odnowy*, *Studia KPZK PAN* 57, Warszawa.
- Merton R. K. 1982, *Teoria socjologiczna i struktura społeczna*, PWN, Warszawa.
- Morawska S. 1983, *Struktura społeczno-przestrzenna Trójmiasta*, maszynopis w Bibliotece Instytutu Geografii Uniwersytetu Gdańskiego.
- Sjoberg G. 1960, *The pre-industrial city, past and present*, Glencoe, New York.
- 1965, *Cities in developing and industrial societies: A cross-cultural analysis*, (w:) Ph. M. Hauser, L. F. Schnore (red.), *The study of urbanization*, Wiley, New York.
- 1965, *Theory and research in urban sociology. Types of theoretical orientations and their respective school of thoughts*, (w:) Ph. M. Hauser, L. Schnore (red.), *The study of urbanization*, Wiley, New York, 157–182.
- Syrkus H. 1976, *Ku idei osiedla społecznego 1925–1975*, PWN, Warszawa.
- Szczeparski M. S., Nurek S. 1997, *Miasto i świat społeczny jego mieszkańców w perspektywie socjologicznej (szkic do syntezy)*, (w:) *IX Konwersatorium wiedzy o mieście: „Współczesne przemiany struktur przestrzennych dużych miast”*, Katedra Geografii Miast i Turyzmu Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 29–40.
- Sztompka P. 1973, *Teoria i wyjaśnienie z metodologicznych problemów socjologii*, Warszawa.
- Turner J. 1985, *Struktura teorii socjologicznej*, PWN, Warszawa.
- Vystoupl J., Węclawowicz G. 1987, *The internal structure of Katowice and Ostrava: Comparative studies in factorial ecology*, *Sbornik Ceskoslovenske Geograficke Spolecnosti* 92, s. 1–18.
- Węclawowicz G. 1975, *Struktura przestrzeni społeczno-gospodarczej Warszawy w latach 1931 i 1970 w świetle analizy czynnikowej*, *Prace Geograficzne IGiPZ PAN* 116.

- 1981, *Struktury wewnętrzne wybranych miast Polski w świetle ekologii czynnikowej*, (w:) Z. Pióro (red.), *Przestrzeń i społeczeństwo. Z badań ekologii społecznej*, KIW, Warszawa.
 - 1988, *Struktury społeczno-przestrzenne w miastach Polski*, Ossolineum, Wrocław.
 - 1996, *Contemporary Poland space and society*, UCL Press, London.
 - 1999, *Miasto polskie w transformacji – kształtowanie się miasta postsocjalistycznego*, (w:) *XI Konferencja wiedzy o mieście: „Zróżnicowanie przestrzenne struktur społecznych w dużych miastach”*, Katedra Geografii Miast i Turystyki Uniwersytetu Łódzkiego, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 33–43.
- Węclawowicz G., Książak J. 1993, *Struktury demograficzne i gospodarstw domowych*, Atlas Warszawy 1, IGIPIZ PAN Warszawa.
- 1994, *Struktury wykształcenia i zatrudnienia ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1998*, Atlas Warszawy 2, IGIPIZ PAN Warszawa.

GRZEGORZ WĘCLAWOWICZ

THE SOCIO-SPATIAL STRUCTURES OF THE POLISH CITY
AS A COMPONENT OF URBAN THEORY

The article presents the theoretical attitudes to the transformation of the Polish cities. The main attention is concerned on the processes of social and spatial differentiation particularly intensive after abandoning of the communist system in 1989. The transformation of the socialist city created under communism rule in Poland has been described as in the process of formation of a „post-socialist city”. The basic element of the new socio-spatial structure, under formation are listed and analysed as elements of the future urban model.

WANDA M. GACZEK

Urynkowanie gospodarki gruntami a przemiany struktury użytkowania terenów dużych miast

*Market approach to land management versus transformations
in the structure of land use in big cities*

Zarys treści. Zmiany warunków gospodarowania w okresie transformacji systemu społeczno-gospodarczego znajdują wyraźne odzwierciedlenie w krajobrazie polskich miast. Dopuszczenie swobody obrotu gruntami i rozwój rynku nieruchomości gruntowych umożliwia oddziaływanie renty. Użytkowanie osobowości prawnej przez samorządy terytorialne oraz odrodzenie własności komunalnej tworzą nowe możliwości dla gospodarki przestrzennej miast. Artykuł jest próbą wyjaśnienia, czy nowe warunki przyczyniają się do zmiany struktury użytkowania terenów miejskich. Analizą objęto największe miasta Polski w latach 1990–2000.

Skutki urynkowania gospodarki gruntami dla zagospodarowania przestrzennego miast

Duże miasta odgrywają dominującą rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym, gdyż w nich tkwią najbardziej znaczące impulsy do rozwoju, ale pojawiają się też istotne trudności zrównoważonego wzrostu (Jałowicki 1999; Majer 1999). Miasta, w których następuje koncentracja kapitału i inwestycji, rozwijają usługi, wyższe uczelnie i ośrodki nauki, a także następuje w nich szeroko rozumiane podnoszenie kwalifikacji na zróżnicowanym rynku pracy; w rezultacie stają się centrami wzrostu w sieci konkurujących miast. Czynnikiem atrakcyjności miasta dla inwestorów i mieszkańców staje się też racjonalne zagospodarowanie przestrzenne. Może ono okazać się niezbędnym, ale oczywiście nie jedynym, warunkiem rozwoju społeczno-gospodarczego miasta.

Ład przestrzenny jest coraz częściej doceniany i brany pod uwagę w planach strategicznych rozwoju polskich miast (Waszkiewicz 1998), a jego brak postrzegany jest jako zagrożenie ich zrównoważonego rozwoju (Kochanowska i Kochanowski 2000). Na znaczenie zagospodarowania przestrzennego dla rozwoju miast i trudności z właściwym jego kształtowaniem zwraca się uwagę w większości dużych miast w transformujących się państwach Europy Środkowej (Pickvance 1998; Husermann 1998). Przemiany przestrzeni miast jakie występują w efekcie transforma-

cji ustrojowej Polski można oceniać zarówno pozytywnie, jak i negatywnie (Buczek i Gzell 1998; Liszewski i Wolaniuk 1998). Z jednej strony powodują one bardziej oszczędne wykorzystywanie przestrzeni, co z ekonomicznego punktu widzenia jest pożądane, a z ekologicznego lub estetycznego może, ale wcale nie musi, być pozytywne w skutkach. Z drugiej strony nadmierna „oszczędność powierzchni”, współwystępująca z oszczędnością nakładów inwestycyjnych, może prowadzić do utraty atrakcyjności miejsc w przestrzeni miasta i obniżenia jego walorów lokalizacyjnych.

Zgodnie z klasyczną teorią użytkowania terenów miejskich renta traktowana jest jako główny czynnik funkcjonalnej struktury przestrzennej miasta. Pozwala także wyjaśniać zmiany intensywności poziomego i pionowego wykorzystywania gruntów wraz ze wzrostem odległości od centrum miasta¹.

Renta miejska będąca funkcją położenia i w uproszczeniu wyznaczana przez miarę przestrzennej dostępności określa wartość gruntów. Najwyższa renta występuje w punkcie o najniższych zagregowanych kosztach transportu i maksymalnych korzyściach aglomeracji. W uproszczeniu struktura przestrzenna renty ma więc postać stożka, którego szczyt jest usytuowany w centrum miasta (Korcelli 1974, s. 36). Wraz z postępem technologicznym w transporcie i nowymi technikami budownictwa oraz wytwórczości stożek renty ulega spłaszczeniu, co oznacza, że renta gruntów peryferyjnych wzrasta szybciej niż renta gruntów w centrum. Nie oznacza to jednak, że wartość terenów peryferyjnych miast końca XX w. jest wyższa niż wartość terenów w centrum (Gaczek 1992). W rzeczywistości bowiem o wartości terenów miejskich, a pośrednio także o ich cenie, szczególnie w miastach europejskich, decyduje wiele różnych czynników. Należą do nich oprócz dostępności przestrzennej m.in. walory sąsiedztwa, jakość środowiska przyrodniczego oraz niewymierne czynniki społeczne.

Układ przestrzenny renty miejskiej i jej wpływ na ceny dzierżawionych gruntów przez poszczególnych użytkowników przestrzeni modyfikuje planowanie miast². W miastach amerykańskich i zachodnioeuropejskich, w wyniku oddziaływania planów przestrzennego zagospodarowania, renta terenów mieszkaniowych była wyraźnie wyższa od renty terenów przemysłowych w pobliżu centrum już w latach 1960. (Hallett 1988). Spłaszczenie stożka renty oraz korekta układu krzywych renty ułatwiły odejście od rygorystycznych zasad planowania przyjętych w Karcie Ateńskiej. Spowodowały także rozgęszczenie zabudowy miast, utrzymanie terenów zielonych, odnowę zabudowy śródmiejskiej i obniżenie gęstości zaludnienia centrów miast.

Władze samorządowe gmin w Polsce po roku 1990 uzyskały duże możliwości prowadzenia samodzielnej, autonomicznej polityki przestrzennej. Mają też warun-

¹ Szczegółowe wyjaśnienie teorii użytkowania ziemi miejskiej zawiera praca P. Korcelliego (1974), próby dalszych wyjaśnień znaleźć można m.in. w pracy W.M. Gaczek (1992).

² Wpływ renty na decyzje lokalizacyjne przedstawili L.S. Bourne (1976) i H. Carter (1975). Zgodnie z układem klasycznym najwyższą cenę dzierżawy za grunt gotowe są ponosić działalności usługowe i handel, następnie przemysł (I połowa XX w.), a dopiero dalej mieszkalnictwo wielorodzinne i jednorodzinne.

ki do prowadzenia aktywnych działań na rynku nieruchomości, przy stosunkowo niewielkich możliwościach finansowych. W okresie gospodarki centralnie planowanej rozwój przestrzenny miast był pozornie łatwiejszy. W planach zagospodarowania grunty przeznaczane były pod poszczególne funkcje bez liczenia się z ekonomicznymi i społecznymi konsekwencjami decyzji. Wskutek tego większość dużych miast polskich charakteryzowała się rozrzutnym wykorzystywaniem gruntów, zwłaszcza pod budownictwo przemysłowe. W skrajnych przypadkach był to rozwój określany jako skokowy w przestrzeni, gdzie duże osiedla wielorodzinne były oddalone od śródmieścia i oddzielone szerokim pasem terenów niezabudowanych, które w części przeznaczano na funkcje zieleni publicznej lub tworzone na nich ogródki działkowe. Wprowadzenie nowych zasad gospodarki gruntami wymaga ponoszenia prawnych i ekonomicznych skutków decyzji planistycznych.

Możemy więc zastanawiać się, jakie są skutki urynkowania gospodarki gruntami. Czy rozrzućta gospodarka terenami miejskimi została ograniczona oraz czy miasto „rozproszone” wykazuje tendencję do przekształcania się w miasto bardziej „zwarte przestrzennie” i czy pozwala to na zachowanie ład przestrzennego zagospodarowania? Oczywiście nie jest pewne czy odpowiedzi na postawione pytania uda się udzielić po dziesięciu latach oddziaływania nowych zasad gospodarowania, jednak pewne tendencje zmian wydają się być już widoczne.

Zmiany struktury użytkowania terenów wybranych miast

Do badań struktury użytkowania gruntów wybrano miasta, których liczba mieszkańców przekracza 300 tys. (tab. 1). W latach 1990. miasta te charakteryzowały się zróżnicowaną dynamiką rozwoju gospodarczego i zmian demograficznych. Trzy z nich – Szczecin, Bydgoszcz i Lublin – nieznacznie powiększyły liczbę ludności, we wszystkich pozostałych wystąpił mniejszy lub większy spadek potencjału demograficznego. Zmniejszenie liczby ludności w granicach administracyjnych Łodzi i Katowic, w ciągu 8 lat przekroczyło 5%. Liczba ludności Warszawy obniżyła się w tym samym czasie o ponad 2%, ale miasto powiększyło swój obszar administracyjny, rzeczywisty ubytek ludności pierwotnych terenów był więc większy³.

Najniższą gęstość zaludnienia, zarówno powierzchni ogółem, jak i terenów osiedlowych, miały dwa miasta portowe, a najwyższą – miasta najludniejsze (tab. 1). W grupie wybranych miast nie występuje jednak prosta zależność, że wraz ze wzrostem liczby ludności rośnie gęstość zaludnienia miasta. Średnia gęstość zaludnienia wynosiła zaledwie 25 osób/ha, osiągając najwyższą wartość w Warszawie (33 osoby/ha), a najniższą w Szczecinie (14 osób/ha). Na terenach umownie określonych jako osiedlowe zróżnicowanie gęstości zaludnienia było nieco mniejsze.

³ Tylko w gminie Warszawa Centrum ubytek ludności w latach 1994–1998 wyniósł 3,3% (Roczniki Statystyczne Demografii, GUS, Warszawa 1996, 1999).

Tabela 1

Liczba ludności i gęstość zaludnienia wybranych miast w 1998 r.

Miasto	Liczba ludności (1998)	Zmiany liczby ludności (1990=100%)	Zaludnienie na 1 km ²	
			powierzchni ogółem	terenów osiedlowych*
Warszawa	1 618 468	97,8	3274	6771
Łódź	806 728	94,7	2740	6158
Kraków	740 666	99,0	2266	5878
Wrocław	637 877	99,3	2178	5695
Poznań	578 235	98,2	2213	5560
Gdańsk	458 988	98,8	1752	5100
Szczecin	416 988	101,2	1386	4793
Bydgoszcz	386 855	101,7	2217	6230
Lublin	356 251	101,9	2415	5940
Katowice	345 934	94,2	2102	5964

* tereny osiedlowe zabudowane i niezabudowane, zieleni publiczna i tereny komunikacyjne
Źródło: obliczenia własne na podstawie informacji urzędów statystycznych

Przy średniej 65 osób/ha, najmniejsza gęstość wystąpiła w Gdańsku i Szczecinie: 51–48 osób/ha, w Warszawie sięgała 68 osób/ha, a w pozostałych miastach wahała się od 56 do 62 osób/ha. W badanych miastach gęstość zaludnienia terenów osiedlowych w ciągu ostatnich kilkunastu lat stale spadała.

Trudności z uzyskaniem informacji na temat użytkowania gruntów w wybranych miastach spowodowały konieczność pominięcia w dalszej analizie Bydgoszczy. W pozostałych miastach analiza zmian struktury użytkowania gruntów w czasie również okazała się utrudniona. Wyczerpujące porównania w długim okresie możliwe są jedynie w odniesieniu do użytków rolnych, powierzchni wód, terenów zalesionych i zadrzewionych oraz nieużytków. Mają one jednak ograniczoną przydatność do badania przekształceń obszarów zurbanizowanych i tylko częściowo pozwalają odpowiedzieć na postawione powyżej pytania.

Do 1998 r. w ewidencji geodezyjnej gruntów poszczególnych jednostek terytorialnych w Polsce wyróżniano tereny osiedlowe, na których wyodrębniano tereny zabudowane, niezabudowane i zieleni publiczną. Osobno rejestrowano tereny komunikacyjne⁴. Od 1999 r. do wykazu gruntów wprowadzono pojęcie terenów zabudowanych i zurbanizowanych, wśród których wyróżnia się: tereny mieszkaniowe, przemysłowe, inne zabudowane, niezabudowane, tereny rekreacyjne i wypoczynkowe, użytki kopalne oraz tereny komunikacyjne (w tym drogowe, kolejowe i – osobno – inne komunikacyjne). Zmieniony zakres ewidencji jest bardziej przydatny do charakterystyki wykorzystania przestrzeni miasta, ale zmiana utrudniła porównywanie początkowej fazy transformacji miast z fazą końca lat 1990. Prowa-

⁴ Taki zakres ewidencji był już stosowany w bilansie użytkowania gruntów jednostek terytorialnych w Polsce w 1970 r.

dzona przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii ewidencja gruntów pozwala natomiast na porównywanie struktury własności terenów.

Zmiany zakresu ewidencji gruntów oraz trudności z uzyskaniem informacji z wydziałów geodezji urzędów miast spowodowały, że szczegółową analizę zmian powierzchni terenów osiedlowych przeprowadzono dla okresu 1990–1998, z tym że w niektórych miastach okres ten został skrócony. W Warszawie analizę utrudniała zmiana granic administracyjnych, dla Wrocławia uzyskano informacje dopiero od roku 1994. Odrębnie charakteryzuje się strukturę użytkowania gruntów w wybranych miastach przełomu 1999/2000.

Zmiany powierzchni użytków rolnych w miastach, jak już wspomniano wcześniej, można analizować w całym badanym okresie. Jedynie w Szczecinie wystąpił w latach 1990. przyrost powierzchni użytków rolnych. Miasto to odznacza się ponadto bardzo dużym udziałem powierzchni pod wodami (Jezioro Dąbie i koryto Odry) oraz powiększaniem się powierzchni lasów. Tereny otwarte zajmowały w Szczecinie w 1999 r. aż 65% powierzchni miasta (tab. 2 i 3). Tłumaczyć to może dużą różnicę między gęstością zaludnienia powierzchni ogółem a gęstością zaludnienia terenów osiedlowych.

We wszystkich pozostałych miastach obserwuje się stopniowe zmniejszanie się powierzchni użytków rolnych i jest to zjawisko typowe dla dużych miast europejskich. Proces ten przebiega z różnym nasileniem i zależy od specyfiki położenia geograficznego oraz struktury gospodarczej miasta.

Tereny rolne w powierzchni Katowic zajmowały w 1990 r. nieco ponad 16%, a w 1999 r. już tylko 12%. Uciążliwy przemysł i specyfika rozwoju gospodarczego wymagały natomiast i wymagają nadal utrzymywania dużych powierzchni zadrzewionych. Tereny otwarte ogółem zajmują więc tutaj prawie 56% powierzchni miasta, mimo niewielkiego arealu użytków rolnych. Drugie z miast przemysłowych – Łódź – ma wyraźnie odwróconą strukturę terenów otwartych, które ogółem zajmują w powierzchni miasta prawie 53%. Dominują tutaj jednak użytki rolne, których powierzchnia zmniejszyła się w niewielkim stopniu od 1990 r. Lasy i zadrzewienia zajmują nieco mniej niż 8% powierzchni miasta, a ich udział minimalnie wzrósł (tab. 2 i 3).

Najbardziej wyraźne zmniejszenie powierzchni użytków rolnych wystąpiło w Poznaniu i Gdańsku, stosunkowo powolne zmiany w tym zakresie obserwuje się natomiast w Krakowie i Wrocławiu (tab. 2). Wolniejszy od spodziewanego proces ograniczania powierzchni użytków rolnych występował również w Warszawie. W latach 1995–1998, jak wynika z ewidencji gruntów, został on praktycznie zahamowany⁵.

Możemy więc przyjąć, że następuje stopniowa racjonalizacja struktury użytkowania terenów w miastach, wyrażająca się zmniejszaniem powierzchni gruntów rolnych i przekazywaniem ich pod usługi, komunikację, budownictwo mieszka-

⁵ Potwierdzeniem tego może być fakt, że w gminie Warszawa Centrum w 1998 r. użytki rolne zajmowały ponad 10% i ich powierzchnia prawie nie zmieniała się od 1995 r., w gminie Białoleka około 58%, a w gminie Wilanów prawie 67% powierzchni (na podstawie informacji US Warszawa).

Tabela 2

Zmiany struktury użytkowania terenów miast w latach 1990–1998

Miasto	Użytki rolne	Lasy i zarzewnienia	Wody	Tereny osiedlowe	Tereny komunikacyjne	Nieuzytki
	w % powierzchni ogółem miasta					
Warszawa*						
1990	33,3	12,1	4,6	33,1	13,0	
1998	31,4	13,7	3,8	34,4	13,9	1,3
Łódź						
1990	46,7	7,4	0,5	31,7	10,9	0,6
1998	44,5	7,7	0,5	33,2	11,4	0,7
Kraków						
1990	53,0	4,4	2,1	27,5	9,1	0,8
1998	50,4	4,7	2,2	29,7	9,4	0,8
Wrocław						
1994	44,8	5,5	4,2	27,3	9,6	1,7
1998	43,9	5,6	4,2	28,5	9,8	1,5
Poznań						
1990	43,2	13,9	3,1	22,2	9,6	2,5
1998	36,3	13,8	2,6	28,8	10,9	2,4
Gdańsk						
1990	40,5	13,4	6,4	26,4	8,1	1,9
1998	35,2	18,3	5,9	24,4	9,9	3,9
Szczecin						
1990	21,4	16,4	20,8	23,6	6,5	1,1
1998	21,5	16,1	24,0	25,1	7,0	2,0
Lublin						
1990	41,3	11,6	2,8	31,3	8,9	0,2
1998	39,8	11,4	2,9	30,9	10,5	0,2
Katowice						
1990	16,3	42,5	0,9	24,7	10,4	3,0
1995	16,0	42,5	0,9	24,8	10,4	2,9

* powierzchnia Warszawy ogółem w 1990 r. wynosiła 48 525 ha, w 1998 r. – 49 429 ha, pozostałe miasta nie zmieniły powierzchni w granicach administracyjnych.

Uwaga: pominięto powierzchnię wyrównawczą i tereny różne, w tym specjalnego przeznaczenia.

Źródło: obliczenia własne na podstawie informacji urzędów statystycznych.

niowe, a na terenach peryferyjnych także przemysł. Proces ten – sądząc po tempie zmian struktury – przebiega w analizowanych miastach stosunkowo wolno. Spowolnienie procesu przejmowania gruntów rolnych pod użytki techniczne na terenach miejskich może być skutkiem występowania znacznych rezerw terenów niezabudowanych na obszarach osiedlowych bądź trudności ze zmianą przeznaczenia gruntów w planach zagospodarowania przestrzennego miast. Może to być także skutkiem braku popytu na tereny budowlane wynikającym z obniżania tempa rozwoju miasta i spadku zamożności mieszkańców, trudności z finansowaniem inwestycji komunalnych oraz pojawiania się spekulacyjnych działań na rynku nieruchomości.

Tabela 3

Struktura użytkowania terenów wybranych miast (1999–2000)

Kierunki wykorzystania terenów	Łódź ^{a)}		Kraków ^{a)}		Wrocław ^{a)}		Poznań ^{a)}		Szczecin ^{b)}		Katowice ^{a)}	
	ha	% pow.	ha	% pow.	ha	% pow.	ha	% pow.	ha	% pow.	ha	% pow.
Powierzchnia miasta	29 439	100	32 684	100	2 9284	100	26 131	100	30 083	100	16 454	100
Użytki rolne	13 115	44,6	16 313	49,9	1 2693	43,4	9 167	35,1	6 840	22,7	2 035	12,4
Lasy i grunty												
zadrzewione	2 267	7,7	1 520	4,6	1 659	5,7	3 564	13,6	5 497	18,3	6 952	42,2
Wody	159	0,5	696	2,1	1 246	4,2	755	2,9	7 325	24,4	174	1,1
Tereny zabudowane i zurbanizowane,												
w tym:												
– mieszkaniowe	4 599	15,7	4 156	12,7	3 003	10,3	5 593	21,4	1 862	6,2	1 965	11,9
– przemysłowe	1 360	4,6	2 740	8,4	1 566	5,3	.	.	1 532	5,1	1 398	8,5
– inne zabudowane	1 468	5,0	1 512	4,6	1 157	3,9	762	4,6
– nie zabudowane	1 258	4,3	608	1,9	1 035	3,6	740	2,8	41 162	3,9	141	0,9
– rekreacyjne	1 189	4,0	963	2,9	1 757	5,9	1 319	5,0	924	3,1	542	3,3
– komunikacyjne	3 375	11,5	3 112	9,5	2 848	9,8	3 008	11,5	2 243	7,5	1 718	10,4
Nie użytki	219	0,7	288	0,9	395	1,3	605	2,3	851	2,8	450	2,7
Różne i powierzchnia wyrównawcza	424	1,4	777	2,4	1 925	6,6	1 380	5,3	856	2,8	317	1,9

^{a)} Stan 1 I 2000 r.^{b)} Stan 1 I 1999 r.

Źródło: obliczenia własne na podstawie informacji wydziałów geodezji analizowanych miast

Najważniejsze cechy zmian struktury użytkowania gruntów w latach 1990–1998 badanych miast to:

- stopniowe ograniczanie powierzchni terenów rolnych przy urzymywaniu lub nawet powiększaniu powierzchni terenów zalesionych i zadrzewionych;
- przyrost powierzchni terenów osiedlowych w większości analizowanych miast; jego dynamika była jednak największa w Poznaniu i Wrocławiu, a faktycznie nie wystąpił on w Gdańsku i Lublinie;
- przyrost powierzchni terenów komunikacyjnych we wszystkich miastach, ale obejmował on przede wszystkim tereny dróg przy zmniejszaniu się lub nie zmienianiu powierzchni terenów kolejowych;
- brak wyraźnej tendencji ograniczania powierzchni nieużytków w przestrzeni miast; znaczne zmniejszenie powierzchni nieużytków wystąpiło jedynie we Wrocławiu, w pozostałych miastach utrzymywała się ona prawie na niezmiennym poziomie, a w Szczecinie wystąpiło jej powiększenie

Struktura użytkowania terenów na początku 2000 r. ujawniła bardziej wyraźne zróżnicowanie miast pod względem udziału powierzchni terenów zabudowanych i zurbanizowanych (tab. 3). Największy udział tych terenów wystąpił w Łodzi, gdzie zajmowały one ponad 45% powierzchni miasta, a najmniejszy w Szczecinie (zaledwie 29%). Taka struktura użytkowania potwierdza, stosunkowo wysoką intensywność wykorzystania terenów Łodzi w stosunku do innych analizowanych miast. Wniosek taki nie jest jednak w pełni oczywisty. Okazuje się, że udział powierzchni terenów niezabudowanych w Łodzi jest bowiem najwyższy, co świadczy o pozostawianiu na terenach zurbanizowanych dużej liczby niezabudowanych działek (tab. 3).

W grupie terenów zabudowanych i zurbanizowanych najciekawsza wydaje się analiza porównawcza powierzchni terenów przemysłowych⁶. Z dużych miast, dla których uzyskano informacje, przemysł zajmuje największą powierzchnię w Krakowie (ponad 2700 ha, czyli 8,4% powierzchni miasta). Jest to skutek lokalizacji huty żelaza oraz łatwości przejmowania gruntów pod funkcje przemysłowe po roku 1947 w Polsce. W Łodzi tereny przemysłowe zajmują powierzchnię o połowę mniejszą niż w Krakowie i obejmują 4,6% powierzchni miasta. Prawdopodobnie wysokie ceny gruntów w okresie przyspieszonego rozwoju przemysłu łódzkiego stanowią barierę zajmowania dużych działek pod fabryki, a specyfika struktury gałęziowej dodatkowo powodowała, że ten ośrodek przemysłowy odznaczał się niską terenochłonnością. W Katowicach powierzchnia terenów przemysłowych była zbliżona do powierzchni zajętej przez przemysł łódzki, ale w sytuacji mniejszego obszaru administracyjnego miasta i zdecydowanie mniejszej liczby ludności, tereny przemysłowe dominowały w krajobrazie miejskim, zajmując aż 8,5% powierzchni miasta.

Problemy rewitalizacji, odnowy terenów przemysłowych, w każdym z wymienionych powyżej miast, są odmienne. Państwowe zakłady przemysłowe w procesie re-

⁶ Niestety informacje o strukturze użytkowania terenów na przełomie 1999/2000 udało się zebrać tylko dla sześciu miast. Wśród nich ewidencja gruntów w Poznaniu zarówno dla 1999. jak i 2000 roku nie wyodrębnia terenów przemysłowych. Danych o powierzchni terenów przemysłowych nie uzyskano także dla Szczecina (por. tab. 3).

strukturyzacji i przemian własnościowych po roku 1990 mogły uwłaszczyć się na zajmowanych terenach. Po uwłaszczeniu, część z atrakcyjnie położonych byłych terenów przemysłowych, które najczęściej ekstensywnie wykorzystywano, została sprzedana pod inne inwestycje. Były to głównie tereny niezabudowane, zaliczane w ewidencji gruntów do obszarów osiedlowych Poznania, Wrocławia i Krakowa. Proces przemian zabudowanych terenów przemysłowych i ich adaptacji pod inne funkcje w starych ośrodkach przemysłowych jest często powolny. Komplikuje go potrzeba ochrony konserwatorskiej zabytków budownictwa przemysłowego, a opóźniają czynniki ekonomiczne (ograniczony popyt, wysokie koszty adaptacji budynków bądź rozbiórki, nieuregulowana sytuacja prawna własności gruntów). Problemy takie występują przede wszystkim w Łodzi i częściowo w Katowicach, ale pojawiają się także w pozostałych miastach.

Oddziaływanie urynkowania gospodarki gruntami na przemiany użytkowania terenów osiedlowych zmieniało się w czasie i było niejednakowe w poszczególnych miastach. Wpływ renty gruntowej na przyspieszenie przyrostu powierzchni terenów zabudowanych i ograniczenie powierzchni terenów niezabudowanych lub ekstensywnie wykorzystywanych, a czasami także zmniejszanie powierzchni publicznej zieleni osiedlowej w śródmieściach miast było „deformowane”, a raczej „odkształcane” różnymi czynnikami. Odkształcenia wynikały z przyjętych założeń w planach zagospodarowania przestrzennego i prowadzenia aktywnej polityki przestrzennej przez władze miasta. Przykładem mogą być działania w zakresie odnowy, sanacji terenów śródmiejskich wzdłuż ulicy Piotrkowskiej w Łodzi. Deformacje oddziaływania gospodarki rynkowej na zagospodarowanie przestrzenne mogą natomiast wynikać głównie z działań spekulacyjnych na rynku nieruchomości. Wpływ renty gruntowej może być także przesunięty w czasie w efekcie zahamowania rozwoju gospodarczego miasta.

Znaczące oddziaływanie renty gruntowej powinno być widoczne przede wszystkim w procesie narastania powierzchni działek zabudowanych, który odzwierciedla rzeczywiste zmiany intensywności wykorzystywania powierzchni miasta.

Jak zauważono wcześniej, prawie wszystkie analizowane miasta wykazały przyrost powierzchni terenów osiedlowych. Przynajmniej w części zmiany ujawnione w ewidencji gruntów, szczególnie w początkowej fazie przekształceń (1990–1995) były skutkiem porządkowania spraw terenowo-prawnych, w tym wyjaśniania kwestii spornych własności rozległych terenów spółdzielni mieszkaniowych. Być może to właśnie tłumaczy zmniejszenie powierzchni terenów osiedlowych Gdańska i mniejsze Lublina oraz znaczący ich przyrost w tym samym czasie w Poznaniu (tab. 4).

Powiększanie powierzchni osiedlowych w drugiej fazie transformacji (1995–1998) wydaje się być bardziej wiarygodne dla odzwierciedlenia procesu przestrzennego rozwoju miast. Największe tempo przyrostu powierzchni osiedlowych ogółem wystąpiło w tym czasie w Warszawie (średnio 205 ha/rok) i Poznaniu (ale już tylko 8 ha/rok), a najmniejsze w Łodzi (30 ha/rok) i Lublinie (zaledwie 6 ha/rok). Bardziej znaczące są jednak porównania zmian powierzchni terenów zabudowanych w miastach. Dynamika narastania powierzchni terenów zabudowanych we wszystkich miastach wyprzedzała dynamikę powiększania powierzchni osiedlowych, a jej tempo było związane z wielkością oraz rozwojem gospodarczym miasta.

Zmiany powierzchni terenów osiedlowych i komunikacyjnych
wybranych miast w latach 1990–1998 (ha)

Miasto, rok	Tereny osiedlowe				Tereny komunikacyjne			
	ogółem	zabudowane	niezabudowane	zieleni	ogółem	drogowe	kolejowe i inne	
Warszawa	1995	16 361	12 276	2 177	1 908	6 737	4 665	2 072
	1998	16 978	13 201	1 934	1 843	6 896	4 825	2 071
Łódź	1990	9 341	6 788	1 267	1 286	3 198	2 434	764
	1995	9 711	7 185	1 348	1 178	3 238	2 450	788
	1998	9 780	7 347	1 252	1 181	3 362	2 513	849
Kraków	1990	8 988	7 507	623	858	2 974	2 163	811
	1995	9 428	7 965	478	985	3 025	2 232	793
	1998	9 595	8 094	555	946	3 048	2 253	795
Wrocław	1994	7 995	5 200	1 012	1 783	2 820	2 085	735
	1998	8 343	5 608	991	1 744	2 857	2 124	733
Poznań	1990	5 790	3 746	1 377	667	2 514	1 908	606
	1995	7 391	5 306	783	1 302	2 780	2 130	650
	1998	7 516	5 425	758	1 333	2 854	2 187	666
Gdańsk	1990	6 922	5 396	812	714	2 125	1 491	634
	1995	6 147	4 808	890	449	2 190	1 688	502
	1998	6 391	4 879	988	524	2 586	1 783	803
Szczecin	1990	7 098	3 053	3 595	450	1 962	1 423	539
	1995	7 452	3 639	3 112	701	2 020	1 459	561
Lublin	1990	4 611	2 478	1 493	640	1 320	943	377
	1995	4 569	2 967	920	682	1 463	1 116	347
	1998	4 558	3 032	850	676	1 556	1 208	348
Katowice	1990	4 060	3 398	364	298	1 704	1 016	688
	1995	4 085	3 456	340	289	1 709	1 021	688

Źródło: informacje urzędów statystycznych oraz wydziałów geodezji analizowanych miast

W Warszawie przyrost powierzchni osiedlowych wyniósł w ciągu trzech lat 4,1%, a przyrost powierzchni zabudowanych 7,5%. Średnio rocznie w latach 1995–1998 zabudową objęto ponad 300 ha gruntów. Wydaje się, że w stosunku do wielkości miasta wskaźnik ten nie jest imponujący, ale wyraźnie odzwierciedla największe nasilenie procesów inwestycyjnych w Warszawie w stosunku do pozostałych miast. W tym samym czasie w mieście występowało jednak powolniejsze zmniejszanie się powierzchni terenów niezabudowanych (średnio w roku tylko

o 80 ha), w mniejszym stopniu zmniejszała się także powierzchnia zieleni (21 ha/rok). Dane te mogą świadczyć o dalszym rozpraszaniu zabudowy miejskiej.

W tym samym czasie w Łodzi, przyrost powierzchni działek zabudowanych wyniósł średnio w roku zaledwie 54 ha, natomiast zmniejszenie powierzchni działek niezabudowanych tylko 32 ha. Różnica między zmianami powierzchni zabudowanych i niezabudowanych w Łodzi jest jednak mniejsza niż w Warszawie. Podobna sytuacja wystąpiła we Wrocławiu (przyrost terenów zabudowanych o 102 ha/rok) oraz w Poznaniu, chociaż w tym ostatnim mieście większe zmiany miały miejsce w pierwszym okresie transformacji (tab. 4).

Charakterystyczne są także zmiany powierzchni terenów zieleni miejskiej. W większości miast w drugiej fazie transformacji powierzchnia ta uległa ograniczeniu, ale zmniejszenie nie było znaczące. Wyjątkiem jest Poznań, gdzie w ciągu całego okresu obserwuje się przyrost powierzchni zieleni. Pozytywne zmiany występują także we wszystkich miastach w odniesieniu do powierzchni terenów komunikacyjnych (tab. 4). Przyrost powierzchni dróg nie jest oczywiście wystarczający w stosunku do potrzeb gwałtownie rozwijającej się motoryzacji, ponadto ewidencja gruntów nie uwzględnia jakości nawierzchni dróg.

Powiększanie się powierzchni działek zabudowanych w miastach można przeliczać na liczbę mieszkańców. Biorąc pod uwagę cały badany okres powierzchnia terenów zabudowanych wzrosła w Poznaniu o 3,6 m², a w Łodzi 0,9 m² na 1 mieszkańca średnio w roku. Można tu dodać, że wskaźnik ten dla Wrocławia wyniósł 1,6 m², dla Szczecina 2,8 m², Krakowa 10,0 m², a Warszawy 2,0 m² (na podstawie danych tab. 4). Może to odzwierciedlać atrakcyjność lokalizacyjną miasta, ale należy pamiętać, że charakteryzuje się tutaj jedynie powierzchnię, pomija natomiast wysokość budowl i oczywiście wielkość zainwestowanego kapitału. Dlatego obliczony wskaźnik dla Warszawy może wydawać się zbyt niski.

Ceny gruntów w Łodzi i Poznaniu. Próba wyjaśnienia różnic

Rozwój przestrzenny miast i przyrost powierzchni zabudowanej zależy od czynników ekonomicznych i społecznych. Aktywna polityka przestrzenna miasta, wspierana skuteczną gospodarką gruntami, może istotnie wpływać na kierunki rozwoju przestrzennego i oddziaływać na procesy inwestycyjne (Gaczek 1998).

Ceny gruntów w danym mieście są odzwierciedleniem jego miejsca w systemie osadniczym kraju, dynamiki rozwoju gospodarczego, atrakcyjności lokalizacyjnej, zamożności mieszkańców i wielu innych czynników społecznych. Czynniki te działają wspólnie, a siła ich oddziaływania jest wzmacniana występowaniem synergii. Ceny gruntów mogą być także istotnym czynnikiem przyciągania zewnętrznych inwestorów do miasta.

Najwyższe ceny gruntów występują oczywiście w Warszawie. Warszawski rynek nieruchomości rozwija się najbardziej gwałtownie wśród rynków lokalnych

w Polsce, ponieważ tutaj koncentracja inwestycji, w tym inwestycji z udziałem kapitału zagranicznego, była w latach 1990. największa. Jednocześnie rozwój przestrzenny miasta wykazuje wiele wypaczeń, z których część jest spuścizną decyzji planistycznych z okresu wcześniejszego, ale część wynika z zaniechań i trudności zarządzania miastem w ostatnich dziesięciu latach (Jałowiecki 1999). Jak się wydaje, przynajmniej w części pojawiające się wypaczenia mogą być także skutkiem urynkowania gospodarki gruntami, przy jednoczesnym braku umiejętności zapewnienia ład przestrzennego ze strony władz, w sytuacji gwałtownych społeczno-gospodarczych zmian w mieście.

Rynki nieruchomości Łodzi i Poznania są zdecydowanie bardziej ograniczone, liczba zawieranych transakcji i ceny gruntów są tutaj wyraźnie niższe niż w stolicy. Jednocześnie rynki te są odbiciem specyficznych cech rozwoju jednostek terytorialnych, których dotyczą i odzwierciedlają tempo ich rozwoju przestrzennego i mogą do pewnego stopnia tłumaczyć dynamikę powiększania się powierzchni terenów zabudowanych.

Ceny gruntów w Łodzi oraz liczba nowych inwestycji były – przynajmniej do końca 1999 r. – znacznie niższe niż by to mogło wynikać z liczby ludności aglomeracji. Popyt na nieruchomości był w tym mieście ograniczany stanem zamożności mieszkańców i wysokim poziomem bezrobocia. Jednocześnie jednak oferując działki do sprzedaży, niektórzy właściciele oczekiwali zbyt wysokich zysków i nie byli skłonni do negocjacji ceny. Tylko w części było to uzasadnione obserwowanym wzrostem cen gruntów, które na rynku łódzkim w latach 1998–1999 rosły od 20% do 40% w ciągu roku (Wygoda 2000).

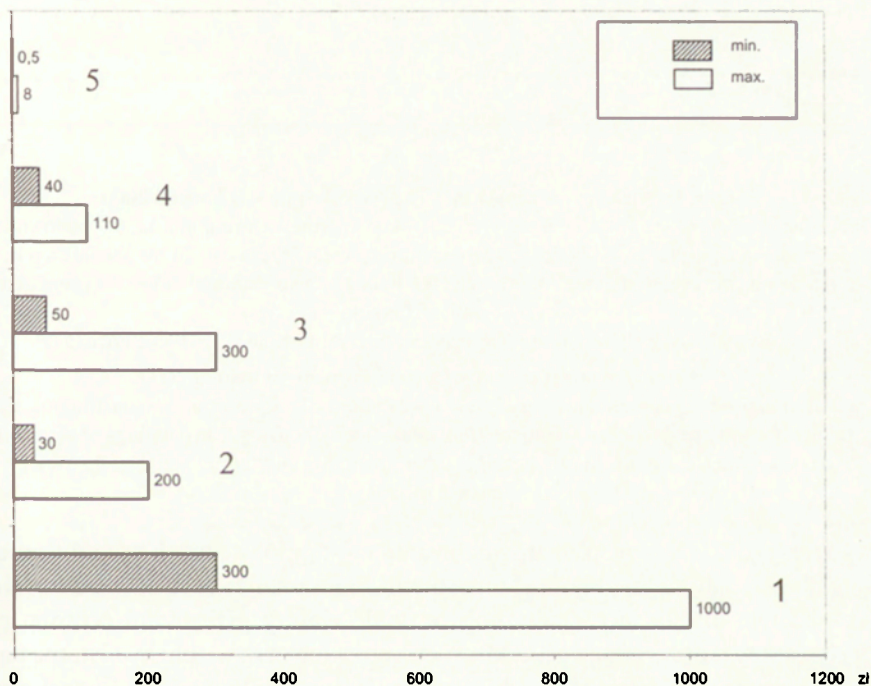
Najważniejszym wyznacznikiem cen gruntów łódzkich było ich przeznaczenie w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego (Knoll 2000).

Zgodnie z teorią renty najwyższe ceny osiągały grunty przeznaczane na cele handlowo-usługowe. Różnica cen tych gruntów w IV kwartale 1999 r. między centrum a peryferiami była ponad trzykrotna. Stosunkowo niskie były w Łodzi ceny działek pod budownictwo jednorodzinne, które wahały się od 40 do 110 zł za 1 m². Ceny gruntów przemysłowo-usługowych były niższe od cen gruntów pod budownictwo wielorodzinne, co jest zgodne z tendencją występującą w dużych miastach amerykańskich już w latach 1950. Różnice maksymalnych i minimalnych cen terenów przemysłowych są jednak większe niż terenów pod budownictwo wielorodzinne. Zróżnicowanie cen terenów pod budownictwo wielorodzinne wykazuje większe zróżnicowanie pomiędzy najbardziej a najmniej atrakcyjnymi lokalizacjami (ceny minimalne są sześciokrotnie niższe od maksymalnych)⁷. Różnica między cenami działek przeznaczanych na funkcje przynoszące maksymalny zysk (np. handel i usługi finansowe) i działek pod budownictwo jednorodzinne wydaje się również stosunkowo niewielka (ryc. 1).

⁷ Analizę cen nieruchomości gruntowych w Łodzi oparto na cytowanych publikacjach D. Knolla i M. Wygody. Nie były one konsultowane z Wydziałem Geodezji i Katastru Miejskiego Urzędu Miasta.

Ceny gruntów w Poznaniu były i są zdecydowanie wyższe niż w Łodzi oraz wykazują wyraźnie większe zróżnicowanie w zależności od położenia działki w mieście. Istotne różnice pomiędzy cenami terenów śródmiejskich i peryferyjnych występowały już w latach 1995–1997 (GEOPOZ 1997). Przyjęte założenia w realizowanym ówczesnie planie ogólnym zagospodarowania przestrzennego miasta oraz trudności finansowania inwestycji infrastruktury komunalnej nie dopuściły do nadmiernego rozproszenia terenów zabudowanych. Dążenie do utrzymania zwartości przestrzennej miasta zostało także utrzymane w *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego* (1999), które jest aktualnie wykorzystywane w polityce przestrzennej miasta. Proponowana w *Studium* waloryzacja przestrzeni wydaje się być jednym z warunków zabezpieczenia ewolucyjnego rozwoju układu urbanistycznego miasta.

Do połowy 2000 r. różnice cen gruntów, w zależności od przeznaczenia i położenia w stosunku do centrum, pogłębiły się w stosunku do roku 1997 i były bardzo

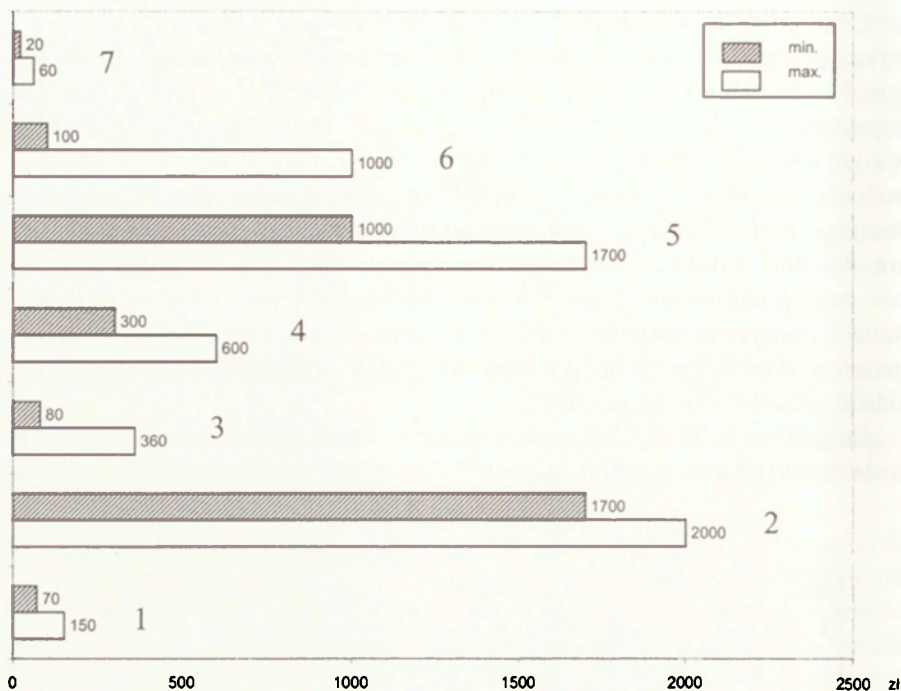


Ryc. 1. Orientacyjne ceny 1 m² terenu pod różne funkcje w Łodzi – IV kwartał 1999 r. (według: Knoll 2000, s. 37)

Przeznaczenie gruntów: 1 – komercyjne (handlowo-usługowe); 2 – przemysłowo-usługowe; 3 – pod budownictwo wielorodzinne; 4 – pod budownictwo jednorodzinne; 5 – rolnicze

Estimated prices of 1 m² of area for diverse purposes in Łódź – IV quarter 1999 (after Knoll 2000, p. 37)

Area destination: 1 – commercial and services, 2 – industrial and services, 3 – multi-family housing, 4 – one-family housing, 5 – agriculture



Ryc. 2. Orientacyjne ceny 1 m² terenu w Poznaniu – II kwartał 2000.

