POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

AGLOMERACJE MIEJSKIE W PROCESIE TRANSFORMACJI: I

Pod redakcją

Piotra Korcellego

Nr 41 1996

PAN
IGiPZ

ZESZYTY

INSTYTUTU GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

PAN

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA

POLISH ACADEMY OF SCIENCES
INSTITUTE OF GEOGRAPHY AND SPATIAL ORGANIZATION

AGLOMERACJE MIEJSKIE W PROCESIE TRANSFORMACJI: I

Pod redakcją

Piotra Korcellego

Nr 41 1996

URBAN AGGLOMERATIONS IN POLAND
UNDER ECONOMIC AND SOCIAL TRANSFORMATION: I

ZESZYTY
INSTYTUTU GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
PAN

Adres redakcji:
00-927 Warszawa, Krakowskie Przedmieście 30
tel. 26 19 31, 26 83 29; telefax 48 22 267267

Praca powstała w ramach projektu badawczego zamawianego PBZ-050-05 pt. "*Podstawy naukowo-badawcze koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*", zadanie badawcze 5: "*Sterowanie przekształceniami strukturalnymi aglomeracji miejskich*", finansowanego przez Komitet Badań Naukowych.

Opracowanie redakcyjne i techniczne:
Barbara Jaworska

Abstract. The papers in this issue focus on two interrelated themes: the role of large cities and urban agglomerations in the present-day transformation of space-economy in Poland, and trends in the development of urban physical and functional structure. The aim of the papers is to provide background studies in the work on the spatial policy concept - "Poland 2000 plus". The first contribution gives an outline of the research project. The second and the third paper elaborate on recent trends, prospects and planning issues, as identified in the case of the urban agglomerations of Gdańsk-Gdynia, and Lublin, respectively.

Key words: urban agglomerations, spatial policy, „Poland 2000 plus", settlement system.

SPIS TREŚCI

Aglomeracje miejskie w procesie transformacji - zarys problematyki

Piotr Korcelli

W 1995 r. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN podjął realizację projektu badawczego zamówionego przez Centralny Urząd Planowania, a finansowanego przez Komitet Badań Naukowych, projektu poświęconego podstawom naukowym koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju *„Polska 2000 plus"*. Prace zamieszczone w niniejszym Zeszycie, jak i w następnych w ramach niniejszej serii, powstały w zadaniu badawczym zatytułowanym *„Sterowanie przekształceniem strukturalnym aglomeracji miejskich"*.

1. Tezy koncepcji *"Polska 2000 plus"*

Wstępna wersja koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju *"Polska 2000 plus"*[1] przyjmuje występowanie, w ciągu następnych lat, tendencji do zwiększania się międzyregionalnego zróżnicowania poziomu rozwoju gospodarczego oraz warunków życia w Polsce. Jako regiony, w których wystąpi najprawdopodobniej najszybszy postęp, koncepcja ta wskazuje wielofunkcyjne aglomeracje miejskie: Warszawy, Poznania, Krakowa, Szczecina, Gdańska, Wrocławia oraz Bielska-Białej. Szanse dołączenia do nich mają aglomeracje Bydgoszczy i Łodzi. Aglomeracja katowicka, natomiast, jest określona jako obszar problemowy, którego restrukturyzacja będzie zależeć od interwencji państwa, a w przyszłości także Unii Europejskiej. Celem działań wspomagających powinna być przy tym głównie modernizacja infrastruktury oraz rozwój kapitału ludzkiego, nie zaś bezpośrednio działalność produkcyjna, a zwłaszcza podtrzymywanie tradycyjnych gałęzi przemysłu.

Koncepcja *"Polska 2000 plus"* przewiduje wzrost stopnia koncentracji ludności i kapitału w aglomeracjach miejskich, dzięki znacznemu zwiększeniu się skali wewnątrzregionalnych, jak i międzyregionalnych ruchów migracyjnych. Zasadniczy cel polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, sformułowany jako "równoważenie rozwoju kraju w układzie przestrzennym", miałby być osiągnięty w wyniku stworzenia warunków do "przenikania efektywności z biegunów wzrostu na całą przestrzeń kraju".

Rozwój międzynarodowych powiązań gospodarczych, zgodnie z założeniami koncepcji, będzie prowadził do różnicowania się zbioru aglomeracji miejskich. Pięć spośród nich, a mianowicie aglomeracje Warszawy, Poznania, Krakowa, Gdańska i Wrocławia, jest wymienianych jako główne potencjalne obszary docelowe migracji ludzi oraz przepływu kapitału, a jednocześnie jako ośrodki mogące awansować w europejskim systemie miast.

---

[1] Centralny Urzad Planowania, 1995. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju „Polska 2000 plus". Tom III, Wstępna koncepcja, CUP, Warszawa.

Warszawa powinna być kreowana przez politykę przestrzennego zagospodarowania kraju do roli ważnego ośrodka międzynarodowego, skutecznie konkurującego w Europie Środkowo-Wschodniej z Budapesztem, Pragą i Kijowem. Szanse rozwoju Poznania, Krakowa, Gdańska, Wrocławia, a także Łodzi wiąże się z ich położeniem na głównych szlakach tranzytowych (za kilka lat - przy autostradach) ze wschodu na zachód i z północy na południe. Z kolei, specjalne szanse rozwoju aglomeracji Szczecina wiąże koncepcja z bliskością Berlina, natomiast rozwój aglomeracji Lublina i Białegostoku, z powiązaniami gospodarczymi ze wschodnimi sąsiadami Polski.

Wymienione dwa ośrodki postuluje się objąć interwencją państwa w zakresie funkcjonowania i rozbudowy instytucji naukowych oraz szkolnictwa wyższego. Wsparcia ze strony szczebla centralnego wymagają także "ośrodki równowagi": we wschodniej Polsce zwłaszcza Olsztyn i Rzeszów, a na obszarze całego kraju - miasta średniej wielkości, w tym stolice województw.

Znaczną uwagę poświęcają tezy koncepcji *"Polska 2000 plus"* zagadnieniu restrukturyzacji aglomeracji katowickiej, a w zasadzie - bardziej rozległego regionu, nazwanego makrostrukturą południową, obejmującego także części województw: krakowskiego, bielskiego, częstochowskiego i opolskiego. Zakłada się, iż restrukturyzacja tego wielkiego okręgu przemysłowego będzie procesem długofalowym, trwającym co najmniej dwadzieścia lat, przy czy tempo tego procesu będzie regulowane nie tyle ekonomicznymi kryteriami efektywności, co rytmem naturalnego odpływu zasobów pracy z górnictwa i przemysłu ciężkiego. Jako czynniki stabilizujące sytuację w regionie wymienia się rozwój usług, przebudowę szkolnictwa, poprawę warunków ekologicznych oraz kształtowanie pozytywnego wizerunku regionu. Obok istniejącego znacznego potencjału rynkowego, zasobów materialnych, wysokich kwalifikacji pracowników oraz potencjału innowacyjnego środowisk naukowych i ogólnie twórczych, wymienione czynniki mogą stać się siłami przyciągającymi do regionu znaczne inwestycje prywatne, w tym zagraniczne.

Tak więc, znanym powszechnie zagrożeniom, przed którymi stoi największe w Polsce skupisko ludności, przemysłu i infrastruktury, proponowana polityka przestrzennego zagospodarowania kraju przeciwstawia poważne atuty tego regionu, z których wiele ma jednak charakter potencjalny i wymaga znacznego wsparcia kapitałowego oraz organizacyjnego.

Niemniej, w świetle tez koncepcji, nawet względnie pomyślny przebieg procesów transformacji w regionie katowickim nie zapobiegnie utraceniu przezeń roli "trzonu gospodarczego" Polski. Pozycję taką, natomiast ma szansę uzyskać obszar położony w wieloboku wyznaczonym przez aglomeracje miejskie Poznania, Bydgoszczy, Warszawy, Łodzi oraz Wrocławia.

2. Zmiany układów przestrzennych gospodarki i ludności w latach 1990-1995

Zawarte w tezach koncepcji prognozy kształtowania się zróżnicowań przestrzennych w Polsce są w znacznej mierze oparte na założeniu trwałości tendencji zaobserwowanych w ciągu lat 1990-1995. W tym bowiem okresie województwa, na których obszarze są położone duże aglomeracje miejskie, charakteryzują się korzystniejszym oraz szybszym przebiegiem procesów transformacji gospodarki, aniżeli pozostałe regiony Polski.

Dotyczy to takich podstawowych mierników, jak poziom bezrobocia, wartość produktu krajowego brutto oraz dochodów na jednego mieszkańca, liczba prywatnych firm na tysiąc mieszkańców, wzrost udziału sektora usług w strukturze zatrudnienia, liczba *joint ventures* i wartość zainwestowanego kapitału zagranicznego.

Powstanie tych zróżnicowań oraz kontynuacja obserwowanego kierunku zmian w przyszłości wiązane są z działaniem tzw. nowych czynników lokalizacyjnych, charakterystycznych dla krajów o wysoko rozwiniętej gospodarce. Należą do nich kryteria: dostępności przestrzennej (położenie w stosunku do głównych linii transportu drogowego i lotniczego oraz telekomunikacji), kwalifikacji i ogólnego poziomu wykształcenia pracowników, wyposażenia w infrastrukturę techniczną i ekonomiczną oraz jakości środowiska przyrodniczego i społeczno-kulturowego.

Ponadto, w prognozowaniu zmian struktury przestrzennej gospodarki uwzględnia się występowanie ogólnej tendencji do zmniejszania się roli przemysłu (zwłaszcza przemysłu ciężkiego) na rzecz działalności sektora trzeciego i czwartego, wzrost znaczenia bliskości ośrodków władzy i podejmowania decyzji, wzrost znaczenia powiązań z zagranicą.

Przewidując dalsze różnicowanie się przestrzeni społeczno-gospodarczej Polski na korzyść dużych aglomeracji miejskich, wstępna koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju akcentuje zwłaszcza rolę dwóch czynników, a mianowicie ogólnego poziomu wykształcenia ludności oraz rozwoju działalności sektora czwartego.

Obydwa czynniki faworyzują duże miasta i aglomeracje miejski w stosunku do pozostałych miast i regionów, ze względu na istniejącą, jak i przewidywaną w przyszłości koncentrację na obszarach aglomeracji zarówno instytucji nauki i szkolnictwa wyższego, jak biur i ośrodków decyzyjnych dużych organizacji gospodarczych.

W niektórych kwestiach prognozy zawarte we wstępnej wersji koncepcji *"Polska 2000 plus"* różnią się od kierunku zmian obserwowanych w latach 1990-1995. Dotyczy to w pewnym stopniu przebiegu procesów transformacji w dwóch, określanych mianem monofunkcyjnych i wymagających głębokiej restrukturyzacji aglomeracji Katowic (Górnego Śląska) i Łodzi. Opracowywane w różnych ośrodkach naukowych typologie regionalne nie wykazują mianowicie, aby wymienione dwa obszary odbiegały silnie in minus od pozostałych, dużych aglomeracji miejskich. Na przykład, zgodnie z wynikami prac Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, cechuje je, podobny jak inne duże aglomeracje poziom atrakcyjności inwestycyjnej.

Niewątpliwie aglomeracje Katowic i Łodzi czeka dalsze, znaczne kurczenie się tradycyjnej bazy produkcyjnej. Niemniej, koncepcje planistyczne, jak i tzw. powszechna wiedza, wydają się nie doceniać potencjału przystosowawczego społeczności i gospodarki tych regionów, który ujawnił się w warunkach słabej regulacji i znacznej otwartości prywatnej sfery gospodarki.

Bardziej zasadnicza różnica między tezami koncepcji *"Polska 2000 plus"* a tendencjami obserwowanymi w pierwszych latach transformacji dotyczy migracji oraz zmian rozmieszczenia ludności. Jak dotąd, przewidywana koncentracja ludności w aglomeracjach miejskich nie znajduje żadnego potwierdzenia w oficjalnych danych statystycznych. Zgodnie z danymi Głównego Urzędu Statystycznego w województwach: warszawskim, katowickim i łódzkim, w okresie 1989-1994 nastąpił bezwzględny spadek liczby mieszkańców, natomiast w województwach: poznańskim, wrocławskim, gdańskim i krakowskim zanotowano przyrost niższy od odpowiedniej wartości wskaźnika dla ogółu ludności miejskiej Polski.

Wolumen migracji wewnętrznych malał w tym okresie systematycznie: z 596,5 tys. w 1989 r. do 437,9 tys. w 1994 r. Kontynuacja trendów demograficznych oznaczałaby wyraźną przestrzenną dekoncentrację rozmieszczenia ludności w skali najbliższych dziesięcioleci.

Cząstkowe informacje (np. dotyczące Warszawy) sugerują, że napływ ludności do dużych aglomeracji miejskich (zarówno z innych regionów Polski, jak i z zagranicy) jest wyższy od rejestrowanego. Skalę różnicy trudno jednak ocenić.

Ogólny poziom mobilności przestrzennej ludności Polski pozostaje niewątpliwie niski. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju nie określa wyraźnie mechanizmów przewidywanego, jak i postulowanego wzrostu mobilności przestrzennej w następnych latach.

3. Potrzeba pogłębiania wiedzy i weryfikacji ocen

Tezy wstępnej koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju wymagają krytycznej refleksji oraz dyskusji, a zawarte w niej oceny oraz prognozy - weryfikacji na podstawie bardziej dogłębnego poznania obserwowanych tendencji i współzależności. Wiedza dotycząca przemian gospodarczych miast i aglomeracji miejskich Polski, jak również zmian ich struktury przestrzennej oraz stanu zagospodarowania w ciągu ostatnich lat pozostaje fragmentaryczna i rozproszona, a oficjalne dane statystyczne na ten temat niedość szczegółowe, przy czym w odniesieniu do niektórych zjawisk niezbyt wiarygodne. Stąd wywodzi się podjęta w niniejszym projekcie badawczym, wspomagającym prace nad sformułowaniem koncepcji polityki przestrzennej, próba zebrania i uogólnienia lokalnie dostępnych informacji oraz wyników studiów prowadzonych w poszczególnych ośrodkach naukowych. Wyniki te, a także oceny, powinny dotyczyć zarówno zmian zachodzących w wybranych aglomeracjach miejskich, jak również interakcji pomiędzy nimi, a także roli systemu dużych miast i aglomeracji miejskich w układzie przestrzennego zagospodarowania kraju.

Przyjmuje się powszechnie, o czym wspomniano już powyżej, że procesy transformacji gospodarki Polski są bardziej zaawansowane w aglomeracjach miejskich niż ma to miejsce w skali całego kraju. Stąd wywodzi się określenie aglomeracji jako "liderów" w przestrzennym obrazie transformacji. Jest to jednak uogólnienie niewystarczająco udokumentowane z punktu widzenia prognozowania oraz formułowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.

Obok identyfikacji i pomiaru zjawisk świadczących o szybkim tempie transformacji, istotne jest opisanie zjawisk, które proces ten hamują i opóźniają. Ważnym zagadnieniem jest także określenie zasięgu i perspektyw rozszerzania się procesów transformacji w skali regionalnej.

Niezbędnym warunkiem prognozowania zmian zagospodarowania przestrzennego w skali kraju jest także monitorowanie przemian zachodzących na obszarach aglomeracji.

Poszczególne aglomeracje miejskie w Polsce silnie różnią się wzajemnie pod względem struktury przestrzennej i funkcjonalnej. Stąd określenie przemian występujących na konkretnych obszarach jest warunkiem dokonania oceny oraz prognozy zmian przestrzennego zagospodarowania aglomeracji na poziomie krajowym.

Celem podejmowanego studium jest zebranie materiałów i ocen dotyczących dziewięciu aglomeracji miejskich, a mianowicie: Warszawy, Katowic (GOPu), Poznania, Gdańska-Gdyni, Krakowa, Wrocławia, Bydgoszczy-Torunia, Łodzi oraz Lublina. Uwzględniane są także opracowania przekrojowe, dotyczące kształtowania się tendencji demograficznych i migracji oraz przemian struktury zatrudnienia, miejsca polskich aglomeracji w europejskiej sieci metropolii, tendencji w zakresie przemian przestrzennego zagospodarowania oraz instytucjonalnych uwarunkowań przekształceń strukturalnych aglomeracji miejskich.

Poniżej przedstawiony jest zbiór zagadnień, przedstawionych uczestnikom projektu badawczego. Poszczególne opracowania będą miały jednak charakter indywidualny. Lista pytań określa bowiem jedynie ogólne ramy opracowania.

4. Zbiór pytań na temat przekształceń gospodarczych i przestrzennych aglomaracji miejskich

(A) Zagadnienia dotyczące zbioru aglomeracji miejskich oraz wstępnej koncepcji *"Polska 2000 plus"*

(1) Czy tezę wstępnej koncepcji *"Polska 2000 plus"*, dotyczącą roli aglomeracji miejskich w przemianach układu przestrzennego zagospodarowania kraju można uznać za właściwą? Czy tendencje zaobserwowane w latach 1990-1995, dotyczące przestrzennego zróżnicowania przebiegu procesów transformacji, można uznać za trwałe? Czy stabilizacja liczby ludności dużych miast i aglomeracji miejskich była czynnikiem sprzyjającym, czy też czynnikiem utrudniającym ich transformację gospodarczą?

(2) Czy prawdopodobny jest znaczny wzrost napływu migracyjnego ludności do dużych aglomeracji miejskich Polski w okresie następnych 10-20 lat? Jeśli tak, jaki byłby dominujący zasięg migracji (regionalny, międzyregionalny, międzynarodowy)? Czy główne aglomeracje miejskie byłyby w tym okresie w stanie wchłonąć 2-4 milionów potencjalnych migrantów ze wsi i mniejszych miast Polski (a także, z zagranicy) bez wystąpienia silnych zakłóceń lub nawet załamania w zakresie funkcjonowania gospodarki komunalnej, systemów ruchu, warunków ekologicznych, klimatu społecznego?

(3) Czy właściwe jest bezpośrednie wiązanie szans rozwoju poszczególnych aglomeracji miejskich z ich położeniem w stosunku do międzynarodowych szlaków tranzytowych oraz z bliskością granic i leżących poza nimi metropolii? Czy koncepcja *„Polska 2000 plus"* nie powinna kłaść silniejszego nacisku na integrowanie systemu miast Polski, w tym, na ulepszanie powiązań infrastrukturalnych między aglomeracjami miejskimi i zwiększanie wzajemnej ich dostępności?

(B) Zagadnienia dotyczące poszczególnych aglomeracji miejskich: transformacja gospodarki

(1) Czy w ostatnich latach wystąpiły wyraźne zmiany znaczenia poszczególnych funkcji ekonomicznych aglomeracji, czy też, po kryzysie lat 1989-1992 następuje odtwarzanie dawnej struktury gałęziowej gospodarki? Czy w okresie najbliższych 5-10 lat nastąpią istotne zmiany funkcji? Czy pojawiają się przemysły o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego?

(2) Jak można ocenić przebieg procesu adaptacji do warunków gospodarki rynkowej oraz efekty prywatyzacji dużych przedsiębiorstw państwowych? Jaką rolę w transformacji gospodarki odgrywają nowe przedsiębiorstwa prywatne oraz lokalni przedsiębiorcy? Do jakich sektorów (gałęzi) napływa kapitał zagraniczny? Jak można ogólnie ocenić dotychczasowy przebieg trensformacji gospodarki (oraz perspektywy w tym zakresie) na tle innych aglomeracji miejskich w Polsce?

(3) Czy w ostatnich latach następują istotne zmiany przestrzennego zasięgu poszczególnych funkcji (lokalnego, regionalnego, ogólnopolskiego)? W zakresie jakich działalności aglomeracja miejska pełni, lub będzie pełniła (ew. po spełnieniu jakich warunków) funkcje międzynarodowe?