Przeznaczenie gruntów: 1 – handel, peryferie; 2 – komercyjne, centrum miasta; 3 – budownictwo wielorodzinne, peryferie; 4 – budownictwo wielorodzinne, obrzeża osiedli mieszkaniowych; 5 – budownictwo wielorodzinne, śródmieście; 6 – budownictwo jednorodzinne; 7 – rolnictwo, zmiana funkcji

Źródło: dane Biura Obrotu Nieruchomości UWI Poznań i GEOPOZ Poznań

Estimated prices of 1 m² of area in Poznań – II quarter 2000.

Area destination: 1 – commercial, periferies; 2 – commercial, city centre; 3 – construction, multi-family housing, periferies; 4 – construction, multi-family housing, surroundings of residential settlements; 5 – multi-family housing, down-town; 6 – one-family housing; 7 – rural, change of function

wysokie (ryc. 2). Największe zróżnicowanie wystąpiło w cenach gruntów przeznaczanych pod usługi; między centrum a peryferiami różnice te są nawet dwudziestopięciokrotne. Tak duże różnice mogą chronić walory przestrzeni centrum przed „przypadkową, oszczędną” zabudową, ale mogą też oczywiście być istotną barierą dla inwestorów. Jednocześnie niskie ceny gruntów handlowych w rejonach peryferyjnych ułatwiają rozwój wielkoobszarowych centrów handlowych konkurujących z ośrodkiem handlowym tradycyjnego centrum miasta.

Ceny gruntów przeznaczanych pod budownictwo wielorodzinne w Poznaniu również wykazywały duże, ponad dwudziestokrotne zróżnicowanie. Ma to skutki pozytywne – wysoka cena działek w Śródmieściu wymusza ich intensywne wykorzystywanie oraz obliguje (przy dodatkowych zasadach ustalonych w planach szczegółowych i przepisach lokalnych) do inwestowania w lepsze rozwiązania urbani-

styczne, architektoniczne czy techniczne. Wysokie ceny terenów pod budownictwo wielorodzinne i ich duże zróżnicowanie także na pozostałych obszarach może wywoływać jednak także negatywne skutki, wyrażające się między innymi nadmiernym zabudowaniem działek i pogorszeniem walorów ich użyteczności (Gaczek i Rykiel 1999).

Ceny działek pod budownictwo jednorodzinne są w Poznaniu bardzo wysokie. Różnice między cenami maksymalnymi a minimalnymi są tutaj dziesięciokrotne, czyli mniejsze niż w stosunku do innych funkcji miejskich. Najwyższe ceny działek pod budownictwo jednorodzinne od bardzo dawna występują w rejonie Sołacza, który uważany jest za obszar o najlepszym otoczeniu i wysokich wskaźnikach społecznych mieszkańców. Podobna sytuacja występuje w odniesieniu do niektórych, prestiżowych rejonów wszystkich większych miast. Jednocześnie minimalna cena działki budowlanej w Poznaniu jest niewiele niższa niż działek w najlepszych lokalizacjach Łodzi, nawet jeżeli uwzględnimy spodziewany wzrost cen działek łódzkich jaki potencjalnie mógł wystąpić w okresie IV kwartał 1999 – II kwartał 2000 r.

Występujące przestrzenne zróżnicowanie cen gruntów w Poznaniu wyraźnie nawiązuje do ustalonych w planie ogólnym z 1992 r. stref zagospodarowania miasta (w którym wyodrębniono strefę wewnętrzną, pośrednią i peryferyjną oraz wyraźnie wskazano pożądane funkcje) i ułatwia strefowanie intensywności zabudowy i zainwestowania. Nie oznacza to oczywiście, że w ciągu dziesięciu lat od urynkowania gospodarki gruntami nie pojawiał się w pewnych miejscach chaos zabudowy przestrzennej, który jest najbardziej widoczny wzdłuż głównych dróg wylotowych z miasta. Jednocześnie zbyt niskie zróżnicowanie cen gruntów w Łodzi może świadczyć o przypisywaniu walorom przestrzennym niektórych miejsc w tym mieście zbyt niskiej wartości. Może to prowadzić do obniżenia atrakcyjności miasta jako całości, a – jak się wydaje – nie uchroniło od pojawiania się chaosu przestrzennego.

Władze miejskie mają oczywiście różne możliwości oddziaływania na rynek nieruchomości gruntowych. Możliwości te wynikają z ustalonych przepisów prawnych, umiejętnego realizowania aktywnej polityki przestrzennej oraz dobrych planów zagospodarowania przestrzennego i swobody dysponowania gruntami. W 1999 r. grunty własności miasta Łodzi zajmowały mniej niż 10% powierzchni miasta, a w Poznaniu prawie 28%⁸. Jednocześnie powierzchnia gruntów prywatnych w Łodzi obejmowała prawie 48% powierzchni miasta, a w Poznaniu tylko 29%. Taka struktura własności gruntów może stwarzać większe możliwości działania władz samorządowych Poznania na rynku nieruchomości gruntowych.

Nizsze średnie ceny gruntów w Łodzi niż w Poznaniu może tłumaczyć ich atrakcyjność inwestycyjna w zbiorze wszystkich dużych miast Polski. W rankingu oce-

⁸ Zmiany struktury własnościowej gruntów w miastach polskich w latach 1990. były bardzo istotne i wiązały się z procesem komunalizacji. Wymaga to osobnej analizy. Można jedynie stwierdzić, że w Łodzi grunty własności Skarbu Państwa zajmowały ponad 42%, podczas gdy w Poznaniu 35%, a w Katowicach 65%. Grunty prywatne największy udział miały w Krakowie (na podstawie wykazów gruntów przekazanych z wydziałów geodezji).

ny atrakcyjności Poznań został zaliczony do grupy miast najbardziej atrakcyjnych inwestycyjnie (klasa A), a Łódź do grupy miast atrakcyjnych – klasa B (Swianiewicz i Dziemianowicz 1997). Niższą pozycję Łodzi potwierdzają też badania jej poziomu potencjału umiędzynarodowienia wśród miast polskich (Komorowski 2000). Pozycja w rankingach atrakcyjności lokalizacyjnej i poziomu potencjału internacjonalizacyjnego oprócz ceny gruntów znajduje także odzwierciedlenie w tempie zmian struktury wykorzystywania przestrzeni Poznania i Łodzi po roku 1990.

Podsumowanie

Urynkowanie obrotu nieruchomościami gruntowymi w miastach i oddziaływanie renty gruntowej znajduje już pewne odzwierciedlenie w zmianach struktury użytkowania powierzchni dużych miast. Odbija się to przede wszystkim w stopniowym ograniczaniu powierzchni ekstensywnie wykorzystywanych na obszarach osiedlowych (zmniejszenie powierzchni terenów niezabudowanych) oraz ograniczaniu powierzchni użytków rolnych. Tempo tych zmian jest jednak zróżnicowane i wydaje się powolne w odniesieniu do niektórych miast.

Przebieg zmian struktury użytkowania gruntów wynika nie tylko z wielkości i dynamiki rozwoju miasta, lecz także z przyjętych założeń w planach zagospodarowania przestrzennego i prowadzonej polityki przestrzennej miasta.

W niektórych z badanych miast, oddziaływanie renty spowodowało niewielkie zmniejszenie powierzchni terenów zieleni publicznej, ale w innych (np. Poznaniu, Szczecinie i Krakowie) obserwuje się jej powiększanie.

Dynamikę zmian struktury użytkowania powierzchni i przede wszystkim dynamikę społeczno-gospodarczego rozwoju miasta dobrze odzwierciedlają ceny gruntów. Niskie ceny nieruchomości gruntowych występują w Łodzi, tutaj obserwuje się także ich stosunkowo niewielkie zróżnicowanie na obszarze miasta. Niższe ceny gruntów potwierdzają trudności rozwoju miasta. Niewielkie zróżnicowania przestrzenne cen ujawniają niewystarczające odbijanie się waloryzacji przestrzeni miasta na rynku nieruchomości.

Literatura

- Bourne L.S. 1976, *Urban structure and land use decisions*, Annals of the Association of American Geographers 66, 4, s. 531–547.
- Buczek G., Gzell S. 1998, *Gospodarka przestrzenna w Warszawie w okresie transformacji*, (w:) *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, Biuletyn KPZK PAN 182.
- Carter H. 1975, *The study of urban geography*, Edward Arnold, London.
- Gaczek W.M. 1992, *Proces zmian użytkowania terenów w regionie miejskim na przykładzie Poznania*, Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu 117, Poznań.
- 1998, *Gospodarka gruntami jako element aktywnej polityki przestrzennej miasta*, (w:) *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania*, Biuletyn KPZK PAN 181.

- Gaczek W.M., Rykiel Z. 1999, *Nowe lokalizacje mieszkaniowe w przestrzeni miasta*, (w:) *Budownictwo mieszkaniowe w latach 90. – Zróżnicowanie przestrzenne i kierunki rozwoju*, Biuletyn KPZK PAN 190.
- Hallett G. (red.) 1988, *Land and housing policies in Europe and the USA*, Routledge, London–New York.
- Husermann H. 1998, *Social transformation of urban space in Berlin since 1990*, (w:) O. Kallstrop, I. Elander, O. Ericsson, M. Franzen (red.), *Cities in transformation – Transformation in city*, Ashgate Publishing: Aldershot, s. 80–97.
- Jałowiecki B. 1999, *Metropolie*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok.
- Knoll D. 2000, *Oferty, transakcje, analizy*, (w:) Międzynarodowy Magazyn Nieruchomości. Piękne Miejsca, wydanie specjalne: woj. łódzkie, s. 32–39.
- Kochanowska D., Kochanowski M. 2000, *Polskie miasta w procesie globalizacji*, Studia Regionalne i Lokalne 1, s. 47–53.
- Komorowski J. 2000, *Współczesne uwarunkowania gospodarczo-przestrzenne internacjonalizacji miast polskich*, Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu 157, Poznań.
- Korcelli P. 1974, *Teoria rozwoju struktury przestrzennej miast*, Studia KPZK PAN 45.
- Liszewski S., Wolaniuk A. 1998, *Centra miast polskich w okresie transformacji (przykład Łodzi)*, (w:) *Gospodarka przestrzenna miast polskich w okresie transformacji*, Biuletyn KPZK PAN 182, s. 129–151.
- Majer A. 1999, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Studia KPZK PAN 57.
- Pickvance C. 1998, *Inequality and conflict in the post-socialist city: Some analytical issues concerning the transition from state socialism*, (w:) O. Kallstrop, I. Elander, O. Ericsson, M. Franzen (red.), *Cities in transformation – Transformation in city*, Ashgate Publishing: Aldershot, s. 98–110.
- Rynek Nieruchomości w Poznaniu*, 1997, Raport Zarządu Geodezji i Katastru Miejskiego GEOPOZ w Poznaniu.
- Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Poznania 1999*, red. T. Gałęcki, I. Ludwiczak, maszynopis, Poznań.
- Swianiewicz P., Dziemianowicz W. 1998, *Atrakcyjność inwestycyjna miast*, Transformacja gospodarki, 95, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- Waszkiewicz J. 1998, *Ład przestrzenny w strategii rozwoju miasta*, (w:) *Wrocław 2000 Plus*, Studia nad strategią miasta, Urząd Miejski Wrocławia.
- Wygoda M. 2000, *Włórnny rynek nieruchomości w Łodzi*, *Murator* 15, s. 16–19.

WANDA M. GACZEK

MARKET APPROACH TO LAND MANAGEMENT VERSUS TRANSFORMATIONS IN THE STRUCTURE OF LAND USE IN BIG CITIES

Some effects of transformations in the Polish economy which commenced in 1990 can be clearly seen Polish towns and cities today. Free trade in private and municipal land has proved the impact on land rent. From the theoretical point of view, the intensive development of land market leads to an increased intensity of utilisation of down-town land, and should therefore limit dispersed build-up and extensive utilisation of urbanised areas.

Urban planning has a function of correcting any possible negative impact on land rent on which may result in excessive density of build-up and population.

The paper is an attempted explanation whether the new conditions are conducive to change in the use of urban land and whether they lead to a higher intensity in the utilisation

of the city land. The differentiation in prices of urban land is one of the factors used for explaining the changes which have been recently taking place in Polish cities.

The research concerned nine largest Polish towns in the period between 1990 and 2000, and the price of city land in Łódź and Poznań was analysed.

The results of the analysis have shown that in all the nine cities the percentage of arable land has been decreasing, although very slowly. Only in Poznań, a clear decrease in arable land with a simultaneous increase in green areas has been noted. In Warsaw the structure of land use has been changing slowly as well.

The price of land in Poznań is decidedly higher than in Łódź and shows greater spatial differentiation, which is mainly due to the fact that Poznań has a much more attractive location and the city shows a higher level of internalisation than Łódź.

JÓZEF WITOLD KOMOROWSKI

Czynniki potencjału międzynarodowego miast polskich w latach 1992–1997

Internationality potential factors of Polish cities (1992–1997)

Zarys treści. Na tle istoty umiędzynarodowienia jako zjawiska wspólnie sprzyjającego rozwojowi miast w Europie i na świecie w artykule zaprezentowano, w syntetycznej formie, wyniki badań nad identyfikacją czynników potencjału, służącemu procesom internacjonalizacji miast polskich w okresie transformacji lat 1992–1997.

Wstęp

Intensywność międzynarodowych powiązań oraz ich niezwykła dynamika stały się w ostatnich 20 latach cechą szczególną i wyznacznikiem wzrostu gospodarczo-społecznego końca XX w. Najdogodniejszymi przestrzeniami jego realizacji stały się średnie i wielkie miasta.

Ośrodki miejskie, wobec rosnących wymagań, podjęły ogromne wyzwania aby sprostać rosnącej konkurencji między miastami świata w warunkach gospodarki wolnorynkowej. Znalazło to swoje odbicie w nienotowanym wcześniej, w tak dużej skali, intensywnym rozwoju jakościowym wielkich miast, szczególnie europejskich. W przewidywaniu nowych uwarunkowań, jakie niosła ze sobą integrująca się Europa, centra te dynamicznie rozwinęły wiele sfer swoich struktur gospodarczych, a głównie skoncentrowały się na rozbudowie i doskonaleniu systemów infrastruktury transportowej, komunikacyjnej, przekazu informacji, etc.

Jednym z głównych motorów współczesnych zmian w przestrzeniach miast i w relacjach między miastami jest niespotykane dotąd bogactwo wyboru we wszystkich dziedzinach i na wszystkich szczeblach organizacyjnych. Wyborom tym służy fakt dysponowania przez miasta określoną ilością zasobów, które można nazwać bogactwem miasta lub potencjałem służącym określonym celom lub kierunkom rozwojowym¹.

¹ Otwarcie się miast we współczesnym świecie, szczególnie w Europie spowodowało, że stopniowo zostały one opanowane przez oddziaływania globalne i międzynarodowe. Te nowe „postmodernistyczne” miasta stanęły do walki konkurencyjnej o kapitał i inwestycje. Fakt ten przyczynił się też do zastąpienia dotychczasowego hierarchicznego porządku przestrzennego miast „modernistycznych – fordowskich”

Jednym z najbardziej dzisiaj poszukiwanych zasobów miejskich jest ich potencjał internacjonalizacyjny². Jest to kategoria, która stanowi pewną konstrukcję będącą efektem procesu akumulacji składników tego potencjału w ciągu długiego okresu. Jego rozwój ma więc charakter nieliniowy i poddawany jest uwarunkowaniom zmiennym w czasie. Zasób ten, o wybitnie synergicznym charakterze, ma dwie składowe: materialną, w praktyce łatwiejszą do wykreowania, oraz sferę niematerialną, trudno mierzalną, będącą efektem działań często wielu pokoleń.

W artykule skupiono się na potencjale umiędzynarodowienia miasta jako kategorii mierzalnej. Wyraża on pewną gotowość, stan lub zdolność sprzyjającą podejmowaniu powiązań, które są wyzwaniem dla miasta we współczesnej internacjonalizacji i globalizacji gospodarki, opartą na posiadanym zasobie dóbr miejskich uznanych powszechnie za sprzyjające powiązaniom międzynarodowym (Komorowski 2000).

Potencjał międzynarodowy (umiędzynarodowienie) miasta to inaczej heterogeniczny zbiór cech, z których część stanowi bezpośrednie odbicie związków ze światem zewnętrznym, a część wyraża je pośrednio. Zatem podobnie jak wyróżnia się cechy bezpośrednio i pośrednio umiędzynarodowienia, można przyjąć, że istnieje potencjał bezpośredni i pośredni w tym zakresie³.

Potencjał międzynarodowy miasta jest też pojęciem o charakterze statycznym, kwantyfikując stan powiązań międzynarodowych miasta w danym momencie poprzez opisanie go zbiorem takich cech jak liczba firm zagranicznych ulokowanych w mieście, liczba biur podróży, targów międzynarodowych, instytucji finansowych obsługujących przedsiębiorstwa zagraniczne i rynek międzynarodowy, liczba bezpośrednich międzynarodowych połączeń lotniczych itp. (Soldatos 1990).

Umiędzynarodawianie lub internacjonalizacja miasta jest natomiast procesem przekształcania systemu miejskiego, przejawiającym się w postaci wzrostu znaczenia, różnorodności oraz wolumenu powiązań międzynarodowych w sensie gospodarczym, społecznym i kulturowym. Mimo iż brak jest w zasadzie uniwersalnego modelu umiędzynarodawiania miast ze względu na wielość ich struktur i specyficznych uwarunkowań, jakie je cechują, to jednak istnieją bardziej lub mniej istotne dla tego procesu czynniki i ich określone składowe wskazujące na sfery funkcjonowania gospodarki miejskiej najistotniejsze dla rozwoju potencjału służącego internacjonalizacji.

pewnym brakiem porządku przejawiającym się większą fragmentacją przestrzeni miejskiej i stopniem jej złożoności, np. w miastach Stanów Zjednoczonych (Beauregard i Haila 2000). Polityczne wymiary integracji europejskiej stały się więc drugim (po technologicznych) pod względem ważności czynnikiem wpływającym na procesy zmian w miastach (John 2000).

Natomiast na poziomie zarządzania miastami władze lokalne zaczęły traktować miasta jako obiekty (przestrzenie) zjawisk o charakterze wybitnie komercyjnym, a więc uznawać walory miasta za dobra, które poddają się mechanizmom typowo rynkowym, np. marketingowi i konkurencji (Komorowski 1993, 1998, 2000).

² Autor używa zamiennie pojęcia potencjał internacjonalizacyjny, potencjał umiędzynarodowienia oraz potencjał dla internacjonalizacji miasta.

³ Podjęte w artykule zagadnienie jest częścią problematyki umiędzynarodowienia jako procesu stymulującego rozwój miast prezentowanej w szerszej pracy J. Komorowskiego (2000) i wcześniejszych (1997 i 1999).

Celem artykułu jest przedstawienie, w syntetycznej formie, części wyników badań nad podstawowymi czynnikami decydującymi o zróżnicowaniu potencjału międzynarodowego miast polskich i przesunięciami ich składowych w okresie intensywnych przemian transformacji gospodarczo – ustrojowej lat 1992–1997. W badaniu tym założono, że potencjał umiędzynarodowienia miast wykształca się szczególnie intensywnie w warunkach polityczno-gospodarczych otwartego rynku i otwartych granic. W sytuacji takiej znalazły się w ostatnim dziesięcioleciu polskie miasta, w różny sposób reagując na nowe okoliczności rozwoju. Artykuł, podejmując problematykę umiędzynarodawiania miast sygnalizuje celowość i potrzebę rozszerzonych badań w tym zakresie zmierzających do formułowania zmodyfikowanych tez dotyczących współczesnych i przyszłych kierunków rozwojowych polskich miast, zwłaszcza największych.

Szczególne uwarunkowania internacjonalizacji miast polskich

Po II wojnie światowej miasta polskie znalazły się w szczególnie trudnej sytuacji. Polegała ona na ogólnym wyhamowywaniu przez władze centralne, zapoczątkowanego w dwudziestoleciu międzywojennym rozwoju gospodarczego, ludnościowego i przestrzennego wielu, zwłaszcza dużych ośrodków. Podstawowe węzły polskiego systemu osadniczego, tj. największe poza Warszawą miasta, jak Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk i Szczecin bardzo dotkliwie odczuły po II wojnie światowej zmasowane wysiłki na rzecz odbudowy stolicy, której rola jako centralnego ośrodka władzy była absolutnym priorytetem (Purchla i Sepiół 1997).

W 1975 r. reforma administracyjna stała się kolejną przyczyną osłabienia dużych ośrodków miejskich w Polsce. Miasta te poprzez marginalizację ich znaczenia zostały odcięte od swoich naturalnych regionów, co zgodnie z interesem ówczesnych reformatorów wzmacniało istotnie władzę centralną.

Podobnie pierwsza reforma samorządowa w 1990 r. tylko w niewielkim zakresie upodmiotowiła miasta i przywróciła należną im pozycję. Miasta nadal, wobec pomijania ich specyfiki i złożoności, nie mogły w pełni wykorzystywać swojego potencjału ekonomicznego, a własne osiągnięcia gospodarcze przekształcać w odczuwalny wzrost.

U progu lat 1990. miasta polskie były w stanie poważnego kryzysu, który uderzył zarówno w ich bazę ekonomiczną, jak i infrastrukturalną (Kołodziejcki 1992). Problemy te stopniowo przezwyciężała jednak gospodarka rynkowa i mechanizmy, które systematycznie przekształcały polskie miasta. Były to, jak się wydaje, przekształcenia dość powierzchowne, o małym jeszcze składniku trwałości. Brak było zmian, które dotyczyłyby podstaw funkcjonowania miast jako nowoczesnych centrów aktywności gospodarczej. Niewiele było działań w kierunku rozbudowy dostępności przestrzennej wielkich aglomeracji miejskich i rozwoju infrastruktur sieciowych zwiększających możliwości inwestowania. Odczuwany był zbyt powolny, jak na szczególny okres transformacji, proces decyzyjny w dziedzinie miejscowego planowania przestrzennego.

Transformacja systemowa widoczna jest w miastach polskich bardzo wyraźnie, choć w przeważającej mierze dotyczyła przestrzeni wymiany, a więc sfery handlu, informacji oraz usług. Specyficzne efekty przestrzenne w miastach wywoływała głównie działalność inwestycyjna podmiotów zagranicznych. Były to jednak inwestycje na ogół nie poprawiające funkcjonowania miasta jako zespołu, a jedynie dające efekty wizualne i pewne niewielkie zmiany struktur społeczno-gospodarczych.

Umiejdzynarodawianie polskich miast wydaje się mieć ogromne znaczenie w przelamywaniu ich wieloletniego kryzysu, destrukcji bazy ekonomicznej oraz infrastruktury. Pokonywanie tendencji recesyjnych i zagrożeń rozwoju powinno dokonywać się poprzez wzrost zasobności kapitałowej polskich podmiotów gospodarczych, a także poprzez tworzenie stabilnych warunków dla napływu kapitału zagranicznego. Warunki te w części pojawiły się przede wszystkim w kilku wielkich i średnich aglomeracjach miejskich (Kołodziejcki 1992).

Szerokie spektrum problemów sformułowanych w postaci pytań, na które powinny być udzielone odpowiedzi w formie wyników badań daje P.Korcelli (1996), przyjmując za podstawę przemiany aglomeracji polskich w okresie transformacji. Jedno z nich dotyczy zakresu funkcji międzynarodowych, jaki spełniany będzie przez poszczególne aglomeracje.

Artykuł niniejszy w pewnym zakresie wychodzi naprzeciw niektórym z tych pytań, odnosząc się do kwestii uwarunkowań i czynników, które umacniają potencjalne możliwości miast polskich w sferze ich powiązań międzynarodowych i odegrania roli na tym polu. Podejście koncepcyjne do zagadnienia umiejdzynarodowienia polskich miast bierze pod uwagę szczególne okoliczności, w których kształtowały się ośrodki metropolitalne w Polsce. W odmiennych niż miasta zachodnioeuropejskie uwarunkowaniach ustrojowych, nie mogły one wykształcić niezbędnych cech umiejdzynarodowienia w takiej liczbie i jakości, aby móc spełniać znaczącą rolę na arenie europejskiej, przynajmniej odpowiadającą ich potencjałowi demograficznemu. Świadomość tych ograniczeń znajduje swoje odbicie zarówno w podejściu do umiejdzynarodowości miast polskich jako do pewnego potencjału oraz w wyborze cech tego zjawiska, dostosowanych bardziej do specyfiki tych miast.

Struktura potencjału umiejdzynarodowienia miast polskich w latach 1992–1997 – koncepcja podejścia badawczego

Za podstawę poszukiwań odpowiednich wymiarów i cech, opisujących potencjał umiejdzynarodowienia badanych 16 miast polskich (tab. 1) przyjęto założenie, że internacjonalizacja jest jednym z mikroprocesów biorących udział w przekształcaniu miast. Oddziaływanie tego procesu na system miejski jest jednak trudno uchwytny w sposób bezpośredni. Trudność ta polega na przenikaniu się wielu czynników, które mają wpływ na międzynarodowy charakter miast i które z różną siłą oddziałują zarówno na ich wewnętrzne jak i zewnętrzne systemy gospodarcze. Umiejdzynarodowienie to zbiór wielu cech, które dzięki powiązaniom między sobą

wywołują bardzo zróżnicowane reakcje miast, trudne do bezpośredniej obserwacji. Reakcje te mogą wynikać z takich przyczyn, jak zmiany polityczne, innowacje technologiczne na większą skalę oraz zmiany systemów gospodarczych, tak jak to miało miejsce w Polsce na początku lat 1990.

Tabela 1

Analizowane miasta i kryteria ich wyboru (według stanu z 1992 r.)

Miasto	Ludność miast w 1992 r.	Kryteria			
		liczba ludności ponad 200 tys.	posiadane lotnisko cywilne	posiadanie przynajmniej jednej uczelni wyższej	liczba spełnionych kryteriów
Warszawa	1 644 519	+	+	+	3
Białystok	274 095	+	-	+	2
Bydgoszcz	383 568	+	-	+	2
Częstochowa	259 556	+	-	+	2
Gdańsk	466 662	+	+	+	3
Katowice	359 887	+	+	+	3
Kielce	213 651	+	-	+	2
Kraków	744 032	+	+	+	3
Lublin	350 377	+	-	+	2
Łódź	838 367	+	-	+	2
Poznań	582 913	+	+	+	3
Radom	230 074	+	-	+	2
Rzeszów	156 739	-	+	+	2
Szczecin	416 402	+	+	+	3
Toruń	201 806	+	-	+	2
Wrocław	640 663	+	+	+	3

Wielość cech, którym można przypisać związek z powiązaniem międzynarodowymi miastami, utrudnia znacząco ich ocenę i określenie rzeczywistego znaczenia, jakie mają w różnicowaniu danej zbiorowości miast. Przestrzeń społeczno-ekonomiczna miasta jest bowiem wypadkową jego wszystkich przestrzeni cząstkowych, które tworzą strukturę ukrytą (Czyż 1967). Potencjał międzynarodowy jest także pewną ukrytą mikrostrukturą. Składają się na nią elementy owych przestrzeni cząstkowych rozproszonych w strukturze ekonomiczno-społecznej miasta. Nie stanowi więc on odrębnej przestrzeni funkcjonującej własnym życiem, lecz jest współcześnie niezbędnym uzupełnieniem i jednym z istotnych warunków sukcesu ekonomicznego.

Wstępna ocena kształtowania się potencjału umiędzynarodowienia, odniesiona do wybranych największych miast polskich, wskazuje na istotne zróżnicowania między nimi. Czynnikiem tego zróżnicowania oraz zmienności w analizowanym czasie są, oprócz liczby ludności, układy zjawisk społeczno-ekonomicznych opisanych odpowiednimi zmiennymi. Układy te, odwzorowujące łącznie pewną charakterystykę międzynarodowości miast, poprzez zjawiska wyrażone wybranymi zmiennymi, uległy przekształceniom.

Na podstawie literatury problematyki internacjonalizacji i uwarunkowań tego procesu w zbiorze miast polskich, wyodrębniono 7 zespołów cech, tzw. układów (poziomów) podstawowych, opisujących potencjał międzynarodowy miasta. Zespoły te buduje 13 cech bezpośrednio i pośrednio wyrażających podstawowe relacje ilościowe badanego zjawiska. Pozwala to na wysunięcie hipotezy o istnieniu 7 układów zbieżności zjawisk w badanej przestrzeni miast. Układy te interpretowano w odniesieniu do budujących je cech. Hipotezę o współwystępowaniu zjawisk opisywanych wytypowanymi zmiennymi związanymi z umiędzynarodowieniem, poddano porównawczej weryfikacji empirycznej, stosując metodę analizy czynników wspólnych⁴.

Zastosowanie analizy czynnikowej ma na celu odpowiedź na pytanie, które z obserwowanych faktów i procesów należy wziąć pod uwagę, aby stwierdzić w niektórych miastach Polski istnienie określonego i bardzo zróżnicowanego potencjału gospodarczo-społecznego oraz infrastrukturalnego służącego internacjonalizacji. Interpretowane czynniki wspólne, aczkolwiek nie wolne od pewnych ograniczeń⁵ oraz zmienne wchodzące w ich skład, stanowią pewne wektory dla rozwoju miast, zorientowane na powiązania międzynarodowe, wskazując na główne elementy takiej ścieżki, które powinny być brane pod uwagę także w zarządzaniu miastem⁶.

Dynamika i zależności między cechami wielozmiennej struktury potencjału umiędzynarodowienia

Podstawowym krokiem procedury czynnikowej stało się wyłonienie 13 zmiennych do modelu opisującego potencjał służący umiędzynarodowieniu miast. Zmien-

⁴ W metodzie tej zakłada się istnienie zmiennych egzogenicznych nieznanych lub ukrytych, które mają wpływ na to zróżnicowanie i są niezbędne dla jego wyjaśnienia. Stosując procedurę czynnikową możemy stwierdzić, jakie czynniki i budujące je zmienne decydują o potencjale umiędzynarodowienia w ujęciu całościowym oraz w poszczególnych miastach lub grupach miast.

Za zaletę metody uznać można możliwość nadawania wyróżnionym czynnikom znaczenia nie tylko w kategoriach zmiennych, które czynnik ten tworzą, ale także ich interpretację jako czynników owej ukrytej struktury, która ujawniła się poprzez interkorelacje zmiennych (Gaczek 1979).

⁵ Ograniczeniem analizy stał się odpowiedni dobór cech wyjściowych. Wybór ten został oparty na analizie literatury związanej z problematyką miast międzynarodowych (Komorowski 1997, 1999, 2000). Ze względu na ograniczenia objętości artykułu nie zamieszczono charakterystyki zmiennych w celu przybliżenia i wyjaśnienia ich oddziaływania na zjawisko internacjonalizacji miast. Charakterystyka ta zawarta jest w pracy J. Komorowskiego (2000, s. 124–135).

Innym częściowym ograniczeniem stał się wybór właściwego modelu do analizy i opisu. Czynności tej dokonano na podstawie macierzy korelacji cech wyjściowych. W macierzy tej z par wysoko ze sobą skorelowanych zmiennych wybrano te, które bardziej odpowiadały naturze umiędzynarodowienia.

⁶ W interpretacji wyników wzięto pod uwagę dwa jej rodzaje: opisową i teoretyczną (Chojnicki 1977). W opisowej ustala się nazwy podzbioru zmiennych zależnych, wyodrębnionych jako czynnik. Tak pojmowane czynniki są terminami służącymi klasyfikacji i opisowi. W interpretacji teoretycznej natomiast czynnik traktuje się jako konstrukcję pojęciową zawierającą nadwyżkę znaczeń (Nowakowska 1973) lub inaczej, jako pojęcie oznaczające nie obserwowalne zmienne lub relacje.

ne te zdaniem autora, najlepiej opisują (z branych pod uwagę) ten potencjał w okresie transformacji⁷.

Numer zmiennej	Nazwa zmiennej
P1	Liczba zatrudnionych w gospodarce narodowej na 1000 mieszkańców
P2	Przychody budżetu miasta na 1 mieszkańca w PLN
P3	Przeciętne wynagrodzenie brutto w gospodarce miasta w PLN
P4	Liczba pasażerów w międzynarodowym ruchu lotniczym, korzystająca z lotniska miasta na 1000 zatrudnionych w gospodarce narodowej
P5	Udział (%) przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym oraz zagranicznych firm drobnej wytwórczości w ogólnej liczbie podmiotów gospodarczych zarejestrowanych w mieście
P6	Liczba podmiotów gospodarczych przypadająca na 1 bank
P7	Liczba noclegów udzielonych cudzoziemcom w ogólnej liczbie noclegów w hotelach miasta na 1000 mieszkańców
P8	Liczba biur podróży na 10 000 mieszkańców
P9	Liczba podmiotów gospodarczych przypadająca na 1 przedsiębiorstwo doradcze
P10	Liczba studentów na 1000 mieszkańców
P11	Udział (%) pracowników naukowo-badawczych i nauczycieli akademickich w grupie zatrudnionych w usługach najbliższych powiązaniom międzynarodowym
P12	Udział (%) zatrudnionych w usługach w ogólnej liczbie zatrudnionych w gospodarce narodowej
P13	Udział (%) zatrudnionych w pośrednictwie finansowym obsłudze nieruchomości i działalności otoczenia przedsiębiorczości do ogółu pracujących w gospodarce narodowej

Na zdefiniowany wcześniej potencjał umiędzynarodowienia (PU) złożyły się następujące układy zbieżności zjawisk w przestrzeni miasta: **a** – potencjał gospodarczy miasta, **b** – dostępność przestrzenna, **c** – powiązania produkcyjne z zagranicą, **d** – infrastruktura finansowej obsługi gospodarki miasta, **e** – usługi o charakterze najbliższym powiązaniom międzynarodowym, **f** – potencjał intelektualny miasta, **g** – ogólne zatrudnienie w usługach, zatem:

$$PU = a (P1, P2, P3) + b (P4) + c (P5) + d (P6) + e (P7, P8, P9) + f (P10, P11) + g (P12, P13)$$

Składowe a, b, c...g modelu są poziomami dla grup zmiennych P1, P2, P3 ..., P13, które charakteryzują przyjętą koncepcję umiędzynarodowienia miast. Należy zaznaczyć, że uzyskane współczynniki korelacji ze względu na naturę analizowanej zbiorowości, na którą oddziałuje szereg uwarunkowań spoza pomiaru, stanowią miary siły zależności liniowej. Na podstawie przeprowadzonego badania nie można stwierdzić jednoznacznie ich zależności przyczynowej.

⁷ Nie ma przykładu przekonującego i wskazującego, jaką liczbę wskaźników należy uwzględnić, aby wyraźnie ujawniła się struktura zjawiska. W przypadku analizy czynników wspólnych, która dotyczy modelu otwartego, problem liczby zmiennych nie jest tak istotny jak w modelu zamkniętym (głównych składowych), ponieważ w modelu tym wariancja całkowita jest sumą zmienności zmiennych, a więc zależy od ich liczby (Jagielski 1977, s. 129–142).

W przeprowadzonej analizie współczynniki korelacji, ze względu na wymienione warunki, informują o stopniu skojarzenia między zmiennymi, dając empiryczne podstawy do wyważonego wnioskowania⁸.

Z powyższego obrazu zależności wylaniają się następujące układy powiązań między zmiennymi modelu umiędzynarodowienia miast z 1992 r. (tab. 2).

Tabela 2

Główne układy korelacyjne między zmiennymi modelu potencjału umiędzynarodowienia (od $r = -0,62$ do $r = +0,62$)

1992			1997		
układy powiązań	zmienna	zmiennie najsilniej skorelowane w 1992 r.	układy powiązań	zmienna	zmiennie najsilniej skorelowane w 1997 r.
I	P13	P11 (0,83) P1 (0,71) P3 (0,65)	I	P2	P4 (0,89) P5 (0,88) P13 (0,88) P3 (0,69)
II	P11	P13 (0,83) P12 (0,70) P3 (0,69) P2 (0,62)	II	P4	P2 (0,89) P5 (0,85) P13 (0,84) P3 (0,70)
III	P3	P5 (0,78) P11 (0,69) P2 (0,67) P13 (0,65)	III	P13	P2 (0,89) P5 (0,88) P4 (0,84) P3 (0,83) P11 (0,74) P8 (0,73) P12 (0,67) P1 (0,66)
IV	P5	P3 (0,78) P7 (0,68) P4 (0,65) P12 (0,63)	IV	P5	P2 (0,88) P13 (0,88) P4 (0,85) P3 (0,81) P7 (0,69) P12 (0,67) P11 (0,64)
V	P7	P5 (0,68) P4 (0,67)	V	P3	P13 (0,83) P8 (0,76) P1 (0,75) P2 (0,70) P9 (-0,71)
VI	P12	P11 (0,70) P7 (0,67) P5 (0,64)	VI	P8	P1 (0,87) P3 (0,76) P13 (0,73) P10 (0,63)
VII	P4	P5 (0,65)	VII	P1	P8 (0,87) P3 (0,75) P10 (0,67) P13 (0,66)
VIII	P8	P1 (0,65)			

⁸ W zbiorze korelacji cech, przewagą wysokich dodatnich zależności z innymi cechami, tj. mieszczących je w przedziale od $r = 0,62$ do $r = 0,83$ charakteryzowały się w kolejności cechy: P13, P12, P11, P1, P2, P3, P7 i P5.

Pierwszym układem najsilniejszych związków sterowała zmienna P13, wyrażająca udział silnie umiędzynarodawiającego miasto zatrudnienia w pośrednictwie finansowym, obsłudze nieruchomości oraz otoczenia szeroko pojętej przedsiębiorczości. Zmienna ta była istotnie powiązana z zawodowo aktywnym potencjałem demograficznym miasta (P1) i z zamożnością jego mieszkańców (P3) oraz – najbardziej – z potencjałem naukowo-badawczym miasta (P11). Drugi układ oddziaływań tworzyło w pewnym stopniu uzupełnienie układu pierwszego. Silna jeszcze na początku okresu, jako pośrednia cecha umiędzynarodowienia zmienna P11 wykazywała istotne korelacje ze zmiennymi P12 i P13 (sfera zatrudnienia w usługach) oraz P2 i P3 (potencjał gospodarczy miasta). Trzeci układ kształtowała zmienna P3, wyrażająca przeciętne wynagrodzenie brutto mieszkańców pracujących w gospodarce narodowej. Zmienna ta wykazała silne skojarzenia ze zmiennymi P5, P11 i P2 oraz P13⁹.

Oddziaływanie trzeciego układu zaznaczało się silniej w dużych ośrodkach miejskich, gdzie zespół cech, z którymi wiązała się cecha P3, reprezentowany był na relatywnie wysokim poziomie ilościowym. Czwarty układ oddziaływań między zmiennymi był w porównaniu z 1997 r. jeszcze względnie słaby. W układzie tym dominuje bezpośrednia cecha umiędzynarodowienia, jaką jest zmienna P5 (udział przedsiębiorstw zagranicznych w gospodarce miasta). Okazało się, że w początkowym okresie najsilniejsze powiązania cecha ta miała ze zmiennymi P3 (zamożność mieszkańców), P7 (usługi recepcyjne) oraz P4 (dostępność przestrzenna) i P12 (poziom ogólnego zatrudnienia w usługach). Z układu czwartego wynika, że dla jego formowania priorytety powiązań dla cechy P5 koncentrowały się dookoła dostępności przestrzennej i szeroko pojętych usług, co w początkowej fazie transformacji mogło mieć zasadnicze znaczenie¹⁰. Zakres zmienności badanego zbioru cech przyjętych w analizowanym modelu przedstawiają wartości średniej arytmetycznej, odchylenia standardowego oraz wskaźnika względnej zmienności rozkładów przestrzennych cech (tab. 3).

Dane w tabeli 3 wskazują, że niektóre cechy przyjętego modelu charakteryzuje znaczna dyspersja oraz, że zróżnicowanie to uległo złagodzeniu w badanym okresie. W 1992 r. najwyższe wskaźniki V_s notowane były dla zmiennych P4, P7, P5, P9 i P11. Są to zmienne opisujące bardzo bliskie powiązania międzynarodowe miast. Część z nich to cechy bezpośrednio umiędzynarodowienia (P4, P5, P7). Wartości wskaźników V_s wskazywały na znaczne zróżnicowanie, zwłaszcza na początku badanego okresu, co jest także pewnym potwierdzeniem, iż transformacja lat 1992–1997 wykazała już widoczne zmiany i przesunięcia. Sześcioletni jej okres wpłynął na złagodzenie różnic między skrajnymi wartościami wybranych cech.

⁹ Oddziaływanie trzeciego układu zaznaczało się silniej w dużych miastach, gdzie zespół cech, z którymi wiązała się cecha P3, reprezentowany był na relatywnie wysokim poziomie ilościowym.

¹⁰ Korelacje z 1997 r. wskazywały na utrwalanie się wyłonionych dla 1992 roku głównych układów pozytywnych korelacji. W nowym obrazie zmiany dotyczyły przesunięć w kolejności znaczenia poszczególnych układów, w których na czoło wysunęła się zmienna P2, tworząca układ najsilniejszych związków z powtórzonymi z 1992 r. zmiennymi P13 i P3 oraz ze zmiennymi P6 i P9.

Polozenie i dyspersja zmiennych w zbiorze

Zmienna	1992			1997		
	średnia arytmetyczna cechy \bar{x}	odchylenie standardowe s	V_s	średnia arytmetyczna cechy \bar{x}	odchylenie standardowe s	V_s
P1	327,29	44,50	13,6	368,34	69,21	13,8
P2	195,73	64,67	33,0	1194,12	253,84	21,3
P3	291,24	39,29	13,5	1169,14	150,88	0,1
P4	257,49	840,03	326,2	362,12	927,23	255,1
P5	0,77	0,54	70,1	1,52	1,05	69,1
P6	963,91	299,82	31,1	1110,76	213,11	19,2
P7	147,55	83,74	56,7	162,62	139,94	86,1
P8	1,72	0,55	32,0	1,96	0,63	32,1
P9	963,34	1048,63	108,9	1378,07	920,34	66,8
P10	54,65	26,06	47,7	120,00	35,51	29,6
P11	2,97	1,60	53,9	2,86	1,21	42,3
P12	57,17	5,76	10,1	60,82	4,76	7,8
P13	0,09	0,02	22,2	0,10	0,02	20,0

Identyfikacja czynników wspólnych potencjału umiędzynarodowienia

Za pomocą zastosowanego programu dokonano identyfikacji czynników potencjału internacjonalizacji według metody maksymalnej wiarygodności¹¹.

Otrzymane wartości własne czynników (>1) wyłoniły zarówno w 1992 r., jak i w 1997 r. po trzy czynniki, których strukturę ładunków ujęto w tabeli 4. Zmiana udziału, a więc ważności poszczególnych czynników w strukturze czynnikowej jest bardzo charakterystyczna. Analiza wykazała bardzo istotny wzrost znaczenia najbardziej „międzynarodowego” czynnika **F1** kosztem wyraźnego spadku udziału czynnika **F2** i **F3** oraz czynnika niezidentyfikowanego w strukturze, tj. z 28,2% udziału w strukturze czynnikowej w 1992 r. do 50,1% udziału w 1997 r. Znaczenie czynnika **F1** i jego składowych dla procesu internacjonalizacji badanej grupy miast podkreśliła ponadto jego stabilność strukturalna wyrażająca się wysokim wskaźnikiem korelacji między czynnikami **F1**(1992) i **F1**(1997) równym 0,9052.

Wartości ładunków związania zmiennych z czynnikiem **F1** pozwoliły na jego identyfikację w 1997 r. jako potencjału gospodarczego i międzynarodowej dostępności przestrzennej miasta (bezpośrednie powiązania gospodarczo-prze-

¹¹ Obliczenia wykonano w programie SPSS/PC+ Professional Statistics w. 5.0

strzenne z zagranicą, wsparte zamożnością miasta i jego mieszkańców). Czynniki ten składa się ze zmiennych bezpośrednio opisujących międzynarodowe powiązania gospodarcze i przestrzenne (P5 – przedsiębiorstwa zagraniczne, P4 – pasażerowie międzynarodowego ruchu lotniczego) oraz ze zmiennych pośrednich wyrażających zamożność miasta i jego mieszkańców (P3 – przeciętne wynagrodzenie, P2 – przychody budżetu miasta) oraz cechy opisujące zatrudnienie w usługach najbliższych otwarciu się miasta na powiązania międzynarodowe (P13 – pracujący w obsłudze finansowej, handlu nieruchomościami itp.). W czynniku F1 na początku badanego okresu znaczenie miał także kompleks naukowo-badawczy miast wyrażony zatrudnieniem w tej sferze (37,4% wyjaśniania stopnia związania z czynnikiem). Na początku transformacji cecha ta ze względu na swoją koncentrację w wielkich ośrodkach miejskich Polski miała istotne znaczenie dla internacjonalizacji. Wiązała się z atrakcyjnym zapleczem dla gospodarki, mając charakter synergiczny, generujący innowacje, potrzebę wymiany i wyższy poziom znajomości języków obcych, a także wyższy poziom społecznej otwartości na kontakty międzynarodowe i rozumienie zróżnicowanych potrzeb i wymogów w tym zakresie. Pozycja zmiennej P11 w 1992 r. jest zatem zrozumiała jeśli zważyć rangę wielkich miast w tym względzie oraz poszukiwanie przez zagranicznych inwestorów lokalizacji zapewniających możliwość korzystania z usług nauki (zaplecze badawcze, specjaliści, etc.), zwłaszcza w początkowych latach transformacji.

Należy zaznaczyć, że na początku okresu większość korelacji między zmiennymi wchodzącymi w skład czynnika F1 była istotna, choć wartości te jeszcze nie były zbyt wysokie w 1992 r. Zmiana nastąpiła tu w 1997 r., kiedy spodziewane interkorelacje zmiennych uproszczonego pod względem struktury czynnika F1, jak i związanie zmiennych z samym czynnikiem bardzo wzrosły. Potwierdziło to z jednej strony wzrost znaczenia i powiązania głównych cech bezpośrednich umiędzynarodowienia (P4 i P5) oraz głównych cech pośrednich odzwierciedlających sukces gospodarczy miasta (P2, P3 oraz P13), a więc mających znaczenie dla zintegrowanego poziomu dobrobytu, którego ważną składową są powiązania gospodarcze i przestrzenne z zagranicą.

Wielozmienna agregacja różnych sfer przestrzeni gospodarczo-społecznej miast polskich w czynniku F1 (7 cech) była dość znamienna nie tylko przez swoje zróżnicowanie, ale również przez wewnętrzne logiczne powiązanie, co tłumaczy częściowo wstępne stadium transformacji, koniec jej najtrudniejszego okresu i zapoczątkowanie pozytywnych zjawisk w wielu dziedzinach gospodarki (por. tab. 4).

W 1997 r. struktura ładunków czynnika F1, w miarę rozwoju powiązań międzynarodowych, uległa wykrystalizowaniu i wzmocnieniu. Duże znaczenie zmiennych P2, P4 i P5 świadczy o wzroście skojarzenia między zamożnością miast wyrażoną dochodami budżetów a poziomem międzynarodowych powiązań gospodarczo-przestrzennych¹². O poziomie umiędzynarodowienia na pierwszym etapie transforma-

¹² Procent związania tych cech z czynnikiem F1 wynosił w 1997 r.: dla P2 – 58,8%, dla P4 – 58,6% i dla P5 – 54,8%.

cji świadczył potencjał gospodarczy i otwartość miast na przepływy kapitału, dóbr, ludzi oraz informacji. Czynniki F1 wspierany był czynnikiem F2 agregującym potencjał edukacyjny z niewielkim jeszcze udziałem usług. Na początku znaczenie obu czynników dla tworzenia się analizowanego potencjału było podobne i wyrażało się zbliżonym udziałem w wyjaśnianiu zasobu zmienności, tj. F1 = 28,2% i F2 = 24,5%. Po okresie szczególnie dynamicznych zmian, tj. po 1995 r. nastąpiło przesunięcie znaczenia czynnika F1 w sensie wzmocnienia potencjału gospodarczego poprzez wyeksponowanie możliwości budżetowych miast. Możliwości te dają atrakcyjne dla inwestorów efekty rozbudowy infrastruktury nie tylko komunalnej, ale i w dziedzinie usług wyspecjalizowanych¹³.

Tabela 4

Macierz ładunków czynnikowych

1992				1997			
zmienna	czynnik			zmienna	czynnik		
	1	2	3		1	2	3
P4	0,77172	-0,01138	-0,00827	P2	0,76686	0,19162	0,28915
P5	0,75683	0,14853	0,107	P4	0,76608	0,0787	0,34183
P3	0,70307	0,38286	0,02902	P5	0,74044	0,1164	0,47385
P2	0,67697	0,10611	0,27839	P13	0,72927	0,28809	0,44117
P13	0,62946	0,39832	0,22058	P3	0,58372	0,4625	0,43208
P11	0,6117	0,59963	0,28137	P12	0,49071	0,1008	0,45113
P12	0,51587	0,49913	0,03697				
				P10	-0,05446	0,74733	0,17411
P10	0,03366	0,96156	-0,12903	P6	0,01927	-0,7201	0,12547
P9	-0,33018	-0,5696	-0,22484	P1	0,40823	0,70894	0,21924
P7	0,51749	0,52647	-0,13399	P8	0,37977	0,6115	0,38622
P8	0,23692	0,51905	-0,20718				
				P11	0,44331	0,18018	0,61223
P6	0,09251	0,00955	0,7913	P7	0,4148	0,06656	0,59369
P1	-0,00578	0,41446	-0,6034	P9	-0,29015	-0,32555	-0,5462

Analizując strukturę czynnika F1 można stwierdzić zatem, że agreguje on podstawowe wymiary internacjonalizacji na gruncie badanej zbiorowości miast oraz że struktura tego czynnika składająca się ze zmiennych łączących potencjał gospodarczy miast wraz z dostępnością przestrzenną jest układem sprzyjającym rozwojowi ich charakteru międzynarodowego. Wiodącą rolę w tym układzie odgrywają jednak możliwości finansowe miasta, które im są wyższe, tym skuteczniej oddziałują na generowanie powiązań międzynarodowych. Ważność czynnika F1 podkre-

¹³ Między poziomem inwestycji zagranicznych a wpływami budżetowymi miasta istnieje sprzężenie zwrotne. Inwestycje te przynoszą wyższe wpływy, a z kolei te ostatnie poprawiają infrastrukturę miejską, stanowiącą dla inwestorów istotną wartość miejską. Znaczenie publicznych środków przeznaczanych na rozwój miasta akcentuje także W. Lever (1998).

ślą ponadto stabilność (inwariancja) jego struktury, wyrażająca się wysokim wskaźnikiem korelacji 0,9052 między czynnikiem F1(1992) a czynnikiem F2(1997).

Czynnik F2 został zidentyfikowany jako edukacyjny ze względu na duży ładunek cechy określającej liczbę studentów na 1000 mieszkańców (P10, tab. 4). Wysoka pozycja tej cechy w czynniku i jej rola w strukturze potencjału na początku transformacji wynikała z ówczesnej, silnej jeszcze koncentracji szkolnictwa w największych miastach. Czynniki F2, mniej znaczący w 1997 r., zidentyfikowano szerzej jako: **potencjał edukacyjny i poziom wyspecjalizowanych usług otoczenia przedsiębiorczości (wsparty infrastrukturą powiązań międzynarodowych)**. Czynniki F3 nie zostały określone także w 1997 r., jako niewiele znaczące w strukturze czynników.

Podsumowując problem identyfikacji czynników wspólnych, wyjaśniających zmienność potencjału służącego umiędzynarodawianiu analizowanych miast należy stwierdzić m.in.

1. Struktura czynnika F1 uległa w 1997 r. nieznacznemu uproszczeniu, dając bardziej klarowny obraz wzmacniający treść ukrytą tego czynnika, tj. poziom bezpośrednich powiązań gospodarczo-przestrzennych z zagranicą.
2. W 1992 r. na czele struktury czynnika F1 stały dwie cechy bezpośrednio umiędzynarodowienia (P4 i P5), które w 1997 r. ustąpiły miejsca zmiennej pośredniej, jaką jest cecha P2. Świadczy to o wzroście roli czynnika lokalnego (związanego z możliwościami miasta) w kreowaniu powiązań międzynarodowych.
3. Ewolucja znaczenia czynnika F1 wskazuje, iż obecnie podstawową rolę w różnicowaniu potencjału służącego rozwijaniu powiązań międzynarodowych badanych dużych miast polskich odgrywają bezpośrednio powiązania gospodarczo-przestrzenne, o czym świadczą dane dotyczące liczby zarejestrowanych firm z kapitałem zagranicznym. Powiązania te wspomaga poziom oraz dynamika przewozów lotniczych, dochodów budżetowych oraz osiągnięty przez mieszkańców poziom życia. Treść i wewnętrzna konfiguracja czynnika F1 wyraźnie faworyzuje wielkie miasta, choć ich pozycja uległa, jak można sądzić, pewnemu osłabieniu w badanym okresie.
4. Analizowanemu procesowi towarzyszyło zmniejszenie się stopnia dyspersji przyjętych cech. Malą zatem ogólną koncentracją zmiennych w badanym zbiorze miast. Tendencję tę potwierdza też zmniejszanie się różnicy wartości maksymalnych i minimalnych poszczególnych cech (Komorowski 2000). Pozwala to ostrożnie wnioskować o pewnym łagodzącym wpływie procesu umiędzynarodawiania, opisanego przyjętymi zmiennymi na dysproporcje między miastami.
5. W układzie przestrzennym czynnika F1 ze zrozumiałych względów dominuje Warszawa, z wysokim w stosunku do pozostałych miast ładunkiem czynnikowym (tab. 5). Zmiany wartości ładunków czynnika F1 i F2 uporządkowane liniowo dla analizowanych miast wykazały wyraźne przesunięcia miast zarówno w rankingach czynnikowych, jak i w wartościach ładunków (tab. 5). Przesunięcia wartości ładunków wskazują na tendencje do pewnego osłabienia dominacji niektórych miast pod względem analizowanego czynnika oraz cech czyn-

nik ten charakteryzujących (np. Gdańska), a także do regresu kilku miast w tym zakresie (Radomia, Białegostoku i Częstochowy). Jak widać z podanych w tabeli szeregów, wartości dodatnie czynnika notowało poza Warszawą sześć największych miast Polski (bez Wrocławia na początku okresu), natomiast w 1997 r. już tylko cztery miasta.

Tabela 5

Uporządkowana macierz ładunków czynnikowych według miast

Miasta	F ₁	Miasta	F ₂	Miasta	F ₃
1992					
Warszawa	2,776	Lublin	2,101	Łódź	2,037
Gdańsk	0,832	Katowice	1,275	Kraków	0,642
Szczecin	0,389	Kraków	1,042	Poznań	0,585
Katowice	0,299	Poznań	0,851	Wrocław	0,535
Poznań	0,268	Wrocław	0,566	Częstochowa	0,486
Łódź	0,142	Gdańsk	0,062	Bydgoszcz	0,376
Kraków	0,051	Rzeszów	-0,014	Gdańsk	0,056
Wrocław	-0,143	Warszawa	-0,156	Warszawa	-0,082
Kielce	-0,338	Kielce	-0,186	Radom	-0,129
Bydgoszcz	-0,462	Toruń	-0,206	Lublin	-0,129
Białystok	-0,480	Szczecin	-0,240	Białystok	-0,333
Częstochowa	-0,556	Łódź	-0,499	Szczecin	-0,368
Rzeszów	-0,563	Częstochowa	-0,923	Toruń	-0,508
Toruń	-0,577	Bydgoszcz	-0,979	Kielce	-0,728
Radom	-0,651	Białystok	-1,275	Katowice	-0,816
Lublin	-0,987	Radom	-1,419	Rzeszów	-1,624
1997					
Warszawa	2,772	Katowice	2,049	Kraków	1,351
Gdańsk	0,335	Rzeszów	1,178	Warszawa	0,933
Poznań	0,300	Poznań	0,691	Wrocław	0,612
Katowice	0,182	Lublin	0,628	Poznań	0,532
Wrocław	0,127	Kielce	0,255	Szczecin	0,477
Łódź	-0,002	Toruń	0,231	Gdańsk	0,419
Szczecin	-0,127	Warszawa	0,030	Lublin	0,192
Kraków	-0,179	Kraków	-0,082	Katowice	0,056
Bydgoszcz	-0,234	Gdańsk	-0,109	Białystok	-0,154
Rzeszów	-0,267	Wrocław	-0,381	Łódź	-0,163
Kielce	-0,280	Szczecin	-0,448	Toruń	-0,357
Radom	-0,346	Częstochowa	-0,550	Częstochowa	-0,518
Białystok	-0,484	Bydgoszcz	-0,662	Rzeszów	-0,607
Toruń	-0,510	Białystok	-0,686	Bydgoszcz	-0,638
Częstochowa	-0,541	Łódź	-0,960	Radom	-1,037
Lublin	-0,745	Radom	-1,183	Kielce	-1,098

6. Jeżeli przyjąć, że umiędzynarodowienie jest jednym ze zjawisk przyczyniających się do sukcesu miasta, to wykryty czynnik wspólny F1 można uznać za

zintegrowany warunek tego sukcesu, w części funkcjonowania przestrzeni społeczno-ekonomicznej miasta poddanej powiązaniom międzynarodowym, a wyodrębnione czynniki **F1** i **F2** stanowią istotne wskaźniki służące konstrukcji niektórych części strategii rozwojowych miast. Zatem miastami największego sukcesu, związanego z funkcjonowaniem potencjału służącego powiązaniom międzynarodowym w 1997 r. były: Warszawa, Gdańsk, Poznań, Katowice i Wrocław (wartości **F1** > 0).

7. Zmienne ulokowane w czynnikach wspólnych – to w świetle analizy zagregowane atrybuty atrakcyjności miast, wektory tej atrakcyjności, będące zbiorem synergicznie oddziałujących na siebie wartości miejskich. Czynniki oraz ich zmienne to zatem potencjalne uogólnione elementy konkurencyjności miast polskich w okresie transformacji.

W procesie umiędzynarodawiania oprócz jego wpływu na poprawę wskaźników gospodarczych miast, mamy także do czynienia z tworzeniem się międzynarodowych struktur przestrzennych wewnątrz wielkich miast. Struktury te, obserwowane w wielu metropoliach europejskich, stanowią wyraz przestrzennych i funkcjonalnych relacji, jakie zachodzą między obiektami miasta służącymi pośrednio lub bezpośrednio powiązaniom międzynarodowym.

Nie należą one do trwałych i dających się przewidzieć w swoich wszystkich płaszczyznach i wymiarach. Internacjonalizacja to zjawiska o dużej dynamice, dlatego ze względu na szczególne znaczenie dla rozwoju miast i regionów, ich przejawy, mechanizm i skutki powinny być przedmiotem dalszych badań.

Literatura

- Beauregard R.A., Haila A. 2000, *The unavoidable continuities of the city*, (w:) P. Marcuse, R. Van Kempen, (red.) *Globalizing cities. A new spatial order?*, Blackwell, s. 22–36.
- Chojnicki Z. 1977, *Metody ilościowe w geografii*, PWN, Warszawa.
- Czyż T. 1967, *Wyznaczanie regionów jednolitych metodą analizy czynników wielokrotnych*, *Przegląd Geograficzny* 39, 1, s. 135–160.
- Gaczek W.M. 1979, *Struktura przestrzeni rezydencjalnej Poznania. Studium analizy czynnikowej*, PWN, Poznań.
- Jagielski A. 1977, *Analiza czynnikowa w badaniach ekologiczno-osadniczych*, (w:) Z. Chojnicki (red.), *Metody ilościowe i modele w geografii*, PWN, Warszawa, s. 128–142.
- John P. 2000, *The Europeanisation of sub-national governance*, *Urban Studies* 37, 5–6, s. 877–894.
- Kolodziejski J. 1992, *Kryzys i perspektywy rozwoju polskich miast w gospodarce rynkowej*, (w:) B. Jąłowicki (red.), *Gra o miasto*, Biuletyn KPZK PAN 157, Warszawa, s. 39–51.
- Komorowski J. 1993, *Marketing miejski i jego znaczenie we współczesnym rozwoju miast*, *Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu* 206, Poznań, s. 44–55.
- 1997, *Internationalisation – a modern path of development for European cities*, *European Studies*, *Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu* 253, Poznań, s. 32–49.
- 1998, *Marketing a potrzeba sukcesu miasta*, *Czasopismo Geograficzne* 69, 3–4, s. 275–293.
- 1999, *Internacjonalizacja jako wyzwanie w procesie rozwoju wielkich miast*, *Przegląd Geograficzny* 71, 1–2, s. 128–139.
- 2000, *Współczesne uwarunkowania gospodarczo-przestrzenne internacjonalizacji miast polskich*, *Zeszyty Naukowe AE w Poznaniu* 157, Poznań.

- Korcelli P. 1996, *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji – zarys problematyki*, Zeszyty IGiPZ PAN 41, Warszawa, s. 5–12.
- Lever W. 1998, *Competitive cities in Europe*, Referat na konferencję „Konkurencyjność regionów w perspektywie polskiej i europejskiej”, Poznań, październik 1998.
- Nowakowska M. 1973, *Analiza czynnikowa: arbitralne decyzje w ramach modelu matematycznego*, Studia Socjologiczne 51, s. 24-35.
- Purchla J., Sepiol J. 1997, *Metropolie a rozwój regionalny Polski*, Samorząd Terytorialny 11, Warszawa, s. 3–17.
- Soldatos P. 1990, *Exposé sur le thème: L' attractivité de la ville et son image marqué au plan international. Colloque international sur les villes européennes: „Strategies et projets urbains”, Collection Etudes et Travaux, 17, Conseil de l' Europe. Strasbourg, s. 38–52.*

JÓZEF WITOLD KOMOROWSKI

INTERNATIONALITY POTENTIAL FACTORS OF POLISH CITIES, 1992–1997

International character of big cities became more obvious when the new economic and social conditions caused the fordist system of production to falter. A wide-scale processes of internationalisation were accompanied by (particularly in the second half of the twenties) new phenomena, i.e. globalisation of the economy and competition between cities.

International status or international character of a city is a measurable potential signifying the rank and size of links and range at the international level corresponding to the commonly accepted features of internationality of cities. This potential may result from a geographical location, historical development, political functions and also from activities of the city or state authorities.

On the other hand, the internationalisation process of a city means a transformation of an urban system which is based in a greater part on international links, both in the socio-economic and cultural sense. In an empirical approach, the dynamics of international links is expressed by the change in values of the features accepted as those which describe internationalisation in comparable periods of time.

The Polish cities as economic centres of the country clearly responded to the joint socio-economic phenomena of systemic and economic transformation which have become a stimulus for the new stage of development.

The subject of empirical studies presented in this paper is an analysis of the differentiation of internationality potential of the Polish cities in 1992–1997, i.e. in the period of transition from commanded economy to market economy. This potential is defined as a multidimensional set of the features illustrating capability, readiness or possibilities of the cities to undertake and develop various types of international links. Identification of characteristic factors (determinants) of the internationalisation process and their structure as well as investigation of their impact on this process in the analysed 16 big cities of Poland have become a cognitive objective to be gained through empirical studies.

Such an approach to the above problem required a construction of a model of internationality potential of a city with 13 variables chosen through correlative selection from the original 23 features accepted as those which described this potential.

Three main hypotheses were put forward and verified in the paper:

- (1) The analysed cities responded differently to the transformation changes which is reflected in the level of the features expressing the internationality potential of those cities.
- (2) The volume and structure of the internationality potential of the cities find their expression in the differentiated, in category of time and inter-links, dimensions and common factors which explain the changeability of the internationalisation phenomenon in the analysed period.
- (3) The process of internationalisation has a positive influence on smoothing over differences in the level of city development in regard to the accepted features.

The analysis carried out by the author became a basis for the formulation of following conclusions:

- (1) The reason for differentiation of the set of the Polish cities in terms of their internationality potential lies in the not visible structure of the direct and indirect properties of this potential assumed in the analysis. The factor method made it possible to reveal common factors and those elements in the structure of the features which have a decisive influence on the formation and changes in the level of internationality potential.
- (2) Factor F1 identified as economic potential and international spatial accessibility of a city decides about the level of potential favouring the internationalisation process.
- (3) Regarding internationality as one, out of the phenomena contributing to the success of a city, the revealed common factor F1 is an integrated condition for this success in this part of the socio-economic space of the city which is subject to international links. In 1997 Warszawa, Gdańsk, Poznań, Katowice and Wrocław were the most successful cities in regard to the potential for international links.

TERESA CZYŻ

Zróżnicowanie wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego nowych województw

Differences in the population-urbanisation dimension of the new voivodships

Zarys treści. Celem artykułu jest charakterystyka wybranych aspektów wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego nowych województw i na jej podstawie określenie poziomu regionalności województw.

Wprowadzenie

W podziale administracyjnym Polski, obowiązującym od 1999 r. mapa województw uległa istotnej zmianie: zamiast 49 utworzono 16 województw.

Celem artykułu jest analiza wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego nowych województw. Wymiar ten jest podstawowym wymiarem strukturalnym, kreującym regionalny charakter województw i ustalającym pozycję województw w układzie regionalnym kraju (Chojnicki 1996).

W postępowaniu badawczym zmierzającym do charakterystyki wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego województw bierze się pod uwagę wybrane jego aspekty. Należą do nich: (1) wielkość populacji i stopień urbanizacji, (2) struktura wielkościowa miast i rozkład ludności miejskiej według wielkości miast, (3) regularność wielkości i kolejności miast.

Zakłada się, że rozpoznanie wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego województw i jego zróżnicowania może stanowić podstawę określenia charakteru regionalnego województw.

Wielkość populacji i stopień urbanizacji nowych województw

Nowe województwa różnią się istotnie pod względem liczby ludności. Największe województwo – mazowieckie ma pięciokrotnie więcej ludności niż województwo najmniejsze – lubuskie (tab. 1). Również duże są kontrasty pod względem powierzchni: stosunek największego (mazowieckie) do najmniejszego (opolskie) kształtuje się jak 4:1. Znaczne zróżnicowanie województw pod względem liczby ludności i obszaru określa przedział gęstości zaludnienia od 397 (śląskie) do 60 osób na km² (warmińsko-mazurskie).

Przeciętna liczba ludności w 16 województwach wynosi 2,4 mln i mieści się w przedziale wielkości zaludnienia regionów dużych krajów Europy (Francji, Włoch,

Tabela 1

Struktura wielkościowa województw

Województwo	Liczba ludności (tys.)	Powierzchnia (tys. km ²)	Gęstość zaludnienia (os./km ²)
dolnośląskie	2 982	19,9	149
kujawsko-pomorskie	2 100	18,0	117
lubelskie	2 240	25,1	89
lubuskie	1 023	14,0	73
łódzkie	2 664	18,2	146
małopolskie	3 216	15,1	212
mazowieckie	5 067	35,6	142
opolskie	1 090	9,4	116
podkarpackie	2 122	17,9	118
podlaskie	1 224	20,2	61
pomorskie	2 186	18,3	119
śląskie	4 882	12,3	397
świętokrzyskie	1 326	11,7	114
warmińsko-mazurskie	1 464	24,2	60
wielkopolskie	3 351	29,8	112
zachodniopomorskie	1 732	22,9	76

Źródło: *Rocznik statystyczny województw*, GUS, 1999.

Hiszpanii), która wynosi od 2,2 do 2,9 mln. Regiony te odpowiadają równocześnie drugiemu poziomowi organizacji terytorialnej w nomenklaturze Unii Europejskiej (NUTS 2).

Na podstawie kryterium przeciętnej liczby ludności województwa dzieli się na dwie grupy. Pierwszą grupę tworzą województwa, które mają 2,2 mln i więcej mieszkańców i są regionami silnymi ludnościowo. Należą do nich województwa: mazowieckie (5,1 mln ludności), śląskie (4,8 mln), wielkopolskie, małopolskie, dolnośląskie, łódzkie, lubelskie i pomorskie. Drugą grupę tworzy pozostałe osiem województw, z liczbą ludności od 2,1 mln (podkarpackie) do 1,0 mln (lubuskie).

Należy równocześnie zwrócić uwagę, że w grupie pierwszej znajdują się województwa o gęstości zaludnienia zbliżonej lub wyższej niż przeciętna krajowa (124 osoby/km²) (z wyjątkiem lubelskiego), natomiast w drugiej grupie – obok czterech województw o niskiej gęstości zaludnienia występują cztery województwa stosunkowo gęsto zaludnione: kujawsko-pomorskie, opolskie, świętokrzyskie, podkarpackie.

Z punktu widzenia dynamiki rozwoju ludnościowego wszystkie województwa cechują się względną stabilnością procesów demograficznych i tendencją spadkową migracji, co daje w wyniku pewną trwałość sytuacji ludnościowej i domknięcie województw.

Ściśle związany z wielkością populacji jest stopień urbanizacji województw. Pod względem stopnia urbanizacji województwa są znacznie zróżnicowane. Urba-



Ryc. 1. Rozmieszczenie miast w województwach

Źródło: Baza danych programu MapInfo, 1997

Distribution of towns after voivodships

Source: Data base, MapInfo 1997

nizację województw bada się w kategoriach umiejscowienia i na podstawie udziału ludności miejskiej w ogólnym zaludnieniu.

Liczebność miast w województwach wykazuje znaczną rozpiętość: od 108 miast w województwie wielkopolskim do 29 w województwie świętokrzyskim (ryc. 1, tab. 2). Również gęstość miast jest regionalnie zróżnicowana i kształtuje się od 56 miast w województwie śląskim do 16 miast na 10 tys. km² w województwie lubelskim. Do województw o gęstości miast na poziomie przeciętnej krajowej (28 miast na 10 tys. km²) należy osiem województw, głównie w Polsce północnej i środkowej. Gęstość sieci miast w województwie nie określa jednoznacznie liczby ludności miejskiej z uwagi na istniejące znaczne zróżnicowanie wielkości miast. Na przykład, duża gęstość miast w województwie wielkopolskim (36 na 10 tys. km²) wynika z dobrze rozwiniętej sieci małych miast (29 miast na 10 tys. km²) przy niedoborze większych miast, tj. miast, które w większym stopniu skupiają ludność niż liczne małe miasta.

Obraz stopnia urbanizacji województw ulega więc pewnym zmianom, gdy określa się go na podstawie odsetka ludności miejskiej. Zastosowanie tego wskaźnika

Tabela 2

Wskaźnik urbanizacji województw

Województwo	Liczba miast	Miasta na 10 000 km ²	Największe miasto		Odsetek ludności miejskiej (%)
			nazwa	liczba ludności (w tys.)	
dolnośląskie	89	45	Wrocław	638	71,6
kujawsko-pomorskie	52	29	Bydgoszcz	387	61,9
lubelskie	40	16	Lublin	356	45,9
lubuskie	42	30	Gorzów Wlkp.	126	64,9
łódzkie	42	23	Łódź	807	64,9
małopolskie	54	36	Kraków	741	50,8
mazowieckie	83	23	Warszawa	1618	64,1
opolskie	34	36	Opole	130	52,4
podkarpackie	45	25	Rzeszów	162	40,9
podlaskie	36	18	Białystok	284	57,0
pomorskie	42	23	Gdańsk	459	69,1
śląskie	69	56	Katowice	346	80,0
świętokrzyskie	29	25	Kielce	212	45,8
warmińsko-mazurskie	49	20	Olsztyn	171	60,1
wielkopolskie	108	36	Poznań	578	57,6
zachodniopomorskie	61	27	Szczecin	417	69,8

Źródło: *Rocznik statystyczny województw*, GUS, 1999.

wyказuje, że najwyższy stopień urbanizacji mają województwa: śląskie (80%) i dolno-śląskie (72%), a najniższy województwa: podkarpackie (41%) i świętokrzyskie (46%), przy średniej krajowej 62%.

Na podstawie przyjętych dwóch kryteriów stopnia urbanizacji wyróżnia się dwie grupy województw (tab. 3). Pierwszą grupę tworzą województwa o wysokim i przeciętnym stopniu urbanizacji (20 i więcej miast na 10 tys. km², 61% i więcej ludności miejskiej). Należą do niej województwa: śląskie, dolnośląskie, zachodniopomorskie, pomorskie, mazowieckie, łódzkie, lubuskie, kujawsko-pomorskie. Do grupy tej zalicza się również województwa: wielkopolskie, małopolskie, opolskie, które przy wysokiej gęstości miast (36) mają stosunkowo niski odsetek ludności miejskiej (58, 51, 52%) ze względu na przewagę małych miast. Drugą grupę tworzy pozostałych pięć słabo zurbanizowanych województw: lubelskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, podkarpackie, świętokrzyskie.

Warto zauważyć, że w pierwszej grupie znajdują się województwa, które stanowią największe skupiska ludności miejskiej w skali kraju. Są to województwa: śląskie, w którym mieszka 16% ludności miejskiej kraju, mazowieckie (13%), dolnośląskie (9%), wielkopolskie (8%), łódzkie i małopolskie (po 7%). W sumie w miastach tych województw mieszka 60% ludności miejskiej kraju. Jednak w pierwszej grupie znajdują się również województwa opolskie i lubuskie, o małym zaludnie-

niu, w których mieszka tylko 2% i 3% ludności miejskiej kraju. W pięciu województwach drugiej grupy mieszka po 2–4% ludności miejskiej kraju.

Tabela 3

Stopień urbanizacji województw

Liczba miast na 10 000 km ²	Odsetek ludności miejskiej		
	< 61%	61–65%	> 65%
10–20	lubelskie podlaskie warmińsko-mazurskie		
20–30	podkarpackie świętokrzyskie	kujawsko-pomorskie lubuskie łódzkie mazowieckie	pomorskie zachodniopomorskie
> 30	małopolskie opolskie wielkopolskie		dolnośląskie śląskie

Źródło: *Rocznik statystyczny województw*, GUS, 1999.

Analiza związku między stanem rozwoju ludnościowego i stopniem urbanizacji województw prowadzi do wyodrębnienia następujących typów województw (tab. 4):

- (1) typ LU – województwa o dużej populacji (L) oraz wysokim lub przeciętnym stopniu urbanizacji (U),
- (2) typ Lu – województwa o dużej populacji (L) i niskim stopniu urbanizacji (u),
- (3) typ IU – województwa o małej populacji (I) oraz wysokim lub przeciętnym stopniu urbanizacji (U),
- (4) typ lu – województwa o małej populacji (I) i niskim stopniu urbanizacji (u).

Tabela 4

Klasyfikacja województw według wielkości populacji i stopnia urbanizacji

	L	I
U	dolnośląskie łódzkie małopolskie mazowieckie pomorskie śląskie wielkopolskie	kujawsko-pomorskie lubuskie opolskie zachodniopomorskie
u	lubelskie	podlaskie podkarpackie świętokrzyskie warmińsko-mazurskie

Struktura wielkościowa miast w układzie województw

W Polsce małe miasta (poniżej 20 tys. mieszkańców) stanowią 74% ogółu miast, miasta średnie (20–100 tys.) – 21%, miasta duże (100–500 tys.) – 4%, a miasta bardzo duże (500 tys. i więcej) – 1%.

W województwach struktura miast według wielkości jest, w porównaniu ze strukturą sieci krajowej, jeszcze bardziej zróżnicowana (tab. 5). W województwach dominują małe miasta, ale ich udział w ogólnej liczbie miast województwa waha się od 83% w województwie lubuskim, 82% w województwach kujawsko-pomorskim i zachodniopomorskim, 80% w wielkopolskim do 59% w województwie łódzkim i 44% w śląskim. Stosunkowo znacznym udziałem miast średnich odznaczają się województwa: łódzkie (38%) i śląskie (37%), natomiast niskim udziałem – kujawsko-pomorskie (10%), lubuskie (12%) i zachodniopomorskie (15%). Miasta duże mają największy udział w ogólnej liczbie miast województwa śląskiego (19%), a zupełny ich brak obserwuje się w województwie łódzkim. Tylko pięć województw ma jedno bardzo duże miasto (powyżej 500 tys.) stanowiące ośrodek aglomeracji monocentrycznej.

Ze strukturą wielkościową miast w poszczególnych województwach związany jest rozkład ludności miejskiej według wielkości miast. Przeciętnie w Polsce w małych miastach mieszka 20% ludności miejskiej, w miastach średnich – 32%, w miastach dużych – 30%, w miastach bardzo dużych – 19%.

W układzie województw najmniejsze udziały miast małych w liczbie ludności miejskiej obserwuje się w województwach z aglomeracjami policentrycznymi złożonymi z dużych miast, tj. w województwach śląskim (6% ludności miejskiej województwa) i pomorskim (16%) oraz w dwóch województwach z aglomeracjami monocentrycznymi, tj. w łódzkim (11%) i mazowieckim (16%). Z kolei największe udziały obserwuje się w trzech województwach: lubuskim, opolskim, warmińsko-mazurskim, w których od 40–33% ludności miejskiej mieszka w małych miastach.

Miasta średnie mają największy udział w liczbie ludności miejskiej w województwach: podkarpackim, lubelskim, łódzkim, opolskim (55–40%). Minimalny udział ludności zamieszkującej miasta średnie występuje w województwie kujawsko-pomorskim (13%).

Największy udział ludności dużych miast występuje w województwach śląskim (63%), kujawsko-pomorskim (63%) i pomorskim (54%). Ludność bardzo dużych miast: Warszawy, Łodzi, Krakowa, Wrocławia i Poznania, występujących w pięciu województwach stanowi od 49 do 30% ludności miejskiej tych województw.

Na podstawie analizy rozkładu ludności miejskiej według czterech klas wielkościowych miast, województwa można podzielić na następujące grupy:

(1) z wyraźną dominacją ludności jednej klasy miast:

- (1a) średnich – podkarpackie, lubelskie,
- (1b) dużych – śląskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie, zachodniopomorskie,
- (1c) bardzo dużego – małopolskie, mazowieckie;

- (2) ze zrównoważonym wysokim udziałem ludności
 (2a) miast średnich i miasta bardzo dużego – dolnośląskie, łódzkie, wielkopolskie,
 (2b) miast średnich i miasta dużego – podlaskie, świętokrzyskie,
 (2c) miast małych i dużych – lubuskie,
 (2d) miast średnich i małych – opolskie;
 (3) o wyrównanym udziale ludności miast małych, średnich i dużych – warmińsko-mazurskie.

Tabela 5

Struktura wielkościowa miast i liczba ludności miejskiej według województw

Województwo		Ogółem	Miasta			
			małe < 20 tys.	średnie 20–100 tys.	duże 100–500 tys.	bardzo duże > 500 tys.
1		2	3	4	5	6
dolnośląskie	miasta	89	68	18	2	1
	%	100,0	76,5	20,2	2,2	1,1
	ludność miast w tys.	2143,3	515,0	738,3	246,8	643,2
	%	100,0	24,1	34,4	11,5	30,0
kujawsko- pomorskie	miasta	51	42	5	4	–
	%	100,0	82,4	9,8	7,8	–
	ludność miast w tys.	1303,5	308,7	176,6	818,2	–
	%	100,0	23,7	13,5	62,8	–
lubelskie	miasta	40	27	12	1	–
	%	100,0	67,5	30,0	2,5	–
	ludność miast w tys.	1040,0	209,1	474,9	356,0	–
	%	100,0	20,1	45,7	34,2	–
lubuskie	miasta	42	35	5	2	–
	%	100,0	83,3	11,9	4,8	–
	ludność miast w tys.	661,6	263,5	154,5	243,6	–
	%	100,0	39,8	23,4	36,8	–
łódzkie	miasta	42	25	16	–	1
	%	100,0	59,5	38,1	–	2,4
	ludność miast w tys.	1771,4	193,6	729,6	–	848,2
	%	100,0	10,9	41,2	–	47,9
małopolskie	miasta	53	41	10	1	1
	%	100,0	77,4	18,8	1,9	1,9
	ludność miast w tys.	1633,6	380,2	381,2	121,7	750,5
	%	100,0	23,3	23,4	7,4	45,9
mazowieckie	miasta	83	59	21	2	1
	%	100,0	71,1	25,3	2,4	1,2
	ludność miast w tys.	3251,3	513,5	749,8	363,2	1624,8
	%	100,0	15,8	23,1	11,2	49,9

1		2	3	4	5	6
opolskie	miasta	34	27	6	1	-
	%	100,0	79,5	17,6	2,9	-
	ludność miast w tys.	572,3	210,2	232,0	130,1	-
	%	100,0	36,7	40,5	22,8	-
podkarpackie	miasta	45	35	9	1	-
	%	100,0	77,8	20,0	2,2	-
	ludność miast w tys.	869,1	231,3	476,5	161,3	-
	%	100,0	26,6	54,8	18,6	-
podlaskie	miasta	36	28	7	1	-
	%	100,0	77,8	19,4	2,8	-
	ludność miast w tys.	707,9	165,0	260,4	282,5	-
	%	100,0	23,3	36,8	39,9	-
pomorskie	miasta	42	28	11	3	-
	%	100,0	66,7	26,2	7,1	-
	ludność miast w tys.	1498,4	238,0	445,0	815,4	-
	%	100,0	15,9	29,7	54,4	-
śląskie	miasta	68	30	25	13	-
	%	100,0	44,1	36,8	19,1	-
	ludność miast w tys.	3907,7	252,6	1186,0	2469,1	-
	%	100,0	6,5	30,4	63,1	-
świętokrzyskie	miasta	29	23	5	1	-
	%	100,0	79,3	17,2	3,5	-
	ludność miast w tys.	607,2	157,8	236,8	212,6	-
	%	100,0	26,0	39,0	35,0	-
warmińsko- mazurskie	miasta	47	36	9	2	-
	%	100,0	76,6	19,1	4,3	-
	ludność miast w tys.	871,1	288,5	283,3	299,3	-
	%	100,0	33,1	32,5	34,4	-
wielkopolskie	miasta	108	87	19	1	1
	%	100,0	80,6	17,6	0,9	0,9
	ludność miast w tys.	1937,7	522,0	718,9	106,7	590,1
	%	100,0	26,9	37,1	5,5	30,5
zachodnio- pomorskie	miasta	61	50	9	2	-
	%	100,0	82,0	14,8	3,2	-
	ludność miast w tys.	1208,3	336,9	340,3	531,1	-
	%	100,0	27,9	28,2	43,9	-
Polska	miasta	870	641	187	37	5
	%	100,0	73,6	21,5	4,3	0,6
	ludność miast w tys.	23984,4	4 785,9	7 584,1	7157,6	4456,8
	%	100,0	19,9	31,6	29,8	18,7

Źródło: Baza danych programu MapInfo, Warszawa 1997.

W wojewódzkich sieciach miast największe (główne) miasta są zróżnicowane wielkościami: od Warszawy (1625 tys.) w województwie mazowieckim do Gorzowa Wielkopolskiego (125 tys.) w województwie lubuskim. Główne miasto, które pełni równocześnie funkcje miasta wojewódzkiego, najczęściej należy do klasy miast dużych (100–500 tys.), a tylko w pięciu województwach jest miastem bardzo dużym (powyżej 500 tys.): Warszawa, Łódź, Kraków, Poznań, Wrocław. Miasta główne z klasy miast dużych mieszczą się w przedziałach wielkości: 100–200 tys. (Gorzów Wielkopolski, Opole, Rzeszów, Olsztyn) i w przedziale 200–500 tys. (Kielce, Białystok, Katowice, Bydgoszcz, Szczecin, Gdańsk).

Miasta główne (największe) w wojewódzkich sieciach miast wykazują różny stopień dominacji określony stosunkiem drugiego co do wielkości miasta do miasta największego. Najsilniej wykształconą dominacją w wojewódzkiej sieci miast cechują się miasta główne z klasy miast bardzo dużych: Łódź (0,10), Warszawa (0,14), a najłabszą dominacją – miasta główne o liczbie mieszkańców 125 tys. i 213 tys., reprezentujące województwa o bipolarnej sieci osadniczej (Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra – 0,9, Olsztyn i Elbląg – 0,8)¹ (tab. 6).

Tabela 6

Wskaźnik dominacji największego miasta

Województwo	Ludność największego miasta P_1		Ludność drugiego pod względem wielkości miasta P_2		Wskaźnik dominacji P_2/P_1
dolnośląskie	Wrocław	643 200	Wałbrzych	137 829	0,2143
kujawsko-pomorskie	Bydgoszcz	386 268	Toruń	205 840	0,5329
lubelskie	Lublin	356 010	Chelm	70 292	0,1974
lubuskie	Gorzów Wielkopolski	125 736	Zielona Góra	117 850	0,9373
łódzkie	Łódź	848 200	Piotrków Trybunalski	81 456	0,0960
małopolskie	Kraków	750 500	Tarnów	121 734	0,1622
mazowieckie	Warszawa	1 624 843	Radom	232 636	0,1432
opolskie	Opole	130 119	Kędzierzyn-Koźle	70 436	0,5413
podkarpackie	Rzeszów	161 267	Stalowa Wola	71 710	0,4447
podlaskie	Białystok	282 530	Suwałki	67 742	0,2398
pomorskie	Gdańsk	461 354	Gdynia	251 585	0,5453
śląskie	Katowice	348 974	Częstochowa	258 193	0,7399
świętokrzyskie	Kielce	212 596	Ostrowiec Świętokrzyski	78 940	0,3713
warmińsko-mazurskie	Olsztyn	169 878	Elbląg	129 405	0,7618
wielkopolskie	Poznań	590 100	Kalisz	106 719	0,1808
zachodniopomorskie	Szczecin	418 985	Koszalin	112 096	0,2675
Polska	Warszawa	1 624 843	Łódź	848 200	0,5220

Źródło: Baza danych programu MapInfo, Warszawa 1997.

¹ W województwie kujawsko-pomorskim i województwie lubuskim miasto główne i miasto drugie pod względem wielkości są administracyjnie komplementarne i stanowią odpowiednio: siedzibę Wojewody i siedzibę Sejmiku Wojewódzkiego (Bydgoszcz i Toruń, Gorzów Wielkopolski i Zielona Góra).

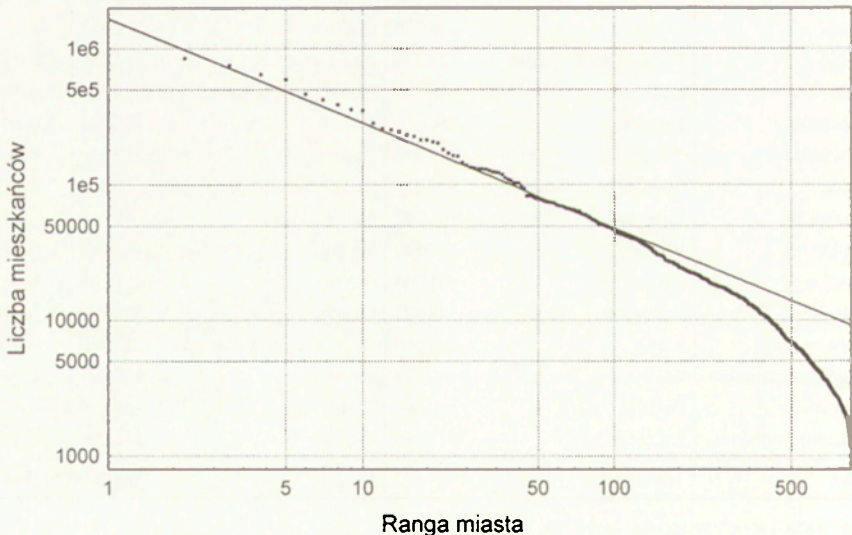
Województwa z bardzo dużymi miastami głównymi, które stanowią ośrodki monocentrycznych aglomeracji, należą do województw silnych ludnościowo i silnie zurbanizowanych, w których prawie połowa ludności miejskiej jest skupiona w największym mieście (mazowieckie, małopolskie) lub występuje zrównoważony wysoki udział ludności największego miasta i ludności miast średnich (łódzkie, dolnośląskie, wielkopolskie). Również województwa śląskie i pomorskie z miastami głównymi należącymi do klasy dużych miast, ale wchodzącymi w skład policentrycznych aglomeracji, reprezentują województwa silne ludnościowo i silnie zurbanizowane o przewadze ludności wielkomiejskiej.

Regularność wielkości i kolejności miast w układzie województw

Do opisu stopnia regularności struktury wielkości miast w 16 województwach zastosowano regułę kolejności i wielkości (*rank-size rule*) (Zipf 1949; Dziewoński 1962, 1972; Haggett i inni 1977).

U podstaw tej metody leży założenie, że rozkład miast wybranego obszaru, uporządkowanych według wielkości, wyraża współzależności między miastami różnej wielkości, a regularność i ciągłość tego rozkładu jest charakterystyczna dla regionalnej sieci miast.

Rozkład empiryczny miast Polski według wielkości i kolejności wskazuje na dość regularną sieć miast (ryc. 2).