(4) W zakresie jakich grup zawodowych występuje brak równowagi na rynku pracy? Czy zasoby kapitału ludzkiego aglomeracji (lub regionu), mierzone poziomem wykształcenia, kwalifikacji zawodowych, stanem zdrowotności, poziomem mobilności społecznej i zawodowej ludności, są wystarczające aby pełna transformacja i modernizacja gospodarki mogła się dokonać w ciągu następnych 10-15 lat? Jakie inwestycje byłyby niezbędne dla osiągnięcia tego celu?

(5) Czy warunki oraz obciążenie środowiska przyrodniczego stanowią przeszkodę utrudniającą korzystne przekształcenia gospodarki regionu? Czy stanowią one ujemny czynnik lokalizacyjny w przypadku inwestycji zagranicznych? Czy restrukturyzacja gospodarki sprzyja realizacji zasad ekorozwoju?

(6) Jaką rolę w transformacji gospodarki i zagospodarowania przestrzennego aglomeracji odgrywają działania samorządu terytorialnego? Czy występują przejawy zwiększania się lojalności (patriotyzmu lokalnego) mieszkańców wobec miasta (aglomeracji, regionu)?

(C) Zagadnienia dotyczące poszczególnych aglomeracji miejskich: przemiany w zakresie przestrzennego zagospodarowania

(1) Czy następują w ostatnich latach istotne przemiany przestrzennej struktury funkcjonalnej aglomeracji oraz jej głównych ośrodków miejskich? Czy zaznacza się tendencja do odpływu przemysłu z wewnętrznych dzielnic miast? Czy instytucje pełniące tzw. nowe funkcje sektora czwartego (banki, fundacje, także zarządy i przedstawicielstwa firm), lokalizują się głównie w śródmieściu, czy w innych dzielnicach (jeśli tak, to w jakich)? Jak znaczne jest zjawisko przechodzenia firm prywatnych, w miarę ich rozwoju, z mieszkań właścicieli do obiektów handlowych i biurowych (w tym do nowych obiektów)? Na jakich obszarach i w jakiej odległości od centrów miast powstaje nowe budownictwo mieszkaniowe (w tym jednorodzinne, szeregowe itp.)?

(2) Czy, i w jakim sensie zróżnicowanie wartości gruntów i prawa renty gruntowej znajdują odzwierciedlenie w zmianach struktury przestrzennej miast i aglomeracji? Czy następuje intensyfikacja użytkowania zagospodarowanych i uzbrojonych terenów? Czy postępuje wypełnianie luk w zabudowie śródmiejskich części miast?

(3) Czy obserwuje się zjawisko przestrzennej polaryzacji społecznej w skali głównego miasta i aglomeracji? Czy wykształcają się dzielnice bogactwa i biedy? Czy przestrzenne zróżnicowania społeczne są zgodne z dawnymi układami przestrzennymi (sprzed wojny, z lat 70). Czy rynek mieszkaniowy wypiera ludzi starszych i uboższych z atrakcyjnych budynów i dogodnych lokalizacji?

(4) Czy proces ogólnej dekapitalizacji substancji mieszkaniowej uległ spowolnieniu, czy przyspieszeniu w ostatnich latach? Jak można ocenić żywotność techniczną i społeczną osiedli bloków mieszkalnych z tzw. wielkiej płyty, powstałych w latach 60. i 70.? Jaki jest zakres oraz efekty działań modernizacyjnych (ocieplanie, elewacje etc.)?

Czy występują i na jaką skalę zjawiska rewaloryzacji i gentryfikacji starych budynków i zespołów domów mieszkalnych?

(5) Jakie przemiany następują w dziedzinie komunikacji publicznej w skali aglomeracji oraz głównych miast? W jakim stopniu jej udział w obsłudze przejazdów do pracy zmniejsza się na korzyść samochodu? Czy codzienne przejazdy w obrębie aglomeracji ulegają racjonalizacji, w wyniku przemian rynku pracy i wzrostu kosztów energii?

Należy sądzić, że zamieszczone poniżej, jak i w kolejnych zeszytach, opracowania przyczynią się do poznania kierunków przemian zachodzących w ostatnich latach w dużych miastach i aglomeracjach miejskich Polski oraz lepszego zrozumienia działających w tym zakresie mechanizmów. Powinno to pozwolić na właściwe, wieloaspektowe ujęcie

problematyki dotyczącej aglomeracji miejskich, a zwłaszcza zagadnienia ich roli w systemie osadniczym oraz w transformacji gospodarki przestrzennej, w koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.

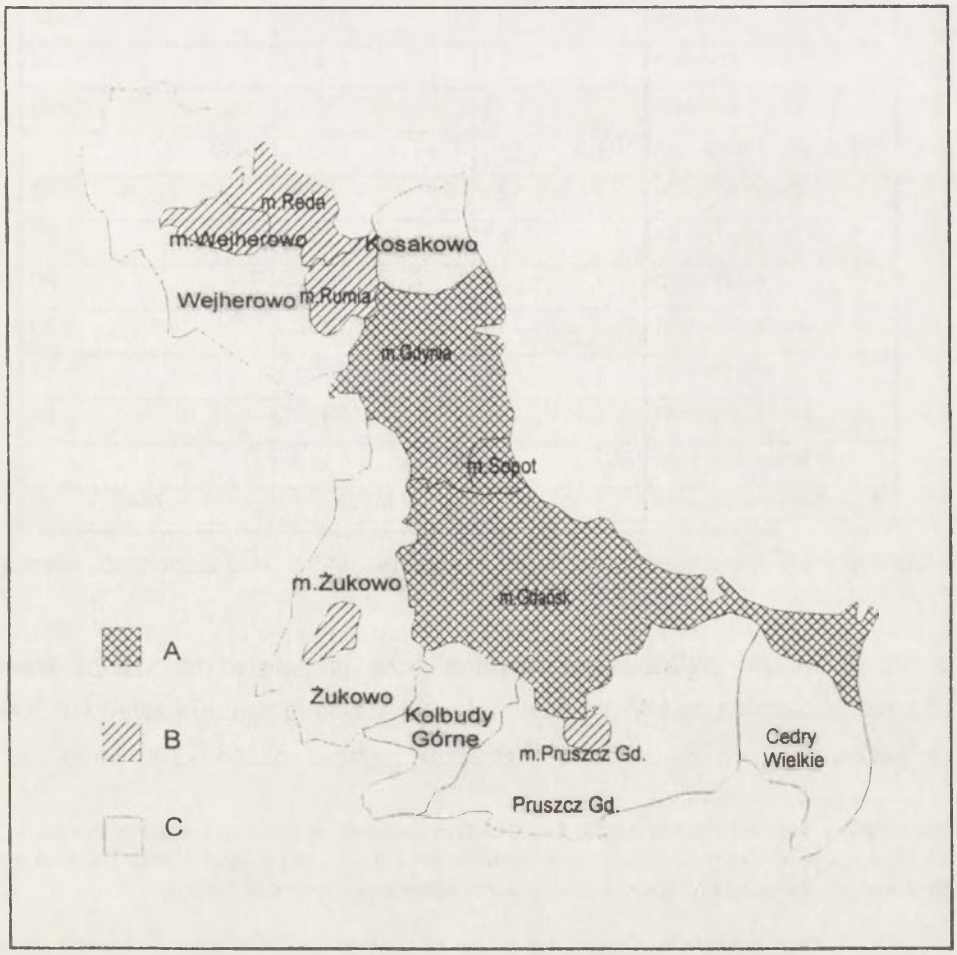
Transformacja gospodarki i zmiany struktury przestrzennej aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-1994

Marek Dutkowski

(A) Zagadnienia dotyczące zbioru aglomeracji miejskich oraz wstępnej koncepcji *„Polska 2000 plus"*

Wstęp

Ze względu na brak dostępu do materiałów i aktualnych opracowań oraz ograniczone kompetencje autora, część zagadnień dotyczących zbioru aglomeracji miejskich Polski omówiona została przy wykorzystaniu przykładów z aglomeracji Gdańska – Gdyni. Aglomerację tę zdefiniowano jako zespół miast i gmin wiejskich funkcjonalnie i przestrzennie związanych z Trójmiastem (rys. 1). Można w niej wyróżnić trzy typy obszarów, różniące się gęstością zaludnienia, charakterem zagospodarowania i potencjałem gospodarczym. Trójmiasto: Gdańsk, Gdynia, Sopot. Pozostałe miasta: Pruszcz Gdański, Reda, Rumia, Wejherowo, Żukowo. Gminy wiejskie: Cedry Wielkie, Kolbudy Górne, Kosakowo, Pruszcz Gdański, Wejherowo. Tak zdelimitowana aglomeracja obejmuje 1272 km^2. 31.12.1995 r. liczyła ona 946 tys. mieszkańców (tab. 1).



Rys. 1 Obszary aglomeracji gdańskiej

A - Trójmiasto B - Pozostałe miasta C - Gminy wiejskie

Obszar Trójmiasta obejmuje 415 km^2 i zamieszkuje go 758 tys. osób, co daje gęstość zaludnienia ok. 1800 osób/km^2. Jest to teren ciągłej intensywnej zabudowy, skupiający większość miejsc pracy, głównie na terenach dwóch dzielnic portowo-przemysłowych i policentrycznych dzielnic śródmiejskich (Gdańsk, Wrzeszcz, Oliwa, Sopot, Gdynia), lecz wbrew rozpowszechnionym opiniom, słabo powiązany infrastrukturą techniczną[1]. W przeszłości Trójmiasto i pozostałe miasta aglomeracji stanowiły obszar intensywnych dojazdów do pracy, szkół i usług. Obecnie dojazdy do pracy zmalały ze względu na wzrost kosztów transportu oraz zmniejszenie zatrudnienia w porcie i stoczniach. Brak wiarygodnych danych uniemożliwia jednak nawet ogólne porównania.

Tabela 1. Aglomeracja Gdańska - Gdyni: ludność i powierzchnia (31.12.1995)

Obszar	Powierzchnia w km^2	Liczba ludności w osobach	Gęstość zaludnienia w os./km^2
Gdańsk	262	463019	1767
Gdynia	136	251631	1850
Sopot	17	43576	2563
Trójmiasto	415	758226	1827
Pruszcz Gdański	17	21318	1254
Reda	26	15136	582
Rumia	30	40250	1342
Wejherowo	26	47583	1830
Żukowo	5	5192	1036
Pozostałe miasta	104	129479	1245
Cedry Wielkie	124	5929	48
Kolbudy Górne	83	7930	96
Kosakowo	50	4835	96
Pruszcz Gdański	143	12920	90
Wejherowo	194	13007	67
Żukowo	159	13751	86
Gminy wiejskie	752	58372	78
Aglomeracja ogółem	1272	946077	744

Źródło: Ludność wg płci, wieku, województw, miast i gmin w 1995 r., Mat. źródł. GUS, Warszawa 1996.

Pozostałe miasta aglomeracji również leżą na głównym szlaku transportowym. Większość z nich położona jest w okolicach Gdyni[2]. Łącznie zajmują zaledwie 104 km^2 i mają 129 tys. mieszkańców, co daje również znaczną gęstość około 1200 osób/km^2. Miasta te

[1] Istnieje tylko jedna 4-pasmowa droga i 4-torowa linia kolejowa, w tym 2 tory wykorzystywane są przez Szybką Kolej Miejską (SKM), systematycznie zmniejszającą częstotliwość kursowania pociągów. Przez Trójmiasto przebiegają też łącza telekomunikacyjne, gazociąg i linia elektroenergetyczna o znaczeniu ponadregionalnym.

[2] Z tego m.in. względu uzasadnione jest pojęcie „zespołu miejskiego Gdyni" (por. Dutkowski, Jankowska-Piekarek, 1996).

szybko rozwijają się, korzystając z rezerw terenowych. Obok rozbudowy mieszkań obserwuje się wzrost liczby miejsc pracy, głównie w handlu, usługach i drobnej wytwórczości.

Gminy wiejskie otaczające aglomerację są z nią powiązane w różnorodny sposób. Zamieszkuje je ciągle niewiele osób (58 tys.), choć zajmują aż 753 km^2, (około 80 osób/km^2). Niektóre z tych gmin urbanizują się wolniej (np. położone na Żuławach Cedry Wlk.), inne – szybciej (np. będące dzielnicą funkcjonalną Gdyni Kosakowo oraz związana z Gdynią gmina Żukowo).

1.1. Nietrafność tezy o nieuchronnym wzroście znaczenia aglomeracji miejskich w Polsce

Wstępna teza koncepcji *„Polska 2000 plus"*, zakładająca znaczny wzrost udziału aglomeracji miejskich w potencjale gospodarczym, demograficznym i intelektualnym kraju jest ciągle dalekim echem koncepcji „umiarkowanej koncentracji policentrycznej" z lat 70. Motorem napędowym tego rozwoju miał być przemysł przetwórczy, zorganizowany w duże przedsiębiorstwa państwowe, wykorzystujące zachodnie kredyty oraz myśl techniczną i przeznaczający znaczną część produkcji na eksport. Przemysł taki poszukuje korzyści aglomeracji zarówno urbanizacji, jak i lokalizacji. Wszędzie tam, gdzie było to możliwe, program urbanizacji generowanej przez przemysł przyniósł spodziewane ilościowe efekty. Negatywnie wpłynął jednak na strukturę wewnętrzną miast i jakość przestrzeni miejskiej (tzw. ułomna urbanizacja).

Jak wykazały szczegółowe badania autora, przemysł okrętowy wraz z kooperującymi zakładami, skupiony w dzielnicach portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni stanowił w latach 1960-80 wewnątrzmiejski biegun wzrostu społeczno-gospodarczego całej aglomeracji i silnie wpływał na przemiany jej struktury przestrzennej (Dutkowski, 1984).

Ważnym celem urbanizacji i industrializacji wg PRL-owskiego modelu był znaczny wzrost liczby miejsc pracy w aglomeracjach miejskich, a zwłaszcza na tzw. obszarach węzłowych (rdzeniach). Wiązało się to z potrzebą pobudzania odpływu ludności z terenów wiejskich. Gdyby koncentracja potencjału w aglomeracjach miała (po okresie zastoju w latach 1980-95) na nowo się nasilić, musiałyby pojawić się czynniki wzrostu gospodarczego identyczne z opisanymi wyżej lub odmienne co do istoty, lecz podobne w działaniu. Można mieć uzasadnione wątpliwości, czy czynniki takie wystąpią w nadchodzących latach. Przyszłość będzie się kształtować, zdaniem autora, w tzw. polu najbardziej prawdopodobnego rozwoju wyznaczonym przez dwa skrajne scenariusze:

- scenariusz wznowienia i kontynuacji rozwoju Polski według tradycyjnego modelu, zwany dalej umownie *„scenariuszem modernizacji"*,
- scenariusz przyspieszonego przejścia do Europy, zwany dalej umownie *„scenariuszem postmodernizacji"*.

1.2. Wieloznaczność obecnych tendencji przestrzennego zróżnicowania procesów transformacji: scenariusz modernizacji i scenariusz postmodernizacji

Scenariusz modernizacji

Nie można wykluczyć, że dalszy rozwój społeczno-gospodarczy Polski związany będzie w głównej mierze ze znaczącymi inwestycjami przemysłowymi kapitału zagranicznego, m.in. w wyniku przejmowania kontroli nad przestarzałymi technicznie i źle zarządzanymi dużymi przedsiębiorstwami „posocjalistycznymi". Wynika to z obiektywnej tendencji do przesuwania „dojrzałych" branż z centrum na bliższe peryferie gospodarczę świata. Scenariusz modernizacji odpowiada zatem modelowi rozwoju zależnego. Taki trend można już zaobserwować w branży samochodowej, browarniczej, mięsnej, tytoniowej, cukierniczej i in. Również stocznie, huty, rafinerie, elektrownie i kopalnie mogą być przekształcane w ten sam sposób. Część wielkiego przemysłu, ze względów społecznych i politycznych, pozostanie zapewne w rękach państwa. W rezultacie znaczenie sektora II w gospodarce kraju utrzyma się, w rolnictwie obok gospodarstw rodzinnych pojawi się wielka własność ziemska.

Taki rozwój wydarzeń oznaczałby kolejną (prawdopodobnie ostatnią już) falę industrializacji kraju według modelu fordowskiego, ze wszystkimi wynikającymi z tego skutkami społecznymi i ekologicznymi. Ze względu na dostęp do infrastruktury i wykwalifikowanej siły roboczej, należy wątpić, czy nowe wielkie inwestycje przemysłowe (nie licząc surowcowych) powstaną poza istniejącymi ośrodkami przemysłowymi. Skutki przestrzenne reindustrializacji są możliwe do przewidzenia – dalszy wzrost potencjału i znaczenia aglomeracji miejskich oraz utrwalenie obecnej struktury przestrzennego zagospodarowania w skali kraju. Wraz z wynikającymi z dążenia do politycznej i wojskowej integracji z Europą Zachodnią dalszymi przemianami ustrojowymi, byłoby to dokończenie procesu „unowocześniania" Polski, rozpoczętego u progu XX wieku.

Lewica polska i jej przywódcy, ukształtowani w czasach gierkowskiej „dekady sukcesu", skłaniają się wyraźnie ku takiemu modelowi rozwoju. Jak pokazały ostatnie wybory parlamentarne, podobnie myśli i czuje co najmniej połowa Polaków, a na prowincji – większość. W aglomeracjach miejskich zwolenników tego wariantu jest prawdopodobnie mniej niż przeciętnie w kraju. Są oni jednak dobrze zorganizowani. Dobrym przykładem sposobu myślenia i działania grup społecznych zainteresowanych dokończeniem reindustrializacji są ostatnie wydarzenia w Stoczni Gdańskiej. Można założyć, że podobne, *de facto* lewicowe żądania, mimo prawicowej frazeologii, towarzyszyć będą restrukturyzacji i prywatyzacji innych dużych przedsiębiorstw państwowych w aglomeracjach miejskich.

Scenariusz postmodernizacji

Drugi scenariusz zakłada przyspieszoną tercjaryzację gospodarki, przejście do modelu „postfordowskiego" w sektorze wytwórczym i ekologizację rolnictwa. Jest to zatem rozwój mniej kapitałochłonny, wymagający podniesienia kwalifikacji i wzrostu zaangażowania kadr, w większym stopniu opierający się na własnych siłach, lecz paradoksalnie umożliwiający pełniejsze i głębsze otwarcie na świat niż model modernizacji. Konsekwencje społeczne,

ekologiczne i przestrzenne takiej ścieżki rozwoju byłyby, jak można przypuszczać, odmienne: przyspieszony rozwój niektórych miast średnich i małych, związany z lokalizacją w nich nowych działalności wytwórczych, zmiany struktury gospodarki wszystkich aglomeracji, wzrost znaczenia wielkich miast koncentrujących działalności sektora III i IV (Warszawa, Kraków, Poznań, Trójmiasto), spadek znaczenia i przejściowe poważne trudności aglomeracji silnie uzależnionych od przemysłu (GOP, Łódź). Już obecnie można wskazać empiryczne dowody zmian zgodnych z naszkicowanym wyżej scenariuszem, np.: imponujący wzrost sektora usług niematerialnych w Warszawie, handlu hurtowego i detalicznego oraz drobnej wytwórczości w Łodzi i okolicach, sukcesy samorządów Nowego Sącza, Kołobrzegu, Jastarni, Pułtuska, Wrześni, Dzierzgonia. Taki wariant rozwoju daje więcej szans rodzimym inwestorom i przedsiębiorcom oraz samorządom lokalnym, jest zatem bliższy ideałom liberalizmu i zasadzie pomocniczości – czyli prawicy ekonomicznej. Mieszkańcy wielkich miast, którzy najwięcej skorzystali na transformacji lat 1990-95, skłaniają się raczej, (jak wskazują wyniki wyborów), ku scenariuszowi przyspieszonego przejścia do Europy.