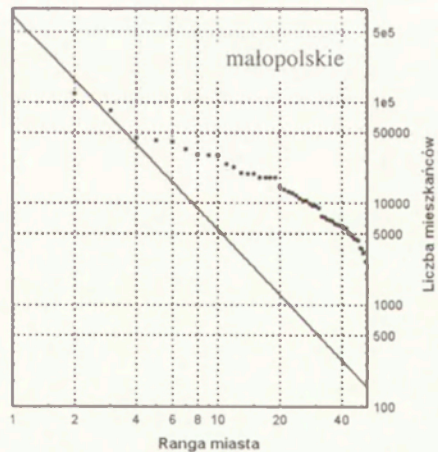
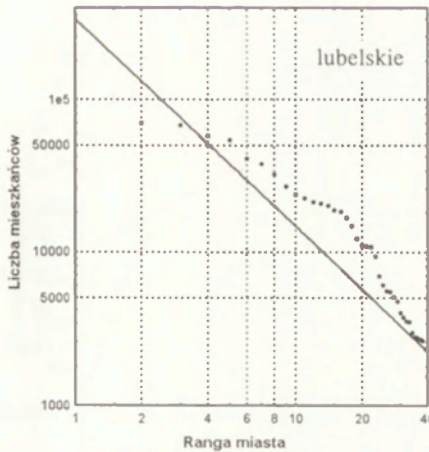
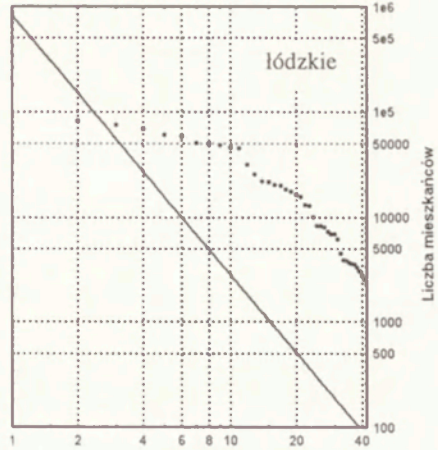
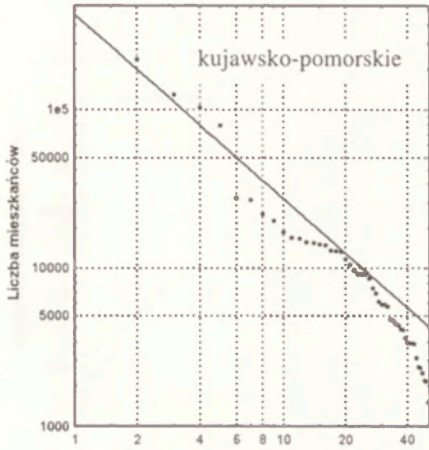
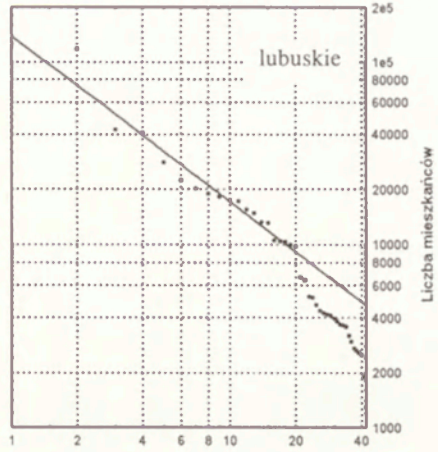
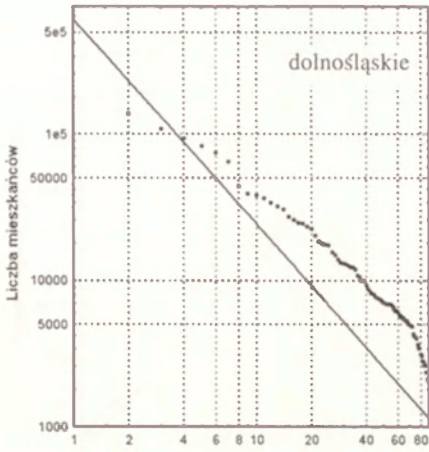
Ryc. 2. Rozkład wielkości i kolejności miast w Polsce

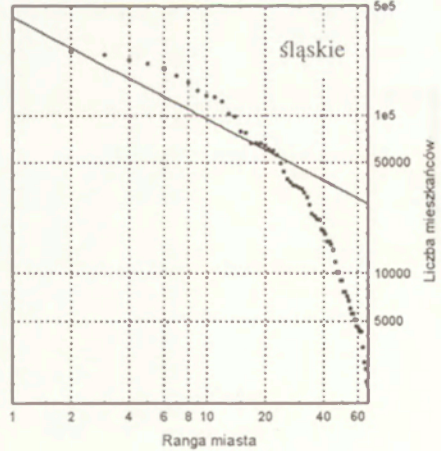
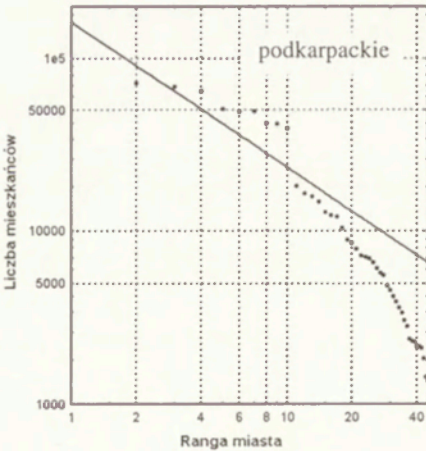
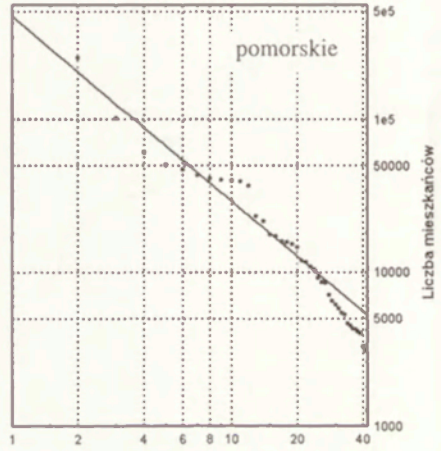
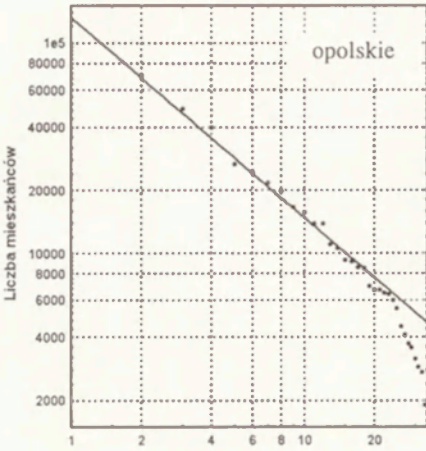
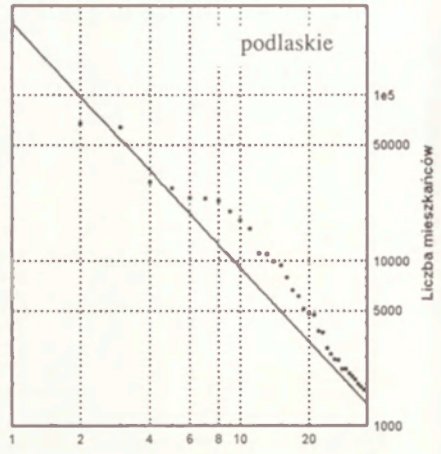
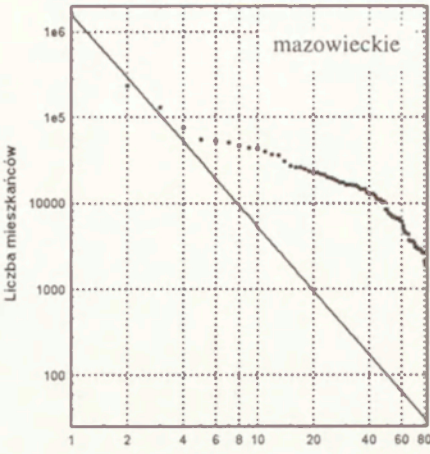
Źródło: Baza danych programu MapInfo, 1997

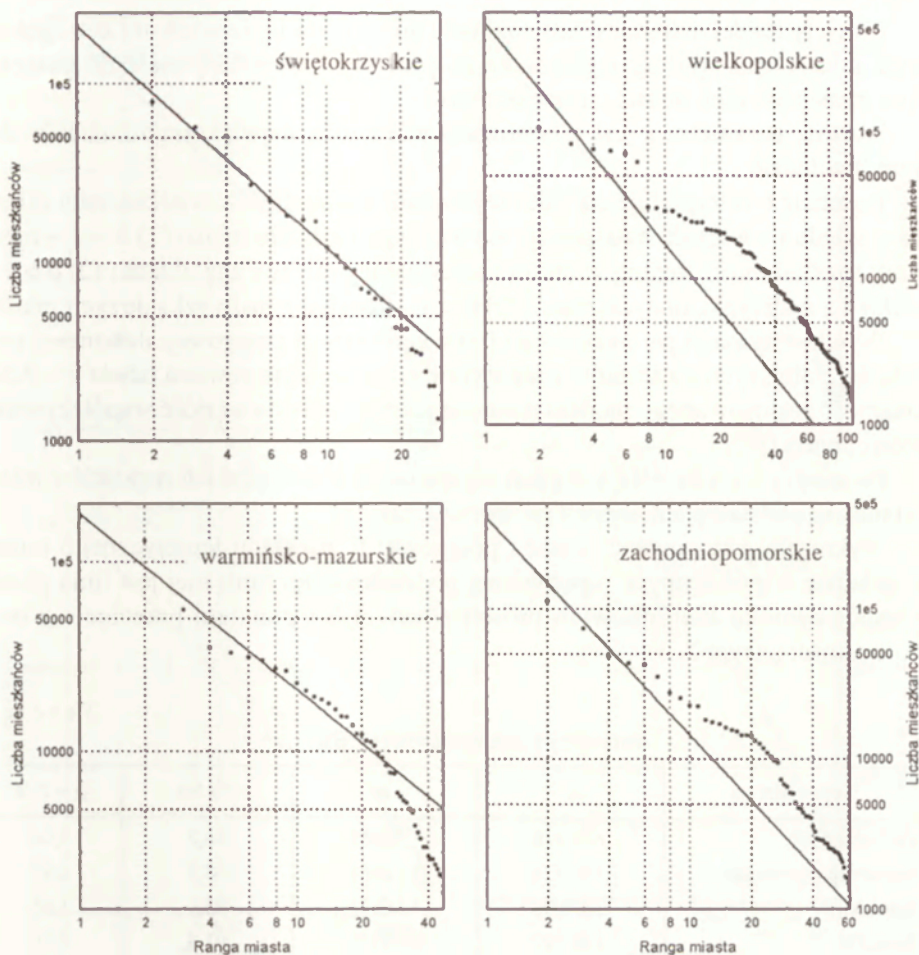
Distribution of towns in Poland according to rank-size rule

Source: Data base, MapInfo 1997

<http://rcin.org.pl>







Ryc. 3. Rozkład wielkości i kolejności miast dla 16 województw

Źródło: Baza danych programu MapInfo, 1997

Rank-size towns distribution for 16 voivodships

Source: Data base, MapInfo 1997

Rozkłady empiryczne miast w układzie 16 województw wykazują mniejsze lub większe zakłócenia regularności i ciągłości rozkładów i mają: (1) przebieg względnie ciągły, zbliżony do regularnego, oznaczający równowagę miast z różnych klas wielkościowych, lub (2) przebieg wyraźnie odchylający się od regularnego, z zaburzeniami ciągłości, o postaci rozkładu skokowego (ryc. 3).

W celu ścisłego określenia stopnia regularności rozkładów miast, do krzywych empirycznych dopasowano funkcję potęgową, która wyraża się równaniem;

$$y_j = a \cdot (j)^{-b}$$

gdzie: y_j = ludność miasta o randze j ,

j = ranga miasta w uporządkowanym według wielkości szeregu miast,

a, b = parametry

Przyjęty model matematyczny rozkładu miast zakłada, że wielkość któregośkolwiek miasta oraz wartość wykładnika potęgowego b określają wielkość pozostałych miast (również miasta największego).

Wartość parametru a jest estymowana wielkością największego miasta w danym rozkładzie.

Parametr b interpretuje się jako wykładnik kontrastów w wielkościach miast. Ze względu na wartość b rozpatruje się trzy typy rozkładu miast: (1) $b = 1$ – regularny rozkład miast według wielkości oznaczający równowagę układu; (2) $b > 1$ – rozkład z nadwyżką małych miast; (3) $b < 1$ – rozkład z nadwyżką dużych miast.

Wyniki estymacji parametrów a i b równań regresji potęgowej, dokonanej metodą najmniejszych kwadratów z algorytmem iteracyjnym zawiera tabela 7². Adekwatność zastosowanego modelu matematycznego określa wartość współczynnika determinacji (R^2).

Parametry a i b określają stopień regularności wojewódzkich rozkładów miast i stanowią podstawę ich analizy porównawczej.

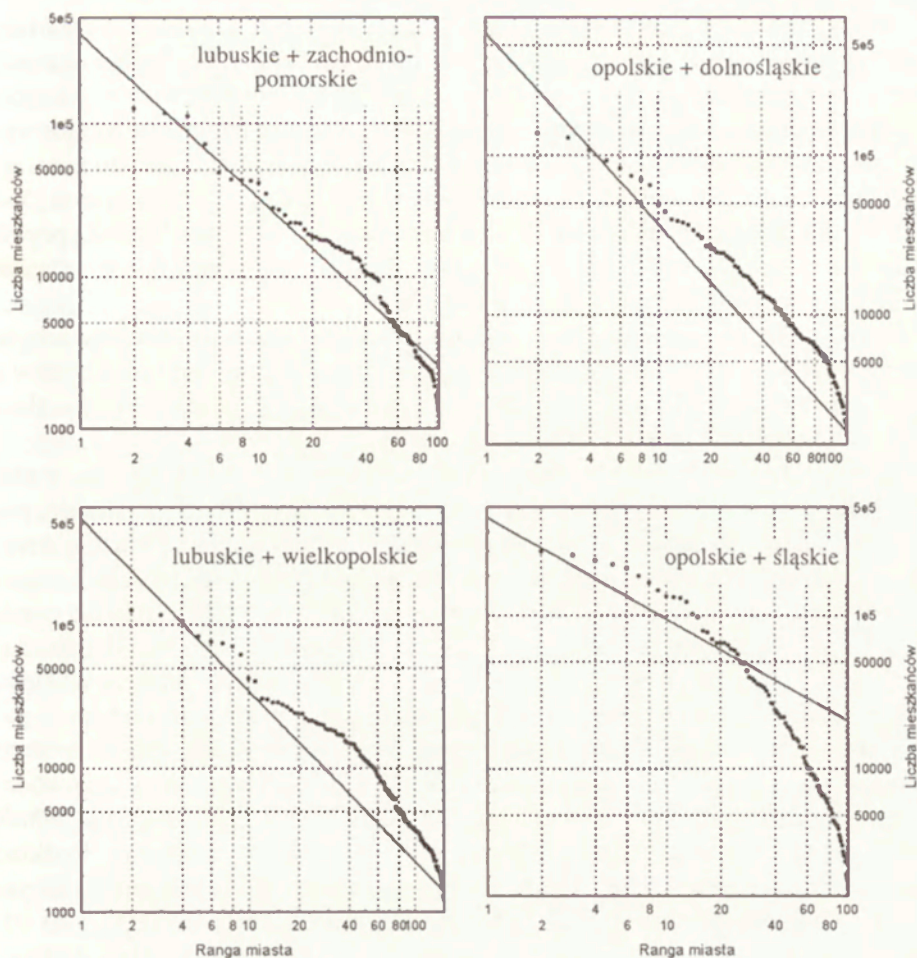
Wykresem estymowanej funkcji potęgowej tj. rozkładu teoretycznego miast, w układzie współrzędnych o podwójnej podziałce logarytmicznej jest linia prosta o współczynniku kierunkowym prostej równym b i punktem przecięcia z osią y o wartości a (ryc. 2, 3).

Tabela 7

Parametry funkcji potęgowej $y_i = a \cdot (j_i)^{-b}$

Województwo	a	b	R^2 (%)	$p = P_1/a$
dolnośląskie	615 418	1,40062	96,2	1,04
kujawsko-pomorskie	398 721	1,15663	98,3	0,97
lubelskie	339 093	1,36073	95,1	1,05
lubuskie	140 592	0,90976	91,4	0,89
łódzkie	840 937	2,46857	96,1	1,01
małopolskie	743 718	2,12957	98,2	1,01
mazowieckie	1 618 810	2,47504	99,0	1,00
opolskie	132 107	0,94809	99,6	0,98
podkarpackie	162 566	0,84365	93,3	0,99
podlaskie	275 690	1,48153	97,9	1,02
pomorskie	469 612	1,20137	98,2	0,98
śląskie	424 580	0,64854	85,7	0,82
świętokrzyskie	210 905	1,23743	99,3	1,01
warmińsko-mazurskie	179 573	0,92746	95,7	0,95
wielkopolskie	566 037	1,51629	95,1	1,04
zachodniopomorskie	408 004	1,45051	98,2	1,03
Polska	1 665 974	0,76874	98,5	0,98

² Program i obliczenia dotyczące estymacji funkcji potęgowej wykonali dr hab. W. Ratajczak i dr A. Stach.



Ryc. 4. Rozkład wielkości i kolejności miast w układach połączonych województw

Źródło: Baza danych programu MapInfo, 1997

Rank-size distribution of towns in patterns of linked voivodships

Source: Data base, MapInfo 1997

Rozkład miast w sieci krajowej, aproksymowany przez funkcję potęgową z parametrami $a = 1\,665\,974$ i $b = 0,77$, ma cechy właściwe dość regularnemu wielkościowo układowi miast i odznacza się prawidłowo ukształtowaną wielkością głównego miasta – Warszawy, o czym świadczy wysoki wskaźnik prymatu tego miasta ($p = 0,98$).³ W rozkładzie występują zakłócenia w grupie miast większych (powyżej 100 tys.) i miast małych (poniżej 20 tys.), a regularny przebieg na odcinku miast średnich (20–100 tys.).

³ Wskaźnik prymatu głównego (największego) miasta p – to stosunek wielkości rzeczywistej największego miasta P_1 do wielkości estymowanej, równej wielkości parametru a . Na wykresie wartość p określa położenie największego miasta w stosunku do prostej teoretycznej.

Rozkłady teoretyczne w postaci regresji potęgowej, estymowane dla 16 województw, mają parametry b w przedziale od 0,65 do 2,5 przy silnie zróżnicowanych wartościach parametru a . Na przykład: rozkłady miast województwa wielkopolskiego i województwa podlaskiego mają zbliżone wartości parametru b czyli: wykładnika kontrastów w wielkościach miast (1,52; 1,48), ale różnią się istotnie wartością parametru a stanowiącego estymowaną wielkość największego miasta (566 037; 275 690). Prymaty głównych miast w sieciach miast 14 województw są prawidłowo wykształcone ($0,95 \leq p \leq 1,05$). Wyjątki stanowią: województwo śląskie z $p = 0,82$ i województwo lubuskie z $p = 0,89$.

Relację rozkładu empirycznego miast w poszczególnych województwach do ich rozkładu teoretycznego, o przebiegu wyznaczonym wartościami parametrów a i b , analizuje się w układzie czterech typów województw, określonych na skali wielkości populacji i stopnia urbanizacji (tab. 4).

Do typu **LU** należą województwa silnie ludnościowo i zurbanizowane, z największym miastem należącym do klasy miast dużych (województwa: śląskie, pomorskie) lub bardzo dużych. Wśród województw tego typu najniższą wartością wykładnika potęgowego, identyfikującą specyficzne kontrasty w wielkościach miast, charakteryzuje się rozkład miast województwa śląskiego ($b = 0,65$). Rozkład empiryczny wykazuje wyraźne odchylenie od rozkładu teoretycznego na odcinku dużych miast, które oznacza ich nadwyżkę, oraz na odcinku małych miast, ze względu na ich niedobór. Natomiast sieć miast województwa pomorskiego na podstawie parametru $b = 1,20$ należy uznać za najbardziej wyrównaną wielkościowo spośród sieci miast występujących w województwach typu **LU**. Rozkład miast w województwie pomorskim w stosunku do rozkładu teoretycznego ($b = 1,20$) wykazuje jednak pewne odchylenia na odcinku miast średnich i ma przebieg schodkowy. Rozkład miast w województwie dolnośląskim, w porównaniu z rozkładem teoretycznym ($b = 1,40$), na odcinku miast średnich ma charakter zakłócony i nieciągły, a na odcinku miast małych wykazuje ich znaczną nadwyżkę. Do rozkładu miast w województwie dolnośląskim wykazuje duże podobieństwo rozkład miast województwa wielkopolskiego. Województwo wielkopolskie ma nieciągły rozkład miast w górnym odcinku. Rozkład z $b = 1,52$ identyfikuje również nadwyżkę małych miast: dolny odcinek rozkładu empirycznego odchyła się wyraźnie w górę od rozkładu teoretycznego. W województwie małopolskim rozkład miast ma wyraźne zakłócenia regularności na odcinku miast większych. Natomiast w dolnej części swojego przebiegu ma charakter ciągły, wykazując równocześnie znaczne odchylenie od rozkładu teoretycznego w związku z nadwyżką małych miast ($b = 2,13$). Rozkład miast w województwie łódzkim ($b = 2,46$) przystaje do rozkładu miast w województwie mazowieckim ($b = 2,47$). Rozkłady te odznaczają się znaczną nadwyżką średnich i małych miast, która świadczy o ich dużej nieregularności. Rozkład w województwie łódzkim ma ponadto swoją specyficzną cechę: wykazuje brak dużych miast.

Typ **IU**, reprezentujący województwa słabe ludnościowo, ale zurbanizowane zawiera cztery województwa: zachodniopomorskie, kujawsko-pomorskie, opolskie, lubuskie, z największymi miastami należącymi do klasy miast dużych, jednak zróż-

nicowanych wielkościami (Szczecin – 419 tys., Bydgoszcz – 386 tys., Opole – 130 tys., Gorzów Wielkopolski – 126 tys.). Województwa te mają się mniej lub bardziej regularną strukturę wielkości miast ($0,91 \leq b \leq 1,46$). Najbardziej zaburzoną hierarchię wielkościową wykazuje sieć miast województwa zachodniopomorskiego ($b = 1,46$) ze względu na niedorozwój miast większych.

Do typu **Lu**, tj. województw o dużej populacji i niskim stopniu urbanizacji należy tylko województwo lubelskie z największym miastem rzędu 400 tys. mieszkańców. Porównanie rozkładu empirycznego miast województwa lubelskiego z rozkładem teoretycznym ($b = 1,36$) ukazuje nieregularność struktury wielkości miast tego województwa ze względu na niedorozwój większych miast.

Typ **Iu** zawiera województwa o małej populacji, niskim stopniu urbanizacji i miastach głównych rzędu 200–300 tys. mieszkańców. Należą do niego cztery województwa: podkarpackie, warmińsko-mazurskie, świętokrzyskie i podlaskie. Rozkłady teoretyczne uporządkowanych wielkościami miast tych województw mają parametry b o wartości: 0,84; 0,93; 1,24; 1,48. Porównanie rozkładów empirycznych z teoretycznymi identyfikuje: (1) zaburzenia regularności rozkładu miast w województwie podkarpackim (nadwyżka miast średnich przy niedoborze miast małych) i w województwie podlaskim (nadmiar małych miast) oraz (2) regularność rozkładu miast w województwach świętokrzyskim i warmińsko-mazurskim.

Wnioski

Na podstawie analizy wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego nowych województw, można sformułować następujące wnioski.

1. W województwach brak jest ścisłej zależności między wielkością populacji i stopniem urbanizacji, a regularnością rozkładu miast według wielkości i kolejności (tab. 8). Zarysowują się jednak dwie tendencje: (a) rozkłady miast zbliżone do regularnych są charakterystyczne przede wszystkim dla województw o małej populacji i niskim stopniu urbanizacji; (b) nieregularne rozkłady miast występują głównie w województwach silnych ludnościowo i o wysokim stopniu urbanizacji.
2. Reguła wielkości i kolejności miast nie prowadzi do rozpoznania głównych miast o charakterze ośrodków regionalnych. W związku z tym do identyfikacji ośrodków regionalnych wykorzystuje się wyniki badań z zakresu regionalizacji strukturalnej przeprowadzone metodą potencjału ludności (Czyż 1995). Badania te wykazały, że ośrodkami regionalnymi są miasta o wysokim stopniu polaryzacji oddziaływań, warunkujących integrację regionu. Na podstawie tego kryterium spośród głównych miast występujących w 16 wojewódzkich sieciach miast do ośrodków regionalnych zalicza się: Warszawę, Łódź, Kraków, Wrocław, Poznań, Gdańsk, Bydgoszcz, Szczecin, Lublin i Katowice, liczące od 1,6 mln do 349 tys. mieszkańców. Można więc przyjąć, że tylko 10 województw ma główne miasta o charakterze ośrodków regionalnych. Główne miasta pozostałych województw są ośrodkami niższego rzędu. Jednak prawie we wszyst-

kich województwach (z wyjątkiem śląskiego i lubuskiego) miasto główne ma prawidłowo ukształtowany prymat, co oznacza, że jego wielkość jest proporcjonalna do stopnia rozwoju sieci miast w województwie.

T a b e l a 8

Klasyfikacja województw na skali wymiaru ludnościowo-organizacyjnego

Wielkość miasta głównego (ludność w tys.)	Wykładnik kontrastów b				
	< 0,7	0,7– 1,0	1,0–1,3	1,3–1,6	> 2,0
100–300		lubuskie IU podkarpackie lu opolskie IU warmińsko-mazurskie lu	świętokrzyskie lu	podlaskie lu	
300–500	śląskie LU		kujawsko-pomorskie IU pomorskie LU	lubelskie Lu zachodniopomorskie IU	
500–1000				dolnośląskie LU wielkopolskie LU	małopolskie LU łódzkie LU
>1000					mazowieckie LU

3. Występowanie ośrodka regionalnego traktuje się jak jeden z aspektów wyznaczających charakter regionalny wojewódzkiej sieci miast. Ośrodki regionalne są dużymi miastami, koncentrują działalność społeczno-gospodarczą i pełnią rolę węzła decydującego o integracji sieci miast i formowaniu regionu.
4. Badanie cech rozkładu wielkości i kolejności miast wykazało, że z występowaniem miasta głównego o charakterze ośrodka regionalnego nie wiąże się regularność rozkładu miast w województwie. Wojewódzkie sieci miast, zawierające ośrodki regionalne, cechują się nieprawidłową, tj. zaburzoną w różnym stopniu hierarchią wielkościową miast, a więc nie spełniają warunku stawianego regionalnej sieci miast przez regułę wielkości i kolejności.
5. Należy zwrócić uwagę, że wyższy stopień regularności rozkładu wielkościowego miast można uzyskać przez połączenie małych województw, posiadających sieć miast niższego rzędu, z sąsiednimi większymi województwami, które mają sieć miast wyższego rzędu, zdominowaną przez ośrodek regionalny (ryc. 4). Na przykład połączenie województwa lubuskiego ($b = 0,9$) z zachodniopomorskim ($b = 1,4$) daje układ miast z $b = 1,1$ i dużym miastem głównym rzędu 400 tys. mieszkańców, natomiast połączenie województw opolskiego ($b = 0,9$) i dolnośląskiego ($b = 1,4$) prowadzi do układu miast z $b = 1,2$ i bardzo dużym miastem liczącym 600 tys. mieszkańców.
6. Reasumując, badanie charakteru regionalnego województw, z punktu widzenia wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego, pozwoliło ustalić, że nowe wojewódz-

stwa wykazują tylko niektóre – i to w różnym stopniu wykształcone – aspekty regionalności. Dziewięć silnie zurbanizowanych województw ma swoje odpowiedniki w wyraźnie ukształtowanych węzłowych układach miast, związanych z ośrodkami regionalnymi, które stanowią podstawowy aspekt krystalizacji regionów. Są to województwa zawierające aglomeracje miejskie: śląskie, mazowieckie, łódzkie, małopolskie, dolnośląskie, wielkopolskie, pomorskie, zachodniopomorskie i kujawsko-pomorskie.

7. W konkluzji dotyczącej oceny zastosowanej metody badawczej należy stwierdzić, że reguła wielkości i kolejności jest właściwym narzędziem opisu i porównania struktury wielkościowej wojewódzkich sieci miast, ale zawiera zbyt słabe kryterium rozpoznania charakteru regionalnego sieci miast, istotnego dla weryfikacji województw jako regionów terytorialnych.

Literatura

- Chojnicki Z. 1996, *Region w ujęciu geograficzno-systemowym*, (w:) T.Czyż (red.), *Podstawy regionalizacji geograficznej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 7–43.
- Czyż T. 1995, *Application of the population potential model in the structural regionalisation in Poland*, *Geographia Polonica* 66, s. 13–31.
- Dziewoński K. 1962, *Procesy urbanizacyjne we współczesnej Polsce*, *Przegląd Geograficzny* 34, 3, s. 459–508.
- 1972, *General theory of rank-size distributions in regional settlement systems: reappraisal and reformulation of the rank-size rule*, *Papers of Regional Science Association*, 29, s. 73–86.
- Haggett P., Cliff A.D., Frey A. 1977, *Locational analysis in human geography*, Edward Arnold, London.
- Zipf G.K. 1949, *Human behaviour and the principle of least effort*, Cambridge, Mass.

TERESA CZYŻ

DIFFERENCES IN THE POPULATION-URBANISATION DIMENSION OF THE NEW VOIVODSHIPS

After the introduction of a new administrative division of Poland in 1999, the map of its voivodships changed radically: instead of 49 old units, 16 big ones were created. The aim of the present paper is to analyse the population-urbanisation dimension of the new voivodships. It is assumed that this is the basic structural dimension giving the voivodships a regional character and determining their relative positions in Poland's regional system. In the research procedure intended to characterise the population-urbanisation dimension of the voivodships, its selected aspects are taken into consideration. They include: (1) the size of the population and the level of urbanisation, (2) the size structure of towns and the distribution of the urban population by town size, and (3) the regularity of the distribution of towns as defined by the rank-size rule.

The study of the population-urbanisation dimension of the voivodships shows that it is highly diversified and allows two groups of voivodships to be distinguished. The first con-

sists of nine units (Silesia, Mazovia, Małopolska, Łódź, Lower Silesia, Wielkopolska, Pomerania, West Pomerania, and Kujawy-Pomerania), all highly urbanised, with a well-developed nodal pattern of towns dominated to a greater or lesser degree by a large, main city, but with a disturbed town-size hierarchy. It is assumed that this level of properties of the voivodships makes it possible to identify them as regions. The other group embraces the seven remaining voivodships, which are characterised by poor development of all, or nearly all, aspects of the population-urbanisation dimension considered, and hence from this point of view these voivodships have not got a regional character.

Translated by *Maria Kawińska*

ALINA POTRYKOWSKA

Struktura przestrzenna migracji w regionie miejskim Warszawy

Spatial structure of migration in Warsaw urban region

Zarys treści. Praca przedstawia wyniki analizy stałych migracji wewnątrzregionalnych w regionie miejskim Warszawy na tle migracji w regionie węzłowym Warszawy. Obszary te analizowano z różnym stopniem szczegółowości i dezagregacji, ze względu na dostępność danych statystycznych.

Wstęp

Migracje są jednym z najważniejszych przejawów mobilności ludności z punktu widzenia jej przestrzennego rozmieszczenia. Zmiany rozmieszczenia ludności wielkich miast i aglomeracji miejskich są ściśle związane z rozwojem ich systemów przestrzennych (Dzieciuchowicz 1995). Podstawowym składnikiem tych zmian o charakterze ciągłym są ruchy migracyjne, zaś wysoka mobilność przestrzenna ludności cechuje szczególnie obszary silnie zurbanizowane. Migracje wewnętrzne mają zasadnicze znaczenie dla rozwoju ludnościowego dużych miast i regionów miejskich (Potrykowska 1997). Z demograficznego punktu widzenia migracje są głównym czynnikiem wywołującym zmiany przestrzennego rozmieszczenia ludności oraz jej struktury, czynnikiem kształtującym podział na ludność zamieszkałą w miastach i na wsi oraz w regionach administracyjnych bądź ekonomicznych. Zmiany te mogą sprzyjać procesom integracji bądź dezintegracji społeczności lokalnych i uwarunkowań migracji, przebiegu procesu adaptacji społecznej migrantów itp.

Zagadnienia te są przedmiotem niniejszego opracowania, dotyczącego głównie struktury przestrzennej migracji w regionie miejskim Warszawy oraz ich czynników i uwarunkowań, na tle tendencji rozwojowych ludności regionu.

W odróżnieniu od pojęcia aglomeracji miejskiej, pojęcie regionu miejskiego jest rzadziej spotykane w polskiej literaturze przedmiotu. Jest ono rozmaicie definiowane na podstawie poszczególnych koncepcji teoretycznych. Można wyróżnić kilka pojęć pokrewnych związanych z określonymi teoriami układów przestrzennych, a mianowicie: region węzłowy, region metropolitalny, miasto-region, pole miejskie, regio-

nalny system osadniczy lub region obsługi. Podstawową formą pojęcia regionu obsługi jest *region węzłowy*¹ stosowany w teorii regionalizacji i analizie regionalnej.

W rozwoju teorii przestrzennej struktury miasta przewija się dwoistość koncepcji, odnosząca się zarówno do skali badań, jak również ujęć czy różnorodności pojęć. Różnice metodologiczne nie są przypadkowe, gdyż pojęcia aglomeracja czy konurbacja występują w ujęciach morfologicznych, natomiast obszar metropolitalny i miasto-region – głównie w ujęciach funkcjonalnych, wywodzących się z koncepcji gospodarczej dominacji metropolii. Ujęcia morfologiczne i funkcjonalne zostały powiązane przez McKenziego (1933) w koncepcji społeczności metropolitalnej, z której powstała teoria obszaru metropolitalnego oraz rozwijana m.in. przez Bogue, Duncana i innych teoria rozwoju metropolitalnego (Korcelli 1974).

Termin *region miejski* zastosowany w niniejszym opracowaniu w ujęciu funkcjonalnym, odnosi się do powiązań migracyjnych między Warszawą a obszarem jej wpływów. Region miejski Warszawy jest w prezentowanym opracowaniu utożsamiany ze stołecznym województwem warszawskim. Główne miasto – Warszawa jest utożsamiana z „rdzeniem” lub strefą wewnętrzną obszaru, zaś pozostałe miasta i gminy województwa warszawskiego wchodzi w skład strefy zewnętrznej regionu, zwanej dalej strefą. W celu ułatwienia porównań serii danych statystycznych lub konkretnych wyników analiz, termin region miejski Warszawy będzie używany zamiennie ze stołecznym województwem warszawskim (por. Korcelli 1989, 1995). Założenie to przyjęto ze względu na możliwość wykorzystania danych statystycznych dostępnych w skali województw oraz możliwość dokonania porównań z danymi i wynikami analiz i prognoz ludnościowych z lat ubiegłych.

Rozwój ludnościowy Warszawy na tle regionu

Analiza ewolucji demograficznej Warszawy i woj. stołecznego jest niezbędna ze względu na rolę Warszawy jako stolicy kraju i ośrodka regionu, a także na specyfikę demograficzną miasta w stosunku do regionu. Rozwój ludnościowy stolicy jest ściśle związany ze wzrostem demograficznym regionu warszawskiego i dlatego nie może być analizowany odrębnie.

Rozwój demograficzny Warszawy i województwa warszawskiego po II wojnie światowej odbywał się cyklicznie. Kolejne fazy rozwoju były zależne zarówno od zjawisk demograficznych (tzn. oscylacji spowodowanych wyżami lub niżami demo-

¹ Jak podaje A. Wróbel (1965, s. 15), według Whittleseya regiony węzłowe mają nie mniej niż cztery dodatkowe właściwości oprócz tych, które odnoszą się do wszystkich regionów, a mianowicie: 1) regiony węzłowe cechuje jednorodność organizacji wewnętrznej; 2) można zidentyfikować ognisko, które stanowi ośrodek więzi organizacyjnej (ognisko to jest zazwyczaj usytuowane w centrum sieci komunikacyjnej i najczęściej ma charakter miejski); 3) region węzłowy jest objęty układem krążenia, które może się wyrażać w ruchu ludzi, wymianie dóbr, idei lub przepływie informacji; 4) ognisko leży zazwyczaj w obszarze wewnętrznym rdzenia (*core area*), poza którym rozciąga się obszar marginalny; ognisko to jest powiązane z resztą regionu, przy czym intensywność powiązań stanowi zwykle ujemną funkcję odległości.

graficznymi w poszczególnych okresach oraz przemieszczeń ludności między Warszawą a jej regionem w postaci silnych lub słabych napływów ludności), jak też od zmian administracyjnych związanych z reformą administracyjną kraju lub rozszerzeniem granic miasta i przyłączeniem do Warszawy kolejnych miast lub gmin kosztem województwa.

Po okresie burzliwych zmian w poprzednich dekadach, w ostatnim dziesięcioleciu nastąpił spadek oraz wyrównywanie się tempa wzrostu ludnościowego Warszawy i woj. stołecznego, przy czym roczne stopy wzrostu oscylowały od 0,2% w 1990 r. do -0,3 w 1998 r. w przypadku Warszawy i odpowiednio od 0,25% do -0,1% w województwie.

Ostatnią fazę rozwoju demograficznego stolicy i regionu cechuje stagnacja, o czym świadczy niski współczynnik dynamiki demograficznej – dla Warszawy (0,768 w 1990 r. oraz 0,634 urodzeń na 1 zgon w 1998 r.) i województwa (odpowiednio 0,901 i 0,720). Stagnację potwierdza również fakt, iż w ciągu ostatniej dekady wzajemne relacje wzrostu ludnościowego stolicy i województwa zmniejszają się, tzn. stopień koncentracji ludności Warszawy w stosunku do ogółu ludności woj. stołecznego obniżył się (z 68,4% w 1990 r. do 67,5% w 1998 r.).

Od 1987 r. następuje systematyczny spadek liczby ludności Warszawy. W latach 1990–1998 ogólna liczba mieszkańców stolicy zmniejszyła się z 1655,7 tys. do 1618,5 tys. czyli o 37,2 tys. (2,2%), a ludność województwa zmalała w tym czasie o 3,2 tys. osób, tj. o 0,1%. W tym samym okresie przyrost rzeczywisty ludności Warszawy obniżył się do wartości -3,0%, natomiast w przypadku województwa wartości roczne przyrostu ludności oscylowały od 1% do 0,1%. Ubytek ludności Warszawy spowodowany jest ujemnym przyrostem naturalnym oraz obniżeniem się poziomu migracji, które nie są w stanie zrekompensować ubytku naturalnego ludności. W rozwoju ludnościowym Warszawy przyrost naturalny miał drugorzędne znaczenie w porównaniu z przyrostem migracyjnym (w latach 1950. wzrost liczby ludności stolicy w 60% był wynikiem przyrostu migracyjnego, a w latach 1980. w 90%).

Od 1992 r. obserwujemy tendencję znacznego wzrostu ludności miast i wsi strefy zewnętrznej regionu, przy wyższej na wsi niż w mieście dynamice wzrostu, szczególnie na obszarach sąsiadujących z Warszawą i atrakcyjnych z punktu widzenia warunków zamieszkania. W latach 1992–1997 ludność miast regionu wzrosła z 494,2 tys. do poziomu 510,5 tys. (o 16,3 tys. czyli 3,2%), a ludność wsi z 270,3 tys. do 283,1 tys. (tj. o 13,2 tys. czyli 4,9%). Najwyższy przyrost rzeczywisty ludności w regionie zanotowano w gminach wiejskich (10,3% w 1998 r.) i miastach strefy zewnętrznej (5,9%).

O dynamice rozwoju ludnościowego Warszawy i regionu przesądzają dwa składniki: wielkość przyrostu naturalnego oraz saldo migracji. Należy zwrócić uwagę na specyfikę poszczególnych faz rozwoju ludności stolicy i regionu oraz udział obu elementów składowych w wielkości rocznych przyrostów rzeczywistych. W przypadku województwa warszawskiego migracje stanowiły większy (czasem kilkakrotnie) od przyrostu naturalnego składnik wzrostu liczby ludności przez długi okres po II wojnie światowej. Jedynie w drugiej połowie lat 50. i na początku lat 80. wyższy

był udział przyrostu naturalnego. Od 1989 r., odkąd przyrost naturalny kształtuje się poniżej zera, ubytek ten jest równoważony dodatnim saldem migracji.

W ostatnich latach obserwuje się dalszy spadek przyrostu naturalnego, spowodowany zarówno spadkiem urodzeń (najwyższym w skali kraju), jak też wzrostem współczynników zgonów. Spadek liczby ludności jest konsekwencją ujemnego przyrostu naturalnego, który nie był w pełni rekompensowany przez przyrost migracyjny. Podstawową rolę odgrywa tu wielkość migracji, zwłaszcza napływu, ponieważ wielkość przyrostu naturalnego w Warszawie ($-2,7\text{‰}$ w 1990 r. oraz $-4,4\text{‰}$ w 1998 r.) oraz w województwie (odpowiednio $-1,1\text{‰}$ oraz $-3,13\text{‰}$) kształtuje się od lat na najniższym poziomie w skali kraju.

Przyrost migracyjny w Warszawie zmniejszył się z 4‰ w 1992 r. do $1,0\text{‰}$ w 1998 r., przy czym był on bardziej zróżnicowany w skali poszczególnych miast i gmin wiejskich. Gminy wiejskie i pozostałe miasta cechuje przyrost ludności dzięki wysokim dodatnim saldom migracji, które przewyższyły niski przyrost naturalny na wsi ($1,7\text{‰}$ w 1997 r.) i ubytek naturalny w miastach ($-1,8\text{‰}$).

Istotną przesłanką do kształtowania się migracji w aglomeracji warszawskiej jest ujemny przyrost naturalny. Ta tendencja może wystąpić na początku nowego stulecia. W efekcie można zakładać, iż populacje wiekowe z których mogą się wywodzić przyszli migranci będą relatywnie mniejsze, a także, że będzie malała przyszła rodzina.

Znacząca rola migracji stałych w demograficznym wzroście regionu Warszawy skłania do zwrócenia uwagi na ważną funkcję przemieszczeń ludności w przestrzeni geograficznej.

Struktura przestrzenna migracji w regionie Warszawy

Układy migracji wewnątrzregionalnych

Znaczenie migracji dla przestrzennego rozwoju ludności wynika przede wszystkim z tego, że migracje, stanowiąc zjawisko powszechne i masowe, są równocześnie bardzo zróżnicowane w przekroju regionalnym. Układ migracji wewnątrzregionalnych regionu Warszawy w 1995 r. przedstawia macierz interakcji o wymiarach 442×442 obszarów źródłowych i docelowych według podstawowych jednostek administracyjnych tzn. gmin i dzielnic Warszawy oraz pozostałych miast i gmin woj. warszawskiego (regionu miejskiego) traktowanego jako obszar docelowy – oraz miast i gminy województw otaczających: siedleckiego, radomskiego, skierniewickiego, płockiego, ciechanowskiego, ostrołęckiego – traktowanych jako obszary źródłowe. Z punktu widzenia powiązań przestrzennych i funkcjonalnych obszary źródłowe (województwa otaczające) i docelowe tworzą region. W tym sensie w dalszej części opracowania używany będzie termin "region Warszawy". Region stanowi *de facto* obszar zlewni migracyjnej Warszawy. Obszarami źródłowymi migracji są głównie miasta i wsie regionu warszawskiego, którego zasięg pokrywa się w przybliżeniu z granicami obecnego województwa mazowieckiego, dla którego Warszawa jest tradycyjnie głównym ośrodkiem.

Dominującą cechą zmian poziomów migracji w Warszawie w ostatnich latach jest zmniejszanie się roli Warszawy jako obszaru napływu ludności oraz nieznaczny wzrost odpływów. Jest to wynik sytuacji gospodarczej, a szczególnie kryzysu budownictwa mieszkaniowego w Warszawie.

Województwo stołeczne i m. Warszawę charakteryzuje dodatnie saldo migracyjne. W 1995 r. wielkość odpływów (10 047 osób) przewyższały napływy (14 534 migracji) do województwa stołecznego, w tym na Warszawę przypadło 46,6% napływów oraz 44,2% odpływów regionalnych. Wielkości powyższe muszą być powiększone o wartość migracji wewnątrzmijskich (23 003 osoby), które stanowiły odpowiednio 58,3% i 45,9% ogółu napływów i odpływów w regionie.

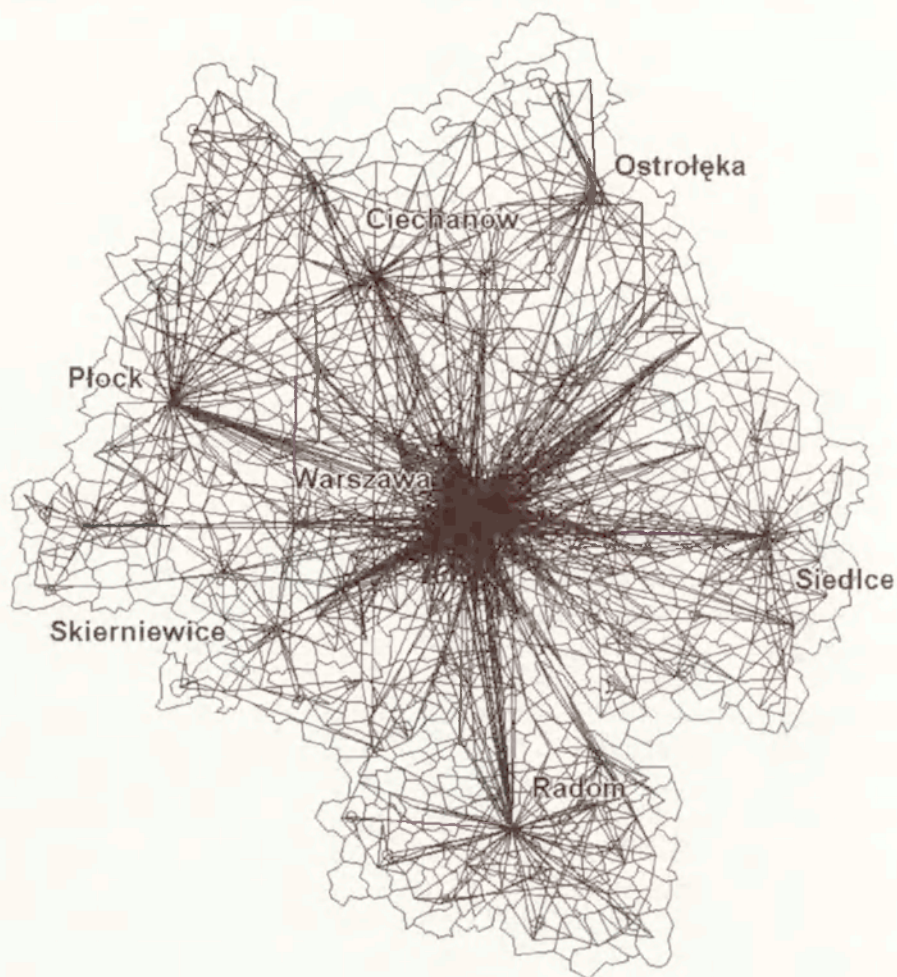
Migranci do Warszawy w około 28% pochodzą z województwa warszawskiego, w 56% z województw sąsiadujących i w 16% z innych województw. Warszawa jest demograficznie ściśle związana ze swoim zapleczem, głównie miejskim, bowiem „zysk migracyjny” w 66% pochodzi z miast i tylko w 34% ze wsi.

W przemieszczeniach według kierunków napływów dominują migracje z miast do miast (46%), a następnie ze wsi do miast (41,7%). Napływy z miast na wieś stanowiły 12,2%, zaś migracje ze wsi na wieś – 11,7% ogółu napływów. Napływ z miast województwa warszawskiego do Warszawy wynosił 70,6 % ogółu migracji z województwa do stolicy, zaś odpływ ze stolicy do pozostałych miast województwa stanowił 64% wszystkich migracji z Warszawy do województwa.

W strukturze odpływów według kierunków przeważały również migracje z miast do miast (50,6%) i z miast na wieś (22,3%), mniejsze zaś były ze wsi do miast – 16,2% oraz ze wsi na wieś – 10,9%. Głównym obszarem docelowym odpływu migracyjnego z miast woj. stołecznego pozostaje Warszawa, a w przypadku wsi tego województwa – jego miasta (poza Warszawą). Pozycja ta ulega jednak osłabieniu. Udział Warszawy w ogólnej wielkości odpływu ze strefy podmiejskiej uległ znacznemu zmniejszeniu, wzrósł natomiast udział strefy podmiejskiej jako obszaru docelowego migracji z Warszawy. Oznacza to wykształcenie się bardziej zrównoważonego układu przepływów ludności między Warszawą a pozostałymi obszarami regionu (por. Korcelli 1995b; Potrykowska 1996).

Migracje wewnątrzregionalne i wewnątrzmijskie w regionie Warszawy mają charakter wielostronny i złożony. W celu identyfikacji poszczególnych elementów układu oraz zbadania relacji między nimi konieczne jest uporządkowanie i uproszczenie struktury przemieszczeń migracyjnych, określenie struktury układu migracji i pozycji poszczególnych jednostek wewnątrz regionu, co pozwoli z kolei wyznaczyć poziomy hierarchiczny układ powiązań.

Rycina 1 przedstawia przestrzenny układ hierarchicznych powiązań migracyjnych w regionie węzłowym Warszawy. Układ ten jest bardzo przejrzysty a struktura hierarchiczna trójsczeblowa. Węzłem dominującym jest Warszawa, której podporządkowane są ośrodki regionalne: Płock, Radom, Siedlce, Ostrołęka, Ciechanów i Skiernewice. Ośrodki te posiadają własne strefy oddziaływania, ponieważ podporządkowane im są ośrodki lokalne – mniejsze miasta (nowe ośrodki powiatowe) i gminy. Powiązania migracyjne woj. warszawskiego z regionem wskazują wyraźnie na od-



Ryc. 1. Układ hierarchiczny migracji w regionie Warszawy, 1995 r.

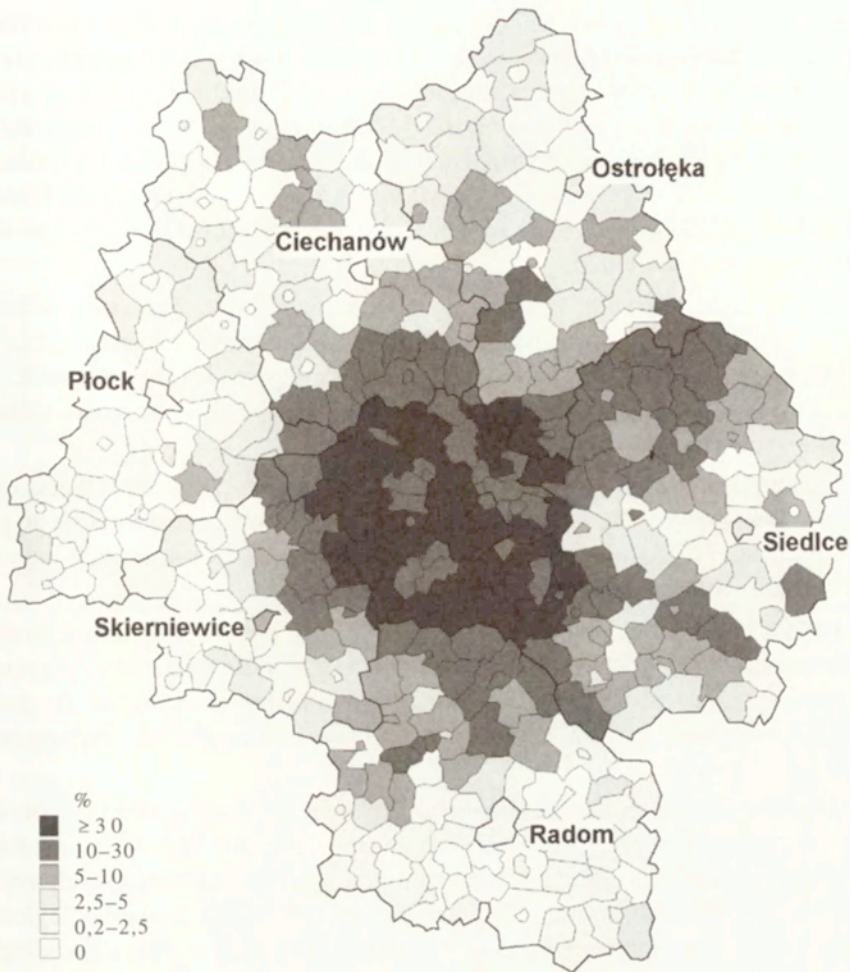
Migracje stałe zarejestrowane, 5 i więcej osób

Hierarchical pattern of migration in Warsaw region, 1995.

Constant registered migrations, 5 and more persons

działanie funkcji odległości na wielkość i natężenie migracji (zgodnie z modelem grawitacji ze wzrostem odległości maleje siła interakcji, zaś obszar oddziaływania kurczy się). Obszar oddziaływania migracji „domyka” się w granicach regionu i odpowiada w przybliżeniu obszarowi nowego województwa mazowieckiego.

Najwyższe wartości wskaźnika natężenia migracji obejmują głównie gminy i miasta strefy zewnętrznej i gminy otaczające. Intensywne migracje do i z Warszawy koncentrują się w strefie zewnętrznej regionu miejskiego. Układ powiązań migracyjnych między Warszawą a regionem jest również bardzo interesujący – natężenie napływów do gminy Centrum z regionu jest największe w dzielnicach prawobrzeżnej Warszawy.



Ryc. 2. Migracje do i z regionu warszawskiego, 1995 r.
 Migrations to and from Warsaw region, 1995.

Świadczy to o asymetrii układu powiązań oraz o istnieniu bariery przestrzennej w postaci Wisły, utrudniającej przemieszczenia ludności. Większość migracji z prawobrzeżnej części regionu kieruje się do gmin warszawskich, również prawobrzeżnych. Odpływy migracyjne z Warszawy do regionu mają mniejszą intensywność i krótszy zasięg, ograniczony do gmin sąsiadujących z województwem stołecznym. Największe odpływy z Warszawy do regionu wychodzą z gminy Centrum (dzielnice: Żoliborz, Praga Północ i Praga Południe) i tworzą układ odśrodkowy.

Hipotezę o istnieniu bariery przestrzennej, którą stanowi Wisła w regionie Warszawy, potwierdza rycina 2, przedstawiająca migracje do i z regionu Warszawy. Ist-

nieje wyraźna asymetria strumieni migracyjnych w odpływach z regionu do Warszawy lewobrzeżnej i prawobrzeżnej. Napływy do gmin warszawskich ze strefy podmiejskiej mają krótszy zasięg, ograniczony do sąsiednich gmin. Przeważająca liczebność przemieszczeń ze strefy podmiejskiej do Warszawy pochodzi z miast najbliższych położonych, z głównych kierunków. Największe migracje do Warszawy (ponad 100 osób) zanotowano z Nowego Dworu Mazowieckiego i Legionowa do Białoleki, z Pruszkowa i Piastowa na Ochotę, z Piaseczna, Konstancina na Mokotów oraz z Otwocka na Pragę Południe.

W 1995 r. najwyższe w regionie wskaźniki odpływów do Warszawy cechowały miasta i gminy bezpośrednio sąsiadujące z Warszawą, przede wszystkim gminy Łomianki, Izabelin, Michałowice, Piaseczno, miasta Wesola, Józefów, Otwock i Karczew. Zasięg najintensywniejszych migracji pokrywa się z zasięgiem przemieszczeń wektorowych przedstawionych na rycinie 1.

Ponadto efekt bariery przestrzennej uwidacznia się w odpływach z Warszawy do strefy, w której migracje pochodzą z tego samego kierunku oraz kierują się do pobliskich gmin strefy podstołecznej. Świadczy to o procesie dekoncentracji ludności z centrum na peryferie aglomeracji miejskiej.

Układy te odzwierciedlają także proces migracji etapowych. Miasta strefy zewnętrznej są w większości ośrodkami usługowo-przemysłowymi, które przyciągają migrantów ze wsi, gdyż oferują miejsca pracy w przemyśle i usługach (te ostatnie głównie w sektorze prywatnym) lub pełnią funkcje mieszkalne jako typowe miasta sypialniane (m. Otwock).

Dalszy wgląd w wewnątrzregionalne ruchy migracyjne dają wyniki analiz opartych na macierzach migracji pomiędzy dzielnicami i gminami Warszawy oraz miastami i gminami wiejskimi regionu Warszawy. Układy powiązań migracyjnych woj. warszawskiego z regionem wskazują wyraźnie na oddziaływanie funkcji odległości na wielkość i natężenie migracji (zgodnie z modelem grawitacji ze wzrostem odległości maleje siła interakcji, zaś obszar oddziaływania kurczy się). Obszar oddziaływania migracji „domyka” się w granicach regionu i odpowiada obszarowi obecnego województwa mazowieckiego.

Przestrzenna struktura układów hierarchicznych powiązań migracyjnych w regionie Warszawy wskazuje na fakt, iż Warszawa posiada stałe pola migracyjne w strefie zewnętrznej, z której czerpie migrantów.

Przyczyną bezpośrednią zmian ludnościowych były również migracje wewnątrzmięskie, których poziom w ostatnim okresie obniżył się znacznie. Pośrednią przyczyną malejącego napływu ludności jest sytuacja gospodarcza, brak zapotrzebowania na dodatkową siłę roboczą i trudna sytuacja mieszkaniowa.

W badaniach migracji na obszarach miejskich należy oddzielnie traktować migracje wewnątrzmięskie od migracji – napływu i odpływu – zewnętrznych. Różnią się one bowiem cechami strukturalnymi migrantów i samych przemieszczeń, motywacjami, kierunkami i preferencjami osiedleńczymi, itp.

Wielkość migracji wewnątrzmijskich

Migracje są na ogół rozumiane jako zmiany stałego miejsca zamieszkania, natomiast zmiany polegające na zmianach adresów mieszkańców wewnątrz miasta bywają określane jako migracje rezydencjalne, ze względu na dominujący w tego rodzaju migracjach motyw zaspokojenia potrzeby mieszkaniowej. W migracjach zewnętrznych występują zaś jako konkurencyjne motywy – potrzeby ekonomiczne, oświatowe i inne; migracje te służą przede wszystkim zaspokojeniu potrzeb indywidualnych migrantów. W migracjach wewnątrzmijskich istotną rolę odgrywają migracje rodzinne, związane ze zwiększającymi się, bądź zmniejszającymi potrzebami mieszkaniowymi wspólnot rodzinnych (gospodarstw domowych), w zależności od osiąganego etapu cyklu życia rodziny.

Według danych PESEL w roku 1995 w gminach i dzielnicach Warszawy znalazło nowy adres zamieszkania 32 161 osób. Liczba ta obejmuje zarówno migrantów wewnątrzmijskich jak i tych, którzy do Warszawy napłynęli spoza miasta. Przemieszczenia rezydencjalne – wewnątrzmijskie (23 003 migracji) stanowiły 71,5% wszystkich napływów. Do poszczególnych jednostek (gmin i dzielnic Warszawy) napłynęło od kilku do kilkuset osób. Szczególnie silne strumienie skierowane były do dzielnic gminy Centrum oraz między dzielnicami tej gminy. Mobilna była zwłaszcza ludność gminy Mokotów. Dzielnicą ta była dominującym obszarem napływów (1981) jak i odpływów (1642) migracyjnych; dodatnie saldo wynosiło 339 osób. Drugą dzielnicą dominujących napływów (1534) i odpływów (1555) jest Śródmieście, jednakże ujemne saldo migracyjne wynosiło 21 osób.

Dzielnice lewobrzeżne cechuje ujemne saldo migracyjne, zaś prawobrzeżne – przewaga napływów nad odpływami. Większość migracji odbywa się między sąsiednimi dzielnicami, bez przekraczania Wisły.

Czynniki i uwarunkowania migracji

Migracje wewnątrzregionalne, a przede wszystkim migracje ze wsi do miast stanowią czynnik oddziałujący zarówno na zmiany w rozmieszczeniu ludności, jak i w strukturze demograficznej i społeczno-zawodowej. Podobnie jak w innych aglomeracjach, np. łódzkiej (Dzieciuchowicz 1995) czy wrocławskiej (Łoboda, Ciok i Jakubowicz 1997), w populacji migrantów aglomeracji warszawskiej udział kobiet jest wyższy; nieco częściej niż mężczyźni występują one też w charakterze osób towarzyszących. Zjawisko to stale występuje po wojnie i tym samym jest jednym ze źródeł narastania trwałych różnic w strukturze demograficznej ludności zarówno na obszarach źródłowych (defeminizacja wsi), jak też na obszarach docelowych (przewaga liczby kobiet nad liczbą mężczyzn w Warszawie).

Podjmując próbę określenia uwarunkowań decyzji migracyjnych wyróżnimy wstępnie trzy rodzaje czynników: 1) czynniki wypychające, które działają w miejscu źródłowym, 2) czynniki przyciągające, które działają w miejscu docelowym, 3) czyn-

niki okazjonalne, odnoszące się do stadium cyklu życiowego, związane ze szczególną sytuacją danej osoby, wymagającą podjęcia decyzji w sprawie zmiany środowiska (np. ukończenie szkoły, małżeństwo). Najważniejszymi czynnikami, które zostały zidentyfikowane jako czynniki wypychające ludzi z danego miejsca zamieszkania są: nieodpowiednie warunki mieszkaniowe oraz niemożność uzyskania tam własnego mieszkania, 2) powody rodzinne, 3) brak pracy lub nieodpowiednia praca, 4) konieczność dojazdów do pracy oraz inne powody.

Spośród czynników przyciągających nowych mieszkańców do Warszawy dominujące miejsce zajmuje praca: bądź już wykonywana w Warszawie i związana z codziennymi dojazdami, bądź też możliwa do otrzymania i jednocześnie dostatecznie atrakcyjna. Spośród innych istotne znaczenie mają sprawy rodzinne. Mówiąc o uwarunkowaniach decyzji migracyjnych trzeba zwrócić uwagę na dominujące znaczenie kwestii mieszkania. Mimo trudności mieszkaniowych w Warszawie stanowi ona duży, ruchliwy rynek mieszkaniowy, powstaje tu wiele nowych mieszkań, istnieją też różne możliwości zamiany oraz kupna mieszkań. Czynniki mieszkaniowy działa zarówno jako wypychający w danych miejscowościach, gdzie migrant miał pod tym względem mniejsze możliwości, jak i jako przyciągający w Warszawie. Podobnie działa czynnik pracy związany z ogromnym i zróżnicowanym rynkiem pracy w Warszawie.

Trzy główne grupy przyczyn migracji związanych ze zmianą miejsca pracy i podjęciem nowego zajęcia, nauką, oraz inne motywy zmiany miejsca zamieszkania opisują rozkłady migracji wewnątrzmijskich według wieku o przebiegu regularnym, tzn. najwyższe części krzywych odnoszą się do młodszych grup wieku produkcyjnego (25–29 lat), zaś pozostałe grupy wiekowe charakteryzują niższe wartości współczynników migracji (Potrykowska 1996; Potrykowska i Śleszyński 1999). W odniesieniu do migracji wewnątrzregionalnych, występują różnice w strukturze wieku migrantów napływających i opuszczających miasta. W napływie zaznacza się dominacja ludności w wieku 20–25 lat. Zredukowany i nieregularny kształt przedstawia profil odpływów migracyjnych z Warszawy (dominacja starszych grup wiekowych), których przyczyną było towarzyszenie rodzicom lub członkom rodziny (głównie odnosi się to do dzieci i młodzieży w wieku 0–20 lat oraz osób w wieku 30–44 lata, a w niewielkiej mierze do osób w wieku starszym). Różnice między migrantami wewnątrzmijskimi i zewnętrznymi skłaniają do sformułowania prawidłowości, zgodnie z którą napływ migrantów do Warszawy powodowany jest w bardzo znacznym stopniu przyczynami ekonomicznymi (praca), natomiast migracje wewnątrzmijskie oraz odpływ z Warszawy wiąże się częściej ze zmianami cyklu życiowego rodzin i poszczególnych osób.

Czynniki ekonomiczne odgrywają – oczywiście – nadal znaczącą rolę w decyzjach migracyjnych, lecz w społecznościach miejskich znajdujących się w warunkach względnej stabilizacji warunków społeczno-gospodarczych migracje rezydencjonalne kształtowane są przez zespół czynników typu socjo-demograficznego: struktury wiekowe i rodzinne oraz dynamikę ruchu naturalnego.

Uwagi końcowe

Przestrzennej strukturze migracji w regionie miejskim Warszawy można przypisać pewne uwarunkowania ogólne, charakterystyczne dla innych aglomeracji wielkomiejskich w Polsce, np. łódzkiej (Dzieciuchowicz 1995) czy wrocławskiej (Łoboda, Ciok i Jakubowicz 1997). Jednakże należy uwzględnić indywidualne czynniki, które wynikają m.in. z roli i miejsca Warszawy i jej regionu w całym systemie osadniczym i gospodarczym kraju (Korcelli 1995a).

Hipotezę o istnieniu bariery przestrzennej w postaci Wisły w miejskim regionie Warszawy potwierdzają mapy ruchów wewnątrzmijskich w Warszawie, jak również mapy migracji z województwa do Warszawy. Istnieje wyraźna asymetria strumieni migracyjnych w odplywach ze strefy do Warszawy lewobrzeżnej i prawobrzeżnej. Napływy do gmin warszawskich ze strefy mają krótszy zasięg, ograniczony do sąsiednich gmin.

Główne przyczyny i czynniki migracji są obecnie związane z możliwościami poprawy sytuacji gospodarczej i pozycji społecznej migranta – wyższego poziomu życia oraz korzystniejszego środowiska społecznego i naturalnego. Dążenie do bezpośredniej poprawy warunków życia staje się z wolna główną przyczyną ruchów migracyjnych. Migracje tego rodzaju występują głównie pod postacią przesunięć w obrębie aglomeracji i regionów miejskich – z centrum do strefy peryferyjnej. Migracje z dzielnic centralnych do strefy podmiejskiej świadczą o zaawansowanej fazie procesu dekoncentracji ludności w regionie miejskim Warszawy. Ogólnie biorąc, znaczenie wyższych standardów życia i usług (zwłaszcza wyższego rzędu) wzrasta i w przyszłości może stać się dominujące w podejmowaniu decyzji migracyjnych.

Literatura

- Clarke J.I., Guermond Y., Noin D., Potrykowska A., Thumerelle P.-J. (red.), 1985, *Migrations et urbanisation/Migrations and Cities*, Espace-Populations-Societes I.
- Dzieciuchowicz J.Z. 1995, *Determinanty demograficzne i społeczno-ekonomiczne redystrybucji przestrzennej ludności aglomeracji miejskich*. Przykład aglomeracji łódzkiej, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Korcelli P. 1974, *Rozwój struktury przestrzennej miast*, Studia KPZK PAN 40, PWN, Warszawa.
- 1989, *Zmiany układu migracji w regionie miejskim Warszawy*, Prace Geogr. IGIPZ PAN 152, s. 107–121.
- 1995a, *Aglomeracje miejskie w latach 90. Powolny wzrost, umiarkowana polaryzacja*, Biuletyn KPZK PAN 169, s. 43–58.
- 1995b, *Demograficzne uwarunkowania rozwoju Warszawy*, Biuletyn KPZK PAN 169, s. 123–134.
- 1996, *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji – zarys problematyki*, (w:) P. Korcelli (red.), *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji: I*, Zeszyty IGIPZ PAN 41, s. 5–12.
- Korcelli P., Potrykowska A. (red.) 1994, *Zagadnienia rozwoju Warszawy*, Biuletyn KPZK PAN 163.
- Łoboda J., Ciok S., Jakubowicz E. 1997, *Przekształcenia społeczno-gospodarcze i przestrzenne aglomeracji wrocławskiej*, (w:) P. Korcelli (red.), *Aglomeracje miejskie w procesie transformacji: IV*, Zeszyty IGIPZ PAN 44, s. 5–76.
- Potrykowska A. 1996, *A study of intra-urban migration: the case of Warsaw*, (w:) *Spatial Analysis of Biodemographic Data*, Paris, INED.

- 1997, *Analiza migracji jako przesłanka prognozowania ludności Warszawy i województwa warszawskiego*, Demografia 1, Zarząd Rozwoju m. Warszawy.
- Potrykowska A., Śleszyński P. 1999, *Migracje wewnętrzne w Warszawie i województwie warszawskim*, Atlas Warszawy 7, IGiPZ PAN.
- Wróbel A. 1960, *Województwo warszawskie, Studium ekonomicznej struktury regionalnej*, Prace Geograficzne IG PAN 24.
- 1965, *Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii*, Prace Geograficzne IG PAN 48.

ALINA POTRYKOWSKA

SPATIAL STRUCTURE OF MIGRATION IN WARSAW URBAN REGION

An analysis of the matrix of migration flows between Warsaw capital city and other zones in the urban region (capital voivodship), and six other voivodships which belong to the nodal region of Warsaw, indicated considerable changes in the migration pattern in the mid 1990s. In particular, relations between Warsaw and other areas in the urban region changed. The dominance of the city of Warsaw, in terms of in-migration, diminished considerably. The sub-urban zone serves to a lesser extent than previously as a transitory area, i.e. one that attracts migration from Warsaw capital city and other parts of the region.

MAREK POTRYKOWSKI

Polityka regionalna: tendencje i kierunki rozwoju

Regional policy: trends and directions of development

Zarys treści. W artykule przedstawiono strategiczne cele planowania przestrzennego oraz główne obszary polityki regionalnej na tle międzynarodowej współpracy krajów Unii Europejskiej. Przedstawiono także kierunki długofalowej polityki regionalnej Polski.

Wstęp

Polityka regionalna rozumiana jest powszechnie jako jeden z elementów polityki państwa, realizowanej w celu wyrównywania, a ściślej łagodzenia nadmiernych różnic międzyregionalnych w poziomie życia ludności i w rozwoju gospodarczym, między najbiedniejszymi a najbogatszymi regionami, a przez to zwiększenie społecznej i gospodarczej spójności krajów. Taka polityka regionalna realizowana od lat w krajach Unii Europejskiej spotyka się z coraz większą krytyką ze względu na znaczne rozbieżności między celami a wynikami (Gorzela 1997). Głównym jej zadaniem nie powinno być bowiem wyłącznie wspieranie finansowe regionów najsłabszych, ale pobudzanie przedsiębiorczości opartej na istniejących zasobach, a więc stwarzanie warunków do wzrostu konkurencyjności regionów. Z drugiej strony nie należy całkowicie rezygnować z redystrybucji środków z regionów najsilniej rozwiniętych do słabszych, nie można jednak doprowadzać do sytuacji, aby regiony najsłabsze uzależniały swój rozwój wyłącznie od tej pomocy. Zmiany w kształtowaniu polityki regionalnej zmierzają właśnie w tym kierunku.

Wiele obszarów, które cechuje niska dostępność centrów wzrostu, wysokie migracje, słabe wyposażenie w infrastrukturę i niski poziom prywatnych inwestycji nie są w stanie dorównać istniejącym trendom. Istnieją znaczne różnice poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego między miastami i obszarami wiejskimi. Jest jednak interesujące, że obszary wiejskie zagrożone wyludnieniem i dzielnice miast gospodarczo i społecznie zaniedbane, cechują podobne problemy ekonomiczne: niska dostępność usług publicznych i informacji, słabo rozwinięta sieć handlowa, niewielkie inwestycje, złe powiązania z rynkami zbytu oraz brak dynamizmu społecznego. Z kolei obszary podmiejskie rozrastają się

i następuje zacieranie się granic między miastami i obszarami wiejskimi. W coraz większym stopniu rozwijają się tzw. obszary pośrednie. Jest to wynikiem „rozlewania się” miast wraz ze wszystkimi związanymi z tym zjawiskiem ujemnymi konsekwencjami.

W przypadku Polski, przebieg i skutki procesów transformacji wyrażają się w narastaniu międzyregionalnych zróżnicowań poziomu rozwoju i warunków życia. W tej sytuacji zyskują województwa o wielofunkcyjnej strukturze społeczno-gospodarczej, o dobrych powiązaniach krajowych i zagranicznych i koncentrujące znaczny potencjał intelektualny. Tracą regiony zdominowane przez struktury i formy działalności gospodarczej preferowane w warunkach realnego socjalizmu, przede wszystkim te, gdzie skoncentrowane są przemysły wydobywcze, zbrojeniowe oraz państwowe rolnictwo.

Wzmocnienie obszarów strukturalnie słabszych oraz poprawa warunków życia i pracy w regionach o różnym stopniu rozwoju jest olbrzymim wyzwaniem. Konieczne jest pogodzenie celów rozwoju, równowagi i ochrony. Polityka, której celem jest wyłącznie osiągnięcie równowagi, musi doprowadzić do osłabienia najsłabszych gospodarczo regionów i równocześnie do uzależnienia regionów najsłabszych. Skoncentrowanie się na samym tylko rozwoju doprowadziłoby do zwiększenia nierówności regionalnych. Wreszcie, zbyt duży nacisk kładziony na ochronę istniejących zasobów naturalnych i kulturowych oraz zachowanie istniejącej struktury przestrzennej, niesie w sobie ryzyko stagnacji, ponieważ taka polityka może spowolnić trendy modernizacyjne. Właściwe rozłożenie akcentów, zgodnie z celami i zależnościami określonymi dla danego obszaru jest zapewne jedynym sposobem osiągnięcia trwałego i zrównoważonego rozwoju (*European...*, 1999).

W artykule dokonuje się przeglądu aktualnych uwarunkowań polityki regionalnej, które zapewne w nieodległej przyszłości doprowadzą do jej zasadniczego przezwyciężania. Na wstępie wskazuje się jednak na znaczenie, jakie w kształtowaniu polityki regionalnej odgrywa polityka przestrzenna. Szczególnie jest to widoczne w krajach Unii Europejskiej, gdzie integracja społeczna i gospodarcza zrobiła znaczące postępy. Wraz z jej wzrostem, granice wewnętrzne Unii tracą swój separacyjny charakter, a wzrastają wzajemne zależności między miastami i regionami krajów członkowskich. Dlatego polityka regionalna prowadzona w jednym kraju ma istotny wpływ na strukturę przestrzenną innych krajów członkowskich. Uważa się ponadto, że działania w różnych krajach członkowskich uzupełniają się najlepiej, gdy zawierają wspólne cele rozwoju przestrzennego (*European...*, 1999).

Polityka przestrzenna a polityka regionalna

Planowanie przestrzenne w różnych krajach przybiera różne formy instytucjonalne i realizowane jest w różny sposób. Podobnie odmienny jest jego zakres. Pomimo tej różnorodności, spełnia ono prawie we wszystkich krajach trzy główne funkcje:

- dostarcza długo- i średniookresowej strategii przestrzennej w realizacji wspólnych (powszechnych) celów, uwzględniających różne koncepcje polityk sektorowych;
- dotyczy użytkowania terenu i rozwoju przestrzennego;
- oznacza planowanie polityk sektorowych w różnych skalach przestrzennych.

Planowanie przestrzenne prowadzone jest na różnych szczeblach zarządzania: krajowym, regionalnym i lokalnym. Za pomocą planowania przestrzennego szczebla krajowego steruje się rozwojem przestrzennym kraju, ale także wywiera wpływ na niższe szczeble zarządzania. Przykładami są plany rozwoju przestrzennego (Japonia, Korea, Turcja), koncepcje planowania przestrzennego (Austria, Polska), czy raporty planistyczne (Dania). Planowanie na szczeblu krajowym służy także jako narzędzie polityki rozmieszczania działalności gospodarczej w układach regionalnych. Na poziomie regionalnym, za pomocą planowania przestrzennego próbuje się kształtować rozwój w ramach regionów, wreszcie na poziomie lokalnym, planowanie przestrzenne dotyczy planowania użytkowania terenu.

Strategiczne cele planowania przestrzennego są bardzo zróżnicowane (*European...*, 1999):

Po pierwsze, planowanie przestrzenne dąży do równoważenia przestrzennych lub regionalnych różnic w poszczególnych krajach. Ten cel jest szczególnie widoczny w przypadku krajów, w których koncentracja działalności gospodarczej lub istnienie dużych obszarów słabo rozwiniętych, jest poważnym problemem politycznym. W tych krajach kładzie się także duży nacisk na rozwiązanie problemów społecznych, ekonomicznych i ochrony środowiska na obszarach metropolitalnych.

Po drugie, planowanie przestrzenne w coraz większym stopniu dotyczy osiągnięcia trwałego rozwoju. Niektóre kraje uwzględniają ten problem w swoich planach rozwoju przestrzennego.

Po trzecie, w szerszym znaczeniu, planowanie przestrzenne jest narzędziem, za pomocą którego można koordynować różne polityki sektorowe, w celu osiągnięcia wspólnych celów rozwoju przestrzennego.

Po czwarte, planowanie przestrzenne rozumiane jest jako mechanizm koordynowania umożliwiający kształtowanie polityki rozwoju przestrzennego przez władze regionalne, zgodnie z politycznymi celami o charakterze krajowym, a nawet ponadnarodowym oraz ułatwiania przystosowywania polityki szczebla regionalnego i lokalnego do polityki szczebla krajowego.

Konieczność współpracy różnych poziomów administracji rządowej i samorządowej ma szczególne znaczenie i jest silnie akcentowana w kształtowaniu polityki przestrzennej krajów europejskich. Na ten problem zwraca się szczególną uwagę również w dokumentach Rady Europy (*Guiding Principles...*, 2000).

Polityka regionalna a rozwój społeczno-gospodarczy

Na politykę regionalną największy wpływ mają cztery czynniki: rynek pracy, globalizacja, trwałe i zrównoważony rozwój oraz nowe układy zarządzania.

Współczesną cechą rozwoju gospodarczego jest globalizacja. Globalizacja wprawdzie w różnym stopniu, ale coraz wyraźniej wpływa na rozwój przedsiębiorstw. Tworzą się sieci międzynarodowe i wyłania się nowy podział rynku pracy. W tych nowych układach regiony stają się w coraz większym stopniu częściami światowych grup handlu i mocniej uzależniają się od rynków eksportowych. Uważa się jednak, że uwzględnianie globalizacji w strategiach działania przedsiębiorstw, wzmocni proces rozwoju aglomeracji.

Globalizacja wzmocnia także konkurencyjność między przedsiębiorczością a regionami. Uwagę w coraz większym stopniu koncentruje się na tworzeniu sieci i grup przedsiębiorczości. Takie koncentracje lokalne wykazują wysoką prężność i zdolność ekspansji, kiedy stają w obliczu nowych międzynarodowych konkurentów. Problemem jest znalezienie bodźców zachęcających do tworzenia takich zgrupowań (np. poprzez projekty infrastruktury publicznej, takie jak parki naukowe).

W ostatnich dziesięcioleciach, jednym z głównych celów polityki rządów stała się ochrona środowiska. Społeczeństwa zwracają coraz większą uwagę na jakość życia i ochronę warunków naturalnych. Staje się coraz bardziej widoczne, że niekontrolowany rozwój gospodarczy może osłabić zdolność przyszłych generacji do zaspokajania swoich potrzeb. Konieczność kreowania trwałego rozwoju, a mianowicie takiego, który uwzględnia ochronę środowiska naturalnego, zapewnia odpowiednie zarządzanie zasobami i związany jest z odnową zasobów, jest uznawana przez wszystkie kraje. Ostatnio, koncepcja trwałego i zrównoważonego rozwoju została rozszerzona o problemy sprawiedliwości społecznej.

W celu sprostania nowym wyzwaniom, władze lokalne i regionalne powinny otrzymać nowe możliwości działania. Muszą one odpowiadać zapotrzebowaniu społecznemu. Muszą także sprostać większej konkurencyjności innych regionów w celu nie tylko zatrzymania, ale i przyciągnięcia ludzi i przedsiębiorstw. Marketing terytorialny w coraz większym stopniu opiera się na jakości usług publicznych, efektywności i sprawności infrastruktury i zdolności do wprowadzania w życie dalekowzrocznych strategii oraz usprawniania tradycyjnych trójszczeblowych systemów rządzenia.

Chociaż konkurencyjność na niższych poziomach zarządzania jest korzystna, to jednak ma swoje granice. Nie wszystkie usługi mogą być przeniesione na niższe szczeble rządzenia. Podatność na decentralizację zależy od uwarunkowań geograficznych (korzyści wynikające z infrastruktury i usług, które wykraczają poza jednostkę administracyjną), jak i korzyści wielkiej skali (koszty jednostkowe spadają, gdy zwiększa się obsługiwana populacja). Ponadto, zasada równości wymaga, aby rząd centralny określił system, który zapewni równe możliwości rozwoju.

W ostatnich dwóch dekadach siły, które sprzyjały decentralizacji funkcji rządu centralnego zyskały przewagę nad siłami centralizacyjnymi. Przenoszenie zadań na niższe szczeble miało miejsce prawie we wszystkich krajach, ale ich szybkość i zakres jest różny. W najbardziej skrajnych przypadkach utworzono nowe poziomy administracyjne.

Konkurencyjność regionów

Jedną z najczęściej krytykowanych cech polityki regionalnej jest fakt, że ma ona ograniczony wpływ na wielkość zatrudnienia, a przynajmniej nie można tego empirycznie uzasadnić. Pociąga to za sobą redefinicję programów regionalnych i pomocy regionalnej. W coraz większym stopniu uznaje się, że konieczne są inne sposoby działania, jako pomocne dla procedur makroekonomicznych i reformy strukturalnej, jeśli chce się ograniczyć bezrobocie w regionach mniej rozwiniętych lub peryferyjnych. Uważany za główne źródło zatrudnienia, rozwój lokalny tworzy podstawę tej nowej polityki regionalnej. Istotne znaczenie mają trzy poniższe składniki.

1. Tworzenie bardziej dogodnych warunków do rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw.

Uwagę jaką zwracają władze na działalność małych przedsiębiorstw łatwo wytłumaczyć. Ich rozwój napotyka jednak na różne przeszkody, które zmniejszają ich ekonomiczną konkurencyjność i uzasadniają publiczną interwencję. Takimi przeszkodami mogą być np.: wysoki koszt kredytów bankowych, utrudniony dostęp do programów publicznych i wiedzy oraz stosunkowo wysokie koszty stałe. Małe i średnie przedsiębiorstwa są jednak głównymi kreatorami miejsc pracy, ponieważ w przeciwieństwie do wielkich przedsiębiorstw, opierają się bardziej na zasobach siły roboczej niż kapitału. Występują przede wszystkim na obszarach słabo rozwiniętych. Istnienie gęstej sieci małych, wyspecjalizowanych przedsiębiorstw bardzo zwiększa szanse różnych obszarów na przyciągnięcie zewnętrznych inwestorów szukających efektywnych podwykonawców.

Struktury przedsiębiorczości są różne w różnych regionach. W pewnym sensie, regionalizacja przedsiębiorczości może odzwierciedlać zjawisko aglomeracji biznesu. Doświadczenie pokazuje jednak, że w większości regionów władze lokalne i regionalne mogą być pomocne w stymulowaniu ducha przedsiębiorczości, szczególnie w miejscach dotkniętych zamykaniem zakładów przemysłowych i restrukturyzacją.

2. Modernizacja lokalnej infrastruktury

Lokalizacja przedsiębiorczości w mniej rozwiniętych regionach jest w dużym stopniu uwarunkowana istnieniem odpowiedniej jakości infrastruktury i usług. W niektórych krajach odpowiedniej jakości usługi są zagwarantowane istnieniem zasady równego dostępu wszystkich obywateli do usług publicznych. Tam, gdzie taka zasada nie ma zastosowania, trudno jest utrzymać ludzi i przedsiębiorstwa w regionach peryferyjnych. W ramach polityki regionalnej największe środki przeznacza się na wyrównywanie poziomu regionów w zakresie wyposażenia w infrastrukturę. Jednakże, nacisk w coraz większym stopniu kładzie się na tzw. miękką infrastrukturę (np. szkolenia, centra techniczne, tworzenie „inkubatorów” przedsiębiorczości).

Wiele problemów związanych z trwałym rozwojem ma silny wymiar przestrzenny, ale na wiele problemów nie ma jednoznacznej odpowiedzi. Na przykład: czy preferować należy miasta skupione, aby oszczędzać energię i zasoby naturalne, czy należałoby pozwolić na rozlewanie się miast w interesie pomyślności mieszkań-

ców? Czy należałoby czynić wysiłki ku zmniejszeniu mobilności i w ten sposób „karać” regiony peryferyjne, czy też należałoby rozwijać infrastrukturę transportową w celu zapewnienia rozwoju za cenę zwiększonego zanieczyszczenia atmosfery? Wreszcie, czy powinno się zezwalać przedsiębiorczości na skupianie się w wybranych miejscach, a przez to na przekraczanie ekologicznego optimum dla tych obszarów, czy też popierać jej rozproszenie, zakładając ryzyko zmniejszania się konkurencyjności?

Trudno odpowiedzieć jednoznacznie na postawione wyżej pytania. Można tylko określić pewne kierunki działania (np. policentryczna koncepcja rozwoju przestrzennego opracowana w ramach Europejskiej Koncepcji Rozwoju Przestrzennego – ESDP i Zasad Przestrzennego Rozwoju Kontynentu Europejskiego).

Wraz z nowym modelem gospodarczym dominującym w latach 1990. (z nowymi układami przestrzennymi, większą wymianą regionalną i międzynarodową, przyspieszonymi zmianami technologicznymi, globalizacją strategii firm i na poziomie krajowym koniecznością zbilansowania budżetów), politykę regionalną cechują problemy związane z:

- 1) regionalnym zatrudnieniem i tworzeniem miejsc pracy – trwałość bezrobocia na wielu obszarach i jego terytorialna koncentracja stworzyła potrzebę inicjatyw regionalnych uzupełniających tradycyjne polityki dotyczące rynku pracy;
- 2) umiędzynarodowieniem działalności regionalnej – globalizacja gospodarcza prawdopodobnie nie tylko zaostrzyła terytorialną konkurencyjność, lecz także wzmocniła potencjalne inicjatywy rozwoju bazy lokalnej i regionalnej;
- 3) popytem ze strony obywateli na trwały rozwój – trwały i zrównoważony rozwój regionalny przyczynia się do zwiększenia możliwości współpracy między społecznościami oraz podniesienia jakości życia.

Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że rozwiązywanie tych problemów nie jest jeszcze pełne i często pociąga za sobą negatywne efekty uboczne. Złe zarządzanie dużej skali projektami infrastrukturalnymi często wzmocniało polaryzację na obszarach wysoko zurbanizowanych i przyspieszało upadek tzw. obszarów pośrednich, które nie miały dostępu do głównych linii transportowych. System zarządzania hierarchicznego pociągnął za sobą usztywnienie inicjatyw lokalnych i regionalnych. Intensywna redystrybucja między regionami bogatymi i biednymi często nie poprawiała sytuacji tych ostatnich.

W większości krajów podjęto działania w celu ustanowienia konkurencyjnych strategii regionalnych. Zasadniczym problemem jest obecnie endogeniczny rozwój lokalny i regionalny, nie tylko dlatego, że budowanie lokalnego rozwoju uznawane jest za główne źródło tworzenia dochodu i miejsc pracy, ale także jest prawdopodobnie najlepszą drogą do lokalizacji wielkich firm. Wśród wielu inicjatyw mających na celu wykorzystanie potencjału tych obszarów, pomoc dla małych firm, programy popierające przedsiębiorczość, a szczególnie młodych przedsiębiorców i wysiłki zmierzające do budowania więzi między instytucjami naukowymi, szkolącymi i firmami są obecnie uznawane za krytyczne. Jednakże potrzeba skupienia

się w mniejszym stopniu na indywidualnych firmach, a bardziej na otoczeniu biznesu jest w pełni akceptowana w polityce regionalnej. Pomoc bezpośrednia, chociaż wciąż odgrywająca ważną rolę jest często w dużym stopniu wspomagana pomocą pośrednią, która jest uważana za odpowiedni sposób wpływania na lokalną i regionalną konkurencyjność.

Jednym z ważnych aspektów nowej polityki jest wzrost liczby „aktorów” i partnerskie stosunki między nimi. Polityka regionalna nie jest już wyłącznym przywilejem rządu centralnego. W wielu krajach, ważne decyzje w zakresie rozwoju społecznego i gospodarczego zostały przeniesione z centrum do regionów, a rozwój gospodarczy jest jednym z pól działania, gdzie władze regionalne mają coraz większe kompetencje we wdrażaniu polityki regionalnej, a nawet w jej kształtowaniu. Nową rolą rządu centralnego jest przede wszystkim formułowanie programów partnerskiej współpracy i działań decentralizacyjnych dotyczących zarządzania i planowania.

Nowym podejściem w polityce regionalnej jest przede wszystkim maksymalizowanie rozwoju regionalnego, a w mniejszym stopniu usiłowanie zmniejszania różnic ekonomicznych między regionami. To nowe podejście wynika z założenia, że nie ma jedyne modelu polityki regionalnej (czy to wysokich technologii, post-industrialnego, czy gospodarki usługowej), lecz istnieje wielość możliwych dróg rozwoju. Zgodnie z tym, nie jest już istotne określanie rangi regionu wśród innych. Raczej trzeba poszczególne regiony porównywać z podobnymi regionami w innych krajach, które cechuje podobna struktura gospodarcza. Konieczne jest zatem dokonywanie przeglądu najlepszych wariantów polityki w takich regionach.

W regionach wiejskich istnieje potrzeba tworzenia polityki, która łączy cele gospodarcze, społeczne i ochrony środowiska naturalnego, stwarza możliwość wykorzystania lokalnych zasobów i wzmacnia wzajemną zależność obszarów wiejskich i miejskich. Wysiłki powinny być skoncentrowane na:

- tworzeniu wariantów polityki różnicujących bazę ekonomiczną poprzez produkcję oczekiwaną przez rynek i powiązanie jej z historycznym i kulturowym obrazem danego obszaru;
- działaniach, które uwytatniają ekonomiczny potencjał małych i średnich miast, zachęcających je do specjalizacji i popierają tworzenie sieci opartych na silnej kooperacji horyzontalnej między rządami lokalnymi w ramach przestrzennego i funkcjonalnego podziału pracy, informacji, usług i infrastruktury.

Zakończenie: kierunki długofalowej polityki regionalnej Polski

W wyniku zmian, jakie nastąpiły w Polsce na przełomie lat 1980. i 1990., zostały stworzone podstawy do funkcjonowania gospodarki rynkowej, jednak dopiero w połowie lat 1990. kręgi decyzyjne zdały sobie sprawę, że nieuwzględnienie regionalnego wymiaru procesów społecznych i gospodarczych może znacząco utrud-

niać rozwój gospodarczy (Szlachta 1997). Po reformie organizacji terytorialnej kraju z początku 1999 r. zasadnicze znaczenie dla budowania struktur przestrzenno-gospodarczych w Polsce uzyskały samorządy wojewódzkie, tworzące własne strategie rozwoju regionów. Tym samym samorząd stał się partnerem rządu w polityce regionalnej, zarówno średniookresowej, jak i długookresowej. Zagadnienia rozwoju regionalnego powinny być przede wszystkim utożsamiane z kompetencjami politycznymi, prawnymi i materialnymi województw, natomiast kompetencje rządu powinny być w tej sferze odpowiednio wyselekcjonowane i zredukowane, zgodnie z zasadą subsydiarności (Kołodziejcki 1997).

Podejście to przyjęto przy formułowaniu kierunków długofalowej polityki regionalnej, spośród których za najważniejsze uznaje się:

- zmniejszenie zróżnicowań międzyregionalnych poprzez wspieranie obszarów słabo rozwiniętych lub pozostających w głębokim kryzysie, bez równoczesnego narażania dynamicznie rozwijających się regionów, które są istotnym nośnikiem wzrostu i konkurencyjności oraz dyfuzji innowacji;
- zwiększenie dostępności wszystkich obszarów kraju, przede wszystkim poprzez rozwój sieci transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym oraz jej powiązanie z europejskim systemem korytarzy transportowych, poprawą jakości powiązań transportowych między- i wewnątrzregionalnych oraz rozwój infrastruktury telekomunikacyjnej;
- kształtowanie nowych relacji między obszarami wiejskimi i miejskimi, sprzyjających zintegrowanemu rozwojowi oraz zmianom strukturalnym na obszarach wiejskich;
- łagodzenie efektów peryferyjnego położenia regionów przygranicznych poprzez intensyfikację współpracy transgranicznej, odpowiednie usprawnienie transportu oraz otwarcie większej liczby przejść granicznych;
- różnicowanie struktury ekonomicznej i struktury zatrudnienia monokulturowych obszarów rolniczych oraz miast monofunkcyjnych poprzez promocję i wspieranie małych i średnich przedsiębiorstw, a także wykorzystanie zasobów tych obszarów;
- rozwijanie gospodarki opartej na wiedzy poprzez tworzenie regionalnych systemów informacji;
- stymulowanie rozwoju wielkich aglomeracji miejskich w konkurencyjnej strukturze integrującej się Europę;
- zachowanie i wykorzystanie potencjału społeczno-gospodarczego byłych miast wojewódzkich, jako silnych ośrodków o znaczeniu regionalnym;
- wspieranie rozwoju sieci małych miast poprzez zwiększenie ich dostępności, rozwój funkcji usługowych oraz tworzenie warunków do lokalizacji przedsiębiorczości na tych obszarach;
- wspieranie mobilności przestrzennej ludności w celu równoważenia regionalnych rynków pracy;
- wielofunkcyjny rozwój obszarów wiejskich, związany z restrukturyzacją za-

trudnienia w rolnictwie, zmianą sposobu użytkowania ziemi, przebudową osiedli wiejskich i rozwojem infrastruktury oraz tworzeniem warunków do lokalizacji małych i średnich przedsiębiorstw;

- budowa infrastruktury ochrony środowiska pozwalającej na zmniejszenie poziomu zanieczyszczeń powietrza, wody i gleby, zagospodarowania zasobów wodnych oraz zapobieganie klęskom żywiołowym;
- wspieranie rozwoju turystyki jako czynnika aktywizacji społeczno-gospodarczej obszarów o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych oraz ośrodków o znaczeniu kulturowym i historycznym;
- ochrona dziedzictwa i różnorodności kulturowej regionów.

Możliwości zrealizowania długookresowych celów rozwoju regionalnego kraju będą zależały od czynników ekonomicznych, społecznych oraz instytucjonalnych, wewnętrznych i zewnętrznych w stosunku do naszego kraju. Ważnym elementem, który warunkuje prowadzenie polityki regionalnej jest polityka zagospodarowania przestrzennego. Jej celem jest tworzenie korzystnych warunków rozwoju społecznego i gospodarczego poprzez kształtowanie właściwej struktury przestrzennej. Spośród czynników ekonomicznych szczególnie istotne znaczenie ma utrzymanie wysokiego wzrostu gospodarczego. Oznacza to praktycznie pogodzenie się, przynajmniej w pierwszym okresie transformacji, ze wzrostem zróżnicowań regionalnych, gdyż działalność interwencyjna państwa może przyczynić się jedynie do spowolnienia wzrostu tych zróżnicowań, co wymagałoby olbrzymich nakładów i mogłoby zagrażać dynamice rozwoju społeczno-gospodarczego kraju (Szlachta 1977). Rolę czynników społecznych w realizacji celów rozwoju regionalnego można ująć, z jednej strony, jako zaangażowanie wspólnot regionalnych i lokalnych na rzecz rozwoju własnego otoczenia. Z drugiej strony, czynniki rozwoju regionalnego o charakterze społecznym to przede wszystkim zwiększenie poziomu wykształcenia ludności oraz stworzenie warunków wzrostu mobilności przestrzennej, która jest obecnie w Polsce niewielka. Może ona być jednym z najważniejszych elementów zapobiegania marginalizacji niektórych regionów Polski. Czynniki instytucjonalne w rozwoju regionalnym to funkcje, jakie mają do spełnienia w tej sferze właściwe instytucje rządowe, samorząd wojewódzki, samorządy powiatowe i gminne oraz organizacje pozarządowe. Od spójnych działań wszystkich tych instytucji będą zależały możliwości podniesienia konkurencyjności polskich regionów.