Trudno o prognozy w niezmiernie złożonej i niestabilnej ciągle sytuacji Polski i jej otoczenia. Wybór wariantu rozwoju ma charakter ideologiczny i w konsekwencji – polityczny. Nie po to zostały nakreślone, aby rozważać szanse ich realizacji. Zarysowane wyżej scenariusze pozwalają natomiast na odmienne niż to przedstawiono w koncepcji *„Polska 2000 plus"*, ujęcie ich konsekwencji w odniesieniu do aglomeracji miejskich. Zdaniem autora, konsekwencje każdego ze scenariuszy będą zbliżone do zjawisk i procesów pokazanych w tabeli 2.

Tabela 2. Konsekwencje scenariusza reindustrializacji i postmodernizacji dla aglomeracji miejskich w Polsce

Wyszczególnienie	**Scenariusz modernizacji**	**Scenariusz postmodernizacji**
Główna siła napędowa gospodarki	Ponadnarodowe i państwowe korporacje przemysłowe	Sektor prywatny: usługi oraz postfordyzm w produkcji
Potencjał aglomeracji: 1. gospodarczy 2. demograficzy 3. intelektualny	Potencjał aglomeracji: 1. Wzrost – utrwalenie struktury 2. Umiarkowany wzrost 3. Stabilizacja	Potencjał aglomeracji: 1. W niektórych wzrost, w innych spadek 2. Stabilizacja lub spadek 3. Znaczny wzrost
Struktura przestrzenna aglomeracji	Utrwalenie struktury funkcjonalnej i zagospodarowania	Szybkie zmiany, najpierw funkcjonalne a następnie zagospodarowania
Powiązania między aglomeracjami	Utrwalenie lub osłabienie	Wzmocnienie pomiędzy najważniejszymi
Potencjał i powiązania ze światem miast średnich i małych	Stagnacja lub spadek	Wzrost silnie zróżnicowany

Scenariusz postmodernizacji nie doprowadzi zatem do pogłębienia polaryzacji w relacji: aglomeracje miejskie – pozostałe podsystemy systemu osadniczego kraju. Tego rodzaju efektu i to w ograniczonym zakresie, można się raczej spodziewać w przypadku urzeczywistnienia się scenariusza modernizacji. Analiza obecnych trendów rozwoju aglomeracji nie pozwala ocenić, który ze scenariuszy jest bardziej prawdopodobny, gdyż równocześnie obserwuje się zjawiska uprawdopodobniające oba. W takiej sytuacji trudno określić, co przyniesie odnośnie do aglomeracji miejskich kontynuacja trendów z lat 1990- 95.

Jeśli wziąć pod uwagę niebezpieczeństwa związane z rozwojem zależnym, czym bez wątpienia byłaby reindustrializacja, to stwierdzić można, że scenariusz postmodernizacji, czyli przyspieszonego dołączenia do Europy, jest dla Polski bardziej korzystny. Z drugiej strony, można wątpić, czy ma on szansę pełnej realizacji wobec nieuchronności procesów zmieniających gospodarkę światową. Pomijając wszelkie inne względy, scenariusz postmodernizacji, zakładający m.in. „dematerializację" gospodarki, czyli zmniejszenie udziału dóbr materialnych w produkcie krajowym na rzecz usług i dóbr niematerialnych (związanych z przetwarzaniem informacji i kulturą), jest bardziej proekologiczny i odpowiadający kryteriom ekorozwoju.

1.3. Stabilizacja ludności aglomeracji Gdańska – Gdyni jest czynnikiem sprzyjającym transformacji gospodarki

Podłożem spowolnienia, a w niektórych dziedzinach wręcz zahamowania, transformacji gospodarczej w Polsce jest opór społeczny wynikający z braku akceptacji dla negatywnie ocenianych zjawisk towarzyszących przemianom, takich jak: bezrobocie, pauperyzacja rodzin wielodzietnych, wzrost polaryzacji dochodów, standardu i stylu życia, rozwarstwienie społeczne. Wiele z tych zjawisk zależy od zmiennych demograficznych.

Stagnacja liczby ludności dużych miast jest spowodowana przede wszystkim niskim saldem ruchu naturalnego, co wynika z ogólnopolskich trendów demograficznych. Bardzo istotnym czynnikiem jest odpływ migracyjny, zwłaszcza za granicę. Odpływ ludności wiąże się na ogół ze spadkiem liczby miejsc pracy i nowo budowanych mieszkań. Dane dla aglomeracji Gdańska – Gdyni z lat 1990-94 raczej nie potwierdzają tej hipotezy (tab. 3).

Liczba ludności aglomeracji praktycznie nie zmieniła się w tym okresie. Poważnie zmniejszyła się jedynie liczba ludności Sopotu – o 4000 osób. Wzrosła natomiast poważnie liczba miejsc pracy (o 15 punktów), w tym najszybciej na urbanizujących się terenach podmiejskich (o 83 punkty). Oznacza to, że w aglomeracji bezrobocie praktycznie nie występuje, gdyż w żadnej z gmin w latach 1990-94 nie przekroczyło 10%. Wiele osób pracuje na dwóch etatach.

W latach 1990-94 wybudowano w aglomeracji Gdańska – Gdyni 17 tys. mieszkań (tab. 4). Szczyt ruchu budowlanego miał miejsce w 1992 r. Teoretycznie mieszkania te mogłyby umożliwić osiedlenie się na tym obszarze 50-60 tys. osób. Wzrost liczby miejsc pracy

w aglomeracji o około 40 tys. teoretycznie również to umożliwia. Tymczasem nic takiego nie nastąpiło, przynajmniej według danych WUS[3].

Nowo wybudowane mieszkania służą poprawie warunków mieszkaniowych lepiej zarabiających grup ludności. Najwięcej (80%) nadal powstaje w Trójmieście. Znamienny jest stały wzrost liczby nowych mieszkań w Sopocie, który staje się bardzo atrakcyjnym miejscem osiedlenia się, dla osób spoza Wybrzeża, a nawet z zagranicy[4].

Tabela 3. Relacje między liczbą ludności i miejsc pracy w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-94[x]

Obszary aglomeracji	Liczba ludności			Liczba miejsc pracy		
	w tys			w tys.		
	1990	1994	1990=100	1990	1994	1990=100
Trójmiasto	768	758	*99*	274	304	*111*
Pozostałe miasta	124	128	*103*	20	29	*145*
Gminy wiejskie	56	59	*105*	6	11	*183*
Aglomeracja ogółem	948	945	*100*	300	344	*115*

Tabela 4. Liczba mieszkań oddanych do użytku w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-94

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94		
						liczba	%	na 1000 os.
Trójmiasto	2657	2811	3244	2969	2047	13728	82	18
Pozostałe miasta	557	651	646	420	334	2608	15	21
Gminy wiejskie	103	69	194	83	101	550	3	10
Aglomeracja ogółem	3317	3531	4084	3472	2482	16886	100	18

W świetle tych faktów można przypuszczać, że stagnacja liczby mieszkańców aglomeracji Gdańsk – Gdynia jest albo pozorna, tzn. wynika z niedoskonałości ewidencji ludności, albo jest rezultatem znacznego odpływu ludności za granicę, niwelującego dodatnie, choć systematycznie malejące, salda ruchu naturalnego i wędrówkowego (por. tab. 5-10). Obniżające się saldo ruchu wędrówkowego przypisać należy, zdaniem autora, likwidacji systemu praktycznego rozdawnictwa mieszkań przez wielkie zakłady przemysłowe Trójmiasta pracownikom przybywającym z innych regionów[5]. Obecnie nie ma problemu ze znalezieniem pracy i mieszkania w aglomeracji Gdańska – Gdyni. Masowy napływ migrantów hamują

[3] Publikowane przez WUS dane na temat ruchu ludności są niezgodne z danymi o liczbie ludności. Z wyliczenia salda ruchu ludności ogółem wynika, że w latach 1990-94 liczba ludności aglomeracji wzrosła o ok. 17 tys. osób, w tym o ok. 10 tys. w wyniku przyrostu naturalnego. Niezgodność ta wynika prawdopodobnie z faktu nie uwzględniania w rocznych bilansach dla miejscowości wszystkich osób wyjeżdżających na dłużej za granicę.

[4] W poszczególnych latach zbudowano w Sopocie: 1990 - 10 mieszkań; 1991 - 25; 1992 - 17; 1993 - 48; 1994 - 105, 1995 - 89. Mimo że ceny gruntów i mieszkań w Sopocie należą do najwyższych, popyt nie maleje.

[5] Wg niektórych szacunków, w latach 1960-80 przez „bramy stoczni" trafiło na Wybrzeże ok. 100 tys. osób. Kolejna fala migrantów związana była z budową Elektrowni Jądrowej Żarnowiec. W większości zamieszkali oni w Redzie i Wejherowie.

[x] Źródłem danych statystycznych zamieszczonych w tab. 3-15 są publikacje WUS w Gdańsku.

wysokie i stale rosnące ceny mieszkań[6]. Ich wzrost został ostatnio nieco przyhamowany, być może zaczyna pojawiać się bariera popytu.

Tabela 5. Saldo ruchu naturalnego ludności w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-95 (w osobach)

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94
Trójmiasto	992	857	253	382	502	2986
w tym Sopot	*-1111*	*-241*	*-165*	*-260*	*-215*	*-1992*
Pozostałe miasta	882	920	771	558	610	3741
Gminy wiejskie	709	664	605	586	581	3145
Aglomeracja ogółem	2583	2441	1629	1526	1693	9872

Tabela 6. Saldo ruchu wędrówkowego ludności w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-95 (w osobach)

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94
Trójmiasto	-475	-38	187	492	621	787
w tym Sopot	*-428*	*-638*	*-459*	*-412*	*-172*	*-2109*
Pozostałe miasta	2184	1324	870	1188	647	6213
Gminy wiejskie	-115	-107	88	187	230	283
Aglomeracja ogółem	1594	1179	1145	1867	1498	7283

Tabela 7. Saldo ruchu ludności ogółem w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-95 (w osobach)

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94
Trójmiasto	517	819	440	874	1123	3773
w tym Sopot	*-1539*	*-879*	*-624*	*-672*	*-387*	*-4101*
Pozostałe miasta	3066	2244	1641	1746	1257	9954
Gminy wiejskie	594	557	693	773	811	3428
Aglomeracja ogółem	4177	3620	2774	3393	3191	17155

Stabilizacja ludności w wielkich miastach Polski pośrednio przyczyniła się do osłabienia negatywnie ocenianych zjawisk, co osłabia opory społeczne wobec transformacji. Nie występują na razie związane ze stabilizacją ludności niekorzystne zjawiska, takie jak: spadek podaży siły roboczej, wzrost obciążeń służby zdrowia i opieki społecznej z powodu starzenia się ludności, brak „ducha młodości" i związanego z nim dynamizmu społecznego, gospodarczego itd. Na razie zmniejszenie liczby dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym znacznie obniża wydatki samorządów na te cele[7]. Głównym pozytywnym efektem jest jednak

[6] Standardowa cena jednego m^2 powierzchni zarówno w nowo budowanych, jak i istniejących budynkach wynosiła w listopadzie 1996 r. 1800 zł.

[7] Nie oznacza to, że samorządy mają wystarczające środki na utrzymanie przejmowanych placówek edukacji. Gdyby procesom tym towarzyszył wyż demograficzny w szkołach, sytuacja byłaby wręcz katastrofalna.

zmniejszenie nacisku na rynek pracy aglomeracji Gdańska – Gdyni, co wyraża się m.in. niskimi wskaźnikami bezrobocia.

Tabela 8. Saldo ruchu naturalnego ludności w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-95 (w ‰)

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94
Trójmiasto	1.3	1.1	0.3	0.5	0.7	3.9
Pozostałe miasta	7.0	7.3	6.1	4.4	4.8	29.6
Gminy wiejskie	12.4	11.6	10.6	10.3	10.2	55.1
Aglomeracja ogółem	2.7	2.6	1.7	1.6	1.8	10.4

Tabela 9. Stopa salda ruchu wędrówkowego ludności w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-95 (w ‰)

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94
Trójmiasto	-0.6	0.0	0.2	0.6	0.8	1.0
Pozostałe miasta	17.3	10.5	6.9	9.4	5.1	49.2
Gminy wiejskie	-2.0	-1.9	1.5	3.3	4.0	4.9
Aglomeracja ogółem	1.7	1.2	1.2	2.0	1.6	7.7

Tabela 10. Saldo ruchu ludności ogółem w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-95 (w ‰)

Obszary aglomeracji	1990	1991	1992	1993	1994	1990-94
Trójmiasto	0.7	1.1	0.5	1.1	1.5	4.9
Pozostałe miasta	24.3	17.8	13.0	13.8	9.9	78.8
Gminy wiejskie	10.4	9.7	12.1	13.6	14.2	60.0
Aglomeracja ogółem	4.4	3.8	2.9	3.6	3.4	18.1

2.1. Nie można wykluczyć znacznego wzrostu liczby ludności w strefie podmiejskiej aglomeracji Gdańska – Gdyni

Miasta aglomeracji Gdańska – Gdyni mają znaczne rezerwy terenów budowlanych. W samej Gdyni np. w obecnych granicach administracyjnych istnieje potencjalna możliwość budowy mieszkań nawet dla 50 tys. osób[8]. W gminach wiejskich potencjalne tereny rozwojowe są jeszcze większe. Część tych terenów zostanie zapewne wykorzystana w celu rozgęszczenia niektórych dzielnic Trójmiasta i poprawy warunków mieszkaniowych grup ludności znajdujących się w lepszej sytuacji materialnej.

[8] W toku prac nad strategią rozwoju Gdyni większość ekspertów i lokalnych polityków wypowiada się przeciw tak znacznemu wzrostowi liczby mieszkańców. Są jednak również zwolennicy poszerzenia terytorium miasta o gminę Kosakowo na północy i sołectwo Chwaszczyno na południowym zachodzie, czyli utworzenia Wielkiej Gdyni, liczącej docelowo 300-350 tys. mieszkańców.

Potencjalni migranci mogą pochodzić z aktywnych demograficznie gmin kaszubskich położonych na zachód od miasta, które dodatkowo charakteryzuje napływ ludności po 1990 r. Trudno obecnie oszacować wielkość tego strumienia migrantów oraz prawdopodobieństwo wystąpienia mechanizmu migracji do aglomeracji z przejściowym pobytem na terenach podmiejskich.

2.2. Do aglomeracji Gdańska – Gdyni napłyną Kaszubi, wschodnioeuropejscy *yuppies*, Niemcy, mieszkańcy WNP i Skandynawowie

Znaczna atrakcyjność Trójmiasta w skali kraju (np. symboliczna pozycja Gdańska, sentymentalna i prestiżowa Sopotu oraz powszechna opinia o Gdyni jako mieście wielkiej szansy) mogą przyciągać dynamiczne jednostki z całego kraju. Jeżeli niekorzyści wzrostu aglomeracji stołecznej nie zostaną wkrótce zniwelowane, zwiększy się atrakcyjność aglomeracji drugiego rzędu: Gdańska – Gdyni, Poznania, Krakowa, Wrocławia, a może i Łodzi. Miasta te mogą liczyć na migrantów nowego typu – wschodnioeuropejską mutację *yuppies* (young, urban, professional). Ich pojawienie się (nawet w niewielkiej liczbie) może poważnie wpłynąć na możliwości rozwojowe dużych miast[9].

Atrakcyjność aglomeracji Gdańska – Gdyni w skali międzynarodowej porównywalna jest z Krakowem i Warszawą. Należy wziąć pod uwagę symboliczne znaczenie Gdańska i Sopotu dla Niemców, znaczącą rolę aglomeracji Gdańska – Gdyni w systemie miast Europy Bałtyckiej, a także bliskość obwodu kaliningradzkiego jako wygodnego „mostu" z Rosji. Co roku przybywa do Trójmiasta kilkaset osób z zagranicy. Zaznacza się również zjawisko powrotów Polaków z obczyzny[10]. Główny strumień migrantów do aglomeracji pochodzić będzie z kaszubskich gmin wiejskich o wysokim przyroście naturalnym i dodatnim saldzie wędrówkowym.

2.3. Jeśli usunięte zostaną główne zaniedbania w dziedzinie infrastruktury, nad Zatokę Gdańską przybyć może 200-300 tys. osób

Aglomeracja Gdańska – Gdyni, podobnie jak inne aglomeracje miejskie w Polsce, charakteryzuje się poważnymi dysproporcjami rozwojowymi, typowymi dla „ułomnej urbanizacji". W latach 1990-94 niektóre zaniedbania w zakresie infrastruktury technicznej usunięto, zwłaszcza w gospodarce wodno-ściekowej, ciepłownictwie, telekomunikacji i miejskim transporcie zbiorowym[11]

Wobec znacznego wzrostu liczby pojazdów i braku większych inwestycji drogowych Trójmiastu grozi „zawał" komunikacyjny. Reorganizacji i doinwestowania wymaga Szybka

---

[9] Polscy yuppies zaludniają na razie mury prestiżowych liceów (np. III LO w Gdyni z maturą miedzynarodową) i najlepszych polskich, a niektórzy zagranicznych, fakultetów prawa i ekonomii. Za kilka lat pojawią się w polskich metropoliach i znacznie wpłyną na zmianę ich oblicza.

[10] Na terenie Trójmiasta obserwuje się powroty osób, które wyemigrowały w ostatnich 15 latach, dorobiły się na Zachodzie pieniędzy, zdobyły kwalifikacje, bądź pozycję i zamierzają kontynuować karierę w kraju.

[11] Bez SKM, gdzie nastąpiło pogorszenie.

Kolej Miejska SKM. Rozbudowy wymagają oczyszczalnie ścieków „Dębogórze" (dla północnej części aglomeracji) oraz „Gdańsk-Wschód" (dla Gdańska i Sopotu). Jeśli zostanie podjęty w tym kierunku wysiłek inwestycyjny (co jest realne), aglomeracja Gdańska – Gdyni, według subiektywnej oceny autora, jest w stanie przyjąć 200-300 tys. osób, bez wystąpienia silnych zakłóceń w jej funkcjonowaniu. Osobnym zagadnieniem jest zapewnienie tym osobom miejsc pracy oraz sfinansowanie budowy mieszkań. Możliwy przebieg wydarzeń w tej sferze zależy od przyjętego modelu rozwoju.

W wariancie modernizacji nowe miejsca pracy będą powstawały przede wszystkim w handlu, logistyce, transporcie i przemyśle związanym z węzłem transportowym, a droga do mieszkania prowadzić będzie raczej przez zakład pracy lub spółdzielnię mieszkaniową[12]. Można spodziewać się napływu ludności z terenów wiejskich woj. gdańskiego i ze Wschodu.

W wariancie postmodernizacji nowe miejsca pracy będą powstawały przede wszystkim w usługach niematerialnych: finansach i ubezpieczeniach, sektorze badań i wdrożeń, edukacji, mediach i kulturze, a droga do mieszkania prowadzić będzie przez indywidualny kredyt bankowy. Pojawią się polscy i wschodnioeuropejscy *yuppies*, Niemcy i Skandynawowie.

Są to warianty skrajne, rzeczywisty przebieg wydarzeń będzie zawierał prawdopodobnie elementy obu, lecz raczej ze zdecydowaną przewagą jednego z nich. W aglomeracji Gdańska – Gdyni, ze względu na bariery przestrzenne, uwarunkowane nadmorskim położeniem i przesłankami historycznymi, występują ograniczone możliwości realizacji obu wariantów równocześnie[13].

3.1. Szanse rozwoju, wynikające z nadmorskiego, przygranicznego i tranzytowego położenia aglomeracji Gdańska – Gdyni są przeceniane

Porty Wybrzeża Gdańskiego leżą z dala od ważnych międzynarodowych szlaków transportowych[14]. Dowodzi tego m.in. nikły udział linii promowych doprowadzonych do polskich portów w największym rynku żeglugi promowej na świecie, jakim jest Bałtyk. W przeszłości rozwój portu w Gdańsku, a zwłaszcza w Gdyni i skupionych wokół tych miast węzłów transportowych, zależał od polskiego zaplecza i polityki transportowej państwa. Porty te służyły przede wszystkim obsłudze polskiego handlu zagranicznego, zaś nikły tranzyt węgierski i czechosłowacki był w czasach PRL-u wymuszony politycznie. Obecnie oba porty są przestarzałe technicznie i przystosowane do obsługi koleją, przegrywają zatem w konkurencji z Hamburgiem i innymi portami Europy Zachodniej. Dodatkowym negatywnym

---

[12] Chipolbrok - Chińsko-Polskie Towarzystwo Maklerów Okrętowych wybudowało dla swoich pracowników zamknięte osiedle domów jednorodzinnych w atrakcyjnej dzielnicy Gdynia – Redłowo.

[13] Poważny rozwój usług w śródmieściach Gdańska i Gdyni wymaga zmiany funkcji części terenów portowych (w Gdyni tzw. międzytorze na styku portu i środmieścia) i stoczniowych (w Gdańsku tereny Stoczni Gdańskiej przylegające do śródmieścia).

[14] Międzynarodowe znaczenie szlaku Skandynawia-Bałkany jest znacznie przeceniane. Ładunków towarów jest na tej trasie niewiele, zaś potencjalny ruch turystyczny może być przejęty przez transport lotniczy.

czynnikiem są poważne inwestycje, dokonane ostatnio w Rostocku. Istnieje, co prawda, możliwość przechwycenia części ładunków zdążających ze Skandynawii na południe Europy, ale wymagałoby to znacznych inwestycji infrastrukturalnych i rządowego priorytetu dla autostrady A1, na co się nie zanosi[15]. W koncepcji zagospodarowania przestrzennego Europy Bałtyckiej (VASAB) również nie nadaje się większego znaczenia portom Gdańska i Gdyni. Portem „bramowym" Europy Bałtyckiej ma być Hamburg, a główne lądowe szlaki transportowe połączą go w przyszłości z Sankt Petersburgiem – przez Kopenhagę, Sztokholm i Helsinki na północ oraz Berlin, Warszawę, Wilno, Rygę (tzw. *Via Baltica*) na południe od akwenu Bałtyku.

Węzeł transportowy aglomeracji Gdańska – Gdyni ma natomiast znaczenie strategiczne – jest polskim (tzn. suwerennie kontrolowanym) „oknem" na pozaeuropejski świat (NAFTA i Pacific Rim). Względy bezpieczeństwa militarnego, energetycznego, surowcowego i żywnościowego, a także prestiżowe, nakazują utrzymanie i modernizację potencjału portowego Gdańska i Gdyni. W tym celu konieczne jest zapewnienie ich lepszej dostępności do zaplecza krajowego.

Aglomeracja Gdańska – Gdyni, a szczególnie Gdańsk, zajmuje ważne miejsce w systemie osadniczym Europy Bałtyckiej. W przyszłości ma szansę dorównać pod względem znaczenia kulturalnego i naukowego Sztokholmowi oraz wyprzedzić Rygę i Kilonię.

Działalność transportowa, przez długi czas podstawowa część sektora egzogenicznego i siła napędowa gospodarki aglomeracji Gdańska – Gdyni, traci na znaczeniu na rzecz funkcji handlowych, finansowych oraz logistycznej obsługi ładunków i pasażerów. Jest to obiektywna tendencja obserwowana od dawna w miastach portowych krajów wysoko rozwiniętych[16]. Aglomeracje nadmorskie w coraz mniejszym stopniu są „portowe", a w coraz większym „metropolitalne". Graniczne położenie ma więc coraz mniejsze znaczenie dla ich dalszego rozwoju.

3.2. Rozwiązania przyjęte w dziedzinie powiązań infrastrukturalnych między aglomeracjami mogą poważnie wpłynąć na prawdopodobieństwo realizacji w Polsce scenariusza modernizacji lub scenariusza postmodernizacji

Scenariusz modernizacji zakłada utrwalenie struktury osadniczej kraju, czyli jakościowe ulepszenie tego, co już istnieje. Zdecydowanej poprawy wymagać jednak będą powiązania z zagranicą, gdyż Polska stanie się ważnym producentem dóbr konsumpcyjnych i ważnym rynkiem ich zbytu (np. samochodów, żywności, mebli). Oznacza to konieczność rozwoju przede wszystkim infrastruktury służącej przemieszczaniu materii i energii – autostrad, rurociągów, linii energetycznych. Program budowy autostrad, a zwłaszcza forsowanie priorytetu autostrady wschód – zachód, jest wyrazem tej tendencji. Publicznie

[15] W strategii rozwoju Morskiego Portu Handlowego Gdynia SA podkreśla się szansę rozwoju funkcji dowozowych, polegających na obsłudze towarów przewożonych do i z wielkich portów oceanicznych – Rotterdamu i Hamburga.

[16] Hamburg jest np. nie tylko największym niemieckim portem, lecz również centrum handlu owocami południowymi i ośrodkiem przemysłu rafineryjnego, poligraficznego i wydawniczego.

dostępne powiązania infrastrukturalne, w tym telekomunikacyjne, między aglomeracjami, są mniej istotne, gdyż duże korporacje dysponują własną siecią łącz i systemem przewozu osób. Bardzo ważna jest natomiast osobista i telekomunikacyjna dostępność świata zewnętrznego do Warszawy, gdzie znajdują się z reguły siedziby polskich oddziałów ponadnarodowych korporacji. Wymaga to przede wszystkim podniesienia i utrzymania standardu stołecznego portu lotniczego.

Scenariusz postmodernizacji wymaga znacznego polepszenia wzajemnej dostępności w dziedzinie transportu osobowego i telekomunikacji tych spośród aglomeracji miejskich, które skupiają największy potencjał usługowy i intelektualny kraju (Warszawa, Kraków, Gdańsk – Gdynia, Poznań). W tym modelu najważniejsza jest bowiem szybka i multimedialna wymiana informacji oraz możliwość kontaktu *face-to-face* najbardziej twórczych jednostek oraz przywódców. Pozostałe aglomeracje oraz miasta średnie i małe, korzystając z istniejącej już i stale doskonalonej technologii telekomunikacyjnej i lotniczej, są w stanie, przy odpowiednich nakładach, podnieść swoją dostępność dla osób i informacji do najwyższego poziomu (wystarczy małe lotnisko i przekaźnik satelitarny).

Ponieważ scenariusz postmodernizacji jest bardziej korzystny dla kraju (chociaż może mniej realny), należy zwiększyć prawdopodobieństwo jego realizacji rozbudowując infrastrukturę służącą sprawnemu przenoszeniu osób i informacji między najważniejszymi aglomeracjami.

(B) Transformacja gospodarki aglomeracji Gdańska – Gdyni

1.1.W strukturze gospodarki aglomeracji Gdańska – Gdyni wystąpiły w latach 1990-94 istotne i nieodwracalne zmiany

Zmiana ustroju gospodarczego poważnie dotknęła gospodarkę aglomeracji Gdańska – Gdyni. Zmieniły się kierunki polskiego handlu zagranicznego, co spowodowało spadek obrotów portowych i związanych z tym działalności usługowych. Ucierpiała również flota. Wskutek rozpadu ZSRR i załamania się tamtejszej gospodarki niektóre stocznie wpadły w kłopoty finansowe. Protekcjonistyczna polityka państw morskich doprowadziła do utraty licznych łowisk dalekomorskich. Załamał się potężny niegdyś kompleks gospodarki morskiej Wybrzeża Gdańskiego, zorganizowany w kilka zaledwie wielkich[17] przedsiębiorstw państwowych. Ówczesnej rentowności tego kompleksu, działającego na styku gospodarki rynkowej i centralnie zarządzanej oraz różnych tzw. „obszarów płatniczych", nie da się już dziś określić. Kolejność załamywania się poszczególnych elementów kompleksu była następująca.

Pierwsze poważne załamanie nastąpiło już w 1980 r. i liczne negatywne procesy rozpoczęły się już wtedy, (np. dekapitalizacja floty handlowej i infrastruktury portowej). Rok 1990 ujawnił je i przyspieszył. Najpierw zmniejszyły się obroty portowe (w latach 1991-92

[17] Polskie Linie Oceaniczne w czasach świetności były jednym z największych armatorów na świecie, gdyński „Dalmor" posiadał przeszło 100 oceanicznych jednostek połowowych (obecnie kilkanaście).

osiągnęły minimum), w 1991 r. zbankrutowały Polskie Linie Oceaniczne[18]. Przedsiębiorstwo połowów dalekomorskich „Dalmor" w Gdyni również przeżywa poważne trudności. Wszystkie te firmy weszły na drogę restrukturyzacji, która zaczyna przynosić pierwsze efekty. Przekształcone i pomniejszone spółki żeglugowe przestają przynosić straty. Ustabilizowały się obroty portowe. „Dalmor" poszerza zakres działalności o przetwórstwo, składowanie i handel. Stocznie remontowe, które kryzys ominął, radzą sobie w miarę dobrze. Lata 1995-96 wyraźnie pokazały jednak, że nadzieje na odzyskanie liczącej się pozycji w światowym przemyśle okrętowym są złudne. Prognozy globalne dla tej branży są pomyślne. Światowa flota musi być odnowiona w ciągu najbliższych 10-15 lat. Problem polega na tym, że dwie wiodące stocznie Trójmiasta – Stocznia Gdańska i Stocznia „Gdynia" nie potrafią osiągnąć nadwyżki finansowej[19]. Mniejsze stocznie radzą sobie lepiej, ale nie zmienia to faktu, że przemysł okrętowy utracił motoryczną i dominującą rolę w gospodarce aglomeracji, jaką odgrywał zwłaszcza w latach 1960-80.

Dobrze rozwinięty w aglomeracji przemysł spożywczy skorzystał natomiast ze wzrostu popytu konsumpcyjnego, zwłaszcza na żywność, jaki nastąpił w Polsce po 1990 r. Znakomicie prosperują gdańskie firmy tej branży: wytwórnia margaryny i olejów „OLVIT", browar gdański[20], wytwórnia koncentratów spożywczych „Dr. Oetker"[21]. Na bazie majątku i kapitału ludzkiego dawnych firm państwowych powstało kilka niewielkich przetwórni ryb. W Gdyni wybudowano rozlewnię napojów Coca-Coli. Filarem gospodarki aglomeracji w latach 1990-94 była jednak „Rafineria Gdańska" (ok. 1/3 wartości sprzedaży przemysłu), która korzystając z protekcjonistycznej polityki państwa wykazywała stały wzrost obrotów i dochodów i wprowadzała na rynek nowe produkty[22].

W branży elektronicznej duże państwowe przedsiębiorstwa (gdyński „Radmor", gdański „Unimor") miały początkowo poważne kłopoty, m.in. w rezultacie silnych powiązań podażowych ze stoczniami. Podobnie jak w innych aglomeracjach, powstały liczne firmy wielobranżowe (handel, składanie, serwis sprzętu komputerowego) oraz wytwarzające oprogramowanie. Branża informatyczna przejęła z uczelni ostatnich zdolnych programistów, którzy pozostali po wielkim exodusie tej grupy zawodowej na Zachód. Wiele z tych firm upadło, obecnie na rynku krajowym liczą się dwie firmy gdyńskie: „Samba" i „Prokom"[23]. Wytwórnia telewizorów kolorowych „Unimor" zyskała konkurenta w postaci prywatnej firmy

---

[18] Obecnie PLO jest holdingiem kilku niewielkich, w miarę rentownych spółek żeglugowych.

[19] W efekcie Stocznia Gdańska ogłosiła jesienią 1996 r. upadłość, a Stocznia „Gdynia" wchłonięta zostanie prawdopodobnie przez tworzony w Szczecinie holding stoczniowy.

[20] Przejęty ostatnio przez kapitał holenderski.

[21] Zakład macierzysty (Stammbetrieb) koncernu Dr. Oetker powstał przed wojną w Gdańsku-Oliwie. Obecnie firma kupiła udziały Gdańskich Zakładów Środków Odżywczych i odzyskała obiekt.

[22] Nie zmienia to faktu, że rafineria ta, podobnie jak inne polskie przedsiębiorstwa tej branży, nie wytrzyma prawdopodobnie konkurencji zagranicznych koncernów po zniesieniu ochrony państwa.

[23] Grupa „Prokom" (profesjonalne sieci komputerowe) zatrudnia ok. 700 osób, a roczne obroty przekraczają 2 biliony starych złotych (!)

„Proelko" (kapitał krajowy) wytwarzającej w Pruszczu Gd. telewizory. Z analiz regionalnych, prowadzonych w ramach prac nad strategią rozwoju woj. gdańskiego wynika, że branża elektroniczna i informatyczna należą potencjalnie do sektora napędowego gospodarki aglomeracji Gdańska – Gdyni.

Podobnie jak w innych aglomeracjach, wzrosła w latach 1990-94 liczba niewielkich podmiotów gospodarczych i miejsc pracy w handlu. Tzw. „bałkanizacja" handlu miała w aglomeracji Gdańska – Gdyni nieco mniej żywiołowy charakter, niż w innych aglomeracjach. Nie powstały obiekty typu „Stadion Dziesięciolecia", czy zespół targowisk „Tuszyn – Rzgów". Gdyńska Hala Targowa może być wzorem dla Europy Środkowo-Wschodniej, jak łączyć interesy i kapitał drobnych kupców, miasta i klientów nie niszcząc tradycji miejsca[24]. W ostatnich dwóch latach obserwuje się szybki rozwój super- i megamarketów[25] (w 1995 r. istniało ich około 10). Powstają one w obiektach nowych i adaptowanych. Występują trzy typy lokalizacji: duże osiedla mieszkaniowe, trasy wylotowe i obwodowe Trójmiasta, obrzeża śródmieść.

Tabela 11. Pracujący w gospodarce narodowej w Trójmieście wg sekcji EKD w latach 1990 i 1994

Sekcje gospodarki narodowej wg EKD	1990		1994		
	w tys. osób	w %	w tys. osób	w %	1990=100
Przemysł	80,0	28,3	77,3	25,4	97
Budownictwo	23,3	8,2	25,3	8,3	109
Transport i łączność	49,5	17,5	42,3	13,9	85
Handel, hotele, gastronomia	29,0	10,2	55,8	18,4	192
Finanse, ubezpieczenia, obsługa nieruchomości	11,1	3,9	33.3	11,0	300
Edukacja	29,5	10,4	23,9	7,9	81
Ochrona zdrowia, opieka społeczna	22,0	7,8	23,1	7,6	105
Administracja	6,5	2,3	7,5	2,5	115
Pozostałe usługi	32,1	11,3	15,5	5,1	48
Ogółem	283,0	100,0	304,0	100,0	107

W rezultacie zarysowanych wyżej procesów zmieniła się w latach 1990-94 struktura zatrudnienia w gospodarce (tab. 11). Spadło zatrudnienie w transporcie (porty i flota).

[24] Władzom samorządowym Gdyni udało się w krótkim czasie odzyskać od PSS „Społem" prestiżowy obiekt hali targowej położony w śródmieściu, przekazać go w wieloletnią dzierżawę kilku spółkom kupców, przeprowadzić za pieniądze kupców gruntowną modernizację i rozbudowę. Poprzez odpowiednie umowy udało się zaspokoić również interesy „szczękowców" i handlowców ze Wschodu.

[25] Największy w Polsce obiekt handlu detalicznego „Klif" (20 000 m^2, kilkaset miejsc pracy) oddano do użytku w październiku 1996 r. w Orłowie, ok. 5 km na południe od śródmieścia Gdyni.

Niewiele zmieniło się w przemyśle (stocznie dopiero zaczynają ograniczać zatrudnienie, poza tym w niektórych branżach zatrudnienie wzrasta). Najsilniej wzrosło zatrudnienie w finansach, ubezpieczeniach i obsłudze nieruchomości. W Trójmieście mają swoją siedzibę trzy banki: Bank Gdański SA[26], Bank Komunalny SA w Gdyni[27], Solidarność Chase DT Bank. Ogółem istnieją na tym obszarze 53 różnego rodzaju placówki bankowe. Większość z nich w śródmieściach Gdańska, Gdyni i Sopotu. Znacznie wzrosło zatrudnienie w handlu, o czym była mowa wyżej. Interesujący jest również wzrost liczby pracujących w administracji, głównie samorządowej, co jest przejawem dostosowania tej sfery do rzeczywistych potrzeb[28].

1.2. W najbliższych latach zmiany struktury gospodarki aglomeracji Gdańska – Gdyni będą się pogłębiały

Zasięg i tempo dalszych zmian zależy, zdaniem autora, od scenariusza rozwoju kraju. Wariant postmodernizacji przyspieszy tercjaryzację gospodarki. Gospodarka aglomeracji będzie w coraz mniejszym stopniu zależna od zasobów i walorów morza, a coraz bardziej metropolitalna. Poszerzy się zakres oferowanych usług, wzrośnie też rola w Europie Bałtyckiej. Rozwiną się banki, firmy ubezpieczeniowe, kultura i nauka (ale nie tylko ta związana z badaniami morza), poprawie ulegnie infrastruktura telekomunikacyjna. Stworzy to podstawy finansowe, kadrowe i techniczne do rozwoju przemysłu high-tech.

Natomiast wariant modernizacji może oznaczać zahamowanie, a nawet częściowe odwrócenie zmian. Podtrzymanie wskutek decyzji politycznej stoczni, bądź lokalizacja dużych zakładów przemysłowych (np. zagranicznej montowni samochodów, silników, sprzętu „białej techniki") może utrwalić wielkoprzemysłowy charakter aglomeracji. Wzrosną obroty portowe i funkcje związane z ich obsługą.

1.3. Przemysły high-tech w zakresie produktów chemicznych, sprzętu elektronicznego oraz oprogramowania pojawią się w przypadku realizacji scenariusza postmodernizacji

Wariant modernizacji znacznie zmniejsza szanse pojawienia się przemysłów hight-tech w aglomeracji Gdańska – Gdyni, co nie oznacza, że nie pojawią się one, nawet w tym wariancie, w innych aglomeracjach i regionach Polski. Jeśli dalszy rozwój kraju przebiegać będzie wg scenariusza postmodernizacji, przemysły high-tech pojawią się na Wybrzeżu Gdańskim prawdopodobnie w sferze wytwarzania niektórych produktów chemicznych, zwłaszcza ropopochodnych. Drugą dziedziną jest kompleks elektroniki i oprogramowania, zwłaszcza w dziedzinie telekomunikacji morskiej, nawigacji, hydroakustyki. Nie można

[26] Przejęty ostatnio przez BIG.

[27] Bank powstał m.in. z inicjatywy władz samorządowych Gdyni i w 1996 r. wyemitował akcje giełdowe.