Najważniejszą zapewne cechą polskiej polityki regionalnej jest obecnie tworzenie się nowego rodzaju relacji między przedsiębiorczością a sektorem publicznym, czego wynikiem jest tworzenie nowych systemów innowacji. Jesteśmy obecnie świadkami wylaniania się systemów zarządzania, w których istnieją wzajemne powiązania między wieloma „aktorami” na różnych poziomach przestrzennych. Wydaje się, że jedynym sposobem dotrzymania kroku zachodzącym obecnie zmianom jest kształtowanie umiejętności rozwiązywania pojawiających się nowych, wzajemnie powiązanych i wielowymiarowych problemów rozwoju regionalnego.

Literatura

- European Spatial Development Perspective. Towards balanced and sustainable development of the territory of the European Union*, European Commission, May 1999.
- Gorzela G. 1997, *Rozwój regionalny Polski a wstąpienie do Unii Europejskiej*, *Ekonomista* 5–7, s. 737–756.
- Guiding principles for sustainable spatial development of the European continent*, 2000, European Conference of Ministers Responsible for Regional Planning (CEMAT), Hannover, September 2000.
- Kołodziej J. 1997, *Strategia równoważenia rozwoju podstawą koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju „Polska 2000 Plus”*, *Biuletyn KPZK PAN* 116, s. 9–123.
- Sotarauta M. 1997, *Finnish regional policy in transition: Towards rigid planning machine or dynamic governance?*, *European Spatial Research and Policy* 4, 1, s. 85–99.
- Szlachta J. 1997, *Programowanie rozwoju regionalnego w Unii Europejskiej*, *Studia KPZK PAN* 55, PWN, Warszawa.

MAREK POTRYKOWSKI

REGIONAL POLICY: TRENDS AND DIRECTIONS OF DEVELOPMENT

Poland is facing a number of challenges and needs. A major precondition for meeting the challenges and satisfying the needs is the proper spatial management, requiring efficient spatial (regional) planning. The planning cannot be limited to the local and regional, nor even to national level. The multitude and intensity of international links makes it necessary to co-operate on an international scale as far as the field of spatial planning is concerned.

The following issues dealt with the document are recognised by Poland to be most valuable ones:

- The protection or growth of living standards of the population – in the case of new member countries of the Council of Europe it is mostly the improvement of living standards that it is at stake;
- Securing greater social cohesion of Europe, implying, among others, a reduction of the difference in living standards and economic efficiency between the eastern and the western part of the continent;
- Improvement of competitive capacity and efficiency of economic of European countries;
- Preservation or reproduction of the values of natural environment, including, in particular, a reduction in the degree of environmental pollution, regeneration of derelict areas and preservation and enrichment of biodiversity of European continent;
- Preservation of Europe's cultural values, the cultural diversity of Europe in particular, reflected in diversity of cultural landscapes, ethnic tradition and awareness (identity);
- Improvement of safety – both in terms of protection against crime and natural disasters. The key to satisfying the needs lies, first of all, in:
- Development of transport and telecommunications combining the rules for economic efficiency and protection of natural and cultural environment, and favouring spatial integration of the European continent and individual countries;

- Protection of natural environment on a local, regional, national, international and trans-border scale – in particular protection in sensitive areas, like primeval forest and woodland, mountain, marshland and coastal areas and river catchment basins;
- Protection of cultural values, the material and spiritual cultural heritage in particular, including the heritage of ethnic and religious groups no more inhabiting a given territory;
- International and transborder co-operation in the field of spatial planning, taking into account the objectives mentioned above and furthering economic development of the frontier regions, better mutual understanding of European societies, and hence improving the spatial and socio-economic cohesion of Europe;
- Balanced development of the settlement pattern of Europe and its countries, securing development and efficient functioning of metropolitan cities on the one hand and development of small and medium-sized towns and rural areas on the other and encouraging contacts between metropolitan cities and their hinterland.

English by the author

ZBIGNIEW TAYLOR

Geografia transportu i jej wkład do teorii geografii: próba oceny

*Transport geography and its contribution to a general geographic theory:
an attempt at evaluation*

Zarys treści. W artykule dokonuje się retrospektywnego przeglądu problematyki geografii transportu ostatniego półwiecza pod kątem jej wkładu do ogólnej teorii geografii. Podaje się przyczyny sprawiające, że przy bardzo dynamicznym rozwoju subdyscypliny, zwłaszcza w latach 1990., jej wkład do teorii geografii nadal pozostaje stosunkowo niewielki.

»No theory, no science« (Bunge 1967, s. 384)

Wstęp

O jakości dyscypliny naukowej decydują dwa rodzaje działalności: (1) stawianie i testowanie hipotez oraz (2) budowa teorii. Jeśli geograficzne wyjaśnianie i przewidywanie nie ma teoretycznego uzasadnienia, wtedy rozpoznawanie przestrzennych prawidłowości ma małą wartość (Amadeo i Golledge 1975).

Jakie korzyści wynikają z formalnego stwierdzenia teorii? Według D. Harveya (1969, s. 74–75), teoria »nadaje znaczenie przedmiotom i zdarzeniom, określa ramy [...], w które mogą być wpisane przedmioty i zdarzenia oraz dostarcza systematycznych twierdzeń ogólnych, które można stosować w wyjaśnianiu, rozumieniu, opisie i interpretacji zdarzeń. Teoria naukowa, w przeciwieństwie do teorii czysto abstrakcyjnej, zapewnia wewnętrzną zgodność, siłę i rozsądek twierdzeń poprzez poddanie ich różnym niezależnym testom. Zrozumienie istoty teorii naukowej ma zatem kluczowe znaczenie«.

W każdej teorii można wyróżnić dwa główne komponenty (Guelke 1971, s. 45): (1) podstawowy rachunek logiczny (ang. *basic logical calculus*), łączący różne całości postulowane przez teorię oraz (2) reguły lub zasady łączące, umożliwiające przypisanie treści empirycznej do części logicznej teorii.

Najogólniej biorąc, teoria naukowa jest zbiorem wzajemnie powiązanych wyrażeń, stosowanych w procesie wyjaśniania. W naukach społecznych, w tym w geografii społeczno-ekonomicznej, nie ma jednej, zadowalającej wszystkich definicji

teorii. Wręcz przeciwnie charakter i status teorii różnią się znacznie, w zależności od przyjętej epistemologii.

W ujęciu scjentyistycznym, utożsamianym niekiedy – niezbyt słusznie – z pozytywizmem lub neopoztywizmem, teoria obejmuje zbiór hipotez i warunków ograniczających, które jeśli zostaną potwierdzone (zweryfikowane) empirycznie, przybierają postać praw. Rozumienie teorii struktur odpowiedniego fragmentu świata empirycznego odbywa się poprzez system wzajemnie powiązanych praw¹. Ten system twierdzeń stanowi bodziec do przyszłych badań: dedukcja i dociekanie od znanego (uprawomocnionej teorii) do nieznanego (hipotezy) wskazują na kierunek pozyskiwania przyszłej wiedzy (Harvey 1969; Wilson 1972; Johnston i inni, red., 1994).

Powyższe ujęcie zakłada zatem uniwersalność zastosowań teorii. Inaczej jest w idealizmie, w którym wyklucza się istnienie pojęć ogólnych (*universals*), a indywidualne teorie tkwią w umyśle jednostki. Stosuje się je w prowadzeniu działań, mogą one być udoskonalane lub nawet zmieniane, w zależności od wyniku działania. W takim ujęciu, działaniem człowieka kierują teorie osobiste, a nie zewnętrzne, czyli – jak powiada Guelke – teoria w zasadzie nie jest potrzebna (Guelke 1974).

W realizmie teoria jest środkiem konceptualizacji rzeczywistości. Testem teorii nie jest jej weryfikacja empiryczna, lecz raczej jej wewnętrzna spójność, a zwłaszcza adekwatność praktyczna. Dla jednostki teoria jest trafna, jeśli zrozumienie jakie zapewnia jest wystarczające jako podstawa zadowalającego życia osobistego. Dla przedstawiciela nauk społecznych teoria musi zapewniać podstawę zrozumienia i – przynajmniej potencjalnie – zmieniania społeczeństwa. Realisci dowodzą, że ponieważ społeczeństwa są systemami otwartymi, w których te same warunki rzadko się powtarzają, teorie nie mogą przewidywać przyszłości (jak utrzymywali „pozytywiści”); mogą one tylko naświetlać przeszłość i teraźniejszość, oraz zapewniać informacje służące zrozumieniu i ocenie przyszłości (Sayer 1992; Johnston i inni, red., 1994).

Definicja teorii

Różne rozumienie teorii sprawia, że w niniejszym artykule przyjmuje się definicję D. Amadeo i R.G. Golledge’a, która – chociaż niewątpliwie uproszczona – odpowiada naszym celom: »W geografii – podobnie jak w innych naukach społecznych – zbiór uogólnień nazywamy często teorią, nawet jeśli wyprowadzone generalizacje mają różny stopień empirycznego uzasadnienia i są między sobą luźno powiązane« (Amadeo i Golledge 1975, s. 41).

Zgodnie z Popperowskim rozróżnieniem, w geografii społeczno-ekonomicznej uogólnienia mogą przyjmować postać twierdzeń ściśle ogólnych czyli uniwersal-

¹ Nawet jeśli nie możemy pokazać, że zjawiska geograficzne podlegają uniwersalnym prawom, istnieje pewna korzyść z rozpatrywania ich tak, jakby im podlegały (Gregory 1978, s. 40). To podejście do praw, które można określić jako instrumentalizm, zostało zapożyczony przez geografów z ekonomii neoklasycznej, w której odgrywało ważną rolę potwierdzającą.

nych (również twierdzeń statystycznych), względnie twierdzeń numerycznie ogólnych, zwanych także generalizacjami historycznymi (Chojnicki i Wróbel 1967). Te pierwsze, jeśli wykazują doniosłość merytoryczną i nie mają ograniczeń czasowo-przestrzennych, stają się prawami naukowymi. Ograniczenia mają natomiast generalizacje historyczne, odnoszą się bowiem do skończonej klasy elementów szczegółowych. Łatwiejsze formułowanie generalizacji historycznych sprawia, że jest ich w geografii znacznie więcej niż twierdzeń ściśle ogólnych (praw).

Z. Chojnicki i A. Wróbel (1967) wyróżniają w geografii ekonomicznej, podobnie jak to ma miejsce w innych naukach społecznych, dwa typy teorii: wyjaśniające i syntetyczne. Jako próbę budowy teorii pierwszego typu podają uogólnienia wprowadzone na gruncie problematyki wzajemnego oddziaływania w przestrzeni, czyli omówioną dalej tzw. triadę Ullmana. Teorii syntetycznych jest natomiast w geografii bardzo niewiele. Zaliczamy do nich na przykład teorię ośrodków centralnych Christallera, a także – powstałe poza geografią, przede wszystkim na gruncie ekonomii, klasyczne teorie lokalizacji rolnictwa (J.H. von Thüna) i przemysłu (A. Webera). W konstrukcji każdej z nich transport odgrywa bardzo istotną rolę (Potrykowski i Taylor 1982, s. 42–55).

Trudności z uzyskiwaniem uogólnień w geografii społeczno-ekonomicznej i niedostatek teorii w ścisłym znaczeniu, przesądziły o przyjęciu stosunkowo uproszczonej jej definicji, zapożyczonej od D. Amadeo i R.G. Gollidge'a (1975). W rezultacie, przedmiotem dalszej części niniejszego artykułu będą nie tyle teorie właściwe, ile przede wszystkim surogaty teorii w postaci preteorii i modeli teoretycznych.

Triada Ullmana

Mniej więcej do lat 1950., a w niektórych przypadkach nawet znacznie później, olbrzymią większość w geografii transportu stanowią prace typowo opisowe, pozbawione na ogół jakichkolwiek składników teoretycznych i metodologicznych. Podobnie jest w literaturze polskiej (Chojnicki 1957), chociaż z jednym wyjątkiem.

W. Krzyżanowski (1957), na podstawie obserwacji historycznych, statystycznych i analizy ekonomicznej, formułuje kilka twierdzeń ogólnych, zwanych przez niego „zasadami”. Dotyczą one terytorialnego rozrostu sieci drogowej, współistnienia oraz powiązania różnych rodzajów (form) transportu, całkowitej lub częściowej substytucji jednych układów komunikacyjnych przez drugie. Inne jego twierdzenia mają charakter generalizacji historycznych, na przykład o przyczynach powstawania dróg czy o genezie ruchu na drogach. Twierdzenia W. Krzyżanowskiego stanowią wczesną, bardzo pozytywną próbę częściowego przybliżenia się do teorii geografii transportu.

Pierwszy znaczący wkład teoretyczny do geografii transportu dał E.L. Ullman. Na podstawie analizy międzystanowych przemieszczeń ładunków kolejną i transportem wodnym, zaproponował potraktowanie geografii jak nauki zajmującej się

wzajemnym oddziaływaniem, a więc wskazującej na istnienie współzależności między obszarami geograficznymi. Tę współzależność traktował Ullman jako uzupełnienie relacji człowiek–środowisko w obrębie jednego obszaru. Widział ją zatem jako swoistą „ogniskową” dla badań geograficznych. Termin przestrzennej interakcji² Ullman wprowadził na konferencji Western Political Science Association w Pullman (1952), a swoje idee rozwinął w dwóch podobnych tematycznie pracach – *Geography as spatial interaction* (1954) i *The role of transportation and the bases for interaction* (1956)³. Ich poprawiona wersja ukazała się znacznie później w tomie pośmiertnym (Ullman 1980), zaś pełna – w postaci odrębnej monografii (Ullman 1957). Koncepcja przestrzennej interakcji jest zbliżona do „geografii cyrkulacji”, rozwinętej przez geografów francuskich w początkach XX w., chociaż obecnie podejście to zarzucono.

Popularnie zwana triada Ullmana obejmuje trzy pojęcia teoretyczne: komplementarność (*complementarity*), sposobność pośrednią (*intervening opportunity*) i przenośność (*transferability*). Pojęcia te dotyczą wzajemnego oddziaływania między regionami, tzn. wyjaśniają, dlaczego połączenia i przepływy między pewnymi ośrodkami są silniejsze niż pomiędzy innymi. Na tej podstawie mówimy czasem o „teorii wzajemnego oddziaływania” Ullmana. Z. Chojnicki i A. Wróbel (1967) traktują ją raczej jako pewną hipotezę wyjaśniającą kształtowanie się przepływów, ale stanowiącą bardzo ważny krok w budowie teorii.

Komplementarność jest funkcją zarówno zróżnicowania przyrodniczego i kulturalnego (tzw. *komplementarność ukryta* – por. Hay 1979), jak i zróżnicowania obszaru na skutek występowania korzyści wielkiej skali produkcji. Warunkiem wystąpienia przepływu jest właściwa komplementarność, zwana również *komplementarnością potencjalną*, a zatem istnienie popytu na pewien towar z jednej strony i odpowiedniej jego podaży – z drugiej, i odwrotnie. Ruch dóbr w jednym kierunku powinien być zrekompensowany przepływem pieniądza lub innego towaru w kierunku przeciwnym. Komplementarność może być wynikiem terytorialnej specjalizacji produkcji, różnic w występowaniu surowców i rynków zbytu oraz różnic w kosztach produkcji między rejonami podaży i popytu. A. Hay (1979) wprowadza jeszcze termin *komplementarności rzeczywistej* (faktycznej), która zachodzi wtedy, gdy nadwyżka w jednym regionie jest wytwarzana wyłącznie na potrzeby innego, deficytowego regionu. W szerszym sensie komplementarność odnosi się do ekonomicznych koncepcji korzyści komparatywnych.

Komplementarność tłumaczy zjawisko wymiany między dwoma regionami, gdy między nimi nie ma innego, alternatywnego źródła zaopatrzenia. Pojęcie *sposobności pośredniej*⁴ wyraża natomiast dążenie nadawców i odbiorców do wyboru

² Przestrzenna interakcja wiąże się ściśle z zagadnieniem przepływów w sieciach transportowych. Z tego powodu modele wzajemnego oddziaływania nazywa się czasem modelami transportowymi drugiej generacji. Można je stosować zarówno w opisie, jak i w optymalizacji (Dziewoński 1977).

³ Tłumaczenie polskie: *Rola transportu a podstawy wzajemnego oddziaływania*, PZLG 1, 1959, s. 31–64.

⁴ Inne polskie odpowiedniki *intervening opportunities* to: sposobności alternatywne, możliwości pośrednie, możliwości alternatywne i możliwości interweniujące.

najbardziej korzystnej możliwości. Tworząc to pojęcie Ullman wykorzystał i rozwinął hipotezę S.A.Stouffera, który stwierdza, że »liczba osób przenoszących się na daną odległość jest wprost proporcjonalna do liczby sposobności występujących w tej odległości, a odwrotnie proporcjonalna do liczby sposobności pośrednich« (Stouffer 1940). Oczywiście analogiczną sytuację obserwuje się w przewozach towarów, przy czym pewną rolę odgrywa również charakter dobra transportowanego (łatwo psujące się, niebezpieczne, *etc.*). Sama odległość nie ma jednak efektu powstrzymującego, a zmniejszenie się wolumenu przewozów wynika ze wzrostu liczby sposobności pośrednich, zarówno po stronie podaży jak i popytu (Hay 1979).

Pojęcie sposobności pośrednich tłumaczy substytucję obszarów, a pojęcie przenośności – substytucję produktów. *Przenośność* oznacza, że interakcja zachodzi tylko wtedy, gdy odległość między źródłem zaopatrzenia a rynkiem zbytu nie jest za duża, a zatem transport jest opłacalny i/lub nie jest zbyt czasochłonny. Pojęcie to obejmuje zatem: (1) koszty transportu, które z kolei odzwierciedlają charakterystykę towaru i systemu transportowego oraz (2) zdolność dóbr do ponoszenia kosztów transportu. Na przykład, cenne kruszce charakteryzuje znaczna przenośność, gdyż są łatwe w przemieszczaniu, a koszty przewozu są niewielkie w proporcji do ich wartości, zaś szkło płaskie odznacza się niską przenośnością, ponieważ jest trudne w przemieszczaniu i odznacza się stosunkowo niewielką wartością. W przypadku znacznego oddalenia miejsc źródłowych i docelowych zazwyczaj stosuje się towary substytucyjne, na przykład zamiast cegły używa się drewna.

Zagadnienie jakie się z tym wiąże jest następujące: czy towar ma wysoką cenę i może zatem ponosić wysokie koszty transportu, czy też jego cena jest wysoka ponieważ musi uwzględniać takie koszty? A. Hay (1979) sugeruje, że wartość towaru jest konsekwencją systemu przewozu, a nie zmienną egzogeniczną.

Triada Ullmana stanowi system wyjaśniający wzajemne oddziaływanie oparte głównie na ruchu fizycznym towarów i, w mniejszym stopniu, na ruchu ludzi. Tę jedność podkreśla stosowanie podobnych modeli, szczególnie modeli grawitacji. Przenośność można traktować jako bardzo uogólniony sposób wyrażania modelu grawitacji. Interakcja między dowolnymi dwoma ośrodkami odznaczającymi się dużym stopniem komplementarności będzie większa niż wynika to ze zwykłego modelu grawitacji, zaś efekt sposobności pośredniej redukuje wzajemne oddziaływanie między dwoma ośrodkami (regionami) poniżej oczekiwań modelu grawitacji (Potrykowski i Taylor 1982).

W ostatnich latach termin przestrzennej interakcji stosuje się w sposób dość ograniczony w dwóch rodzajach studiów: (1) do opisu zjawisk przestrzennych przepływów, zwłaszcza w modelach grawitacji (Black 1995; Mikkonen i Louma 1999) oraz (2) w socjologicznych koncepcjach przestrzennej interakcji, a zatem jako przestrzenny wymiar kontaktów społecznych (Johnston i inni, red., 1994, s. 578).

Modele jako surogaty teorii

Teorie można budować także stosując procedurę modelowania. Modele teoretyczne przedstawiają zwykle wyższy stopień abstrakcji i są często nazywane „konceptyjnymi”. Modele oparte raczej na empirycznych niż na teoretycznych rozważaniach posiadają niższy poziom abstrakcji i są często nazywane „operacyjnymi”. Podczas gdy modele teoretyczne stosują się do wielu ogólnych sytuacji, lecz do żadnej z nich szczegółowo, modele empiryczne stosują się w pierwszym rzędzie do sytuacji świata rzeczywistego (Amadeo i Golledge 1975, s. 75). Modele mogą być formalną reprezentacją albo formalną wersją teorii (Wilson 1972); stanowią zatem swego rodzaju jej surogaty.

Na rozwój i ukierunkowanie subdyscypliny w zakresie budowy modeli obu typów wpłynęły w znacznym stopniu prace podejmowane przez niegeografów. Badania ekonomiki transportu, inżynierii ruchu i drogownictwa, matematyki, socjologii, historii, planowania transportu, badania operacyjne, *regional science*, zarządzania transportem okazały się wprost nieocenione jeśli chodzi o podsuwanie koncepcji, narzędzi badawczych, materiałów statystycznych i stymulowanie geografów transportu (Taylor 1980).

*

Konceptyjne modele sieci transportowych opierają się zazwyczaj na regularnych układach geometrycznych, w tym zwłaszcza na układzie heksagonalnym i trygonalnym. Jako kryterium przyjmuje się w nich zazwyczaj minimalizację długości sieci w stosunku do powierzchni obsługiwanego obszaru. Na podobnych zasadach opierają się wyidealizowane modele klasyczne, a także bliższe nam – W. Christallera, A. Loscha, W. Isarda.

Niewątpliwie bardzo znaczącym osiągnięciem badawczym w tym zakresie jest skonstruowanie przez R. Domańskiego (1963) anizotropowego modelu zespołu sieci komunikacyjnych (czyli zbioru różnego rodzaju dróg, tworzących pewną całość ze względu na funkcjonowanie dla wspólnego celu, realizowanego przez ich komplementarność i substytucję, przy najniższych kosztach całkowitych). Wychodząc z założenia, że model heksagonalny opiera się na zbyt uproszczonych przesłankach, R. Domański konstruuje model zespołu sieci, którego strukturę przestrzenną tworzą: (1) hierarchia dróg, (2) ich wzajemna lokalizacja, oraz (3) wymiary liniowe dróg różnych rodzajów.

Niezależnie powstaje model refrakcji Warntza, wyidealizowane modele rozwoju sieci transportowych w krajach kolonialnych (np. Taaffego-Morrilla-Goulda, Lachene) i na styku lądów i mórz (np. modele Vance'a, Rimmera, Birda), wreszcie modele symulacyjne (np. Kansky'ego, Vettera, Blacka, Kolarsa-Malina) (patrz: Potrykowski i Taylor 1982; Tolley i Turton 1995; Taaffe, Gauthier i O'Kelly 1996; Hoyle i Knowles 1998; Ratajczak 1999).

*

Olbrzymią większość stanowią jednak modele operacyjne, będące na ogół empiryczną aplikacją metod ilościowych w badaniach przestrzenno-transportowych.

Przedstawione dalej empiryczne studia modelowe służą jedynie jako ilustracja, gdyż – z konieczności – ograniczamy się zaledwie do pokazania kilku ich przykładów. Przegląd modeli jest przedmiotem innych publikacji (Potrykowski i Taylor 1978; Taylor 1980).

Modele grawitacji i potencjału należą do najwcześniej i najszerzej stosowanych w geografii transportu, jakkolwiek brakuje im solidnej podstawy teoretycznej (Potrykowski i Taylor 1982). Model grawitacji opiera się na analogii do Newtonowskiej teorii ciężenia, a jego adaptację w badaniach społeczno-przestrzennych rozwinęli przede wszystkim J.Q. Stewart i G.K. Zipf. Wielość zastosowań jest rezultatem prostoty modelu, jak również przekonania, przynajmniej niektórych badaczy, o istnieniu izomorfizmu między zjawiskami fizycznymi i społeczno-ekonomicznymi. Część badaczy zadowala się modelem grawitacji, jeśli tylko w miarę dokładnie opisuje on rzeczywistość. Wiąże się z tym jednak trudność w doborze wag, wykładnika potęgowego i funkcji (Mikkonen i Louma 1999). Dopiero A.G. Wilson (1970), poprzez maksymalizację entropii, przedstawił metodę, dzięki której formy najlepszego dopasowania modelu grawitacji mogą uzyskać jakieś teoretyczne uzasadnienie w kategoriach ograniczonych prawdopodobieństw.

Model grawitacji najczęściej znajduje zastosowanie w badaniach przepływów (przewozów) transportowych. Przykładem takiego zastosowania jest opracowanie A. Wróbla (1969), dotyczące międzywojewódzkich przepływów towarowych kolejną.

Model potencjału znalazł znacznie mniej zastosowań niż model grawitacji. Różnica między nimi polega na tym, że w pierwszym oblicza się wielkość wzajemnego oddziaływania (interakcji) między obszarami lub ośrodkami, w drugim zaś – określa się wskaźnik potencjalnej interakcji w danym punkcie, ewentualnie obszarze. Określenie wielkości potencjału pozwala zatem na zsumowanie pewnych właściwości (np. dotyczących dostępności) danego układu przestrzennego (Chojnicki 1966). Ciekawą pracę na ten temat publikuje ostatnio W. Ratajczak (1999).

Do modeli operacyjnych w geografii transportu zalicza się m.in. modele optymalizacyjne, wykorzystujące przede wszystkim programowanie liniowe. Programowanie dostarcza bardzo użytecznych ram, zarówno w sensie koncepcji, jak i metody służącej rozwiązywaniu wielu różnorodnych problemów, z których z geografiami najbardziej związane jest tzw. *zagadnienie transportowe*. To ostatnie określa się czasem jako *problem przestrzennej alokacji*, zaś model przedstawiający optymalny układ przemieszczeń należy do rodziny modeli normatywnych. Mimo że programowanie liniowe jest dobrze poznane, istnieje sporo algorytmów, w tym W. Tomaszewskiego (1967) kartograficzna metoda rozwiązywania zagadnienia transportowego, nie cieszy się ono specjalną popularnością wśród geografów (szerzej patrz: Potrykowski i Taylor 1978, 1982; Taaffe, Gauthier i O'Kelly 1996).

Nie wchodząc w szczegóły, w geografii transportu rolę statystyczną modeli wyolbrzymiano kosztem roli teorii twórczej. Co więcej, w tym zakresie subdyscyplina nasza nie jest w geografii bynajmniej wyjątkiem. Natomiast w sensie naukowym powinno być akurat odwrotnie: modele lepiej przedstawiać jako modele teorii i idei niż jako modele „danych”.

Problematyka badawcza lat 1990.

Współczesna geografia transportu podlega ciągłej ewolucji. Ważniejsze pola badawcze światowej geografii transportu lat 1990. prześledzimy głównie, ale nie wyłącznie, na podstawie zawartości międzynarodowego kwartalnika *Journal of Transport Geography* (1993–2000). Z chwilą pojawienia się w 1993 r., JTG zaczął skupiać ogromną większość nowatorskich prac z zakresu subdyscypliny. W rezultacie, artykuły geograficzno-transportowe w innych periodykach stały się rzadkością. Oto ważniejsze pola badawcze geografii transportu lat 1990.:

(1) **Wpływ zmian politycznych na systemy transportowe.** Upadek komunizmu w Europie Środkowo-Wschodniej i w b. ZSRR, przechodzenie od gospodarki centralnie planowanej do rynkowej stwarza liczne problemy badawcze (Hall 1993a, b). Sytuację komplikuje podział niektórych państw regionu (b. ZSRR, Jugosławii, Czechosłowacji) i zjednoczenie Niemiec. W rezultacie zdecydowanie zmieniły się układy ciążenia. Zdecentralizowane przedsiębiorstwa transportowe z kapitałem prywatnym i/lub zagranicznym działają w warunkach szybko zmieniającego się rynku przewozowego (Nelson i inni 1997). Pojawiają się nowe, importowane technologie, poprawia się infrastruktura i poziom usług.

Powstają ponadnarodowe rynki, takie jak Jednolity Rynek Europejski (SEM), który znosi techniczne bariery w handlu i wprowadza jeden rynek pracy łącznie z wspólną polityką transportową (Browne 1993; Mulley i Nelson 1999). Zmiany o podobnym charakterze zachodzą również po utworzeniu Północnoamerykańskiego Układu Wolnego Handlu (NAFTA), obejmującego USA, Kanadę, Meksyk, a ostatnio także Chile. Takie porozumienia wywierają ogromny wpływ na strukturę przewozów ładunków zarówno wewnątrz, jak i między krajami (Heaver 1993; Slack 1993; Woudsma 1999).

(2) **Deregulacja i prywatyzacja** mają znaczny i zróżnicowany, a często nieoczekiwany wpływ na sieci poszczególnych gałęzi (Chou 1993; Graham 1993; Heaver 1993; Slack 1993; Small 1993; Debbage 1994; Charlton i Gibb, red., 1998; Woudsma 1999). Przykładami mogą być: globalizacja linii lotniczych i kompanii żeglugowych (Alix i inni 1999), prywatyzacja i komercjalizacja portów morskich (Bassett 1993; Humphreys 1999; Costas–Centivany 1999), powstawanie konkurencji międzyportowej, rozwój portów kontenerowych (Fleming i Hayuth 1994; Notteboom 1997; Wang 1998), rozwój transportu intermodalnego (van Klink i van den Berg 1998), deregulacja transportu samochodowego (Woudsma i Kanaroglou 1995; Nelson i inni 1997).

Najciekawszy wydaje się jednak rozwój systemu *hub and spoke* („centrum i promienie”) w transporcie lotniczym USA od 1978 r., a Unii Europejskiej od 1993 r. „Huby” są centralnymi miejscami przeladunku/przesiadania pozwalającymi na takie skonstruowanie sieci, w której duża liczba bezpośrednich połączeń ma zostać zastąpiona przez mniejszą liczbę pośrednich połączeń. Problemami badawczymi są: (1) znalezienie optymalnej lokalizacji dla hubów; (2) wyznaczenie miejsc źródłowych i docelowych dla hubów; (3) wyznaczenie połączeń między nimi; (4) wy-

znaczenie szlaków przewozów w sieci. W tym celu wykorzystuje się nadzwyczaj skomplikowane algorytmy, oparte przede wszystkim na programowaniu matematycznym.

Zainteresowanie systemem *hub and spoke* wynika z tego, że upraszcza on sieć i redukuje koszty, centralizuje przeładunek i sortowanie towarów, pozwala przewoźnikom na osiąganie korzyści wielkiej skali przez konsolidację przewozów, pozwala na wzrost możliwości obsługi rynków (więcej rynków), a także ogranicza dostęp do rynku nowym przewoźnikom. Wspomniane zalety, jak również ciekawe poznawczo zagadnienia związane z systemem powodują duże zainteresowanie nim wśród badaczy (Ivy 1993; Shaw 1993; Dennis 1994, Fleming i Hayuth 1994; O'Kelly i Miller 1994; Shaw i Ivy 1994; O'Kelly 1998; Bowen 2000).

(3) **Powstawanie nowej infrastruktury transportowej**, bez względu na skalę przedsięwzięcia, wpływa na przepustowość transportową, cenę, wybór środka przewozu i decyzję o podejmowaniu podróży. Infrastrukturalne projekty na wielką skalę (takie jak tunel pod Kanalem La Manche, połączenia kolejowe i drogowe przez Wielki Belt i Öresund) przyczyniają się do zróżnicowania rozwoju gospodarczego, poprawy dostępności miast i regionów (Matthiessen 1993, 2000; Dundon-Smith i Gibb 1994; Spence i Linneker 1994; Gutiérrez i inni 1996). Rosnąca kongestia transportowa w obszarach zurbanizowanych powoduje zainteresowanie budową nie tylko metra, lecz także znacznie tańszej kolei lekkiej (Knowles 1996; Spencer i Andong 1996). Budowa terminali morskich, lotniczych, kolejowych, samochodowych, a nawet satelitarnych, sprzyja rozwojowi transportu intermodalnego (Goetz i Rodrigue 1999; McCalla 1999; Rodrigue 1999; Slack 1999). Przebudowa starej infrastruktury w związku ze zmianą popytu, np. doków i nabrzeży na osiedla, biura, kompleksy rekreacyjne, małe porty lotnicze, stanowi również wdzięczny temat badawczy (Desfor 1993; Hoyle 1994; Norcliffe i inni 1996).

(4) **Zmniejszający się „opór odległości”**. Odpowiednia lokalizacja i innowacje transportowe skracają czas i przestrzeń, ale w sposób zróżnicowany (Louma i inni 1993; Murayama 1994; Gutiérrez i inni 1996; Mikkonen i Louma 1999). Transport intermodalny i masowy transport ładunków stwarzają sposobność powstania nowego układu przestrzennej interakcji, co wiąże się z obniżką jednostkowych kosztów przewozu (Janelle i Beuthe 1997). Rozwój telekomunikacji praktycznie znosi opór odległości, umożliwia kontrolę produkcji nawet w odległych miejscach, a jednocześnie podkreśla rolę największych metropolii świata (Hodge i Koski 1997).

Ważną rolę w zmniejszaniu się oporu odległości odgrywa logistyka. Polega ona na nowym sposobie zarządzania i integrowaniu funkcji zakupu, produkcji i dystrybucji w ramach przedsiębiorstwa. Strategie logistyczne mogą być różne, na przykład koncentracja produkcji i magazynowania w mniejszej liczbie większych zakładów, czy stosowanie „elastycznych” technik produkcji, zwłaszcza technologii *just-in-time*. Każda strategia będzie miała różne implikacje przestrzenne, a te z kolei wpływają na wielkość i strukturę działalności przewozowej (Browne 1993; van Klink 1994).

(5) **Zróżnicowanie ruchliwości i dostępności.** Zarówno w skali globalnej, jak i lokalnej rośnie „przepaść” w ruchliwości między bogatymi i biednymi, między ludźmi zdrowymi i niepełnosprawnymi, której wynikiem są różnice w dostępie do miejsc pracy i usług, a w końcu różnica w jakości życia (Hay 1993; Spence i Linneker 1994; Linneker i Spence 1996; Levinson 1998). W krajach słabiej rozwiniętych niska na ogół ruchliwość i słaba dostępność z powodu niedostatecznie rozwiniętej infrastruktury transportowej i braku taboru, są ważnymi przyczynami niedorozwoju (Filani 1993; Leinbach 2000).

Pokrewna problematyka dotyczy percepcji (np. bezpieczeństwa) i zachowań pasażerów (Fox 1995; Hine 1996). Szczególnie w Europie nacisk przesuwa się w kierunku badań relacji między transportem, ruchliwością, zachowaniami i zmianami społecznymi (Hine i Russell 1993; Graham 1999). Z jednej strony istnieje potrzeba ograniczenia wzrostu ruchliwości ze względu na potrzebę zrównoważonego rozwoju; z drugiej, pojawiają się „elastyczne” sieci społeczne, zależne od nieograniczonej ruchliwości (Graham 1999).

(6) **Modelowanie popytu na transport** pozostaje ważnym polem badawczym geografii transportu, zwłaszcza w Ameryce Północnej. Jest to wartościowa metoda pomiaru związków między użytkowaniem ziemi, rozmieszczeniem ludności i podróżami. Ma służyć estymacji przepływów (Jones i White 1994; Aljarad i Black 1995).

(7) **Wykorzystanie geograficznych systemów informacji (GIS)** do monitorowania rozwoju transportu w skali regionalnej i globalnej oraz do oceny konfliktów towarzyszących modelowaniu transportu (Ralston i inni 1994; Lang 1999). Przykładami mogą być: wpływ budowy nowych dróg kołowych i kolejowych na wzrost dostępności (Rodrigue 1994; Gutiérrez i Urbano 1996; Gutiérrez i inni 1996; Gutiérrez i Gómez 1999), wyznaczanie powierzchni izochronowych w modelach kosztów podróży (Brainard i inni 1997), analiza przewozów i podróży (Cairns 1998), programy wspólnego odbywania podróży, poprawianie przebiegu tras, planowanie lokalizacji dróg i węzłów (autostrad, lotnisk, terminali – Kalsaas i Rietveld 1999; Lang 1999), rejestracja wypadków drogowych (Petch i Henson 2000; Lang 1999).

(8) **Wpływ transportu na środowisko (i odwrotnie)** w skali lokalnej i globalnej (Greene i Wegener 1997). Duży wpływ mają tu inwestycje infrastrukturalne (Farrington i Ryder 1993). Z kolei, zużywanie przez transport coraz większych ilości drogiej i nieodnawialnych źródeł energii napawa rosnącą troską, gdyż może prowadzić do wyczerpywania zasobów, wzrostu skażenia powietrza (Hallsworth i inni 1995), efektu cieplarnianego (Black 1996), ale także do wzrostu hałasu, wypadków (Edwards 1996; Black i Thomas 1998), kongestii transportowej (Stern i inni 1996).

Odrębnym zagadnieniem jest wpływ niebezpieczeństw pogodowych (np. wiatrów sztormowych) na działalność transportu drogowego, lotniczego czy żeglugi morskiej (Perry i Symons 1994; Edwards 1996; Al Hassan i Barker 1999), a także wpływ katastrof (np. trzęsień ziemi) na działanie transportu (Chang 2000).

(9) **Teoria i metodologia geografii transportu** nie dorównują innym polom badawczym, chociaż ciągle potrzeba prognozowania i kwestie związane z dobrobytem w warunkach gospodarki rynkowej, mogą okazać się czynnikami sprzyjającymi większemu zainteresowaniu wśród badaczy. R.D. Knowles (1993) podaje kilka przykładowych pytań, mogących przyczynić się do rozwoju tej problematyki: Czy sprawne przemieszczanie zasobów i towarów, ludzi i informacji zależy od innowacji technologicznych i zniesienia ograniczeń? Czy nowe szlaki transportowe w obszarach słabiej rozwiniętych powodują wzrost napięć społecznych i nierówności? W jaki sposób można zmierzyć efektywność rynkowo zorientowanej polityki deregulacji transportu, prywatyzacji i ograniczenia subsydiowania w różnych skalach przestrzennych? Jak można oszacować potrzeby transportowe? Czy wiemy wystarczająco dużo o zachowaniu człowieka, aby móc modelować i przewidywać popyt na transport? Jak określać wartość zysków i strat środowiskowych spowodowanych przez działalność przewozową? Niestety, prac typowo teoretycznych pojawiło się w tej dekadzie stosunkowo niewiele (np. Black 1993; Hay 1993).

Wymienione wyżej dziewięć pól badawczych stanowi główny przedmiot zainteresowań światowej geografii transportu lat 1990. Jeśli chodzi o ujęcie gałęziowe, w minionej dekadzie dominują: transport lotniczy, porty i żegluga morska oraz transport miejski. Pozostałe gałęzie cieszą się mniejszym zainteresowaniem badaczy, a najmniejszym – niekonwencjonalne sposoby transportu (Nutley 1996).

Na podstawie opublikowanej niedawno *Bibliografii polskiej literatury transportu, 1990–1999* (Lijewski i Komornicki 2000) można pokusić się o pewne porównania piśmiennictwa światowego i krajowego. W Polsce do najczęściej badanych zagadnień należą: (1) wpływ zmian politycznych na systemy transportowe (zagospodarowanie obszarów przygranicznych, euroregiony, korytarze transportowe, integracja europejska) oraz (2) powstawanie i modernizacja infrastruktury transportowej i jej wpływ na zagospodarowanie regionów, w tym badania infrastruktury pograniczy. Stosunkowo rzadziej badane są: (1) zmniejszający się opór odległości i (2) zróżnicowanie ruchliwości – w tym zachowania pasażerów – i dostępności.

Do zagadnień bardzo rzadko badanych należą: modelowanie popytu na transport oraz deregulacja i prywatyzacja (również komercjalizacja, komunalizacja, zagadnienia konkurencji). Badania obu punktów prowadzi raczej ekonomiści niż geografowie transportu. Praktycznie nie prowadzi się prac nad wykorzystaniem geograficznych systemów informacji oraz w zakresie teorii i metodologii transportu. Nieliczne prace mają charakter raczej metodyczny niż metodologiczny, i widać tu swoisty eklektyzm podejść.

W ujęciu gałęziowym w Polsce dominują natomiast badania transportu samochodowego i kolejowego, transportu miejskiego, portów i żeglugi morskiej. Pewną nowością jest tutaj problematyka małych portów. Zdecydowanie rzadziej badane są pozostałe gałęzie transportu, a stosunkowo najrzadziej – problemy transportu lotniczego i niekonwencjonalne sposoby transportu. Wydaje się, że częstość badania poszczególnych gałęzi ma pewien związek z ich rozwojem w warunkach polskich.

Dlaczego wkład geografii transportu do teorii geografii jest niewielki?

Światowa geografia transportu była (co najmniej od lat 1960.) i jest nadal zdominowana przez ujęcie scjentyistyczne. Dominacja ilościowa ma wiele przyczyn, wśród nich wspomniane już ściśle związki geografii transportu z planowaniem i inżynierią ruchu, z polityką, a nawet przewaga mężczyzn wśród badaczy, co mogło utrudniać jej rozwój na przykład z perspektywy feministycznej (Law 1999; Røe 2000). Jak zauważa P.J. Rimmer (1985), rozwój teorii społecznej i filozofii w geografii transportu był płytki, a większość badaczy była zadowolona z podejścia ilościowo-teoretycznego i szczęśliwa, że może uniknąć eksperymentowania z różnymi ujęciami. Oczywiście nie wszyscy podzielali ten pogląd (Tolley i Turton 1995; Norcliffe i inni 1996), lecz z pewnością taki był główny nurt subdyscypliny (Taaffe i Gauthier 1994).

Obecnie »geografia transportu wydaje się być ostatnim bastionem podejścia „pozytywistycznego” i metod ilościowych, w którym dziedzictwo przestrzennej analizy sieci i zagregowane modele są ciągle „żywe i kopiące”. Co więcej, istnieje opór wobec zajmowania się nowymi ujęciami, stwarzając tym samym lukę między tą dziedziną a głównym nurtem geografii społeczno-ekonomicznej« (Røe 2000, s. 99). Uważa się, że geografia transportu dostarcza stosunkowo mało przykładów zaangażowania w ważne debaty teoretyczne, w których uczestniczą przedstawiciele innych subdyscyplin ekonomiczno-geograficznych. Jedną z przyczyn stosunkowo niewielkiego wkładu geografii transportu do teorii geografii upatruje się właśnie w dominacji podejścia scjentyistycznego (Røe 2000; Shaw 2000).

Ubóstwo podejść jakościowych w geografii transportu jest faktem (Taaffe i Gauthier 1994). Z drugiej strony, część badań ilościowych okazuje się problematyczna, gdyż skupia większą uwagę na samych obliczeniach niż na próbach zrozumienia procesów społecznych. Często opiera się na wąskich założeniach co do ludzkich wartości i racjonalności. Przykładem może być założenie o działaniu ludzi na podstawie ich wiedzy o alternatywnych sposobach transportu i związanych z tym kosztach, podczas gdy wiemy, że ludzie nie zawsze zachowują się w sposób racjonalny, co leży u podstaw założenia *homo economicus*. Wiele podobnych przykładów dostarczają empiryczne studia prowadzone w ramach geografii behawioralnej.

P.G.Røe (2000, s. 104), będąc zwolennikiem »dialektycznego oddziaływania wzajemnego między abstrakcyjnym (teoretycznym) i rzeczywistym (empirycznym) badaniem« uważa, że problemy towarzyszące badaniu ilościowemu można najlepiej rozwiązać przez studia jakościowe, które ujawniają codzienne doświadczenia i poszukują wyjaśnień, ale które z kolei mogą być uzupełnione badaniami kwantytatywnymi. Jest oczywiste, że analiza ilościowa w geografii transportu odgrywa ważną rolę. Na przykład, w opisie przepływów i zachowania związanego z podróżami, statystyczna korelacja daje nam empiryczny obraz, istotny dla teoretycznych wyjaśnień. Lecz, jak twierdzi A. Sayer (1992, s. 201), jeśli modelowaniu nie towarzyszy analiza jakościowa, wtedy złożone formy społeczne mogą zostać zreduko-

wane do statusu kategorii logicznych lub „niepoliczalnych abstrakcji”, które są łatwe do manipulacji, ale trudne do interpretacji. Co ważniejsze, znalezienie sposobu obliczeń nie jest tym samym co wyjaśnianie przyczynowe, a modelowanie matematyczne nie zajmuje się wyjaśnianiem, które obiekty społeczne powodują zmiany, lecz raczej przedstawia wyniki tych działań. Analiza ilościowa jest zatem bardzo pożytecznym i niezbędnym narzędziem badawczym, lecz nie jest w stanie udzielić odpowiedzi na pytania, które wymagają zrozumienia procesów społecznych, ani nie zapewnia wyjaśniania przyczynowego.

Inna ważna dychotomia w geografii transportu, obok metod ilościowych i jakościowych, istnieje między zagregowanymi i zdezagregowanymi sposobami zbierania i analizy danych. W subdyscyplinie dominuje podejście zagregowane, związane z technikami i modelami kwantytatywnymi. Na tej podstawie oczywiście nie możemy wnosić o codziennej działalności poszczególnych grup czy kategorii społecznych. Alternatywą zagregowanego podejścia jest analizowanie jednostek lub gospodarstw domowych, a nie (na przykład) stref. Zdezagregowane podejście, oparte na badaniach kwestionariuszowych, umożliwi nam studiowanie przestrzennych ruchów jednostek, czyli zapewnia wgląd w ich codzienne życie (Taylor 1999). Badania zachowań przestrzennych człowieka mogą okazać się znaczącym wkładem geografii transportu do nauk społecznych.