[28] Mimo powszechnego oporu społecznego wobec powiększania tzw. biurokracji, nie da się uniknąć wzrostu zatrudnienia w tej sferze. W podobnym co do wielkości i funkcji brytyjskim Plymouth jest 2000 pracowników magistrackich, w Gdyni – 450.

wykluczyć pojawienia się tego rodzaju firm w dziedzinie energetyki (sąsiedztwo „ABB-Zamech" w Elblągu i Zespołu Energetycznego „Żarnowiec") i techniki ochrony środowiska (szczególnie morskiego). Przesłanką tej prognozy jest istniejący potencjał produkcyjny, tradycje, kadry i placówki naukowo-badawcze.

2.1. Ze względu na dominację dużych przedsiębiorstw państwowych w kompleksie gospodarki morskiej, prywatyzacja przedsiębiorstw w aglomeracji Gdańska – Gdyni przebiega wolniej niż w innych aglomeracjach Polski

Mimo szybkiego rozwoju małych przedsiębiorstw prywatnych oraz napływu kapitału zagranicznego do sektora handlu, usług i drobnej wytwórczości, duże przedsiębiorstwa gospodarki morskiej nadal pozostają własnością skarbu państwa. Ich prywatyzacja przebiega opornie i trwa długo. Ogółem zaledwie połowa z 344 tys. miejsc pracy w aglomeracji Gdańska – Gdyni znajdowała się w 1994 r. poza sektorem publicznym.

2.2. Nowe przedsiębiorstwa prywatne pojawiają się przede wszystkim w handlu i budownictwie. Lokalnych *self-made-manów* jest niewielu

W Trójmieście, a szczególnie w Gdyni, przez cały okres PRL-u utrzymał się prywatny handel, a także prywatna własność kamienic. Była także tradycja tzw. „handlu marynarskiego" [29]. Te zasoby kapitałowe, znaczne w warunkach PRL-u, po urealnieniu kursów dewiz odzyskały swoją prawdziwą, tzn. niewielką wartość.

Kapitał ten wystarczył, aby odtworzyć prywatny handel na głównych ulicach Trójmiasta. Wiele z tych przedsięwzięć nigdy nie przekroczy zapewne rozmiarów firm rodzinnych. Przykładów przekształcenia się dawnych PRL-owskich „prywaciarzy" w kapitalistycznych „biznesmenów" jest niewiele[30], a są niestety również negatywne. Menedżerowie rosnących sprywatyzowanych firm wybrzeża prawie bez wyjątku wywodzą się z nomenklatury partyjnej, bądź z pokolenia 40-latków o ZMS-owskim lub SZSP-owskim rodowodzie. Dołączyła do nich niewielka grupa „pragmatyków" z kręgów PRL-owskiej opozycji. Pojawiają się również pojedynczy rodzimi *yuppies*, choć w obecnych warunkach trudno im zbudować większą firmę bez kapitału z zewnątrz[31].

Wzrost aktywności gospodarczej mieszkańców aglomeracji Gdańsk – Gdynia znajduje odzwierciedlenie w podwojeniu liczby podmiotów gospodarczych, jakie miało miejsce w latach 1992-94 (tab. 12). Aż 90% tych podmiotów zarejestrowanych jest w Trójmieście, które wykazuje też najwyższą w aglomeracji „gęstość aktywności gospodarczej" (tab. 13).

---

[29] Czyli legalnych, półlegalnych i nielegalnych drobnych transakscji handlowych, które bazowały na korzystnym dla posiadaczy dewiz tzw. przeliczniku i były źródłem względnego dobrobytu wielu rodzin marynarskich.

[30] Np. właściciele firmy NATA, wytwarzającej butelki PET i wodę mineralną; firma „Maciej Batycki" – odzież i wyroby ze skóry; negatywny przykład to firma pana L., syna wytwórcy kotłów, który zbankrutował, nie mogąc spłacić ogromnego kredytu bankowego uzyskanego z tytułu posiadanego jakoby zamówienia na oprogramowanie komputerowe do... sterowania rakietami międzykontynentalnymi.

[31] Zagadnienia przepływu kapitałów z szarej i czarnej strefy do legalnego obiegu zostały pominięte.

Tabela 12. Liczba podmiotów gospodarczych w aglomeracji Gdańska – Gdyni zarejestrowanych w REGON w latach 1992-94

Obszary aglomeracji	1992	1993	1994	
	Liczba podmiotów			1992=100
Trójmiasto	7145	12966	14491	203
Pozostałe miasta	540	1197	1330	246
Gminy wiejskie	194	474	485	250
Aglomeracja ogółem	8073	14637	16306	202

Tabela 13. Liczba podmiotów gospodarczych na 10 000 mieszkańców w aglomeracji Gdańska – Gdyni zarejestrowanych w REGON w latach 1992-94

Obszary aglomeracji	1992	1993	1994
Trójmiasto	94	170	190
Pozostałe miasta	43	95	106
Gminy wiejskie	34	83	85
Aglomeracja ogółem	85	155	172

2.3. Kapitał zagraniczny w aglomeracji Gdańska – Gdyni to liczne, lecz niewielkie firmy typu *joint venture* działające w sferze handlu, usług, budownictwa i produkcji żywności

W aglomeracji Gdańska – Gdyni zarejestrowanych było pod koniec 1995 r. ok. 1400 spółek z udziałem kapitału zagranicznego. Zainwestowały one ok. 500 mln USD. Można powiedzieć, że co trzecia złotówka zainwestowana w aglomeracji pochodzi z zagranicy. Oczywiście jakakolwiek poważniejsza inwestycja w portach, stoczniach lub rafinerii zmieni te proporcje.

Do największych inwestycji zagranicznych należą: „Coca Cola" – napoje bezalkoholowe (Gdynia), „D. Chase Bank + Polska Telewizja Kablowa" – telewizja kablowa (Gdańsk), „Fazer" – czekolada (Gdańsk), „Brewpole Pty" – piwo (Gdańsk), „Dr. Oetker" – koncentraty spożywcze (Gdańsk), „Franke Holding" – urządzenia kuchenne (Gdynia), „Saur" –zaopatrzenie w wodę (Gdańsk), „Ericsson-Unimor" – elektronika (Gdańsk). W aglomeracji Gdańska – Gdyni brakuje ciągle wielkich inwestorów zagranicznych[32]. Ich pojawienie się oznaczałoby wejście obcych firm na tereny portowe o strategicznym znaczeniu dla całego państwa i nie jest łatwe do przeprowadzenia, również ze względów politycznych i społecznych[33].

[32] Największe przedsięwzięcia, wchodzące w grę to terminal zbożowy w porcie gdańskim i przejęcie Stoczni Gdynia.

[33] Kapitał niemiecki, żywotnie zainteresowany Gdańskiem i Sopotem, zmuszony jest działać bardzo ostrożnie, by nie budzić ciągle żywych resentymentów.

2.4. Mimo wyraźniej specyfiki funkcjonalnej, przebieg transformacji gospodarki w aglomeracji Gdańska – Gdyni nie różni się znacznie od obserwowanego w innych aglomeracjach Polski

Z powodu znacznego udziału skarbu państwa i zakresu zaangażowania polityki gospodarczej rządu w potencjale gospodarki morskiej, transformacja tego kompleksu przebiega wolno. Z drugiej strony tradycje handlowe, otwarcie na świat i stałe kontakty z gospodarką światową ułatwiają wielu ludziom i firmom działanie w nowej sytuacji. Powszechnie odczuwana na Wybrzeżu dyskryminacja ze strony obecnego establishmentu stolicy paradoksalnie prowadzi do wzmożonej aktywności lokalnej[34].

3.1. Ze względu na brak wiarygodnych badań empirycznych, ocena zmian zasięgu poszczególnych funkcji aglomeracji Gdańska – Gdyni może mieć charakter wyłącznie hipotetyczny

Powiązania krajowe aglomeracji uległy ograniczeniu. Coraz mniejszy jest zasięg zaplecza portów Gdańska i Gdyni. Stocznie współpracują z coraz mniejszą liczbą kooperantów i kupują od nich coraz mniej urządzeń. Część z tych kooperantów ma własne kłopoty związane z transformacją. Mniej pociągów łączy Gdańsk i Gdynię z wielkimi miastami Polski, coraz mniej w nich pasażerów. Potoki ładunków przepływające przez porty również zmalały, spada stale eksport węgla, lecz rośnie import ropy naftowej, która jest przetwarzana w znacznej części na miejscu, w Gdańsku. Polepszyły się jedynie powiązania siecią telekomunikacyjną, w tym światłowodową.

Powiązania w skali regionalnej, zwłaszcza w zasięgu dwóch godzin jazdy samochodem, zintensyfikowały się. Odnotowuje się wzrost powiązań z Bydgoszczą, przy spadku ze Słupskiem i Elblągiem. Zaplecze rekreacyjne aglomeracji obejmuje w zasadzie całe województwo – tradycyjnie strefę przymorską i Kaszuby, a w coraz większym stopniu Kociewie i Bory Tucholskie.

W skali lokalnej spadła intensywność dojazdów środkami transportu zbiorowego, przede wszystkim SKM. Wzrasta ruchliwość osób posiadających samochody[35]. Ze względu na poprawę zaopatrzenia sklepów oraz wzrost ich gęstości tworzą się dzielnicowe i osiedlowe rynki zbytu, co poprawia warunki życia mieszkańców, zwłaszcza osób starszych i uboższych. Sytuacja ta może się zmienić, gdy pojawi się większa liczba super- i megamarketów, położonych przy trasach wylotowych z aglomeracji. Wtedy zasięgi cotygodniowych przejazdów mogą się powiększyć.

W skali lokalnej obserwuje się również wyraźne zjawiska dezintegracji funkcjonalnej. Brak współpracy między samorządami Gdańska i Gdyni w zakresie transportu zbiorowego,

---

[34] Znawcy historii stosunków polsko-gdańskich i prusko-gdańskich odnajdą w tej sytuacji dawno, wydawałoby się, wyblakłe klisze. Dążenie do pewnej niezależności, zwłaszcza w sferze gospodarki i niechęć do położonej w głębi lądu stolicy jest charakterystyczna dla wielu miast portowych świata.

[35] W Gdyni na 1000 mieszkańców przypadało wiosną 1996 r. 413 samochodów. W Gdańsku i Sopocie wskaźniki są podobne.

gospodarki odpadami komunalnymi, infrastruktury drogowej. W dziedzinie gospodarki wodno-ściekowej, zaopatrzenia w ciepło, wywozu i składowania odpadów funkcjonują dwa podukłady – gdański i gdyński. Najbardziej szkodliwa jest konkurencja między stoczniami oraz portami Gdańska i Gdyni nie tylko o zamówienia i ładunki, ale również w zakresie podstawowych inwestycji. Może to doprowadzić do absurdalnego, z ogólnogospodarczego punktu widzenia, dublowania urządzeń przeładunkowych[36].

3.2. Słabną morskie funkcje międzynarodowe aglomeracji gdańskiej. To, czy zostaną zastąpione metropolitalnymi, zależy od scenariusza rozwoju kraju

Aglomeracja Gdańska – Gdyni wyraźnie traci na znaczeniu jako zespół portów pojmowanych jako węzły transportowe. Powoli rozwijają się funkcje targowo-wystawiennicze (Targi Gdańskie oraz WTC-Expo Gdynia[37]), rośnie potencjał instytucji finansowych. Strategicznym celem Gdańska i Gdyni jest wzmocnienie funkcji handlowych związanych z przeładunkiem towarów. Sopot stawia na odzyskanie funkcji uzdrowiskowych oraz na wyspecjalizowane usługi turystyczne (kasyno, wyścigi konne). Niewykorzystany potencjał tkwi w historycznym znaczeniu Gdańska jako międzynarodowego centrum handlu (Hanza) i ośrodka tradycji niemieckojęzycznej kultury i nauki (Schopenhauer, Fahrenheit, Grass).

Aby Gdańsk mógł stać się centrum kulturalnym o międzynarodowym znaczeniu, niezbędny jest wybór drogi rozwoju wg scenariusza postmodernizacji oraz konsekwentne działanie, w celu jego urzeczywistnienia[38].

4.1. Na rynku pracy aglomeracji Gdańska – Gdyni występuje względna równowaga

Poziom bezrobocia w żadnej z gmin aglomeracji Gdańska – Gdyni nie przekroczył w latach 1990-94 10%. Oznacza to, że bez pracy pozostaje ok. 45 tys. osób. Oferty pracy wahają się od 2000 do 3000[39]. W aglomeracji brakuje ludzi do pracy w handlu (zarówno wykwalifikowanych specjalistów od marketingu, jak i sprzedawców), osób znających dobrze obce języki (we wszystkich zawodach), robotników budowlanych, spawaczy i monterów okrętowych, księgowych, monterów sieci telekomunikacyjnych. Trudno znaleźć pracę osobom bez wykształcenia, wąsko wykwalifikowanym robotnikom fabrycznym oraz kobietom, które przekroczyły 40 lat, bez wyższego wykształcenia. Jeżeli upadną obie wielkie stocznie, na rynku pracy pojawi się w najbliższych 2 latach ok. 5000 osób, w większości mężczyzn. Część z

---

[36] Oba porty zamierzają przeładowywać kontenery, zboże, węgiel oraz obsługiwać promy. Władze miejskie Gdańska i Gdyni zabiegają o pierwszeństwo w budowie połączenia autostradowego z A1 (Trasa Kwiatkowskiego w Gdyni i Trasa Sucharskiego w Gdańsku).

[37] W dziedzinie wystawiennictwa i targów również występuje szkodliwa rywalizacja między Gdańskiem i Gdynią.

[38] Istnieje wiele inicjatyw w tej dziedzinie, jednak władze miejskie Gdańska wydają się być bardziej zainteresowane upadającą stocznią i przetargami o kolejne supermarkety niż Teatrem Szekspirowskim, kłopotami materialnymi Uniwersytetu Gdańskiego czy Opery i Filharmonii Bałtyckiej.

[39] W 1995 r. liczba ofert pracy zmalała.

nich wchłonie budownictwo i stocznie remontowe. Innym problemem może stać się w niedalekiej przyszłości nadmierna podaż osób z wykształceniem ekonomicznym i prawniczym. Jeśli rozwój pójdzie drogą postmodernizacji, prawdopodobnie znajdą oni pracę, lecz zabraknie najwyżej wykwalifikowanych inżynierów, jeśli nastąpi reindustrializacja – zabraknie robotników.

4.2. Jeśli do aglomeracji Gdańska – Gdyni nie napłyną młodzi ludzie z zewnątrz, dla których należy wybudować mieszkania, w ciągu 5-10 lat pojawi się brak rąk do pracy

Struktura demograficzna Sopotu już wykazuje oznaki starości, w szybkim tempie starzeje się Gdańsk i Gdynia. Młodość demograficzna cechuje pozostałe miasta aglomeracji. Jeśli nie nastąpi wzrost budownictwa mieszkaniowego i napływ młodych ludzi z zewnątrz, aglomeracji Gdańska – Gdyni grożą w perspektywie 10-15 lat sektorowe i okresowe, a może nawet trwałe i powszechne niedobory rąk do pracy. Aby tego uniknąć i trzymać się drogi postmodernizacji, należy rozbudować potencjał szkół wyższych i półwyższych oraz uruchomić system kredytów mieszkaniowych dla najlepszych absolwentów. Gdyby pójść drogą reindustrializacji, trzeba odtworzyć szkoły zawodowe i wybudować hotele robotnicze.

Wszelkie dokładniejsze prognozy są nieuprawnione naukowo, dopóki nie pojawią się nowe dane na temat powiązań w zakresie dojazdów do pracy i preferencji mieszkaniowych ludności.

5.1. Środowisko przyrodnicze na obszarze aglomeracji Gdańska – Gdyni ma unikatowe, znaczne zasoby i walory, lecz jest bardzo wrażliwe, dlatego należy nim starannie gospodarować

Zagrożenia środowiskowe, wynikające z dalszego rozwoju aglomeracji Gdańska – Gdyni są dosyć liczne, choć o różnym poziomie ryzyka:

- dalsza degradacja biologiczna Zatoki Gdańskiej,
- zasolenie wód podziemnych wodą morską wskutek ich nadmiernej eksploatacji,
- degradacja zalesionej strefy krawędziowej wysoczyzny gdańskiej, chronionej jako Trójmiejski Park Krajobrazowy, w rezultacie ekspansji zabudowy oraz przecinania nowymi drogami,
- wzrost zagrożenia smogiem i hałasem motoryzacyjnym w śródmieściach i przy głównych ulicach,
- degradacja krajobrazu i ekosystemów strefy podmiejskiej aglomeracji wskutek niekontrolowanej zabudowy.

Zagrożenia te nie stanowią obecnie absolutnej bariery[40], lecz mogą przekształcić się w takie bariery lub ujemne czynniki lokalizacyjne, jeśli przyjęty wariant rozwoju nie będzie

[40] Niezbędna jest rozbudowa oczyszczalni ścieków Wschód dla Gdańska i Sopotu oraz Dębogórze dla północnej części aglomeracji.

ekologicznie uwarunkowany. Jest to bardziej prawdopodobne w scenariuszu modernizacji niż w scenariuszu postmodernizacji. Również kontynuacja obecnych trendów doprowadzi w krótkim czasie do pogorszenia stanu środowiska, zwłaszcza w wyniku wzrostu emisji spalin samochodowych. Wszystkie miasta aglomeracji deklarują zamiar kształtowania swojej przyszłości wg zasad ekorozwoju. W praktyce różnie bywa z realizacją tych deklaracji, lecz świadomość uwzględniania ekologicznych aspektów rozwoju, zarówno wśród lokalnych polityków, jak i wśród ludności, jest znacznie wyższy niż przed kilku laty.

Główny ujemny czynnik lokalizacyjny stanowi rozpowszechniony i nadal, niestety, siłą bezwładu rozpowszechniany obraz aglomeracji Gdańska – Gdyni jako jednego z 27 obszarów ekologicznego zagrożenia kraju.

Restrukturyzacja gospodarki aglomeracji Gdańska – Gdyni pozytywnie wpłynęła na możliwość realizacji zasad rozwoju ekologicznie uwarunkowanego. Wzrost cen wody i nośników energii spowodował pewne zmniejszenie ich zużycia. Wymienialność złotego umożliwiła dostęp do proekologicznych technologii. Demokratyzacja życia przyczyniła się do upowszechnienia danych o stanie środowiska, rozwoju organizacji proekologicznych i umożliwia protesty społeczne.

6.1. Samorządy miast i gmin aglomeracji Gdańska – Gdyni mają spore osiągnięcia w dziedzinie porządkowania lokalnych spraw i nadrabiania zaniedbań. Zupełnie nie sprawdzają się jednak w sferze współpracy międzygminnej

Samorządy lokalne Wybrzeża Gdańskiego z dużym impetem przystąpiły do realizacji swoich zadań. W Gdyni osiągnięto spore sukcesy w wielu dziedzinach, Gdańsk ugrzązł początkowo w swarach politycznych i dopiero od 2 lat władze ustabilizowały się, pomyślnie działają samorządy Rumi i Sopotu. Samorządy tych miast popierały prywatyzację i wspierały rozwój gospodarczy. Gdańsk, Gdynia i Sopot przystąpiły do opracowania strategii rozwoju i planów przestrzennego zagospodarowania. Niestety, prace te nie zostały ukończone. Zupełnie zamarło planowanie i koordynacja działań na szczeblu aglomeracji. Również planowanie regionalne nie funkcjonuje, dopiero w ubiegłym roku przystąpiono do prac nad strategią rozwoju i studium zagospodarowania przestrzennego województwa.

6.2. Patriotyzm lokalny w Gdyni, Sopocie, Rumi oraz niektórych dzielnicach odrodził się i nadal umacnia

Wybory samorządowe ujawniły przywiązanie do stron rodzinnych i lokalnych miejsc, zwłaszcza w północnej części aglomeracji, na przedwojennych polskich terytoriach. Jest to najczęściej sentyment do całego miasta i jego symboli. Patriotyzm lokalny pojawia się też w niektórych dzielnicach, zwłaszcza „lepszych”[41]. Przejawy patriotyzmu lokalnego mają na ogół pozytywne skutki. Czasem jednak prowadzi on do partykularyzmów i zaślepienia lokalnymi

[41] Np. Chwarzno, Orłowo i Pustki Cisowskie w Gdyni, Niedźwiednik w Gdańsku.

problemami i interesami. Ostatnio mnożą się przykłady lokalnego oporu wobec mniej lub bardziej uciążliwych inwestycji[42]. Protesty te są wyrazem zarówno niedoskonałości planowania przestrzennego, jak i wzrostu świadomości ekologicznej mieszkańców. W wielu wypadkach są słuszne. Utrudniają jednak proces inwestycyjny i mogą stanowić w przyszłości ujemny czynnik lokalizacji.

C. Przemiany w zakresie przestrzennego zagospodarowania aglomeracji Gdańska – Gdyni

Stan badań naukowych w tym zakresie jest niedostateczny. Poniższe stwierdzenia są nie tylko hipotetyczne, lecz opierają się w większym stopniu na niesystematycznych obserwacjach i intuicji autora, niż na lekturze materiałów i tzw. ustalonej wiedzy eksperckiej. Z tego powodu mają postać krótkich stwierdzeń.

1. Przemiany przestrzennej struktury funkcjonalnej aglomeracji Gdańska – Gdyni są jak dotąd nieznaczne. Funkcje śródmiejskie poszerzają się na sąsiednie obszary mieszkaniowe. W strefie podmiejskiej szybko wzrasta liczba podmiotów gospodarczych i miejsc pracy, przede wszystkim w prywatnym handlu, usługach i drobnej wytwórczości (tab. 11-15). Na obszarach podmiejskich, głównie wzdłuż dróg wylotowych, pojawiają się niewielkie zakłady branży budowlanej, spożywczej, drzewnej i poligraficznej. Większość firm sektora IV szuka lokalizacji na policentrycznych obszarach śródmiejskich: w Gdyni, Sopocie, Wrzeszczu i Oliwie (Gdańsk). Ze względu na bardzo wysokie ceny lokali biurowych, nawet dobrze prosperujące firmy, zwłaszcza niewielkie, pozostają w mieszkaniach lub domach właścicieli. Nadal cieszą się powodzeniem budynki o dobrych lokalizacjach, adaptowane na biurowce w pierwszych latach transformacji. Nowe budynki, zwłaszcza bardziej okazałe, budowane są głównie przez banki. W dzielnicach mieszkaniowych coraz więcej mieszkań zamienianych jest na biura, gabinety lekarskie i pracownie. Nowe obszary mieszkaniowe, głównie w postaci niewielkich zespołów domów jedno- lub wielorodzinnych, powstają w trzech głównych formach:

- dobre lokalizacje w starych dzielnicach willowych i na obrzeżach śródmieść,
- uzupełnienia i dogęszczenia w dzielnicach bloków spółdzielczych,
- nowe lokalizacje wzdłuż tras wylotowych i przy obwodowej aglomeracji.

2. Renta gruntowa zaczyna oddziaływać i powoli zmieniać strukturę przestrzenną miast. Nie działa jednak w pełni na rynku mieszkaniowym, gdyż na cenę mieszkania oddziałuje głównie jego wielkość (mieszkania małe są nieproporcjonalnie drogie). Obszary śródmiejskie są coraz intensywniej użytkowane i zabudowywane, o ile stan prawny umożliwia podjęcie inwestycji. Niepokojące jest jednak zjawisko niższej niż to technicznie możliwe i urbanistycznie

[42] Prawie wszystkie projekty budowy supermarketów spotykają się z protestami okolicznych mieszkańców.

dopuszczalnej intensywności zabudowy wolnych działek w śródmieściu. Niewiele jest mieszkaniowego budownictwa plombowego w śródmieściach, gdyż wysoka cena gruntu i utrzymujący się specjalny tryb najmu czynią tę funkcję nierentowną.

Tabela 14. Zmiany gęstości miejsc pracy ogółem w aglomeracji Gdańska – Gdyni w latach 1990-94

Obszary aglomeracji	1990	1994	
	liczba miejsc pracy na 10 000 mieszkańców		1990=100
Trójmiasto	3958	4011	101
Pozostałe miasta	1613	2266	140
Gminy wiejskie	1071	1864	174
Aglomeracja ogółem	3165	3640	115

Tabela 15. Bilans pracujących w gospodarce narodowej w aglomeracji Gdańska – Gdyni w 1994 r. w sektorach publicznym i prywatnym

Obszary aglomeracji	Pracujący ogółem	Pracujący w sektorze prywatnym		Osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą i zatrudnieni przez nich	Miejsca pracy ogółem	Miejsca pracy poza sektorem publicznym	
	w osobach		w %	w osobach			w %
	A	B	B/A x 100	C	A + C	B + C	(B+C/A+C)x100
Trójmiasto	252504	98935	39	51746	304250	150681	50
Pozostałe miasta	21026	9579	46	7862	28888	17441	60
Gminy wiejskie	8449	5526	65	2678	11127	8204	74
Aglomeracja ogółem	281979	114040	40	62285	344265	176326	51

3. Zjawiska przestrzennej polaryzacji społecznej nie są ewidentne. Dzielnice bogate poprawiają swój standard i „polepszają" skład społeczny. Powstające nowe małe zespoły mieszkaniowe mają często charakter zamknięty i elitarny. Tworzą się nowe enklawy bezpieczeństwa i dobrobytu. Na przeciwległym biegunie utrwalają się bieguny niedostatku i problemów społecznych. W skali aglomeracji coraz więcej bogatych przyciąga Sopot oraz cieszące się prestiżem stare dzielnice willowe Gdyni (Kamienna Góra, Orłowo) i Gdańska (Oliwa). Ubogich można znaleźć zwłaszcza w budynkach komunalnych i substandardowych. Są to niewielkie enklawy wśród przeciętnej zabudowy miejskiej zamieszkanej przez grupy społeczne o przeciętnych dochodach. Najczęściej są to ulice lub kwartały, które już w przeszłości (niektóre nawet przed wojną) uchodziły za „złe". Ludzie starsi i ubodzy nie są na razie wypierani z lepszych dzielnic, gdyż nie funkcjonuje mechanizm prawny i ekonomiczny, ani przyzwolenie społeczne, które by to praktycznie umożliwiały.

4. Dekapitalizacja substancji mieszkaniowej postępuje, gdyż w stosunku do zasobów buduje się bardzo niewiele. Proces ten jest spowalniany przez zabiegi modernizacyjne podejmowane przez lokatorów i właścicieli budynków (nowe dachy, stolarka, domofony, liczniki wody i ciepła, elewacje itd.). Wiele budynków wymaga jednak całkowitej wymiany instalacji, co przekracza możliwości finansowe mieszkańców, spółdzielni i samorządów. Najszybciej modernizowane są niewielkie budynki przejmowane przez nowych właścicieli. Dotyczy to zwłaszcza starych, zdekapitalizowanych zasobów mających dobrą lokalizację (np. Sopot, Oliwa, Wrzeszcz).

Ocena żywotności społecznej i technicznej bloków z wielkiej płyty nie jest, wbrew pozorom, jednoznaczna. Aspekt społeczny jest ważniejszy od technicznego. Ubodzy, źle zorganizowani i obojętni mieszkańcy szybciej dopuszczą do śmierci technicznej tych budynków. Na razie negatywne zjawiska, obserwowane w dzielnicach mieszkaniowych aglomeracji Gdańska – Gdyni, nie zależą od technologii wznoszenia budynków, lecz od ich składu społecznego, wieku i zamożności mieszkańców.

Dojazdy do pracy środkami transportu zbiorowego zmalały, a indywidualnego – wzrosły. Ludzie ubożsi zmniejszyli swoją ruchliwość, bogatsi – znacznie zwiększyli dzięki samochodom. Obecnie struktura przewozów w skali aglomeracji przedstawia się następująco: Szybka Kolej Miejska (cała aglomeracja) –15,3%, tramwaj (Gdańsk) – 22,2%, trolejbus (Gdynia, Sopot) – 6,1%, autobus (cała aglomeracja) – 56,4%.

Literatura i materiały wykorzystane w opracowaniu:

Dehmel-Gomerska M., Pacuk M., 1994, *Polskie Linie Oceaniczne, Chipolbrok, Corona Line, Polsteam Tankers*, [w]: *Gdynia 1990-93, Przemiany i rozwój*, Suplement (red. J.Niesyt), Wyd. UM, Gdynia.

Dutkowski M., 1984, *Polaryzacja przestrzeni miejskiej aglomeracji gdańskiej*, maszynopis pracy doktorskiej, UG, Gdańsk.

Gdynia. Środowisko, przestrzeń, gospodarka, 1990, praca zbior. pod red. E. Adrjanowskiej, TMG, Gdynia.

Gdynia 1990-93. Przemiany i rozwój, 1994, praca zbior. pod red. M. Dutkowskiego. Wyd. UM,Gdynia.

Gminy woj. gdańskiego 1990-1994, 1995, US Gdańsk, Sejmik Samorządowy Woj. Gdańskiego.

Ku koncepcji rozwoju przestrzennego w regionie Morza Baltyckiego. Wizja i strategie wokół Morza Bałtyckiego (VASAB), 1995, CUP BPR, Gdańsk, Warszawa – Gdańsk.

Materiały Wojewódzkiego Urzędu Pracy w Gdańsku i Rejonowego Urzędu Pracy w Gdyni.

Ochrona przyrody w regionie gdańskim, 1995, praca zbior. pod red. M.Przewoźniaka, Bogucki Wyd. Naukowe, Poznań.

Raport w sprawie bezrobocia w woj. gdańskim, 1993, US Gdańsk.

Rocznik Statystyczny Gdyni 1996, US Gdańsk.

Rocznik Statystyczny Woj. Gdańskiego 1994, 1994, US Gdańsk.

Rynek pracy w woj. gdańskim 1992 i 1993, 1993 i 1994, US Gdańsk.

Strategia rozwoju Gdyni. Uwarunkowania i cele, 1994, UM Gdynia.

Województwo Gdańskie 2000 plus. Diagnoza stanu, 1996, praca zbiorowa, Samorząd Pomorza Gdańskiego, z. 18, Gdańsk.

Województwo Gdańskie 2000 plus. Uwarunkowania i cele rozwoju (maszynopis materiałów opracowywanych przez Zespół Strategii Rozwoju Regionalnego), 1996, Gdańsk.

Zespół miejski Gdyni. Przyroda – gospodarka – społeczeństwo, 1996, praca zbior. pod red. M. Dutkowskiego i H. Piekarek-Jankowskiej, GTN, Gdańsk 1996 (w druku).

Przebieg procesów transformacji gospodarki i zmian struktury przestrzennej aglomeracji Lublina

Urszula Wich

A. Zagadnienia dotyczące zbioru aglomeracji miejskich oraz wstępnej koncepcji *„Polska 2000 plus"*

1. Transformacja systemowa w Polsce odrzuciła politykę działań wyrównawczych w regionach, jako sprzeczną z zasadą konkurencyjności, właściwą dla systemu rynkowego i otwartej gospodarki. W jej miejsce zgłoszono hasło przestrzennej alokacji środków, przyczyniającej się do kreowania wzrostu gospodarczego na drodze podniesienia konkurencyjności regionów.

Przyjęcie założenia o przebudowie nieefektywnych struktur gospodarczych w regionach na podstawie regulatorów rynkowych, nie sprawdziło się. Przebieg procesów transformacji w latach 1990-1995 z całą ostrością uwidocznił brak samoczynnej zdolności większości regionów polskich w przystosowaniu się do wyzwań konkurencji, zarówno na rynkach międzynarodowych, jak krajowych. Obserwowana w ostatnich latach, stopniowa poprawa ogólnej koniunktury gospodarczej kraju, nie wpłynęła na wyraźniejsze ograniczenie recesji i bezrobocia w regionach problemowych. Ich tradycyjne struktury gospodarcze zaczęły się przekształcać w kryzysogenne, co nieuchronnie prowadzi do społecznej i ekonomicznej degradacji regionów. Przejawem tego jest już dziś zubożenie ludności i spowolnienie działalności gospodarczej w regionach problemowych.

Bez aktywnej polityki regionalnej, nastawionej na wspomaganie procesu tworzenia warunków do pobudzenia konkurencyjności w regionach problemowych, pogłębiać się będą przestrzenne zróżnicowania w przebiegu procesów transformacji. Grozi to nawrotem wysokiej inflacji, konfliktami społecznymi i opóźnieniem integracji Polski z Unią Europejską.

Na przeciwległym biegunie procesu transformacji znalazły się aglomeracje miejskie. Ich wielofunkcyjne struktury gospodarcze, znaczny potencjał intelektualny i profesjonalny oraz wysoka dostępność komunikacyjna zaowocowały szybką reakcją w dostosowaniu się do zasad rynku. Są one obecnie najbardziej ekspansywnymi strukturami przestrzennymi kraju. Przodują w prywatyzacji i koncentracji podmiotów gospodarki rynkowej, w tym z udziałem inwestorów zagranicznych. I tak na przykład, w 1994 r. osiem województw skupiających na swych terenach największe aglomeracje miejskie: warszawską, gdańską, katowicką, łódzką, krakowską, poznańską, szczecińską i wrocławską, miało 72-procentowy udział w koncentracji spółek prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego[1]. Wśród nich przoduje województwo warszawskie z aglomeracją stołeczną (34,2 % udziału). Zwraca ponadto uwagę

[1] Przeliczenia własne na podstawie Rocznika statystycznego województw GUS, 1995.

aktywność transformacyjna województw zaliczanych do problemowych, tj. łódzkiego, częściowo gdańskiego i katowickiego. Aktywność tę można wiązać z korzyściami urbanizacji, których źródłem są ośrodki centralne aglomeracji miejskich.

Korzyści urbanizacji, które umożliwiły szybsze przystosowanie się aglomeracji miejskich do zasad funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej, nie są zjawiskiem samoczynnie trwałym. Potencjalna skala tych korzyści jest pomniejszana wskutek m.in. ogólnego niedoinwestowania aglomeracji, zwłaszcza w relacji do ich zaludnienia, niefunkcjonalnej i poważnie zdekapitalizowanej infrastruktury miejskiej, przestarzałych technologii budownictwa mieszkaniowego, zdegradowanego środowiska. Obserwowanej w okresie transformacji, silnej tendencji do koncentracji działalności gospodarczej i usługowej w aglomeracjach, towarzyszyła względna stabilizacja liczby ich ludności. W ośrodkach centralnych ośmiu największych aglomeracji miejskich wystąpił w tym okresie spadek liczby ludności (o ok. 80 tys. w latach 1990-1994[2]). Tendencje te można uznać za pozytywne. Odciążyło to bowiem wielkie miasta od dodatkowych inwestycji w warunkach wzrastających kosztów ich funkcjonowania i pogłębiania się deficytu budżetowego. Oznacza to jednak zmniejszającą się atrakcyjność wielkich miast i to nie tylko jako miejsca zamieszkania, lecz ostatnio także jako obszaru inwestowania dla zagranicznych inwestorów. Koszty życia i działalności gospodarczej w aglomeracjach wielkomiejskich stają się bowiem zbyt wysokie.

Zagrożeniem dla efektywności aglomeracji są regiony problemowe. Może być ono efektem przechwytywania korzyści z aglomeracji przez regiony słabe, bądź przekazywania, poprzez mechanizm redystrybucji z budżetu państwa, dodatkowego wzrostu z regionów bogatych do regionów biednych.

Coraz bardziej problematyczna staje się konkurencyjność aglomeracji miejskich. W gospodarce rynkowej zaprzeczeniem konkurencyjności są układy monopolistyczne. Wyłączanie z konkurencji coraz większej liczby regionów, w tym mniejszych miast, automatycznie umacnia monopolistyczną pozycję wielkich miast w układzie przestrzennym kraju. Może to zniweczyć efekt szybkiego ich przystosowania do reguł rynku. Do osłabienia konkurencyjności wielkich miast przyczynia się również kapitał zagraniczny. Wykorzystując duże zapotrzebowanie na swą obecność w naszym kraju stawia wygórowane żądania, które na ogół są spełniane. Dotyczą one szczególnych ulg podatkowych, ulg celnych dla towarów konkurencyjnych, wyłączności na produkcję danego towaru lub wykonanie usługi w Polsce[3].

Utrzymanie wiodącej roli aglomeracji miejskich w przemianach układu przestrzennego i zagospodarowania kraju wymaga wsparcia aktywną polityką regionalną. W polu jej działania powinna się znaleźć promocja kilkudziesięciu miast-ośrodków regionalnych, odciążających aglomeracje miejskie od funkcji, które mogą i powinny ulec dekoncentracji. Miasta te powinny być zdolne do pobudzenia aktywności gospodarczej w szerszym zasięgu przestrzennym,

---

[2] Przeliczenia własne na podstawie : Miasta w Polsce, GUS 1994; Rocznik statystyczny województw, GUS 1995.

[3] B.Majewska-Jurczyk, Z.Jurczyk : Polityka konkurencji w Polsce. Wybrane zagadnienia. „Gospodarka Narodowa" nr 7, 1993, s. 20.

przyczyniające się do przełamania syndromu zapaści gospodarki i ubóstwa ludności. Utrzymanie wielofunkcyjnego charakteru aglomeracji powinno się łączyć z ich specjalizacją w zakresie wysoko zorganizowanych usług tercjarnych i restrukturyzacją na rzecz przemysłów naukochłonnych. Ten kierunek kształtowania systemu osadniczego formułuje i rozwija hipoteza rozwoju zrównoważonego[4]. Należy ją uznać za najbardziej racjonalną, ze społecznego i ekonomicznego punktu widzenia, koncepcję rozwoju systemu osadniczego w naszym kraju.

2. Na przestrzenny rozkład i zasięg migracji w najbliższych 10-20 latach wpływ będzie miała sytuacja na regionalnych i lokalnych rynkach pracy. Opierając się na prognozie GUS, która zakłada znaczny przyrost ludności w wieku produkcyjnym (o ok. 2,5 mln w latach 1991-2010) oraz relatywnie wysoką dynamikę przyrostu tej grupy w województwach północno-wschodnich i południowo-wschodnich[5], można zaryzykować twierdzenie, iż w przypadku realizacji hipotezy rozwoju spolaryzowanego[6], ludność tej części Polski może stanowić główny składnik napływu do aglomeracji miejskich, mimo braku podstaw ekonomicznych. Aglomeracje nie będą w stanie podołać tej fali migracji bez poważnych konsekwencji w sferze funkcjonowania gospodarki i obsługi ludności. Może to doprowadzić do pojawienia się w Polsce nowego typu migracji wieś-miasto, przypominającego migracje w Afryce i Ameryce Południowej, polegającego na psychologiczno-socjologicznej potrzebie wyrwania się z beznadziejności, występującej w skalach lokalnych na obszarach wiejskich (nieraz także w miastach)[7]. Przeludnione i zdegradowane aglomeracje miejskie mogą stać się obszarem źródłowym emigracji zagranicznej, obejmującej ludność wykształconą, najbardziej aktywną i twórczą zawodowo.