Zakończenie

W ciągu ostatniego półwiecza geografia transportu rozwinęła się znacznie jako subdyscyplina badawcza. Inspiracją do rozwoju były:

- 1) zapotrzebowanie społeczne – zjawiska transportowe nie są autonomiczne, lecz – przeciwnie – są mocno powiązane z gospodarką i społeczeństwem regionów;
- 2) rozwój dyscyplin pokrewnych, takich jak planowanie transportu i inżynieria ruchu;
- 3) wewnętrzna dynamika, która wykreowała program badawczy niezależnie od szerszych kwestii intelektualnych.

Liczba badaczy zajmujących się tą dziedziną wzrosła, powstały specjalistyczne grupy profesjonalistów, wzrósł też wolumen opublikowanych książek i artykułów naukowych. Wydaje się jednak, że geografia transportu wywarła niewielki wpływ na obszar badawczy całej geografii społeczno-ekonomicznej, a jej wkład teoretyczny pozostaje niezauważony. To zaniedbanie wydaje się szczególnie dziwne, kiedy uświadomimy sobie olbrzymią rolę odgrywaną przez transport w życiu gospodarczym i społecznym wszystkich krajów, szczególnie zaś rozwiniętych. Pomimo opisanych tendencji, istnieją pewne pola badawcze geografii transportu, które wnoszą swój wkład do teorii geografii. Co więcej, są jeszcze inne obszary, w których geografia transportu mogłaby się rozwinąć i które wzmocniłyby powiązania między subdyscypliną a geografiami jako całością. Do nich można zaliczyć:

- 1) uwzględnienie w geografii pojęcia zgeneralizowanego kosztu ruchu, przy określaniu wyboru miejsca przemieszczania, środka transportu i drogi przewozu;
- 2) dostępność jako element rozwoju regionalnego i koncepcji sprawiedliwości społecznej;
- 3) transport ładunków w powiązaniu ze specjalizacją regionalną;
- 4) studia instytucji z uwzględnieniem zjawisk transportowych.

Literatura

- Al Hassan Y., Barker D.J. 1999, *The impact of unseasonable or extreme weather on traffic activity within Lothian region, Scotland*, JTG* 7, 3, s. 209–213.
- Alix Y., Slack B., Comtois C. 1999, *Alliance or acquisition? Strategies for growth in the container shipping industry, the case of CP ships*, JTG 7, 3, s. 203–208.
- Aljarad S.N., Black W.R. 1995, *Modeling Saudi Arabia-Bahrain corridor mode choice*, JTG 3, 4, s. 257–268.
- Amadeo D., Gollidge R.G. 1975, *An introduction to scientific reasoning in geography*, John Wiley, New York-Sydney-London-Toronto.
- Bassett K. 1993, *British port privatization and its impact on the port of Bristol*, JTG 1, 4, s. 255–267.
- Black W.R. 1993, *Transport route location: a theoretical framework*, JTG 1, 2, s. 86–94.
- 1995, *Spatial interaction modelling using artificial neural networks*, JTG 3, 3, s. 159–166.
- 1996, *Sustainable transportation: a US perspective*, JTG 4, 3, s. 151–159.
- Black W.R., Thomas I. 1998, *Accidents on Belgium's motorways: a network autocorrelation analysis*, JTG 6, 1, s. 23–31.
- Bowen J. 2000, *Airline hubs in Southeast Asia: national economic development and nodal accessibility*, JTG 8, 1, s. 25–41.
- Brainard J.S., Lovett A.A., Bateman I.J. 1997, *Using isochrone surfaces in travel-cost models*, JTG 5, 2, s. 117–126.
- Browne M. 1993, *Logistics strategies in the Single European Market and their spatial consequences*, JTG 1, 2, s. 75–85.
- Bunge M. 1967, *Scientific research I: the search for system*, Springer, Berlin-Heidelberg.
- Cairns S. 1998, *Promises and problems: using GIS to analyse shopping travel*, JTG 6, 4, s. 273–284.
- Chang S.E. 2000, *Disasters and transport systems: loss, recovery and competition at the Port of Kobe after the 1995 earthquake*, JTG 8, 1, s. 53–65.
- Charlton C., Gibb R. (red.) 1998, *Special issue on transport deregulation and privatization*, JTG 6, 2.
- Chojnicki Z. 1957, *Ocena dorobku polskiej geografii transportu*, Przegląd Geograficzny 29, 2, s. 317–341.
- Chojnicki Z. 1966, *Zastosowanie modeli grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-ekonomicznych*, Studia KPZK PAN 14.
- Chojnicki Z., Wróbel A. 1967, *Rola i charakter badań teoretycznych w geografii ekonomicznej*, Przegląd Geograficzny 39, 1, s. 103–113.
- Chou Y.-H. 1993, *Airline deregulation and nodal accessibility*, JTG 1, 1, s. 36–46.
- Costas-Centivany C.M. 1999, *Spain's airport infrastructure: adaptations to liberalization and privatization*, JTG 7, 3, s. 215–223.
- Debbage K.G. 1994, *The international airline industry: globalization, regulation and strategic alliances*, JTG 2, 3, s. 190–203.

* JTG – Journal of Transport Geography.

- Dennis N. 1994, *Airline hub operations in Europe*, JTG 2, 4, s. 219–233.
- Desfor G. 1993, *Restructuring the Toronto Harbour. Commission: land politics on the Toronto waterfront*, JTG 1, 3, s. 167–181.
- Domański R. 1963, *Zespoły sieci komunikacyjnych*, Prace Geograficzne IG PAN 41.
- Dundon-Smith D.M., Gibb R.A. 1994, *The Channel Tunnel and regional economic development*, JTG 2, 3, s. 178–189.
- Dziwowski K. 1977, *Analytics of settlement systems*, Referat wygłoszony na XVII Europejskim Kongresie RSA, Kraków, maszynopis powielony.
- Edwards J.B. 1996, *Weather-related road accidents in England and Wales: a spatial analysis*, JTG 4, 3, s. 201–212.
- Farrington J.H., Ryder A.A. 1993, *The environmental assessment of transport infrastructure and policy*, JTG 1, 2, s. 102–118.
- Filani M.O. 1993, *Transport and rural development in Nigeria*, JTG 1, 4, s. 248–254.
- Fleming D.K., Hayuth Y. 1994, *Spatial characteristics of transportation hubs: centrality and intermediality*, JTG 2, 1, s. 3–18.
- Fox M. 1995, *Transport planning and the human activity approach*, JTG 3, 2, s. 105–116.
- Goetz A.R., Rodrigue J.-P. 1999, *Transport terminals: new perspectives*, JTG 7, 4, s. 237–240.
- Graham B.J. 1993, *The regulation of deregulation. A comment on the liberalization of the UK's scheduled airline industry*, JTG 1, 2, s. 125–131.
- 1999, *A proposed research agenda for transport geography: mobility and social change*, JTG 7, 3, s. 235–236.
- Greene D.L., Wegener M. 1997, *Sustainable transport*, JTG 5, 3, s. 177–190.
- Gregory D. 1978, *Ideology, science and human geography*, Hutchinson, London.
- Guelke L. 1971, *Problems of scientific explanation in geography*, Canadian Geographer 15, 1, s. 38–53 [tłum. polskie: *Problemy naukowego wyjaśniania w geografii*, PZLG 1–2, 1985, s. 69–93].
- 1974, *An idealist alternative in human geography*, Annals, Association of American Geographers 64, 2, s. 193–202.
- Gutiérrez J., Gómez G. 1999, *The impact of orbital motorways on intra-metropolitan accessibility: the case of Madrid's M-40*, JTG 7, 1, s. 1–15.
- Gutiérrez J., González R., Gómez G. 1996, *The European high-speed train network. Predicted effects on accessibility patterns*, JTG 4, 4, s. 227–238.
- Gutiérrez J., Urbano P. 1996, *Accessibility in the European Union: the impact of the trans-European road network*, JTG 4, 1, s. 15–25.
- Hall D.R. 1993a, *Impacts of economic and political transition on the transport geography of Central and Eastern Europe*, JTG 1, 1, s. 20–35.
- Hall D.R. (red.) 1993b, *Transport and economic development in the New Central and Eastern Europe*, Belhaven Press, London-New York.
- Hallsworth A.G., Black C., Tolley R. 1995, *Psycho-social dimensions of public quiescence towards risks from traffic-generated atmospheric pollution*, JTG 3, 1, s. 39–51.
- Harvey D. 1969, *Explanation in geography*, Edward Arnold, London.
- Hay A. 1979, *The geographical explanation of commodity flow*, Progress in Human Geography 3, 1, s. 1–12.
- 1993, *Equity and welfare in the geography of public transport provision*, JTG 1, 2, s. 95–101.
- Heaver T.D. 1993, *Rail freight service in Canada: restructuring for the North American market*, JTG 1, 3, s. 156–166.
- Hine J. 1996, *Pedestrian travel experiences. Assessing the impact of traffic on behaviour and perceptions of safety using an in-depth interview technique*, JTG 4, 3, s. 179–200.
- Hine J., Russell J. 1993, *Traffic barriers and pedestrian crossing behaviour*, JTG 1, 4, s. 230–239.
- Hodge D., Koski H. 1997, *Information and communication technologies and transportation: European-US collaborative and comparative research possibilities*, JTG 5, 3, s. 191–197.
- Hoyle B.S. 1994, *A rediscovered resource: comparative Canadian perceptions of waterfront redevelopment*, JTG 2, 1, s. 19–29.

- Hoyle B., Knowles R. (red.) 1998, *Modern transport geography*, John Wiley, Chichester-New York-Weinheim-Brisbane-Singapore-Toronto, 2 wyd.
- Humphreys I. 1999, *Privatisation and commercialisation. Changes in UK airport ownership patterns*, JTG 7, 2, s. 121–134.
- Ivy R.L. 1993, *Variations in hub service in the US domestic air transportation network*, JTG 1, 4, s. 211–218.
- Janelle D.G., Beuthe M. 1997, *Globalization and research issues in transportation*, JTG 5, 3, s. 199–206.
- Johnston R.J., Gregory D., Smith D.M. (red.) 1994, *The dictionary of human geography*, Blackwell, Oxford-Cambridge, Mass., 3 wyd.
- Jones D.E.S., White P.R. 1994, *Modelling of cross-country rail services*, JTG 2, 2, s. 111–121.
- Kalsas B.T., Rietveld P. 1999, *Relocation of a railway container terminal in an urban setting emphasizing logistics and transport*, [w:] A.Reggiani, D.Fabbi (red.), *Network developments in economic spatial systems: new perspectives*, Ashgate, Aldershot-Brookfield-Singapore-Sydney, s. 147–169.
- Knowles R.D. 1993, *Research agendas in transport geography for the 1990s*, JTG 1, 1, s. 3–11.
- 1996, *Transport impacts of Greater Manchester's Metrolink light rail system*, JTG 4, 1, s. 1–14.
- Krzyżanowski W. 1957, *Zagadnienia teoretyczno-ekonomiczne geografii transportu*, Przegląd Geograficzny 29, 2, s. 287–316.
- Lang L. 1999, *Transportation GIS*, ESRI Press, Redlands.
- Law R. 1999, *Beyond 'women and transport': towards new geographies of gender and daily mobility*, Progress in Human Geography 23, 4, s. 567–588.
- Leinbach T.R. 2000, *Mobility in development context: changing perspectives, new interpretations, and the real issues*, JTG 8, 1, s. 1–9.
- Levinson D.M. 1998, *Accessibility and the journey to work*, JTG 6, 1, s. 11–21.
- Lijewski T., Komornicki T. 2000, *Bibliografia polskiej geografii transportu, 1990–1999*, [w:] T.Lijewski, J.Kitowski (red.), Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG 6, s. 239–282.
- Linneker B., Spence N. 1996, *Road transport infrastructure and regional economic development: the regional development effects of the M25 London orbital motorway*, JTG 4, 2, s. 77–92.
- Louma M., Mikkonen K., Palomaki M. 1993, *The threshold gravity model and transport geography*, JTG 1, 4, s. 240–247.
- Matthiessen Ch.W. 1993, *Scandinavian links: changing the pattern of urban growth and regional air traffic*, JTG 1, 2, s. 119–124.
- 2000, *Bridging the Öresund: potential regional dynamics. Integration of Copenhagen (Denmark) and Malmo-Lund (Sweden). A cross-border project on the European metropolitan level*, JTG 8, 3, s. 171–180.
- McCalla R.J. 1999, *Global change, local pain: intermodal seaport terminals and their service areas*, JTG 7, 4, s. 247–254.
- Mikkonen K., Louma M. 1999, *The parameters of the gravity model are changing – how and why?*, JTG, 7, 4, s. 277–283.
- Mulley C., Nelson J.D. 1999, *Interoperability and transport policy: the impediments to interoperability in the organisation of trans-European transport systems*, JTG 7, 2, s. 93–104.
- Murayama Y. 1994, *The impact of railways on accessibility in the Japanese urban system*, JTG 2, 2, s. 87–100.
- Nelson J.D., Saleh W., Prileszky I. 1997, *Ownership and control in the bus industry: the case of Hungary*, JTG 5, 2, s. 137–146.
- Norcliffe G., Bassett K., Hoare T. 1996, *The emergence of postmodernism on the urban waterfront: geographical perspectives on changing relationships*, JTG 4, 2, s. 123–134.
- Notteboom T.E. 1997, *Concentration and load centre development in the European container port system*, JTG 5, 2, s. 99–116.
- Nutley S.D. 1996, *Rural transport problems and non-car populations in the USA: a UK perspective*, JTG 4, 2, s. 93–106.

- O'Kelly M.E. 1998, *A geographer's analysis of hub-and-spoke networks*, JTG 6, 3, s. 171–186.
- O'Kelly M.E., Miller H.J. 1994, *The hub network design problem. A review and synthesis*, JTG 2, 1, s. 31–40.
- Perry A., Symons L. 1994, *The wind hazard in the British Isles and its effects on transportation*, JTG 2, 2, s. 122–130.
- Petch R.O., Henson R.R. 2000, *Child safety in the urban environment*, JTG 8, 3, s. 197–211.
- Potrykowski M., Taylor Z. 1978, *O kierunkach badawczych i studiach modelowych współczesnej geografii transportu*, Przegląd Geograficzny 50, 1, s. 27–56.
- 1982, *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, PWN, Warszawa.
- Ralston B.A., Tharakan G., Liu Ch. 1994, *A spatial decision support system for transportation policy analysis in Bangladesh*, JTG 2, 2, s. 101–110.
- Ratajczak W. 1999, *Modelowanie sieci transportowych*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, Seria Geografia 60.
- Rimmer P.J. 1985, *Transport geography*, Progress in Human Geography 9, 2, s. 271–277.
- Rodrigue J.-P. 1994, *The utility value of land use. Theoretical foundations and application to Shanghai*, JTG 2, 1, s. 41–54.
- 1999, *Globalization and the synchronization of transport terminals*, JTG 7, 4, s. 255–261.
- Røe P.G. 2000, *Qualitative research on intra-urban travel: an alternative approach*, JTG 8, 2, s. 99–106.
- Sayer A. 1992, *Method in social science. A realist approach*, Routledge, London-New York, 2 wyd.
- Shaw J. 2000, *Policy, theory and the future of transport geography*, JTG 8, 3, s. 235–236.
- Shaw S.-L. 1993, *Hub structures of major US passenger airlines*, JTG 1, 1, s. 47–58.
- Shaw S.-L., Ivy R. 1994, *Airline mergers and their effect on network structure*, JTG 2, 4, s. 234–246.
- Slack B. 1993, *The impacts of deregulation and the US–Canada free trade agreement on Canadian transportation modes*, JTG 1, 3, s. 150–155.
- Slack B. 1999, *Satellite terminals: a local solution to hub congestion?*, JTG 7, 4, s. 241–246.
- Small N.O. 1993, *A victim of geography, not policy? Canada's airline industry since deregulation*, JTG 1, 3, s. 182–194.
- Spence N., Linneker B. 1994, *Evolution of the motorway network and changing levels of accessibility in Great Britain*, JTG 2, 4, s. 247–264.
- Spencer A.H., Andong W. 1996, *Light rail or busway? A comparative evaluation for a corridor in Beijing*, JTG 4, 4, s. 239–251.
- Stern E., Sinuany-Stern Z., Spharadi Z., Holm E. 1996, *Congestion-related information and road network performance*, JTG 4, 3, s. 169–178.
- Stouffer S.A. 1940, *Intervening opportunities: a theory relating mobility and distance*, American Sociological Review 5, s. 845–867 [tłum. polskie: *Sposobności pośrednie – teoria dotycząca ruchliwości i odległości*, PZLG 1972, 3–4, s. 66–95].
- Taaffe E.J., Gauthier H.L. 1994, *Transportation geography and geographic thought in the United States: an overview*, JTG 2, 3, s. 155–168.
- Taaffe E.J., Gauthier H.L., O'Kelly M.E. 1996, *Geography of transportation*, Prentice Hall, Upper Saddle River, New Jersey, 2 wyd.
- Taylor Z. 1980, *Uwagi na temat zastosowań metod ilościowych i modeli w geografii transportu*, PZLG 4, s. 5–10.
- 1999, *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, Prace Geograficzne IGiPZ PAN 171.
- Tolley R.S., Turton B.J. 1995, *Transport systems, policy and planning: a geographical approach*, Longman, Burnt Mill, Harlow.
- Tomaszewski W. 1967, *Cartographical solution of the linear programming transportation problem*, Studia KPZK PAN 17, s. 249–253.
- Ullman E.L. 1957, *American commodity flow. A geographical interpretation of rail and water traffic based on principles of spatial interchange*, University of Washington Press, Seattle.

- 1980, *Geography as spatial interaction*, University of Washington Press, Seattle–London [Edited by R.R. Boyce].
- van Klink H.A. 1994, *Strategic partnering among logistic nodes: Rotterdam and Eastern Europe*, JTG 2, 3, s. 169–177.
- van Klink H.A., van den Berg G.C. 1998, *Gateways and intermodalism*, JTG 6, 1, s. 1–9.
- Wang J.J. 1998, *A container load center with a developing hinterland: a case study of Hong Kong*, JTG 6, 3, s. 187–201.
- Wilson A.G. 1970, *Inter-regional commodity flows: entropy maximising approaches*, Geographical Analysis 2, 3, s. 255–282.
- 1972, *Theoretical geography: some speculations*, Transactions, Institute of British Geographers 57, s. 31–44 [tłum. polskie: *Rozważania o geografii teoretycznej*, PZLG 4, 1979, s. 86–108].
- Woudsma C. 1999, *NAFTA and Canada–US cross-border freight transportation*, JTG 7, 2, s. 105–119.
- Woudsma C.G., Kanaroglou P.S. 1995, *Motor carrier policy evolution and rate issues in Ontario, 1983–91*, JTG 3, 2, s. 117–126.
- Wróbel A. 1969, *Model przepływów międzyregionalnych w zastosowaniu do międzywojewódzkich przewozów towarowych kolejami*, Przegląd Geograficzny 41, 2, s. 211–227.

ZBIGNIEW TAYLOR

TRANSPORT GEOGRAPHY AND ITS CONTRIBUTION
TO A GENERAL GEOGRAPHIC THEORY: AN ATTEMPT AT EVALUATION

The paper presents a retrospective review of transport geography in last half of the century from the point of view of its contribution to a general geographic theory. The reasons are given why the above mentioned contribution is relatively small despite fast and dynamic development of the subdiscipline, especially in the 1990s.

R.J. Johnston, D. Gregory, G. Pratt, M. Watts (red.) – *The dictionary of human geography*, wyd. IV, Blackwell, Oxford-Malden, Mass. 2000; 958 s., 39 ryc.

Słowniki przeżywają w końcu XX wieku swój renesans. Przez setki lat pełniły funkcje informacyjne dostarczając skondensowanej wiedzy na temat szerszego lub węższego wycinka rzeczywistości. Natłok informacji i brak czasu przywrócił ich znaczenie na przełomie wieków. Współcześnie ambitne słowniki rzeczowe przeznaczone dla profesjonalistów, poza rzetelnym zestawieniem listy haseł stawiają sobie za cel wykazanie ich wzajemnych relacji, które pozwalają odbiorcy dostrzec zalety i ograniczenia prezentowanych syntez, a zarazem inspirują do własnych przemyśleń i poszukiwań dzięki zamieszczonej do każdego hasła bibliografii.

Taki niewątpliwie charakter ma kolejne, czwarte, prawdziwie monumentalne wydanie *Słownika geografii społeczno-ekonomicznej* pod redakcją: R.J. Johnstona, D. Gregory'ego, G. Pratt i M. Wattsa, z udziałem D. Smitha. Nowymi współredaktorami są G. Pratt i M. Watts. Pierwsze wydanie słownika ukazało się w 1981, drugie w 1986, a trzecie w 1991 r. Pierwsze wydanie miało tylko 500 haseł, opracowanych przez 18 autorów. W ostatnim wydaniu zawarto ponad 900 haseł opracowanych przez 57 autorów z Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych, Kanady i Australii. W porównaniu z trzecim wydaniem haseł jest o 200 więcej. Dokonano też weryfikacji i wzbogacenia uprzednio przygotowanych haseł zgodnie z obecnym stanem wiedzy na ten temat. W przedmowie podkreślono, że słownik odzwierciedla sytuację geografii anglojęzycznej i nie jest to wizja dyscypliny powszechnie obowiązująca.

Znaczna część haseł poświęcona jest problematyce epistemologicznej w geografii społeczno-ekonomicznej i różnym orientacjom teoretyczno-metodologicznym. Zdaniem autorów geografowie ekonomiczni przemierzają się teraz z krytycznym spojrzeniem w ponaddiscyplinarnej (*transdisciplinarny*), a nawet postdiscyplinarnej (*postdisciplinarny*) przestrzeni. Czwarte wydanie słownika ukazuje z całą ostrością, że geografowie angażują się w zdumiewająco szerokie pole badawcze nauk społecznych i humanistycznych. W naukach tych „miejsce i krajobraz” oraz „przyroda i przestrzeń” zyskują powoli nie mniejsze znaczenie niż w geografii społeczno-ekonomicznej. Co oznacza „postdiscyplinarne” przestrzeń? Czy oznacza to powolny zanik przedmiotowej odrębności dyscyplin nauk społecznych? Czy geografia ekonomiczna zbliża się coraz bardziej do wielodiscyplinarnej nauki społecznej? Coraz częściej spotykane określenia *economic geographies* lub *feminist geographies* wskazują na pogłębiający się pluralizm teoretyczno-metodologiczny w obrębie wąskich subdiscyplin geograficznych. W słowniku nie ma już hasła „geografia” (było jeszcze w II i III wydaniu słownika). Jest tylko hasło „historia geografii”, w którym autor podkreśla, że nie ma uniwersalnej definicji geografii niezależnej od podmiotu, czasu i miejsca (D. Livingstone). Natomiast w hasle „geografia człowieka” inicjator wydania omawianego dzieła R.J. Johnston napisał, że po-

stę w we wszystkich dziedzinach wiedzy ma obecnie charakter interdyscyplinarny. Instytucjonalne struktury ograniczają tylko ten rozwój próbując narzucić porządek intelektualnej anarchii, która w istocie pobudza rozwój nauki.

Prezentowany zestaw haseł wskazuje wyraźnie na czasy przelomu społecznego. Świadczy o tym m.in. dziesięć haseł z modnym przedrostkiem post-. Oprócz postmodernizmu i ponowoczesności (*postmodernity*) jest postmarksizm, poststrukturalizm, postindustrializm, a także *post-Soviet states*. W ostatnim wydaniu słownika podstawowy dyskurs metodologiczny prowadzą *spatial scientists* i *social theorists*. Ci pierwsi reprezentują umiarkowany scjentyzm i geografię jako naukę stosowaną, natomiast ci drudzy (jednak liczniej reprezentowani biorąc pod uwagę zakres haseł) uprawiają geografię człowieka jako naukę bardziej teoretyczną, a zwłaszcza krytyczną wobec rzeczywistości społecznej. Rozbudowanie objętości słownika jest rezultatem wzbogacenia listy haseł o pojęcia i terminy odzwierciedlające zjawisko *cultural turn* (hasło s. 141–143). Ilustruje ono zwrot intelektualny w dyscyplinie od ujęć społeczno-ekonomicznych oraz polityczno-ekonomicznych w kierunku ujęć kulturalnych i historycznych. Ten zwrot nie jest niczym nowym w geografii człowieka w XX wieku. W połowie stulecia był to zwrot ekonomiczny, na przełomie lat 60. i 70. zwrot społeczno-polityczny, a lata 90. – to zwrot kulturalny, wskazujący na podążanie geografii społeczno-ekonomicznej drogą innych nauk społecznych.

Podobnie jak w przeszłości przyczyny tych zwrotów tkwią nie w naśladownictwie innych dyscyplin, ale przede wszystkim w potrzebach społecznych oraz braku satysfakcji z dotychczasowych osiągnięć. W przekonaniu współczesnych ludzi czynniki kulturowe są kluczem do zrozumienia sukcesów i porażek indywidualnych oraz całych narodów. Mogą być też główną przyczyną konfliktów o wymiarze globalnym – jak chce determinista S. Huntington. W przeszłości takimi czynnikami determinującymi były warunki środowiska przyrodniczego, później potencjał ekonomiczny i władza polityczna. Dziś elementami integrującymi społeczność nie są już ideologie gwarantujące szczęście, ale doradztwo, sport, sztuka i media (*cultural industries*). „Kapitał kulturowy” określa nie tylko obecną ale i przyszłą pozycję jednostek i zbiorowości społecznych. To systemy wartości mogą mobilizować i demobilizować społecznie. To one ograniczają odniesienie korzyści z procesu globalizacji, ale też pozwalają zachować poczucie tożsamości pod presją silnych procesów unifikacyjnych. Dla geografów słabiej śledzących przemiany w geografii społeczno-ekonomicznej szokujące mogą wydawać się nowe kierunki badań: geografia prawa, geografia moralna, geografia mediów, geografia muzyki, czy geografia filmu. Brzmiały one tak samo obco jak geografia przestępczości lub geografia zagrożeń 20 lat temu. Spektakularnym dowodem radykalnych przemian i pluralizmu dyscypliny jest sąsiedztwo haseł *moral geographies* i *moral order* oraz *morphogenesis*. Ale wszystko już było! Geografię moralną wyróżniał już przecież Immanuel Kant. To nowe spojrzenie na uwarunkowania przestrzennej organizacji społeczeństwa może być szczególnie cenne dla polskich geografów, bowiem problematyka geografii kultury jest jeszcze słabo reprezentowana w polskim piśmiennictwie geograficznym i ciągle włączana w skład geografii społecznej, choć dyskusja o tego typu granicach wydaje się już tylko dyskusją akademicką.

Przesunięcie zainteresowań na uwarunkowania kulturowe organizacji przestrzennej społeczeństwa potwierdza pewne oddalanie się geografii od form i wytworów materialnych działalności człowieka i pogłębienie zainteresowania „strukturami niewidzialnymi” (*invisible structures*). Przez pryzmat kultury rozpatrywane są także relacje człowieka z przyrodą. Przestrzeń będąca pierwotnie zbiorem obiektów przyrodniczych oddala się, nie jest już niczym więcej niż surowcem, z którego społeczeństwa wytwarzają swoją przestrzeń. W hasle „kultura” D. Cosgrove podkreśla, że natura może być rozumiana tylko poprzez kulturę. Trudno utrzymać tradycyjny rozdział przyrody i kultury, gdy działalność materialna człowieka jest produktem ludzkiego umysłu, a nowe technologie infiltrowują coraz bardziej ludzkie ciało (inżynieria genetyczna, transplantacje organów, wirtualny świat). Jak widać geografia kultury postrzega na swój sposób tę tradycyjną kwestię badań geograficznych, podważając ukryte przekonanie geografów, że istnieje jakieś jedyne, interdyscyplinarne podejście do tego zagadnienia (geograficzne).

Choć w słowniku wydaje się dominować geografia społeczno-ekonomiczna w wydaniu *social theorists*, godne podkreślenia w nowym wydaniu słownika jest zwrócenie większej uwagi na metody i techniki badawcze. W hasle na temat geografii człowieka R.J. Johnston zwraca uwagę na opracowanie Narodowej Akademii Nauk Stanów Zjednoczonych na temat przyszłości geografii (*Rethinking geography*, 1997), w którym podkreśla się konieczność nadania bardziej praktycznego charakteru wiedzy geograficznej, co w połączeniu z interdyscyplinarnym przygotowaniem teoretycznym wzmocni konkurencyjność absolwentów studiów geograficznych na rynku pracy. Poza wprowadzeniem nowych hasel: *geographical positioning system* (GPS), *geocomputation*, *geocoding*, *geodemographics*, rozbudowano znacznie hasła z poprzedniego wydania, np. „mapa tematyczna”.

Trudno jest przecenić tę ważną publikację i wskazać konkurencyjne wydawnictwo tego typu. Jest to niewątpliwie duże osiągnięcie o znaczeniu teoretycznym i praktycznym dla rozwoju geografii człowieka. Dzieło to będzie niezastąpione dla studentów i profesjonalistów w najbliższych latach. Bardziej szczegółowa ocena merytoryczna i techniczna tego dzieła przerasta oczywiście możliwości jednego czytelnika. Można dostrzec pewne obawy autorów przed utrwalaniem w świadomości geografów niepewnych metaforycznych pojęć. Jest „dualna gospodarka” i „dualna teoria państwa”, ale nie ma „dualnego miasta”. Zamieszczono hasło *gentrification*, ale nie ma hasła *urban regeneration* lub *revitalization*. Nie wiadomo dlaczego konsekwentnie autorzy nie umieszczają hasła *suburbanisation*, choć zamieszczono hasło *counterurbanisation*. Występuje w słowniku hasło „miasto światowe” (*world city*), a nie przyjmujące się w polskiej terminologii „miasto globalne” (*global city*). Dostrzeżono jedno uchybienie techniczne. W podziękowaniach dla wydawnictw, z których publikacji zaczerpnięto ilustracje do słownika błędnie zapisano pojęcie *kronratieff cycles* (powinno być *Kondratieff cycles*). Rozbudowana treść słownika wpłynęła na jego formę. Użytkownikom poprzednich wydań trudno będzie chyba pogodzić się ze zmniejszoną wielkością czcionek.

Andrzej Lisowski

G.M. Robinson – *Methods and techniques in human geography*, John Wiley & Sons, Chichester-New York-Weinheim-Brisbane-Toronto-Singapore 1998; xvi + 556 s.

Jest to dobra, bardzo obszerna książka na temat metod i technik stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej. Liczy niemal 600 (zadrukowanych drobną czcionką) stron formatu większego od B5. Autor, Guy M. Robinson, jest profesorem geografii w nowym Uniwersytecie w Kingston pod Londynem. Ma spore osiągnięcia badawcze, m.in. w zakresie zastosowań systemów informacji geograficznej (GIS).

Recenzowana publikacja jest książką pomocniczą dla studentów i ma wyraźne nastawienie metodologiczne. Zamiast przewodnika w rodzaju „książki kucharskiej” nt. zastosowań metod, autor odnosi się do zmieniającej się roli poszczególnych technik w ramach dyscypliny. A rola ta zmieniała się radykalnie od pierwszych zastosowań technik ilościowych w końcu lat 1950. i na początku lat 1960. Nie tylko wachlarz technik uległ rozszerzeniu: poza elementarną statystyką objął rozwój modelowania matematycznego, obliczenia komputerowe i systemy informacji przestrzennej. Wszystkie one wywarły ogromny wpływ na geografję, podobnie jak zastosowania poszczególnych metod ilościowych. Związki kwantyfikacji z pozytywizmem (bez względu na to czy bezpośrednio, czy pośrednio) stały się przedmiotem ataku ze strony zwolenników rozmaitych podejść filozoficznych do problemów geograficznych. Zgodnie z tymi różnymi podejściami, wypracowano nowy zbiór technik i metod, zwłaszcza jakościowych, położono nacisk na interpretację i wstępne metody oceny danych (*introductory data exploration methods*). Niestety, o tych ostatnich zbyt często zapominamy w praktyce badawczej, co w książce słusznie podkreślono.

Zarysowane przyczyny sprawiają, że istnieje zapotrzebowanie na pracę dotyczącą szerokiego wachlarza technik ilościowych i jakościowych stosowanych w geografii społeczno-ekonomicznej, ich zastosowań do rozwiązywania konkretnych problemów geograficznych, a także przedstawiających zmiany zastosowań w ciągu ostatnich 30 lat. Co więcej, istnieje potrzeba uwzględnienia niektórych rozważań nt. ewolucji relacji między ujęciami filozoficznymi, typami problemów w jakich techniki były stosowane i samymi technikami.

Praca obejmuje techniki, poddaje badaniu ich skuteczność i zastosowanie w rozwiązywaniu problemów geograficznych, jak również zmieniającą się ich relację do idei leżących u podstaw badań geograficznych. Wśród omówionego materiału są techniki statystyczne proste i zaawansowane, modele matematyczne, metody jakościowe i interpretacyjne oraz (krótko omówione) systemy informacji przestrzennej. Przykłady pochodzą z nadzwyczaj bogatej literatury anglojęzycznej, przy czym autor przytacza argumenty przemawiające zarówno za jak i przeciw poszczególnym ujęciom.

Mniej więcej 70% objętości książki autor poświęca metodom i modelom ilościowym, około 20% – jakościowym, resztę zajmują pozostałe zagadnienia. Wśród omówionych metod i modeli ilościowych znajdują się: testowanie hipotez, mierzenie asocjacji, analiza wielowymiarowa, uogólnione modele liniowe i *categorical data analysis*, modele przestrzennej alokacji (w tym programowanie liniowe, modele typu *location-allocation*, modelowanie wielokryterialne, teoria gier), modele przestrzennej interakcji (modele grawitacji, modele sposobności pośrednich i modele maksymalizacji entropii), procesy dyfuzji, łańcuchy Markowa, szereg czasowy, czasoprzestrzenne modele prognostyczne,

geografia czasu, analiza systemowa, teoria katastrof, GIS. Omówienie założeń i dyskusja wspomnianych metod i technik nie budzi większych zastrzeżeń. Autor ogranicza użycie wzorów w tekście i próbuje opisywać techniki słownie. Wzorów używa tylko w przypadku potrzeby wskazania podstawy jakiegoś modelu, lecz nacisk kładzie na użycie technik i ich relacji do oceny charakteru badań geograficznych. Oznacza to, że techniki są postrzegane w szerszym kontekście zmieniającej się geografii społeczno-ekonomicznej: najpierw w ramach koncepcji geografii jako nauki przestrzennej, a następnie krytyki tej koncepcji i przyjęcia nowych podejść, w tym uwzględnienia krytycznej teorii społecznej.

Zdecydowanie słabiej i w sposób raczej zagmatwany napisany jest rozdział 9, dotyczący m.in. statystyki przestrzennej rozumianej jako »dział statystyki, w którym analiza danych przestrzennych nie opiera się na klasycznych założeniach niezależności. Wobec braku takiego założenia, analiza zajmuje się szczególnymi problemami opisu struktury, interpolacji i rekonstrukcji obrazu« (s. 288). Autor zajmuje się opisem układów (struktur) punktowych, pomijając układy liniowe i powierzchniowe.

W zasadzie autor omówił wszystkie ważniejsze metody i techniki badawcze – nawet te, w których potencjał nie został jeszcze przez geografów w pełni doceniony, np. *categorical data analysis*. Pewnym przeoczeniem jest brak omówienia teorii grafów lub przynajmniej stosowanych w geografii metod grafowych. Wśród modeli optymalizacyjnych autor nie wspomina o oryginalnej kartograficznej metodzie rozwiązania zagadnienia transportowego, którą W. Tomaszewski (1967) opublikował po angielsku (*Cartographical solution of the linear programming transportation problem*) w Studiach KPZK PAN, 17. Powołuje się natomiast na nieliczne inne prace polskie, zwłaszcza jeśli zostały opublikowane na Zachodzie.

Autor wychodzi z racjonalnego założenia, że najpierw należy zachęcić geografów do stosowania tzw. metody naukowej i zapoznania się z jej krytyką, zanim przejdą oni do ujęć alternatywnych. W pracy przyjmuje to postać *exploratory data analysis*. Robinson podkreśla potrzebę »eksploracji danych w dogłębnym procesie poprzedzającym jakąkolwiek potwierdzającą analizę, która obejmuje testowanie hipotez« (s. xvi).

Okolo 20% objętości publikacji autor poświęca geografii behawioralnej i percepcji (m.in. badania kwestionariuszowe, skalowanie wielowymiarowe, *conjoint analysis*), metodom jakościowym, analizie marksistowskiej, geografii feministycznej i geografii postmodernistycznej. Metody jakościowe, w których konstruowanie społecznej wiedzy jest w równym stopniu procesem interpretacji co rozumienia (s. 409), obejmują w pracy geografie humanistyczną, hermeneutykę i fenomenologię. Autor powraca tutaj do wywiadów, jakkolwiek w nieco innym ujęciu.

Pewne zastrzeżenia budzi omówienie analizy marksistowskiej. Autor nie dokonuje rozróżnienia między marksizmem a neomarksizmem, nie wspomina o dorobku geografii radykalnej (np. P. Kropotkina), wśród prac krytycznych brakuje *Głównych nurtów marksizmu* L. Kołakowskiego, chociaż ta wybitna praca była opublikowana w angielskiej wersji językowej. Niezbyt słuszne jest też przeprowadzanie paraleli między teorią marksistowską, w dużej mierze utopijną, a marksizmem traktowanym jako oficjalna ideologia, uprawiana w praktyce przez państwa marksistowsko-leninowskie, stalinowskie, trockistowskie czy maoistowskie.

Rozdział poświęcony geografii feministycznej lepiej byłoby zatytułować *Gender studies* (*Studia nad tożsamością kulturową płci*), gdyż w istocie dotyczy tylko tej pro-

blematyki (oczywiście zakres geografii feministycznej jest znacznie szerszy). Pojęcie postmodernizmu jest stosunkowo „nieostre”, natomiast rozdział nt. geografii postmodernistycznej jest dość konkretny.

Autor słusznie koncentruje się na technikach postmodernizmu: (1) *dekonstrukcji* jako metodzie analizy tekstu, zwłaszcza prac filozoficznych i utworów literackich, czego przykładem mogą być prace G. Olssona, od *Eggs in bird/Birds in egg* poczynając; (2) *discourse analysis*, czyli „mobilnej” sieci koncepcji, stwierdzeń i praktyk blisko związanych ze stworzeniem pewnej wiedzy; oraz (3) ponownym odkryciu znaczenia miejsca i wynikającej z tego potrzeby jego opisu, zwłaszcza poprzez użycie metafor i zastosowanie pojęcia krajobrazu.

Biorąc pod uwagę wielość wątków, kierunków i ujęć, książka napisana jest przejrzyście i ciekawie, a jej układ jest – z nielicznymi wyjątkami – logiczny. Autor wykazał się sporą erudycją. Dobrym pomysłem jest zamieszczenie krótkiego omówienia literatury zalecanej, niepotrzebne są natomiast tablice statystyczne, zamieszczone w aneksie. Imponujący wykaz piśmiennictwa zawiera wszystkie istotne publikacje i ma 1500 pozycji, chociaż znajdują się w nim błędy w tytułach, wydawcach, „literówki”, które nie powinny były znaleźć się w dziele renomowanego wydawnictwa jakim jest John Wiley.

Na zakończenie trzy uwagi krytyczne. Po pierwsze, podane przyczyny odchodzenia od technik statystycznych i modeli matematycznych (rosnąca w USA opozycja wobec wojny wietnamskiej, większe zainteresowanie dyskryminacją rasową i nierównościami społecznymi, których badaniu rzekomo nie „sprzyjały” metody ilościowe, *etc.*, s. 407) są autorską nadinterpretacją. Po drugie, pisząc o statystycznym testowaniu hipotez autor wspomina o prawach, pomija zaś generalizacje historyczne, będące znacznie częściej rezultatem badań geografów. Po trzecie wreszcie, stwierdzenia o charakterze ideologicznym, luźno związane z tematem, świadczą o słabej znajomości realiów tzw. krajów socjalistycznych, i lepiej było je pominąć. Przykładem niech będzie zdanie ze s. 6: »W Europie Wschodniej i byłym ZSRR zastosowania geografii od lat 1940. do końca lat 1980. opierały się na szczególnych formach niepozytywistycznej teorii społecznej (*sic!*), która równie dobrze mogła służyć poparciu istniejącego *status quo*, jak i służyć *instrumentalistycznie* Państwu«. Być może warto przypomnieć, że koncepcja „rozwinętego społeczeństwa socjalistycznego”, lansowana przez jednego z polskich ekonomistów, czy „realnego socjalizmu” (jak w dawnej NRD) były efemerycznymi sloganami, nie mającymi większego oparcia w nauce.

Zbigniew Taylor

Y. Hayashi, K. Button, P. Nijkamp (red.) – *The environment and transport*, E. Elgar Publ., Cheltenham (W. Brytania) i Northampton, Mass. (USA), 1999; 500 s.

Książka o imponujących rozmiarach i szeroko pojętym tytule *Środowisko i transport* robi wrażenie biblii lub encyklopedii na temat oddziaływania transportu na środowisko geograficzne. Słusznie poświęcono mu tyle uwagi, bo współcześnie przy stagna-

cji lub regresie najbardziej uciążliwych gałęzi przemysłu właśnie transport stał się gałęzią gospodarki (a szerzej – przejawem działalności człowieka) najbardziej destrukcyjnym dla środowiska przyrodniczego, a także zdrowia ludności.

Książka nie jest systematycznym wykładem i nie została napisana według powziętego z góry planu. Jest zbiorem 26 artykułów opublikowanych w różnych czasopiśmiech w latach 1988–1997 (w 3 przypadkach jeszcze starszych, z lat 1978–1979). Autorami są 44 osoby, głównie z Anglii, Stanów Zjednoczonych i Japonii. Redaktorami tomu są trzej profesorowie uniwersyteccy ze Stanów Zjednoczonych, Japonii i Holandii.

Całość została podzielona na 6 części, grupujących artykuły o pokrewnej tematyce. W pierwszej części poruszane są zagadnienia ogólne: polityka transportowa, wzrost przewozów i globalne zmiany środowiska. W latach 1970–1990 w europejskich państwach należących do OECD (Organizacji Współpracy Gospodarczej i Rozwoju) mobilność ludności mierzona pasażerokilometrami wzrosła o 85%, przewozy towarowe w tonokilometrach o 64%. Wskazuje się, że z ogólnej emisji tlenu azotu w Ameryce Północnej i europejskich krajach OECD około 50% przypada na transport, w emisji tlenu węgla udział transportu sięga 70–80%. Interesujące są wyliczenia, jak hałas lotniczy wpływa na spadek cen gruntów i domów w pobliżu dużych portów lotniczych.

Druga część książki jest zatytułowana *Zanieczyszczenia*, przez co rozumiane jest tu skażenie powietrza gazami spalinowymi, jak również uciążliwość hałasu. Obszernie omawia się składniki spalin, podkreślając szczególnie dużą ich emisję z samochodów ciężarowych i większą szkodliwość silników dieslowskich. Tlenek azotu emitowany przez samochody stanowi aż 70% całej jego emisji wywołanej działalnością człowieka. Autorzy starają się obliczyć dokładnie koszty skażenia powietrza, jak również skutki ekonomiczne hałasu. Jako źródło hałasu uwzględniają porty lotnicze, pomijając bardziej powszechny hałas uliczny, np. w sąsiedztwie autostrad.

Trzecia część książki nosi tytuł *Wpływ transportu na środowisko*, co mogłoby być tytułem całej książki. Są tu sformułowane postulaty mające zmniejszyć negatywne skutki działalności transportu: ograniczenie dalszego wzrostu ruchu, poprawa i rozbudowa systemów transportu publicznego, stworzenie lepszych warunków ruchu pieszego i rowerowego, redukcja przejazdów samochodowych poprzez zakazy i organizację ruchu, zmiany zagospodarowania przestrzennego w celu skrócenia długości przejazdów, wreszcie obciążenie kosztami użytkowników dróg odpowiedzialnych za ich zatłoczenie i straty w środowisku. Te szlachetne postulaty są niestety mało realne w sytuacji, gdy na rynku dominują potężne koncerny samochodowe i naftowe, promujące wzrost ruchu i liczby pojazdów. W zakończeniu tego artykułu autor podkreśla subiektywizm uczestników transportu i trudności w przełamaniu utrwalonych nawyków. Z pewnością jednak dalszy wzrost przewozów będzie powodował coraz większe koszty i dalej idące ograniczenia.

W innym artykule rozważa się skutki środowiskowe braku pewnych ogniw w łańcuchu transportowym. Na przykład zakaz ruchu samochodów ciężarowych o wadze ponad 28 t na drogach Szwajcarii powoduje, że okrążają one Szwajcarię, wpływając negatywnie na środowisko w Austrii i Francji. M. Wegener przedstawia scenariusze rozwoju transportu i redukcji emisji dwutlenku węgla przy wdrożeniu opłat za paliwo i parkowanie, priorytecie i redukcji opłat w transporcie publicznym, zbliżeniu miejsc pracy do miejsc zamieszkania. W kolejnym artykule podkreśla się ciągły wzrost energochłonno-

ści transportu, podczas gdy zużycie energii przez przemysł przestało już rosnąć. Największe marnotrawstwo paliw występuje w USA, na co składają się: powszechne korzystanie z samochodów, duże odległości przejazdów, niskie ceny paliw i zamożność społeczeństwa. Ostatni artykuł w tej części książki przedstawia zalety kolei jako alternatywy dla transportu samochodowego.

Czwarta część książki jest poświęcona zewnętrznym kosztom transportu, to jest tym kosztom, których nie pokrywają uczestnicy transportu, a które obciążają budżet państwa i szerzej – całe społeczeństwo. Obliczenia wykonane w 1991 r. dla 15 państw Unii Europejskiej, Szwajcarii i Norwegii wykazały, że w sumie koszty zewnętrzne transportu wyniosły wtedy 272 mld ECU, co stanowiło 4,6% produktu krajowego brutto tych krajów. Z tej sumy aż 250 mld ECU przypadało na transport drogowy, 16 mld ECU na lotnictwo i tylko 4,6 mld ECU na kolej. W przeliczeniu na 1000 pasażerokilometrów ruch samochodowy powodował koszty zewnętrzne w wysokości 50 ECU, autobusowy 20 ECU, lotniczy 18 ECU, kolejowy 10 ECU. W przewozach towarowych najbardziej kosztowny był transport lotniczy, na 1000 tonokilometrów obciążenie kosztami zewnętrznymi wynosiło 93 ECU, w transporcie samochodowym 58 ECU, w kolejowym 7 ECU, w żegludze śródlądowej 6 ECU. Na wysokość kosztów zewnętrznych najbardziej wpływają wypadki (ofiary śmiertelne, kalectwo, leczenie, straty materialne), stanowią one 65% tych kosztów w ruchu samochodów osobowych, 46% w przewozach autobusowych, 38% w ruchu samochodów ciężarowych, 19% w kolejach.

Dalsze artykuły dotyczą możliwości oszczędzania paliwa, kosztów i szkodliwości emisji gazów spalinowych w zależności od miejsca emisji (najwyższe w miastach i od pory dnia (maksymalne w godzinach szczytu z powodu zatorów). Analizuje się także wpływ polityki podatkowej na zużycie paliw i wielkość emisji gazów oraz wpływ opłat drogowych na zmniejszenie zatłoczenia dróg.

Piąta część książki proponuje środki zaradcze przeciw negatywnemu oddziaływaniu transportu na środowisko: „czyste” paliwo i nowe technologie. Tym „czystym” paliwem jest energia elektryczna, dwa artykuły są poświęcone pojazdom elektrycznym. Innym środkiem zaradczym może być *telecommuting*, co można przetłumaczyć jako „telepraca” (praca w miejscu zamieszkania możliwa dzięki nowoczesnym środkom łączności). Autorzy obliczają, o ile spadną koszty podróży i emisji spalin, jeśli pracownicy w niektóre dni będą pracować w domu. Wreszcie proponuje się „inteligentne” systemy transportu, umożliwiające redukcję czasu podróży i emisji gazów poprzez odpowiednią regulację sygnalizacji świetlnej, pobieranie opłat drogowych bez zatrzymywania pojazdu, bieżącą informację o zatorach i kierowanie pojazdów na mniej obciążone trasy, szybką reakcję na wypadki, co skróci czas blokady drogi itp.

Ostatnia, krótka część książki jest poświęcona krajom rozwijającym się. W pierwszym artykule omówiono wpływ emisji gazów spalinowych na efekt cieplny i na jakość powietrza. Podkreśla się, że w krajach rozwijających się emituje się kilkakrotnie mniej gazów niż w państwach gospodarczo zaawansowanych (członkach OECD). Największe niebezpieczeństwo zatrucia występuje w wielkich aglomeracjach miejskich, narażonych na nie jest 300–500 mln mieszkańców naszej planety. Ostatni artykuł omawia skutki różnej polityki transportowej na przykładzie dwóch państw Afryki: Ghany i Zimbabwe. Sytuacja ich jest różna. W Ghanie przy większej liczbie ludności jest mniej pojazdów, rzadsza sieć drogową, natomiast przewozy samochodowe są znacznie większe; ze względu na duży ruch samo-

chodów ciężarowych i autobusów drogi są silnie zniszczone, w stolicy ulice są zatłoczone. W Zimbabwie przy większej liczbie pojazdów ruch drogowy jest mniejszy, drogi są w lepszym stanie, w miastach nie tworzą się zatory dzięki właściwie zaplanowanej sieci ulic.

Cala książka obfituje w dokładne wyliczenia skutków działalności różnych środków transportu, zwłaszcza najbardziej powszechnie używanych samochodów osobowych. Najwięcej miejsca poświęcono zanieczyszczeniu powietrza przez gazy spalinyowe. Pominęto zanieczyszczenie wód przez transport, w tym skutki katastrof tankowców, niszczących życie biologiczne na dużych obszarach i degradujących wartość rekreacyjną przyległych wybrzeży. Obliczenia odnoszą się najczęściej do warunków amerykańskich i zachodnioeuropejskich, nasza część Europy jest rzadko wymieniana. Warto jednak zapoznać się z tą książką, bo polityka transportowa Polski i państw sąsiednich przy silnej presji koncernów samochodowych i naftowych oraz fascynacji dużej części społeczeństwa posiadaniem własnego pojazdu, zmierza w kierunku modelu transportu tak krytycznie przedstawionego w recenzowanej książce.

Teofil Lijewski

E. Aoki, M. Imashiro, S. Kato, Y. Wakuda – *A history of Japanese railways 1872–1999*, East Japan Railway Culture Foundation, Tokyo 2000; X + 256 s.

Pasjonująca historia kolei japońskich rozpoczęła się niemal 50 lat później niż w Europie i w sposób nieco podobny do innej działalności gospodarczej Kraju Kwitnącej Wiśni. Podczas epoki Meiji, kiedy po raz pierwszy zaczęto wprowadzać zachodnie innowacje, większość technologii i *know-how* była przez Japonię importowana. Pierwsze w Japonii koleje finansowali i budowali Brytyjczycy, a większość taboru pochodziła z importu z takich krajów jak W. Brytania, Stany Zjednoczone i Niemcy, ale także Szwajcaria, Francja i Belgia. Jednakże Japończycy szybko uczyli się i już na przełomie XIX i XX w. powstawały pierwsze tramwaje elektryczne i lekkie koleje własnej konstrukcji. Elektryfikacja kolei rozpoczęła się już w latach 1910., ale postęp osiągnięty w tej dziedzinie w okresie międzywojennym był stosunkowo powolny. Dopiero w drugiej połowie XX w. Japonia stała się mistrzem we wprowadzaniu innowacji i nowych technologii w transporcie kolejowym.

Z powodu bariery językowej stosunkowo niewiele wiemy o rozwoju kolei japońskich: od krótkiej jednotorowej linii obsługiwanej trakcją parową (29-kilometrowy odcinek Tokio–Jokohama) w 1872 r. do obecnej, rozbudowanej sieci *shinkansena* i gęstej sieci transportu miejskiego, w tym ponad 600 km sieci metra w dziewięciu miastach, *monorailu* i automatycznych systemów bezzalogowych. Dlatego pierwsze obszernie dzieje kolei japońskich, jakie ukazały się po angielsku, a napisane przez czterech znakomitych znawców tematu, należy powitać z zadowoleniem. Część informacji zawartych w recenzowanej książce ukazało się wcześniej w postaci serii 12 artykułów pod wspólnym tytułem *Japanese Railway History* w anglojęzycznym kwartalniku *Japan Railway & Transport Review*, wydawanym przez East Japan Railway Culture Foundation. Ograniczone ramy kwartalnika nie pozwoliły jednak autorom na przekazanie wszystkich istotnych informacji. Stąd narodził się pomysł opublikowania książki, zawierają-

cej sporo uzupełnień i bardzo bogaty materiał ilustracyjny: około 450 dobrze dobranych i wysokiej jakości fotografii, w tym wkładka obejmująca 45 kolorowych zdjęć, oraz ponad 50 starannie wykreślonych rycin i map.

W historii kolei japońskich istnieje kilka punktów zwrotnych. Wszystkie są dobrze opisane w publikacji, przy zachowaniu właściwego tła historycznego i wyjaśnienia wpływu kolei na rozwój gospodarczy regionów. Co ciekawe, niejednokrotnie ważnym czynnikiem rozwoju kolejnictwa był świadomy nacisk wywierany przez rozmaitego rodzaju *lobbies*, np. producentów jedwabiu czy polityków reprezentujących rolników (a więc całkiem inaczej niż w Europie, gdzie o rozwoju kolei decydował niemal wyłącznie interes kapitału prywatnego). Na początku, w rozwój transportu kolejowego zaangażowany był zarówno kapitał publiczny (słynny japoński interwencjonizm państwowy), jak i prywatny, przy czym formy własności bardzo często się zmieniały. Po dwóch wstępnych okresach intensywnego rozwoju (koniec lat 1880. i 1893–1897), punktem zwrotnym okazała się nacjonalizacja 17 głównych kolei prywatnych w latach 1906–1907.

Niewątpliwie drugim punktem zwrotnym była II wojna światowa, gospodarka wojenna i inwestycje (takie jak 3614-metrowy tunel Kammon – pierwszy japoński tunel podmorski łączący Kiusiu i Honsiu), i wreszcie zniszczenia wojenne. W rezultacie, zdolności przewozowe kolei spadły do poniżej 30% poziomu przedwojennego. Innymi punktami zwrotnymi okazały się: powołanie w 1949 r. Japanese National Railways (JNR) jako korporacji publicznej, otwarcie w 1964 r. pierwszej na świecie kolei wielkich prędkości To-kaido Shinkansen, a także podział państwowych JNR na sześć regionalnych kompanii pasażerskich i jedną ogólnokrajową kompanię *cargo*, łącznie z ich prywatyzacją w 1987 r.

Siedmiu nowych operatorów, razem ze spółkami zajmującymi się łącznością, systemami informatycznymi i technicznym instytutem kolejnictwa, utworzyło Japanese Railways (JR) Group. Dzięki rozmaitym posunięciom, sytuacja finansowa grupy radykalnie się poprawiła. Grupa rozwija badania nad zaawansowanym technologicznie taborem i rozszerza swoją działalność poza transport (turystyka, handel detaliczny, nieruchomości, wspieranie działalności kulturalnej). Naczelnym celem tej działalności jest poprawa wizerunku kolei wśród pasażerów, a więc swoich klientów. Wydaje się, że niektóre poczynania JR można by adoptować w warunkach polskich.

Obecnie koleje japońskie odznaczają się specyficznymi cechami. Jedną z nich jest duża liczba operatorów (około 200 w 1999 r.), co znaczy że prywatne koleje (pomijając sprywatyzowaną obecnie, a poprzednio państwową JNR) odgrywały ważną rolę w transporcie kolejowym, a także niewątpliwie ułatwiły przeprowadzenie procesów prywatyzacyjnych. Autorzy poświęcili wiele uwagi kolejom prywatnym i municypalnym. Opisałi także udoskonalenia i innowacje technologiczne, które zawsze odgrywały decydującą rolę w rozwoju tej gałęzi transportu, a Japonia dostarcza najlepszych przykładów w tym zakresie (por. rozwój *MAGLEVu* – *magnetic levitated guided transport system*).

Inną ważną cechą jest znaczny udział kolei wąskotorowych (o różnej szerokości toru), co powoduje rozmaite ograniczenia i wydaje się dzisiaj nieracjonalne. Jest to wynikiem dostosowywania się prywatnych inwestorów do minimalnych wymogów określonych ówczesnym prawem oraz niejednoznacznej postawy polityków odnośnie do standaryzacji szerokości toru w ciągu całego XX w.

Jeszcze inną cechą kolei japońskich jest ich duży udział w krajowych przewozach pasażerskich, szacowany na około 30% (402 mld pasażerokilometrów w 1996 r.). Jest

to bardzo dużo w porównaniu z innymi krajami rozwiniętymi, w których udział kolei w przewozach pasażerskich z reguły nie przekracza 10%. Tak jest w przypadku wielu krajów europejskich i Stanów Zjednoczonych A.P., gdzie koleje straciły na znaczeniu na rzecz transportu samochodowego i lotniczego, i zajmują się głównie przewozami ładunków. Co interesujące, w odróżnieniu od innych krajów (w tym Polski), przewozy pasażerskie kolei japońskich przynoszą zysk.

Również proces zamykania nierentownych linii kolejowych w rządziej zaludnionych obszarach, przebiega w Japonii nieco inaczej niż gdzie indziej. W tej pierwszej, państwowe linie kolejowe budowano w obszarach wiejskich jeszcze w latach 1950. i 1960., a zaledwie 11 odcinków o łącznej długości 120 km zamknięto do r. 1972 (s. 168). W latach 1970. zawieszono budowę wiejskich linii kolejowych, a samorządy lokalne mogły przejmować linie, które inaczej byłyby zamknięte. W latach 1990. wiele linii zastąpiono transportem autobusowym. Sytuacja prywatnych linii kolejowych zazwyczaj była gorsza i zamykano je znacznie wcześniej.

Oprócz 17 rozdziałów, publikacja zawiera obszerny aneks obejmujący chronologię i dane statystyczne dotyczące kolei, operatorów, wyników finansowych JR, rozwoju sieci (w tym w obszarze metropolitalnym Tokio i okręgu Kansai), szczegółową informację nt. taboru, ważniejszych tuneli i mostów kolejowych, muzeów kolejnictwa, jak również wkładkę z fotografiami taboru i wybranych stacji.

Książka jest bardzo dobrze napisana i starannie zredagowana. Mimo że ma aż czterech autorów, tom jest wewnątrznie spójny i prawie nie zawiera powtórzeń. Między rozdziałami istnieje wiele *cross-references*. Publikacja ma logiczny układ i nie jest – na szczęście – przesycona nadmiarem szczegółów. Wysoko należy ocenić jakość wyjaśniania. Wszystkie terminy i pojęcia są objaśnione, w tym także te specyficzne, wynikające z japońskiej rzeczywistości. Ogromny wpływ systemu prawnego na rozwój i zamykanie linii kolejowych jest dobrze wyeksponowany. Przy pisaniu tekstu i w doborze ilustracji autorzy wykorzystali archiwalia, w tym bogate zbiory tokijskiego Muzeum Transportu, a także zbiory prywatne.

We współczesnej geografii transportu niewątpliwie dominuje podejście scjentyistyczne. Autorom publikacji udało się wyeksponować ujęcie bardziej humanistyczne, m.in. poprzez zamieszczenie w ramach not biograficznych wielu ważniejszych osób, związanych z historią kolei japońskich. Jest to istotne, gdyż za rozwojem transportu kolejowego stali konkretni ludzie, którzy poprzez swoje działania sprzyjali rozwojowi tej gałęzi transportu.

Publikacja ma bardzo niewiele usterek. Na wszystkich rycinach odległości powinny być podane w systemie metrycznym, a nie raz w kilometrach, a raz w milach. Kolorowa mapa na wklejce na końcu książki powinna być bardziej aktualna: brakuje na niej m.in. dwóch tras tzw. *minishinkansena* – z Fukushima do Shinjo (Yamagata Shinkansen) oraz z Morioka do Akita (Akita Shinkansen).

Reasumując, otrzymaliśmy bardzo wartościową publikację, która jest ważnym przyczynkiem do światowej historii kolei, i prezentuje się zdecydowanie korzystniej niż okolicznościowe wydanie pt. *150 lat kolei na ziemiach polskich* (Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa 1995).

Zbigniew Taylor

S. Ciok, J. Łoboda (red.) – *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Studia Geograficzne 69, Acta Universitatis Wratislaviensis No 2048, Wrocław 1998; 280 s.

Pod redakcją dwóch cenionych geografów z ośrodka wrocławskiego Stanisława Cioka i Jana Łobody ukazała się interesująca praca zbiorowa pod tytułem *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*. Publikacja jest uwieńczeniem trzeciej z cyklu konferencji, mającej miejsce tym razem we Wrocławiu w dniach 18–19 XI 1996 r. Recenzowana książka ukazała się w 1998 roku w wydawanych we Wrocławiu Studiach Geograficznych, t. 69.

W publikacji (zbiorowej) zawarto łącznie 19 prac autorskich dotyczących problemów związanych z transformacją systemu społeczno-gospodarczego Polski i wpływu tych przemian na zmiany regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych. Zgodnie z przyjętym założeniem tematyka książki jest bardzo szeroka i dotyczy zarówno skali kraju, regionów, poszczególnych miast i wsi, jak również porusza kwestie urbanistyczne. Jak zwykle w przypadku dzieł zbiorowych, przygotowywanych przez wielu autorów i przeznaczonych wcześniej do wygłoszenia na konferencji, poziom prac jest nierówny – opracowania są bardziej lub mniej ambitne (m.in. czasami bez wykazu źródeł i literatury). Zastanawia mnie także, dlaczego Redakcja wydania dopuszcza do druku ryciny bez podania źródeł, na podstawie których zostały przygotowane. Tylko w kilku przypadkach znajdują się pod rycinami informacje (najczęściej niepełne) mówiące o źródłach, na podstawie których przygotowano mapę, wykres itp. Brak takich danych lub umieszczanie „Źródło: opracowanie własne”, „Źródło: obliczenia własne” (bez podania źródeł i materiałów do obliczeń) stanowi poważne uchybienie w przypadku prezentacji materiałów naukowych, a także może naruszać prawa autorskie (jeżeli praca oparta jest na literaturze przedmiotu). Całość wydania jest jednak godna uwagi i wzbogaca naszą wiedzę o procesach funkcjonalno-przestrzennych, które zachodziły w kraju w ostatnich latach i przyniosły wiele istotnych zmian strukturalnych.

Książka ma charakter wielotematyczny i dotyczy różnych zagadnień przestrzennych. Układ porządkowy rozdziałów jest logiczny i konsekwentny. Wszystkie artykuły wiążą wyraźną myśl przewodnią, polegającą na ukazaniu wpływu zachodzących procesów transformacyjnych na polską przestrzeń. Pod względem merytorycznym tom jako całość reprezentuje wysoki poziom i może być inspiracją do badań dotyczących gospodarki przestrzennej w ujęciu dynamicznym. Oznacza to, że cenne tradycje wrocławskiej szkoły geograficznej, związane jeszcze z osobą Profesora Stefana Golachowskiego, są kontynuowane. Tradycje te wiążą się z kilkoma wielkimi nazwiskami i m.in. klasyczną pracą S. Golachowskiego, B. Kotrubca i A. Zagożdżona pt. *Metody badań geograficzno-osadniczych* opublikowaną w 1974 r. Stała się ona punktem zwrotnym w studiach nad przekształceniami funkcjonalnymi struktur osadniczych. Opiniowana praca należy bez wątpienia do nurtu badawczego wówczas zapoczątkowanego i nieustannie od wielu lat prowadzonego we Wrocławiu. Pewnym zaskoczeniem jest fakt, że większość autorów recenzowanej książki nie pochodzi z Wrocławia. Pomimo tego publikacje jako całość nawiązują do osiągnięć „szkoły wrocławskiej”. Duża część artykułów zawiera nie tylko opisową ilustrację zjawisk, które się wydarzyły, lecz stara się poprzez wprowadzenie elementów teoretycznych wyjaśnić genezę i przyczyny zachodzących

przemian funkcjonalno-przestrzennych w Polsce. Kilka artykułów zawartych w książce dotyczy węzłowych problemów związanych z gospodarką przestrzenną Polski (R. Broszkiewicz, Z. Rykiel, M. Klamut, E. Jakubowicz, V. Kamińska). Zagadnienia związane z przekształceniami struktur regionalnych są obiektem zainteresowań następujących badaczy: I. Ziolo, A. Miszczuk, P. Churski, A. Szajnowska-Wysocka, M. Dutkowski, E. Rydz, Z. Ziolo. Ogólną problematyką miejską zajęli się: D. Szymańska, A. Matczak, D. Sokołowski, R. Kozieł, S. Grykień, Ch. Waack. Przemianom przestrzennym wybranej wsi poświęcony jest artykuł I. Jażdżewskiej. Publikacja D. Burnus i B. Miszewskiej związana jest z tematyką mikroprzestrzenną (urbanistyczną) i przedstawia wizje zabudowy Rynku Wrocławskiego.

Nie jest możliwe w krótkiej recenzji scharakteryzowanie całej książki i dokonanie oceny wszystkich, różnorodnych artykułów. Chciałabym jednak zatrzymać się na tych pracach, które poprzez swoje nowatorstwo wzbudzają zainteresowanie i mogą stanowić podstawę do dyskusji naukowej. Mieszane wrażenie wywiera artykuł Z. Rykla. Z jednej strony autor wykazuje dużą wiedzę i intelektualną oryginalność, z drugiej zaś ujawnia się w jego poglądach arbitralność połączona z subiektywizmem. Nie przedstawiając nawet skromnej dokumentacji faktograficznej doprowadza do zatracenia zawartych w opracowaniu walorów twórczych na rzecz publicystyki. Artykuł rozpoczyna efektowne zaprezentowanie i przyjęcie koncepcji J. Friedmanna o tzw. relacjach między regionami rdzeniowymi a peryferiami. Założenie to o charakterze dychotomicznym zostaje następnie rozszerzone na podział czwórdzielny: regiony rdzeniowe, osie rozwoju, regiony kresowe i regiony podupadłe. W dalszej części opracowania klasyfikacja ta zostaje jeszcze bardziej rozbudowana. W tym ujęciu rozwój jest ujmowany jako proces nieustannej polaryzacji i przepływu innowacji. Wspomniane założenia teoretyczno-metodyczne znane są w polskiej geografii występują m.in. w pracach J. Grzeszczaka, Z. Chojnickiego i R. Domańskiego. W małym stopniu były testowane i wykorzystywane do konkretnej oceny przemian struktur regionalnych Polski. Przyjmując inspirujące i nowatorskie założenia metodyczne należało określić na podstawie ściśle przyjętych kryteriów ilościowych, jakie warunki powinny spełniać obszary rdzeniowe, peryferyjne, osie rozwoju, regiony podupadłe itp. Niestety w pracy nie dokonano żadnych wymiernych procedur delimitacyjnych. Przy przyjętych założeniach metodycznych kategoryzacja jednostek przestrzennych wiązać się powinna z określeniem dokładnych wartości progowych. Nie dokonując tej standardowej procedury autor był zmuszony wyznaczyć granice zasięgów przestrzennych różnych obszarów (rdzenie, podrdzenie, osie rozwoju, peryferie...) w sposób intuicyjny, bardzo schematyczny i zgeneralizowany. Opracowanie pozbawione jest jakiegokolwiek kwantyfikacji. Porównywanie różnych „rdzeni” bez wiedzy o ich dokładnie wyliczonym potencjale demograficznym, gospodarczym czy finansowym jest nie wystarczające do uzyskania adekwatnych wyników badawczych (m.in. nie wykorzystano statystyk dotyczących kształtowania się dochodu narodowego w układach regionalnych, ani innych danych odniesionych do produkcji lub konsumpcji). Pomimo przyjęcia interesujących założeń metodycznych praca ma charakter opisowy. Autor w sposób kategoryczny wysuwa wiele tez, stwierdzeń i wniosków, są one jednak zazwyczaj nie udowodnione i nie udokumentowane. Znając autora można przypuszczać, że w wielu przypadkach ma rację, jednak liczne sformułowania będą zastrzeżenia. Jest to studium interesujące metodycznie, pobudza do myślenia,

lecz w ostatecznym efekcie nie uzyskuje się oczekiwanych wyników badawczych o stopniu koncentracji czy polaryzacji procesów gospodarczo-społecznych zachodzących w strukturze przestrzennej Polski. Pomimo uwag krytycznych studium Z. Rykła, ze względu na podjęcie tak złożonego tematu, należy przyjąć z uznaniem.

Pracą metodycznie bardzo cenną jest studium D. Sokołowskiego poświęcone próbie określenia względnej wielkości osiedli oraz regionalnych kryteriów miejskości. Konstrukcja zaproponowanego przez autora wzoru opiera się na założeniu, że względna wielkość osiedla zależna jest od przeciętnej wielkości osiedli w danym województwie oraz w całym kraju. W związku z tym istnieją regionalne zróżnicowania, które autor precyzyjnie wyznacza.

Na specjalną uwagę zasługują jak zwykle bardzo dobre publikacje: A. Szajnowskiej-Wysockiej poruszające m.in. istotne problemy regionu katowickiego, a tym razem jest to artykuł mówiący o przeobrażeniach struktury funkcjonalnej, oraz wcześniej wspomniana praca D. Burnus i B. Miszewskiej *Zmiany funkcji budynków Rynku Wrocławskiego w okresie transformacji*.

Podobnie interesujące są dwa opracowania poświęcone przestrzennym uwarunkowaniom migracji: D. Szymańskiej i A. Matczaka dotyczące Brodnicy oraz tylko A. Matczaka dotyczące skali migracji jako wyznacznika umożliwiającego delimitację regionu sieradzkiego.

Do spraw aktualnych, w tym kontaktów transgranicznych z naszymi sąsiadami, nawiązuje syntetyczny, cenny ze względów poznawczych i aplikacyjnych artykuł A. Miszczuka. Poświęcony jest on regionowi transgranicznemu jako przedmiotowi badań geograficzno-ekonomicznych na przykładzie Euroregionu Bug.

Wiele innych artykułów zamieszczonych w książce zwłaszcza dotyczących przemian regionalnych struktur funkcjonalnych może stanowić twórcze inspiracje do prac naukowych i planistycznych. Warto zwrócić uwagę na artykuł I. Jażdżewskiej na temat przemian użytkowania ziemi wsi Rzgów położonej w pobliżu Łodzi. Autorka zajęła się bardzo ważnym obecnie problemem przemian na obszarach wiejskich, w tym zmian funkcji. Tematyka ta jest istotna i interesująca nie tylko od strony nauki, ale istnieje również duże zapotrzebowanie i konieczność udziału środowiska naukowego w pracach związanych z planowanym wstąpieniem Polski do Unii Europejskiej. Autorka starała się odpowiedzieć na pytania dotyczące zmian użytkowania ziemi w ciągu 10 lat oraz kierunków i przyczyn tych zmian. Wybrała adekwatne do celu badawczego metody i dokładnie je przetestowała. Przy opracowywaniu materiałów skorzystała z programu MapInfo w. 3. Do badania struktury użytkowania ziemi polegającego na wyznaczaniu dominujących elementów zastosowała metodę Kikukazu Doi. Przemiany ilościowe i przestrzenne głównych rodzajów użytkowania ziemi zostały udokumentowane statystycznie i ukazane na kolejnych rycinach. Wielka szkoda, że jest to tylko jeden tego rodzaju artykuł z tak prężnego kiedyś ośrodka. Obszarami wiejskimi – w przeciwieństwie do ich wielkości, potrzeb i kierunków nauki na świecie – w Polsce zajmuje się coraz mniej osób.

Myślę, że recenzowana pozycja powinna zainteresować badaczy zajmujących się stanem funkcjonowania gospodarki przestrzennej Polski w trudnych latach transformacji. Może również być pomocna przy konstruowaniu prognoz zagospodarowania przestrzennego Polski w XXI wieku.

Jolanta Eliza Żółtowska

J.R. Short Y-H. Kim – *Globalization and the city*, Addison Wesley Longman Ltd., New York 1999; 169 s., 24 tab., 30 ryc.

W nurcie problemów współcześnie zajmujących wielu badaczy teoretyków i praktyków różnych dziedzin nauki, niewątpliwie jedno z czołowych miejsc zajmuje proces globalizacji. To wielopłaszczyznowe zjawisko, opanowując stopniowo niemal wszystkie dziedziny życia, z jednej strony fascynuje swym rozmachem oraz możliwościami realizacji trudno osiągalnych dotychczas celów. Z drugiej jednak strony budzi niepokój, gdyż postrzegane jest często jako proces bezwzględny, osłabiający suwerenność państwową, samonapędzający się i być może sterowany. Często pojawiają się pytania, przez kogo ten proces jest sterowany, w jakim stopniu i w jakim celu. Jeżeli tak nie jest, to czy można nad procesem globalizacji zapanować w przestrzeniach i układach wycinkowych.

Pytań tego typu stawia się wiele, w miarę jak globalizacja zaczyna dotyczyć coraz szerszych kręgów gospodarki, kultury i polityki oraz coraz szerszej liczby krajów.

Problemy gospodarki globalnej znalazły odzwierciedlenie w obfitej literaturze, zwłaszcza anglosaskiej. Od początku lat dziewięćdziesiątych zaczęły pojawiać się liczne prace analizujące różne ujęcia tego zjawiska, którego podstawowymi środowiskami, zwłaszcza w sferze zarządzania i tworzenia strategii, stały się wielkie miasta. Miasta są bowiem doskonałym środowiskiem dla globalizacji, która wpływając istotnie na ich rozwój i zmiany sama ulega modyfikacjom, przemianom i dostosowaniu się pod wpływem zmian zachodzących w samych miastach. Mamy tu więc do czynienia ze specyficznym i skomplikowanym sprzężeniem zwrotnym o wybitnie synergicznym charakterze.

Miało i ma to związek z renesansem rozwoju wielkich miast tzw. bogatej Północy w początkach lat dziewięćdziesiątych. Konkurencja między miastami, przede wszystkim o inwestorów, o lepszą infrastrukturę i jakość życia mieszkańców, spowodowała nieznaną przedtem rozwój metropolii światowych, a także wielu miast zajmujących niższe pozycje w hierarchii.

Recenzowana praca jest jednym z nowszych opracowań ujmujących zagadnienia globalizacji w sposób syntetyczny i równocześnie kompleksowy, dotyczący wielu dziedzin życia miast, których zjawisko to dotyczy.

Książka napisana jest przez amerykańskich geografów z uniwersytetu w Syracuse, Johna R. Shorta i Yeong-H. Kima i jest w dużej mierze podsumowaniem ich wcześniejszych prac i zainteresowań dotyczących metropolii światowych, marketingu miast, strategii zarządzania miastami, a także problematyką praktycznych trudności badawczych w tym przedmiocie.

Praca nie jest bardzo obszerna, jednakże imponuje liczącą ponad 530 pozycji bibliografią – która z jednym tylko wyjątkiem – obejmuje wyłącznie prace autorów brytyjskich i amerykańskich. Jest to pewnym mankamentem, gdyż dorobek w tym zakresie, zwłaszcza francuski i holenderski, jest obszerny i wskazuje na szerokie rozpoznanie tej problematyki także przez autorów europejskich.

Autorzy książki już na początku starają się przyjąć postawę obiektywnie krytyczną wobec procesu globalizacji. Zwracają uwagę na wiele wątpliwości dotyczących jego natury, wysuwanych zarówno przez ekonomistów, socjologów, jak i badaczy kultury. Do głównych problemów–pytań, na które starają się odpowiedzieć dotychczasowe prace, autorzy książki zaliczają następujące:

- czy globalizacja tworzy świat zupełnie inny od tego w przeszłości?
- czy proces ten jest zaledwie fazą dynamicznego kapitalizmu, który przeszedł liczne mutacje od końca XVIII wieku?
- czy współcześni intelektualiści nie przeceniają zbytnio wpływu globalizacji na obraz świata?

Ostrożność tę zdają się nasuwać generalnie dwa podejścia do oceny roli zjawisk globalizacji gospodarki. Pierwsze – optymistyczne, uznaje ten proces za czynnik wpływający pozytywnie, np. na poziom płac, wolność polityczną i jakość środowiska. Drugie stanowisko, pesymistyczne, widzi globalizację jako czynnik destabilizujący i niszczący wszystko – od programów społecznych poczynając, a na standardach życia kończąc. Krytycy uważają, że prowadzi ona do wzrostu polaryzacji gospodarczej i społecznej, w różnych skalach, zwiększając nierówności cywilizacyjne między krajami.

Biorąc pod uwagę te dwa stanowiska, autorzy pracy starają się poddać krytycznej ocenie fascynację, z jaką wielu autorów traktuje globalizację.

R. Short i Y. Kim koncentrują się w swojej książce przede wszystkim na relacjach, jakie występują między procesem globalizacji a rolą w nim miast światowych i wielkich metropolii międzynarodowych.

Analizowana praca składa się z czterech części głównych, które dzielą się na rozdziały poświęcone poszczególnym aspektom globalizacji. Podstawą układu treści książki jest rozróżnienie trzech głównych rodzajów globalizacji: gospodarczej, kulturalnej i politycznej. Analiza tych trzech rodzajów zjawiska, po części wstępnej, składa się na kolejno prezentowane treści pracy.

W części drugiej pt. *Globalizacja gospodarki a miasto* autorzy omawiają podstawowe zjawisko współczesnej gospodarki świata, jakim jest globalna integracja finansowa, dając bardzo konkretne i przekonujące jej przykłady oraz dyskutując je obok takich zagadnień, jak światowy rynek usług i globalne sieci telekomunikacyjne. Z kolei w rozdziale poświęconym światowemu systemowi miast główną uwagę poświęca się zmiennym funkcjom dominacji gospodarczej, spełnianym przez wybraną elitę miast światowych (Nowy Jork, Londyn, Tokio, Paryż, Frankfurt) w zakresie zarządzania produkcji przepływem kapitałów, bankowością itp. Funkcje te udokumentowane są kilkoma syntetycznie i czytelnie zredagowanymi tabelami opartymi na danych z lat 1960–1997. Wiele miejsca poświęcono tu także światowej sieci lotniczej i jej węzłom, uznając je za wyjątkowo ważne w globalnej integracji i kreowaniu roli miast w tym procesie. W rozdziale czwartym tej części szeroko omówiono m.in. problemy infrastruktury społeczno-kulturowej wielkich metropolii oraz społeczną polaryzację ubóstwa i dobrobytu. Na przykładzie dynamicznego Seulu pokazano zaś proces tworzenia wizerunku miasta światowego.

W trzeciej części pt. *Globalizacja kultury a miasto* autorzy koncentrują się na samej istocie zjawiska kultury globalnej. Proponują tu koncepcję reterytorializacji (ang. *reterritorialisation*) dla opisanego procesu, w którym określona kultura oderwana od swego pierwotnego miejsca zakorzenia się w miejscu poza jej tradycyjną i pierwotną lokalizacją. Koncepcja ta pozwala lepiej zrozumieć m. in. wyraźną obecność sił heterogenicznych w każdej społeczności, jako sił przeciwstawiających się globalizacji i wyjaśnić oraz uzasadnić na tym tle zakres pojęcia kultury globalnej w sensie jej intensywności i zasięgu. Omówione zostały również problemy identyfikacji kulturowej i etnicznej, a także lingwistycznej ukazując światową rolę języka angielskiego.

W tej części książki wiele miejsca poświęcono zagadnieniu promocji miast w globalnej sieci gospodarki. W zwarty sposób autorzy poruszyli tu sposoby prezentacji miast na zewnątrz, marketingu miast, a także odzyskiwania utraconego w przeszłości pozytywnego wizerunku miasta, dając za przykład działania władz Los Angeles.

Czwarta część książki, *Globalizacja polityczna a miasto*, zapoznaje czytelnika z takimi problemami jak: znaczenie stale rozwijających się liczebnie organizacji ponadnarodowych, relacje między siłą władzy państwa narodowego a siłami globalnego rynku, wyzwania jakie niosą dla państw i miast ruchy imigracyjne, a także bardzo aktualny dziś problem trwałości państwa narodowego wobec procesu globalizacji.

Mając na uwadze powszechnie już występującą konkurencję między miastami, autorzy poświęcili dużo miejsca teoretycznemu omówieniu koncepcji miasta przedsiębiorczego (*entrepreneurial city*) i podaniu szeregu przykładów takich miast. Koncepcja miasta przedsiębiorczego pojawiła się w sytuacji wystąpienia istotnych zmian w relacjach między sektorem społecznym i prywatnych w gospodarce miejskiej.

Pracę kończy interesujące studium Sydney – miasta ubiegającego się w ostatniej dekadzie o pozycję miasta światowego (m.in. poprzez organizację letniej olimpiady). Zarysowano tu szereg uwarunkowań ekonomicznych, społecznych i przestrzennych stojących na drodze do osiągnięcia przez Sydney tak wysokiej rangi. Zaprezentowane tu podejście jest próbą erudycyjnego powiązania wielu elementów decydujących o sukcesie wielkiego miasta na polu globalizacji.

Książka J. Shorta i Y. Kima jest wartym odnotowania wkładem w kompleksowe ukazanie problemów globalizacji. Pozwala na ich usystematyzowanie i wyłonienie głównych obszarów problemowych, inspirując poszukiwanie zagadnień szczegółowych.

Niewątpliwą wartością książki jest oparcie jej na szerokiej znajomości literatury przedmiotu. W pracy znaleźć można bardzo cenne wskazówki i odesłania do literatury dotyczące użytych pojęć kluczowych, ujętych w tekście w jasny i zrozumiały sposób.

Praca powstała z myślą o uniwersyteckim stopniu kształcenia w zakresie geografii i strategii rozwoju miast, geografii ekonomicznej, a także geografii społecznej. Prezentuje ona bardzo nowoczesne ujęcie, dając m.in. zestaw złożonych podejść teoretycznych do zjawiska globalizacji i koncentrując się na wielu jej aspektach. Autorzy przedstawiają własne, oryginalne podejście badawcze, zapoznając równocześnie czytelnika z mało znanymi i dostępnymi innymi osiągnięciami na tym polu. Praca ponadto zawiera bardzo przydatny indeks nazw i terminów użytych i wyjaśnionych w tekście.

W książce trudno dopatrzeć się istotnych błędów. Pewne zastrzeżenia może wzbudzać nie zawsze trafny dobór ilustracji, wyłącznie autorstwa J. Shorta. Być może jest to jedynie kwestia nieco innej niż europejska optyki widzenia globalizacji.

Konstrukcja książki *Globalizacja a miasto* jest nowoczesna i dobrze przemyślana, co nadaje jej charakter podręcznikowy, prowadząc czytelnika przez kolejne powiązane ze sobą aspekty problematyki w sposób jasny i zrozumiały. Z tego względu pracę polecić można także tym czytelnikom, którzy z problematyką globalizacji stykają się po raz pierwszy.

Józef W. Komorowski

SPIS TREŚCI

Pamięci Andrzeja Wróbla, 1928–1999 (Z. Chojnicki, A. Kukliński)	343
---	-----

ARTYKUŁY

Domański R. – Sieci neuronowe – rozpoznawanie możliwości zastosowań	347
Neural network – The identification of possible applications	354
Korcelli P. – Europejski system miast	355
The European urban system	372
Grzeszczak J. – Kontrurbanizacja – idea i rzeczywistość	373
Counterurbanisation – the concept and the reality	392
Węclawowicz G. – Struktury społeczno-przestrzenne miasta polskiego jako składnik teorii miasta	395
The socio-spatial structures of the Polish city as a component of urban theory	410
Gaczek W.M. – Urynkowanie gospodarki gruntami a przemiany struktury użytkowania terenów dużych miast	411
Market approach to land management versus transformations in the structure of land use in big cities	427
Komorowski J.W. – Czynniki potencjału międzynarodowego miast polskich w latach 1992–1997	429
Internationality potential factors of Polish cities, 1992–1997	444
Czyż T. – Zróżnicowanie wymiaru ludnościowo-urbanizacyjnego nowych województw	447
Differences in the population-urbanisation dimension of the new voivodships	465
Potrykowska A. – Struktura przestrzenna migracji w regionie miejskim Warszawy	467
Spatial structure of migration in Warsaw urban region	478
Potrykowski M. – Polityka regionalna: tendencje i kierunki rozwoju	479
Regional policy: trends and directions of development	488
Taylor Z. – Geografia transportu i jej wkład do teorii geografii – próba oceny	491
Transport geography and its contribution to a general geographic theory: an attempt at evaluation	508

RECENZJE

Johnston R.J., Gregory D., Pratt G., Watts M. (red.) – The dictionary of human geography (A. Lisowski)	509
Robinson G.M. – Methods and techniques in human geography (Z. Taylor)	511
Y. Hayashi, K. Button, P. Nijkamp (red.) – The environment and transport (T. Lijewski)	514
Aoki E., Imashiro M., Kato S., Wakuda Y. – A history of Japanese railways 1872–1999 (Z. Taylor)	517
Ciok S., Łoboda J. (red.) – Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych (J.E. Żółtowska)	520
Short J.R., Kim Y.-H. – Globalization and the city (J.W. Komorowski)	523

Autorzy zeszytu

- Chojnicki Zbyszko**, prof. dr hab., Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Planowania Przestrzennego UAM, 61-701 Poznań, A. Fredry 10.
- Czyż Teresa**, prof. dr hab., Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej UAM, 61-701 Poznań, A. Fredry 10.
- Domąński Ryszard**, prof. dr hab., Akademia Ekonomiczna, 60-967 Poznań, Al. Niepodległości 10.
- Gaczek Wanda**, prof. AE, dr hab., Katedra Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej AE, 60-967 Poznań, Al. Niepodległości 10.
- Grzeszczak Jerzy**, prof. dr hab., Zakład Geografii Ekonomicznej IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Komorowski Józef Witold**, dr, Katedra Ekonomiki Przestrzennej i Środowiskowej AE, 60-967 Poznań, Al. Niepodległości 10.
- Korcelli Piotr**, prof. dr hab., Dyrektor IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Kukliński Antoni**, prof. dr hab., Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego UW, 00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30.
- Lijewski Teofil**, prof. dr hab., Zakład Przestrzennego Zagospodarowania IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Lisowski Andrzej**, prof. UW, dr hab., Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Regionalnej UW, 00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30.
- Potrykowska Alina**, dr, Zakład Geografii Miast i Ludności IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Potrykowski Marek**, dr, Zakład Geografii Ekonomicznej IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Taylor Zbigniew**, doc. dr hab., Zakład Geografii Miast i Ludności IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Węclawowicz Grzegorz**, prof. dr hab., Zakład Geografii Miast i Ludności IGiPZ PAN, 00-818 Warszawa, Twarda 51/55.
- Żółtowska Jolanta Eliza**, dr, 00-119 Legionowo, Zegrzyńska 29 m. 22.

Informacje dla Autorów

Redakcja uprzejmie informuje, że teksty przeznaczone do druku w Przeglądzie Geograficznym powinny spełniać następujące wymagania.

1. Objętość artykułu – maksymalnie 20–22 strony maszynopisu/wydruku (łącznie ze streszczeniem, bibliografią i rycinami), objętość innych opracowań odpowiednio mniejsza: notatka, sprawozdanie – około 10–12 s., recenzja lub sprawozdanie do Kroniki – 3–5 s.
2. Tekst gładki, tj. bez podkreśleń, kursywy i innych wyróżnień; ewentualne życzenia należy zaznaczyć ołówkiem na kopii tekstu.
3. Wydruk z podwójną interlinią, tj. około 30 wierszy na stronie, około 80 znaków w wierszu, w 2 egzemplarzach. W wypadku większych tekstów prosimy koniecznie dołączyć dyskietkę, choć przy krótkich także będzie mile widziana.
4. Każdy artykuł, a także notatka i sprawozdanie musi mieć zarys treści (1–2 zdania, w wersji polskiej i angielskiej) oraz streszczenie (według uznania: od 0,5 do 2 stron) i słowa kluczowe w języku angielskim.
5. Bibliografia powinna być zestawiona oddzielnie, na końcu tekstu. Powołania na pozycje bibliografii w tekście – według wzoru: S.Wróblewski (1991) lub: (Wróblewski 1991).
6. Pozycji bibliografii nie należy zamieszczać w przypisach. Przypisy objaśniające (ograniczona liczba) zestawiamy także osobno, na końcu opracowania (w tekście tylko numer).
7. Rysunki prosimy dołączyć na końcu, każdy na osobnej stronie; jeśli w formie wydruku, to prosimy również o dyskietkę z opisem programu, w jakim sporządzono rysunek, ale mogą także być wykreślone na kalce, czarnym tuszem. Zalecany format rysunków nie większy niż A4.
8. Podpisy ilustracji, w wersji polskiej i angielskiej, należy zestawić osobno, na końcu tekstu.

Autorów współpracujących okazjonalnie uprzejmie prosimy o podawanie informacji o sobie: miejsce pracy, tytuł naukowy, adres prywatny, numery telefonów, e-mail.

Spełnienie powyższych zaleceń ułatwi prace redakcyjno-techniczne i może się przyczynić do skrócenia cyklu wydawniczego czasopisma.

Przegląd Geograficzny

Kwartalnik Wpłaty na prenumeratę przyjmują na okresy kwartalne:

na teren kraju • jednostki kolportażowe RUCH SA i urzędy pocztowe na terenie całego kraju, właściwe dla miejsca zamieszkania lub siedziby prenumeratora oraz doręczyciele w miejscowościach, gdzie dostęp do urzędu jest utrudniony,

• od osób lub instytucji, zamieszkałych lub mieszczących się w miejscowościach, w których nie ma jednostek kolportażowych RUCH wpłaty należy wносить do RUCHU SA Oddział Krajowej Dystrybucji Prasy, 01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 31/33, skr. poczt. 12. Konto: PBK SA XIII Oddział Warszawa nr 11101053-16551-2700-1-67. RUCH SA zapewnia dostawę pod wskazany adres pocztą zwykłą w ramach opłaconej prenumeraty.

na zagranicę • RUCH SA Oddział Krajowej Dystrybucji Prasy, 01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 31/33, skr. poczt. 12. Konto: Powszechny Bank Kredytowy SA XIII Oddział Warszawa nr 11101053-16551-2700-1-67. Dostawa odbywa się pocztą zwykłą w ramach opłaconej prenumeraty z wyjątkiem zlecenia dostawy pocztą lotniczą, której koszt w pełni pokrywa zleceniodawca.

Prenumerata ze zleceniem dostawy za granicę jest o 100% wyższa od krajowej.

Terminy wpłat na prenumeratę zagraniczną:

do 20 XI na I kwartał roku następnego

do 20 II na II kwartał roku bieżącego

do 20 V na III kwartał roku bieżącego

do 20 VIII na IV kwartał roku bieżącego

Terminy wpłat na prenumeratę krajową:

RUCH SA

do 5 XII na I kw. roku następnego

do 5 III na II kw. roku bieżącego

do 5 VI na III kw.

do 5 IX na IV kw.

Poczta Polska

do 25 XI na I kw. roku następnego

do 25 II na II kw. roku bieżącego

do 25 V na III kw.

do 25 VIII na IV kw.

Dostawa zamówionej prasy następuje:

- przez jednostki kolportażowe RUCH SA – w sposób uzgodniony z zamawiającym,
- prenumerata pocztowa – pod wskazanym adresem, w ramach opłaconej prenumeraty.

RUCH SA fulfills foreign customers' orders, starting from any issue in the calendar year: tel. 0-800-120 029, fax: (48) (22) 532 87 31, (48) (22) 532 87 32

Bieżące numery można nabyć w Księgarni Wydawnictwa Naukowego PWN, ul. Miodowa 10, 00-251 Warszawa. Również można je nabyć, a także zamówić (przesyłka za zaliczeniem pocztowym) we Wzorcowni Ośrodka Rozpowszechniania Wydawnictw Naukowych PAN, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, tel. (22) 697 88 35

All journals published by PWN are available through:

Foreign Trade Enterprise
ARS POLONA
Krakowskie Przedmieście 7
00-068 Warszawa, Poland
fax (48) (22) 826 86 73

or

Polish Scientific Publishers PWN
Miodowa 10 St
00-251 Warszawa, Poland
phone (48) (22) 695 40 47, 695 42 74
fax (48) (22) 695 42 70

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY – tom LXXII, zeszyt 4, 2000
<http://rcin.org.pl>