Objęcie aktywnością gospodarczą ośrodków regionalnych, zwłaszcza na terenach słabo zurbanizowanych (północno-wschodnich i wschodnich) oraz cechujących się zdegradowaną siecią miast, które utraciły funkcje przemysłowe (obszary południowo-wschodnie), może zatrzymać największą falę migracji w zasięgu regionalnym. W tym wariancie, opierającym się na założeniach kształtowania systemu osadniczego w hipotezie rozwoju zrównoważonego, aglomeracje miejskie byłyby celem migracji selektywnej, tj. ograniczonej do specjalistycznego popytu na ich rynkach pracy.

---

[4] J.Kołodziejski : Hipoteza rozwoju zrównoważonego w polityce przestrzennej państwa. [W:] Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju, Polska 2000 plus. Hipoteza, tom II. Centralny Urząd Planowania. Warszawa 1995, s. 87-90.

[5] B.Seretna:Demograficzne uwarunkowania polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. [W:] Koncepcja polityki ..., op.cit., załącznik nr 1, s. 110.

[6] G.Grzelak, B.Jałowiecki : Hipoteza polaryzacji - strategia rozwoju a polityka regionalna Polski. [W:] Koncepcja polityki ..., op.cit., s. 29-33.

[7] A. Stasiak : Wstępna koncepcja głównych węzłów osadniczych Polski. [W:] Podstawowe węzły układu osadniczego Polski. Pod red.A.Stasiaka.,Biuletyn KPZK PAN" 1994, z.167, s.31.

W drugim wariancie, pewne znaczenie w strefach przygranicznych, zwłaszcza po stronie wschodniej, może mieć napływ ludności z zagranicy. Wydaje się jednak, że zasięg imigracji ograniczy się do skali lokalnej i będzie warunkowany trwałymi efektami gospodarczymi na lokalnych rynkach pracy oraz efektami wynikającymi ze współpracy przygranicznej i transgranicznej.

3. Szanse rozwoju poszczególnych aglomeracji miejskich nie powinny sprowadzać się do wyboru pomiędzy korzyściami położenia w strukturze powiązań europejskich, a potrzebą likwidacji zaległości w zwiększaniu ich wzajemnej dostępności. Faktem jest zarówno internacjonalizacja polskiej gospodarki, wymagająca budowy międzynarodowych połączeń, jak też luka komunikacyjna pomiędzy aglomeracjami, która powinna być likwidowana.

Schemat powiązań międzynarodowych Polski, zaprezentowany w koncepcji *„Polska 2000 plus"*, zawiera jak się wydaje korzyści z punktu widzenia jego twórców, tj. strategów z Unii Europejskiej[8]. Interes Polski, a jeszcze bardziej konkretnych regionów, ulega tu marginalizacji. Na tym tle pojawiają się zarzuty zarówno pod adresem nadmiaru lub braku tras tranzytowych w poszczególnych regionach, jak też kierunków ich przebiegu. Przykładem może tu służyć Lubelszczyzna, pominięta w ważnym dla jej rozwoju kierunku powiązań Ukrainy z Europą Zachodnią na trasie Berlin - Warszawa - (ew. Łódź)-Lublin -Dorohusk - Kijów. Stratedzy z Unii wybrali bowiem połączenie Ukrainy z Europą Zachodnią z pominięciem Polski (poprzez Bratysławę i Budapeszt), mimo iż jest ono dłuższe i nie leży także w interesie Ukrainy, która podobnie jak Lubelszczyzna podjęła już w tym celu inwestycje przygotowawcze[9].

Wyłączenie Lubelszczyzny z pasma powiązań międzynarodowych jest równoznaczne z utratą znacznych korzyści związanych z tranzytem. Dla Lublina oznacza to rangę co najwyżej o znaczeniu krajowym, zaś dla Lubelszczyzny - utratę jednej z niewielu możliwości aktywizacji.

Przeszłość historyczna Lublina dowodzi, iż jego rozwój i rangę kształtowało położenie w węźle szlaków handlowych wiodących przez Lubelszczyznę:

- z Warszawy przez Lublin do Kijowa,
- z regionu Morza Bałtyckiego przez Warszawę i Lublin do Lwowa i basenu Morza Czarnego.

Odtworzenie tych historycznych szlaków powiązań zewnętrznych pozwoliłoby Lublinowi powrócić do roli ważnego centrum wymiany pomiędzy Wschodem a Zachodem i uzyskać rangę europolii. Tej roli Lublina nie wykreuje nawet najlepszy system powiązań

---

[8] J.Szlachta: Polska przestrzeń w świetle strategii „Europa 2000 plus". [W:] Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania ..., op.cit., t.I, s. 80.

[9] A.Holcel : Główne sytuacje problemowe makroregionu środkowo-wschodniego. Konferencja makroregionu środkowo-wschodniego, Lublin 7 czerwca 1995 r. [W:] Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju. Polska 2000 plus. Makroregionalne konferencje konsultacyjne. CUP. Warszawa 1995, s. 89.

wewnętrznych, w tym z największymi aglomeracjami miejskimi. W skrajnym przypadku może nawet zagrozić miastu zdominowaniem wpływami ze strony silniejszych aglomeracji miejskich, zwłaszcza warszawskiej.

B. Zagadnienia dotyczące poszczególnych aglomeracji miejskich: transformacja gospodarki

Aglomeracja Lublina

Wprowadzenie

Lublin, liczący w 1995 r. 354,5 tys. mieszkańców, jest głównym ogniwem systemu osadniczego w makroregionie środkowo-wschodnim, obejmowanym historyczną nazwą Lubelszczyzna. Jest również największym pod względem liczby ludności miastem we Wschodniej Polsce i dziesiątym w kraju.

Lubelszczyzna pozostająca w zasięgu oddziaływania Lublina jest obecnie zaliczana do obszarów problemowych, o cechach depresji społeczno-gospodarczej, opóźnienia cywilizacyjnego i peryferyjności. W strukturze gospodarczej makroregionu dominuje sektor rolniczy, z przeważającym udziałem drobnotowarowych i niskowydajnych gospodarstw chłopskich.

Opóźnienie rozwoju Lubelszczyzny, zwłaszcza jej terenów przygranicznych jest konsekwencją niedoinwestowania i słabego zurbanizowania. Wartość brutto środków trwałych w przeliczeniu na 1 mieszkańca w makroregionie środkowo-wschodnim była w 1994 r. niższa o 12 % w porównaniu ze średnią dla kraju[10]. Niecałe 48 % ludności mieszka w 36 miastach makroregionu. Rzadkiej sieci miast (w zasięgu obsługi 1 miasta znajduje się 638 km^2, tj. o 272 km^2 więcej niż średnio w kraju), towarzyszy niewielka przeciętna skala wielkości miasta (86 % miast nie przekracza 50 tys. mieszkańców). Tylko stolice województw: Biała Podlaska, Chełm, Zamość oraz Puławy znajdują się w następnej klasie wielkościowej, tj. od 50 do 99 tys. mieszkańców. Przy braku miast w kolejnej klasie wielkościowej (od 100 do 199 tys.), w przedziale 200 i więcej mieszkańców znajduje się tylko Lublin.

Struktura funkcjonalna miast makroregionu środkowo-wschodniego wykazuje na ogół zależność od rozwoju jednego działu gospodarki, z reguły przemysłu - daru socjalistycznej aktywizacji. Nieznaczne odchylenia od tej reguły cechują miasta wojewódzkie, zaś wyjątkiem jest Lublin, ze swą zróżnicowaną strukturą funkcjonalną.

Niższe dochody ludności i ogólnie niski standard życia, zwłaszcza w przygranicznych terenach wiejskich Lubelszczyzny, wywołały procesy nadmiernego odpływu stąd ludności, prowadzące do zjawiska depopulacji. Niedorozwój miast i ograniczone możliwości przyjęcia

---

[10] Przeliczenia na podstawie Rocznika statystycznego województw GUS, 1995.

przez Lublin migrantów ze wsi, spowodowały odpływ ludności poza makroregion. Lata transformacji zahamowały tendencję niepokojącego spadku udziału makroregionu środkowo-wschodniego w ogólnej liczbie ludności kraju (od 1993 r. wskaźnik udziału stabilizuje się na poziomie 5,4 %). Jednocześnie zahamowane zostały dojazdy do pracy do miast makroregionu. Redukcja zatrudnienia dotknęła w pierwszej kolejności ludność dwuzawodową, która obecnie powiększa rzeszę bezrobotnych na wsi. Szacuje się, iż tzw. ukryte bezrobocie na terenach wiejskich Lubelszczyzny przekracza 20 % zasobów pracy w rolnictwie, dochodząc nawet do 30 % w województwach przygranicznych. Nieuwzględnianie bezrobotnych w rolnictwie w oficjalnej statystyce jest powodem stosunkowo korzystnej stopy bezrobocia (liczonej jako procentowy udział bezrobotnych w liczbie aktywnych zawodowo) w województwach makroregionu środkowo-wschodniego na tle innych województw kraju. W końcu roku 1995 stopa bezrobocia wahała się od 13,5 % w województwie lubelskim i 13,6 % w województwie bialskopodlaskim, do 15 % w województwie zamojskim i 16,5 % w województwie chełmskim, przy średniej krajowej 14,9 %.[11]

Problem ukrytego bezrobocia w rolnictwie wchodzi w fazę samoczynnego rozwiązania poprzez ożywienie migracji stałych, po ich wyhamowaniu w pierwszych latach transformacji (do ok. 1992 r.). Przy stosunkowo niewielkiej na razie skali migracji ludności wiejskiej (ok. 4,2 tys. w 1994 r.), kierunek odpływu w połowie wiąże się z miastami Lubelszczyzny, a w pozostałej części obejmuje migrację poza jej obszar. Dominujący udział w przejęciu odpływu ludności wiejskiej ma Lublin. Jeszcze w 1992 r. Lublin cechował ujemny przyrost migracyjny (41 osób), a w 1995 r. odnotowano przyrost dodatni, wynoszący 1333 osoby[12].

Nasilenie tendencji napływu ludności do miast makroregionu środkowo-wschodniego, zwłaszcza charakteryzujących się monofunkcyjną strukturą gospodarczą, nie jest zjawiskiem korzystnym. W warunkach powolnych zmian strukturalnych w gospodarce Lubelszczyzny, przerostów zatrudnienia w upadających zakładach przemysłowych i ogólnie złej kondycji finansowej miast, każdy nieprzewidziany wzrost liczby ludności może stanowić dla nich poważne obciążenie.

W sytuacji konkurencyjnej znalazł się Lublin. W okresie transformacji umocniła się jego dominacja społeczna, ekonomiczna i cywilizacyjna w stosunku do Lubelszczyzny. Będąc obecnie centrum zmian strukturalnych nie spełnia jednak roli wielofunkcyjnego generatora rozwoju gospodarczego ani Lubelszczyzny, ani kształtującej się aglomeracji lubelskiej. Okres transformacji pogłębił jedynie różnice w poziomie atrakcyjności warunków życia i warunków rozwoju przedsiębiorczości pomiędzy Lublinem i jego regionem. Wykazał również kruchość podstaw rozwoju aglomeracji lubelskiej, bardziej uzależnionych od impulsów zewnętrznych (centralnych inwestycji przemysłowych), aniżeli od generującego wpływu Lublina. Kryzys

---

[11] Bezrobocie rejestrowane w Polsce I-IV kwartał 1995. Informacje i opracowania statystyczne GUS. Warszawa 1996, s. 17.

[12] Na podstawie danych WUS w Lublinie.

ekonomiczny i gwałtowne kurczenie się rynku pracy zahamowały procesy wykształcania się aglomeracji lubelskiej.

Obecnie można jedynie mówić o zespole miast Lublin-Świdnik, który w 1995 r. zamieszkiwało 394,9 tys. ludności. Włączenie Świdnika do zespołu miejskiego uzasadnia nie tylko fakt graniczenia ze sobą obu miast, lecz przede wszystkim silne jego uzależnienie od Lublina w zakresie obsługi ludności. Świdnik rozwinął się bowiem jako ośrodek mieszkaniowy dla pracowników, zlokalizowanej tu w latach 50., Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego. Ze względu na bliskość centrum usługowego w Lublinie, ośrodek obsługi w Świdniku nie rozwijał się adekwatnie do rosnącej liczby mieszkańców (40,4 tys. w 1995 r.). Lublin nie tworzy jednak integralnego zespołu miejskiego ze Świdnikiem. Miast tych nie łączy bowiem wspólna infrastruktura, ani też szczególne więzi funkcjonalno-przestrzenne.

Wśród największych miast kraju Lublin w okresie transformacji umocnił pozycję dziesiątego pod względem liczby ludności ośrodka miejskiego. Po krótkim okresie stabilizacji (1990-1991), a następnie niewielkiego spadku (1991-1992), Lublin ponownie zwiększa liczbę ludności (o 4175 w 1995 r. w stosunku do 1992 r.). Prawdopodobieństwo dalszej koncentracji ludności w Lublinie jest większe niż w innych wielkich miastach kraju. Rezerwy potencjału ludzkiego tkwią bowiem w jego słabo zurbanizowanym, biednym i zacofanym zapleczu regionalnym. Nawet niewielki wzrost zamożności, pozwalający na migracje może wywołać dalszą koncentrację ludności w Lublinie, jako jedynym ośrodku na Lubelszczyźnie dającym przybyszom poczucie możliwości realizacji różnorodnych szans życiowych[13]. Nieprzygotowane do tego miasto, zwłaszcza w odniesieniu do stosownie rozbudowanej przedsiębiorczości i sfery obsługi, może pogrążyć się w kryzysie funkcjonowania. Konsekwencją tego będzie spadek standardów wyposażenia Lublina w stosunku do innych dużych miast w kraju, co może oznaczać obniżenie jego atrakcyjności, a nawet rangi w systemie miast krajowych.

1. Po zahamowaniu wzrostu liczby ludności i zatrudnienia w pierwszym okresie transformacji, kolejne lata przynoszą dalszy wzrost ich koncentracji w Lubelskim Zespole Miejskim. W 1995 r. liczba ludności LZM wzrosła do 394,9 tys. osób (o 4492 osoby w stosunku do 1992 r.), przy czym dominujący udział w przyroście miała ludność napływowa (75% w 1995 r.). W analizowanym okresie zwiększyła się także liczba pracujących w LZM, do 130,3 tys., tj. o 4899 osób w stosunku do roku 1992 (w tym w Lublinie o 4257 osób)[14]. Ożywienie na rynku pracy wpłynęło na zmniejszenie bezrobocia, z 17,8 bezrobotnych na 100 pracujących w 1992 r. do 16,6 w 1995 r. (w Lublinie odpowiednio z 16,7 do 15,9).

---

[13] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej. I - Prace wejściowe. 2-Diagnoza stanu i trendów - synteza diagnozy, I.2. Instytut Gospodarki Przestrzennej i Komunalnej w Warszawie, Zakład Zagospodarowania Przestrzennego i Urbanistyki w Lublinie. Lublin 1995, s. 15-16.

[14] Przeliczenia na podstawie danych WUS w Lublinie; dotyczy pracujących w zakładach zatrudniających więcej niż 5 osób.

Największy przyrost liczby miejsc pracy wystąpił w handlu i przemyśle. Wzrost liczby pracujących w przemyśle dotyczy przede wszystkim drobnej przedsiębiorczości, rozwijającej się dynamicznie w różnych działach, gałęziach i branżach, w tym przemysłowych. Przemysł tzw. duży i średni, łącznie z budownictwem, objęty jest w LZM nadal głęboką recesją. Jej przejawem jest m.in. spadek wykorzystania zdolności produkcyjnych, w niektórych przedsiębiorstwach nawet poniżej 30 %, a w większości nie przekraczający 50 %[15]. Konsekwencją tego są redukcje zatrudnienia, największe w pierwszych latach transformacji, które głównie objęły dojeżdżających do pracy. Wielkie i średnie zakłady LZM, zwłaszcza przemysłu elektromaszynowego, częściowo spożywczego, wykazują niewielką zdolność do pokonania technicznej i kapitałowej bariery restrukturyzacji. Brakuje zewnętrznego źródła zasilania, w tym pod postacią kapitału zagranicznego, który poza kilkoma przypadkami, nie wykazywał dotychczas większego zainteresowania LZM.

Powolna restrukturyzacja przemysłu umacnia jego dominację w strukturze funkcjonalnej LZM. W 1992 r. w tym dziale pracowało 27,1 % osób, zaś w roku 1995 - 28% (25,2 % w Lublinie i 59,6 % w Świdniku). W porównaniu z rokiem 1992 umacnia się w 1995 r. pozycja ochrony zdrowia i opieki socjalnej (wzrost udziału pracujących w tym dziale z 11,6 % do 13,8 %) oraz handlu (z 9,6 % do 11,7 %). Utrzymuje się wysoka pozycja edukacji - 13,6 %, choć w porównaniu z rokiem 1992 wystąpił tu gwałtowny spadek udziału pracujących, wynoszący wówczas 16,5 %. Tendencje spadku udziału wykazuje budownictwo (z 10,5 % do 8,2 %), co w większym stopniu należy wiązać z redukcją przerostów zatrudnienia, aniżeli postępem w restrukturyzacji licznych specjalistycznych firm budowlanych. Rośnie znaczenie transportu i łączności (z 8,4 do 8,6 %) czego następstwem jest zwiększenie dostępności komunikacyjnej LZM[16].

Generalnie ujmując można stwierdzić, iż poza drobnymi przesunięciami okres transformacji nie przyniósł radykalnych zmian struktury funkcjonalnej Lubelskiego Zespołu Miejskiego. W ramach tradycyjnie zróżnicowanej struktury funkcjonalnej Lublina, trzonem bazy ekonomicznej (zarówno miasta, jak i LZM) pozostaje przemysł, z dużym udziałem nie zrestrukturyzowanych gałęzi: maszynowej, środków transportu i spożywczej.

Większe zmiany struktury funkcjonalnej LZM w perspektywie najbliższych 5-10 lat wydają się możliwe jedynie w przypadku odczuwalnego dopływu do przedsiębiorstw przemysłowych kapitału z zewnątrz, który umożliwi im gruntowną restrukturyzację produkcji i technologii. Przedsiębiorstwa państwowe i firmy działające w LZM wyrażają chęć do podjęcia współpracy z różnymi inwestorami, w tym zagranicznymi. Obok współpracy produkcyjnej oferują one różne usługi przemysłowe, odsprzedaż części majątku i rezerw terenowych.

---

[15] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ..., op.cit., s. 100.

[16] Przeliczenia na podstawie danych WUS w Lublinie; dotyczy pracujących w zakładach zatrudniających więcej niż 5 osób.

Dużą rolę w przygotowaniu przedsiębiorstw i firm w LZM do restrukturyzacji odgrywają liczne instytucje wspomagające rozwój przedsiębiorczości, zlokalizowane w Lublinie. Ze względu na charakter działalności instytucje te dzielą się na niekomercyjne i nastawione na osiąganie zysku[17].

Instytucje non-profit są nastawione na popularyzację nowoczesnych metod restrukturyzacji gospodarki, propagowanie ducha przedsiębiorczości, promocję Lublina jako dogodnego miejsca lokalizacji biznesu i prowadzenia interesów, wspieranie różnych form współpracy, udzielanie informacji i pomocy w rozwoju własnego biznesu, itp. W grupie tych instytucji znajdują się: Lubelska Fundacja Rozwoju, Polsko-Amerykański Klub Przedsiębiorczości, Lubelski Klub Przedsiębiorczości, Lubelski Klub Biznesu, Ośrodek Doradztwa Gospodarczego przy Urzędzie Wojewódzkim, Biuro Promocji Miasta przy Urzędzie Miejskim. Wspomaganiem przedsiębiorczości zajmują się również samorządy gospodarcze: Zrzeszenie Prywatnego Transportu, Zrzeszenie Prywatnego Handlu i Usług, Izba Rzemieślnicza. Szczególną rolę w promocji współpracy transgranicznej odgrywa Porozumienie Regionalne i powiązane z nim Konsorcjum Regionalne (jako źródło środków finansowych).

W grupie instytucji komercyjnych najliczniej reprezentowane są firmy consultingowe (ok. 40). Zajmują się one głównie wyceną majątku prywatyzowanych przedsiębiorstw państwowych, pośrednictwem handlowym, usługami podatkowymi i celnymi. Wiele z nich specjalizuje się w działalności związanej z kontaktami gospodarczymi z państwami po wschodniej stronie granicy. Pozostałe instytucje komercyjne prowadzą działalność szkoleniową. Wymienić tu można Lubelską Szkołę Biznesu oraz zakłady szkoleniowe Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego i Stowarzyszenia Księgowych.

Można więc mówić, iż gospodarka Lubelskiego Zespołu Miejskiego ma szerokie oparcie w instytucjach przygotowujących do radykalnych zmian jej tradycyjnej struktury, szkolących fachowców i popularyzujących korzyści restrukturyzacji. Zwraca uwagę znaczący udział instytucji promujących kontakty i współpracę ze wschodnimi partnerami. Wskazuje to na rodzenie się świadomości o korzyściach wynikających z reorientacji gospodarki LZM na potrzeby wschodnich sąsiadów. W żargonie lokalnym pojawiła się nawet nazwa Lublina jako „bramy na Wschód".

Kluczem do przełamania technologicznej bariery w restrukturyzacji przemysłu LZM jest również wykorzystanie potencjału naukowo-badawczego Lublina. Potencjał ten tworzy pięć szkół wyższych Lublina, w tym dwa uniwersytety. Ogromny potencjał innowacyjny szkół wyższych Lublina nie jest wykorzystywany na potrzeby restrukturyzacji przemysłu, zarówno ze względów finansowych jak instytucjonalnych. Przełamanie tych ograniczeń może otworzyć dostęp jednostkom gospodarczym do proinnowacyjnych efektów badawczych i uruchomić popyt na badania stosowane. W przypadku LZM istnieje dodatkowe ułatwienie, wyrażające się wysoką zgodnością pomiędzy strukturą działową, gałęziową i branżową produkcji, a profilami

---

[17] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ..., op. cit., s. 115-116.

badawczymi instytutów uczelnianych[18]. Na wsparcie w restrukturyzacji technologicznej mogą liczyć najbardziej tradycyjne gałęzie produkcji: elektromaszynowa, rolno-spożywcza, chemiczna, a także budownictwo.

Przepływ efektów badawczych do praktyki gospodarczej wymaga również zreorganizowania struktur uczelnianych. Zmierzać ono powinno w kierunku większej integracji szkół wyższych Lublina, a także odejścia od nadmiernie dziś rozbudowanej działalności dydaktycznej (głównie komercyjnej), kosztem badań naukowych.

Efekty zmian powiązań nauki z praktyką gospodarczą, z równoczesną reformą uczelnianych struktur organizacyjnych mogłyby przyczynić się w dużym stopniu do pojawienia się w LZM przemysłów o wysokim stopniu zaawansowania technologicznego. Trudniejszy do przewidzenia jest okres tych zmian. Warunkowany jest on bowiem nie tylko dostępnością środków finansowych na ten cel, lecz także jest zależny od mentalności, przygotowania i siły przywódczej osób kierujących zmianami.

2. Stosunkowo szybką adaptację do warunków rynkowych wykazała drobna przedsiębiorczość, rozwijająca się w różnych działach, gałęziach i branżach gospodarki. Niemal w całości przeszła ona do sektora prywatnego, wykazując ponadto silne tendencje do koncentracji w Lublinie. Na blisko 28 tys. podmiotów gospodarczych zlokalizowanych w Lublinie, najwięcej (26 tys.) jest firm drobnej przedsiębiorczości, zatrudniających mniej niż pięć osób[19].

Procesy dostosowawcze ułatwiła drobnej przedsiębiorczości skoncentrowana w Lublinie baza materialna, największa na Lubelszczyźnie. Drobni przedsiębiorcy skorzystali z majątku, którego wyzbywały się duże przedsiębiorstwa państwowe, z ich kadry oraz chłonnego rynku zbytu. Znaleźli oni również silne oparcie w instytucjach wspomagających rozwój przedsiębiorczości i w sektorze bankowym. W okresie transformacji Lublin stał się bowiem największym ośrodkiem bankowym we Wschodniej Polsce. W Lublinie zlokalizowane są centrale czterech banków: Depozytowo-Kredytowego SA, Pierwszego Banku Komercyjnego w Lublinie SA, Wschodniego Banku Cukrownictwa SA i Lubelskiego Banku Regionalnego SA. Ponadto, znalazły w Lublinie siedzibę oddziały 8 banków uniwersalnych i 9 branżowych oraz przedstawicielstwo Banku West-Ukrainian Commercial.

Znacznie wolniej przebiega proces adaptacji dużych przedsiębiorstw państwowych do warunków rynkowych. W okresie 1990-1995 przekształceniami własnościowymi w Lublinie objęto 64 przedsiębiorstwa państwowe, z ogólnej ich liczby - 118 w okresie wyjściowym[20]. W grupie przekształcanych przedsiębiorstw, działalność produkcyjną prowadzi 23,4 %,

---

[18] Ibid., s. 112.

[19] Lublin w liczbach. Urząd Miejski w Lublinie. Wydawnictwo Arkadia. Lublin 1995, s. 11.

[20] Analizę przeprowadzono na podstawie nie publikowanych danych WUS w Lublinie i przy wykorzystaniu publikacji: Prywatyzacja przedsiębiorstw państwowych 1996. WUS w Lublinie, czerwiec 1996.

budowlaną i handlową - po 18,7 % w zakresie transportu i łączności - 4,7 %. W Świdniku przekształceniami własnościowymi jest objęta Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego, będąca tam jedynym dużym przedsiębiorstwem państwowym, zatrudniająca w okresie wyjściowym blisko 6 tys. osób. Obecnie WSK jest jednoosobową spółką Skarbu Państwa.

Wśród przedsiębiorstw objętych przekształceniem najliczniejszą grupę stanowią przedsiębiorstwa podlegające likwidacji (51). Przyczyną likwidacji blisko połowy przedsiębiorstw był zły stan ekonomiczny. W tym przypadku majątek przedsiębiorstw jest przeważnie sprzedawany prywatnym podmiotom krajowym. W pozostałych likwidowanych przedsiębiorstwach najpopularniejszą formą zbytu majątku państwowego jest przekazywanie go do odpłatnego korzystania, na zasadzie leasingu, spółkom prywatnym. Ich głównymi udziałowcami są pracownicy likwidowanych firm. Do końca 1995 r. powstało w Lublinie 26 spółek pracowniczych (ani jedna w Świdniku).

Niewielką zbiorowość stanowią przedsiębiorstwa, które wybrały drogę prywatyzacji kapitałowej. Do końca 1995 r. zarejestrowano powstanie tylko dziesięciu jednoosobowych spółek Skarbu Państwa w Lublinie i jednej w Świdniku. Wynika to z faktu, iż drogę kapitałową wybierają tylko duże pod względem liczby pracujących i posiadanego majątku przedsiębiorstwa, będące w niezłej kondycji ekonomicznej. Komercjalizacja przedsiębiorstw w tym przypadku stanowi etap przejściowy, po którym następuje sprzedaż akcji i udziałów, bądź ich wniesienie do Narodowych Funduszy Inwestycyjnych, w celu prywatyzacji.

Spółki Skarbu Państwa mogą być prywatyzowane indywidualnie na szczególnych warunkach, ze względu na ich znaczenie dla gospodarki. Prywatyzacja indywidualna w LZM dotyczy jak dotąd, zaledwie dwóch jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, zlokalizowanych w Lublinie.

W wyniku procesów transformacyjnych struktura własności podmiotów gospodarczych w LZM ulega zasadniczej zmianie. Liczba przedsiębiorstw państwowych w 1995 r. była około 57 % mniejsza niż w 1990 r., przy czym największy jej spadek odnotowano w 1992 r. Postępuje systematyczny wzrost udziału sektora prywatnego w gospodarce LZM. Liczba pracujących w zakładach sektora prywatnego, zatrudniających więcej niż 5 pracowników, wynosiła 40 820 osób w końcu 1995 r. (38 966 w Lublinie), co stanowiło 31,3% ogółem pracujących w gospodarce LZM[21]. Uwzględniając pracujących w zakładach zatrudniających mniej niż 5 pracowników można szacować, iż sektor prywatny w LZM skupia ponad połowę pracujących. Na tle przytoczonych liczb dość nisko oceniać można proces zaawansowania przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych. W Lublinie w końcu 1995 r. pracowało w nich 11 619 osób, co stanowi 29,8 % ogółu pracujących w zakładach miasta, zatrudniających więcej niż 5 pracowników[22].

Spowolnienie w ostatnich latach procesu przekształceń własnościowych przedsiębiorstw państwowych w LZM można łączyć z wieloma przyczynami. Pomijając

---

[21] Nie publikowane dane WUS w Lublinie.

[22] Dane dotyczące liczby pracujących w WSK w Świdniku objęte są tajemnicą statystyczną (jeden podmiot).

uwarunkowania natury prawno-politycznej można mówić, iż zasadniczym powodem jest niedostateczna podaż kapitału, w tym zagranicznego. W środowisku lubelskim brakuje znaczących liderów rozwoju przedsiębiorczości na dużą skalę. Kapitał zagraniczny wykazywał dotychczas większe zainteresowanie małymi firmami, i z reguły na zasadzie współudziałowca.

Z udziałem kapitału zagranicznego funkcjonuje w Lublinie 141 firm, w tym 10 przedsiębiorstw zagranicznych i 131 spółek prawa handlowego[23]. W wielkości nakładów na inwestycje pierwszeństwo ma południowo-koreański koncern Daewoo, który zainwestował ponad 100 mln dolarów w Fabrykę Samochodów w Lublinie, na 150 mln dolarów dotąd zainwestowanych przez kapitał zagraniczny w całym województwie lubelskim[24]. Znacznie mniej zainwestowali Włosi w przemysł maszyn rolniczych. W Spółce Akcyjnej SIPMA, powstałej na bazie Lubelskiej Fabryki Maszyn Rolniczych, zamierzają oni produkować jednoosiowe ciągniki rolnicze. Inna firma włoska, 4WD-Traktors, produkuje w Lublinie małe traktory dla rolnictwa i ogrodnictwa. Norweski koncern Statoil zbudował w Lublinie stację benzynową, pierwszą w zamierzonej sieci. Norweska grupa Coca-Coli zakupiła w Świdniku 3 ha ziemi pod przyszłą budowę. W tymże mieście została uruchomiona pierwsza w Polsce duża prywatna sieć telefoniczna Telekomu na kilka tysięcy numerów, z zaangażowaniem kapitału izraelskiego i amerykańskiego w firmie Polskiej Telewizji Kablowej. Wśród kooperantów lubelskich firm znajdują się m.in. Volvo, Compensa, Pepsi-Cola, McDonald`s, Amoco, Wirgley`s SMS, Barilla.

Sądząc po zapowiedziach można mówić, iż napływ kapitału zagranicznego na Lubelszczyznę będzie systematycznie wzrastał. Według opinii specjalistów z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową województwo lubelskie plasuje się wśród 12 najbardziej atrakcyjnych dla inwestorów zagranicznych województw. Przedsiębiorcy zagraniczni coraz bardziej preferują tereny położone z dala od wielkich metropolii i uciążliwych regionów przemysłowych. Rosną więc szanse Lublina i jego regionu. Konkretną zapowiedź na inwestycje w Lubelskie Zakłady Tytoniowe, zlokalizowane w Lublinie, zgłosili Brytyjczycy z koncernu Rothmans. Zaangażowanie inwestycyjne deklarują również Niemcy, dla których Wisła była dotychczas granicą ekspansji kapitałowej. Z władzami Lublina prowadzą rozmowy Amerykanie, w sprawie warunków budowy hoteli oraz sieci handlowych w mieście[25].

Efekty procesów transformacji w Lubelskim Zespole Miejskim można w przybliżeniu ocenić posługując się analizą porównawczą dziesięciu województw skupiających na swych obszarach największe miasta kraju, pełniące jednocześnie funkcje ośrodków centralnych aglomeracji miejskich. Do porównań wybrano następujące cechy: odsetek sprywatyzowanych przedsiębiorstw państwowych, udział jednoosobowych spółek Skarbu Państwa,

---

[23] Lublin w liczbach ..., op.cit.

[24] M.Balicka: Miraże i mariaże. Lubelszczyzna czeka na inwestorów. „Gazeta Bankowa" dodatek specjalny - region lubelski, 21 kwietnia 1996, s. 13.

[25] Ibidem.

przewidzianych do prywatyzacji kapitałowej, w ogólnej liczbie przekształconych przedsiębiorstw państwowych, stopień koncentracji spółek prawa handlowego i przedsiębiorstw zagranicznych drobnej wytwórczości[26].

Relatywnie, najwyższą pozycję zajmuje województwo lubelskie w odsetku sprywatyzowanych przedsiębiorstw państwowych (70,9 % wobec 48,8 % średnio w kraju). Tłumaczyć to można zdecydowanie niższą koncentracją przedsiębiorstw państwowych w województwie lubelskim w porównaniu z innymi województwami aglomeracyjnymi, (odsetek sprywatyzowania waha się od 39,5% w województwie łódzkim do 60 % w województwie warszawskim).

Ostatnia pozycja województwa lubelskiego pod względem odsetka jednoosobowych spółek Skarbu Państwa przewidzianych do prywatyzacji kapitałowej (8,4 % wobec 14,6 % średnio w kraju), potwierdza słabą kondycję ekonomiczną przekształcanych przedsiębiorstw państwowych w województwie. W tym zakresie, jego sytuacja podobna jest do województwa szczecińskiego (9,9 %), zajmującego przedostatnie miejsce w grupie ocenianych województw. Rozpiętość udziałowa w pozostałych województwach zamyka się w przedziale od 15,4 %w województwie poznańskim do 25,7 % w województwie katowickim.

Ekonomicznie silniejsze spółki prawa handlowego w porównaniu ze spółkami pracowniczymi, koncentrują się w największym stopniu w województwie warszawskim (23,9% udziału w ogólnej ich liczbie w kraju). Partycypacja pozostałych województw waha się od 2,2 % w przypadku województwa lubelskiego i 2,7 % województwa bydgoskiego, do 8,2 % województwa gdańskiego i 9,1 % województwa katowickiego.

Pod względem koncentracji przedsiębiorstw zagranicznych drobnej wytwórczości, województwo lubelskie przesuwa się na siódmą pozycję (2 % udziału), przed województwa wrocławskie i bydgoskie (po 1,5 %) oraz województwo szczecińskie (1,7 %). Potwierdza to stosunkowo dobre warunki do rozwoju drobnej wytwórczości w Lublinie, które zaczynają doceniać zagraniczni inwestorzy.

Reasumując, można stwierdzić, iż przebieg procesów transformacji gospodarki w województwie lubelskim jest miarodajny dla dziesiątej pozycji Lublina w systemie osadniczym kraju. Zaobserwowana pewna odrębność wynika ze specyfiki gospodarki na tym obszarze i peryferyjnego położenia w strukturze przestrzennej kraju. Walorem województwa lubelskiego jest jego niewykorzystany w pełni potencjał rozwojowy. Według przygotowanej na potrzeby inwestorów zachodnich analizy niemieckiej firmy konsultingowej Empiryka, województwo lubelskie znalazło się na trzecim miejscu w Polsce i jedenastym w Europie Wschodniej, jako jedyne sklasyfikowane województwo po prawej stronie Wisły[27].

---

[26] Do przeliczeń wykorzystano dane liczbowe z Rocznika statystycznego województw GUS, 1995.

[27] Informator gospodarczy województwa lubelskiego. Katalog gospodarczy firm województwa lubelskiego wydany na zlecenie Urzędu Wojewódzkiego w Lublinie. Wyd. „Journal". Bydgoszcz 1995, s. 32.

Na tle innych województw aglomeracyjnych województwo lubelskie odznacza się specyficznymi cechami, które mogą w niedalekiej przyszłości zadecydować o jego wyborze, jako bardziej dogodnego miejsca dla inwestycji, w tym zagranicznych. Chodzi tu przede wszystkim o niższe koszty pracy, a także niższe niż w innych województwach aglomeracyjnych ceny terenów, obiektów i pomieszczeń. Walorem jest transgraniczne położenie, stwarzające doskonałe warunki do organizacji przedsięwzięć ukierunkowanych na rynki wschodnie - Białorusi, Ukrainy, Rosji i innych państw byłego ZSRR (m.in. w ramach możliwości, jakie daje utworzony w 1995 r. Euroregion Bug). Województwo lubelskie stanowi również bogate zaplecze w zakresie surowców rolnych, jako bazy dla rozwoju przetwórstwa żywnościowego.

3. W okresie transformacji nasiliły się procesy koncentracji w Lubelskim Zespole Miejskim, przy czym wyraźniej wystąpiły one w przypadku zatrudnienia niż ludności. W porównaniu z rokiem 1992 udział mieszkańców LZM w liczbie mieszkańców makroregionu środkowo-wschodniego w 1994 r. zwiększył się z 18,6 do 18,9 % (Lublina z 16,9 do 17 %), podczas gdy udział pracujących w pozarolniczych działach gospodarki LZM zwiększył się odpowiednio z 22 do 28,4 % (w Lublinie z 20,6 do 26,3 %)[28]. Przewaga koncentracji zatrudnienia nad koncentracją ludności stanowi dodatkowy czynnik skupiania się ludności w LZM, kosztem pozostałych terenów potencjalnej aglomeracji lubelskiej. Jest to skutek recesji, która w większym stopniu dotknęła mniejsze miasta Lubelszczyzny, charakteryzujące się przeważnie wyprofilowanym popytem na pracę, zwłaszcza w określonej branży przemysłowej.

Nasilenie koncentracji uwidoczniło się we wszystkich działach gospodarki LZM, choć w zróżnicowanym stopniu. W sektorze produkcyjnym wyróżnia się pod tym względem budownictwo, w którym udział liczby pracujących, odniesiony do makroregionu środkowo-wschodniego, zwiększył się w analizowanym okresie z 26,8 do 38,9 %(w Lublinie z 26,4 do 37,7 %). Można to tłumaczyć powolną restrukturyzacją dużych firm budowlanych LZM, utrzymujących przerosty zatrudnienia, a także ekspansją rozwojową małych prywatnych firm budowlanych. W mniejszym stopniu nasila się koncentracja w przemyśle, w którym udział pracujących w LZM odniesiony do makroregionu wzrósł z 24,7 do 28,5 % (w Lublinie z 20,5 do 23,6 %). Wyraźniej zaznaczył się tutaj skutek recesji w LZM, która ujawniła się w spadku stopnia wykorzystania zdolności produkcyjnych, zatrudnienia i stopy inwestycyjnej w dużych i średnich zakładach przemysłowych.

Silne tendencje koncentracyjne objęły sektor usługowy LZM, zwłaszcza edukację, ochronę zdrowia i opiekę socjalną, z dużym udziałem specjalistycznych usług. Relatywnie niski wzrost koncentracji wykazuje handel, w którym udział liczby pracujących w LZM, odniesiony do makroregionu, zwiększył się z 14,5 do 17,4 % (z 13,6 do 16,7 % w Lublinie). Potwierdza to fakt najszybszego przystosowania handlu do wymagań gospodarki rynkowej.

---

[28] Przeliczenia na podstawie danych zawartych w Rocznikach statystycznych województw GUS, 1993 i 1995 (brak danych porównywalnych za rok 1995).

Nasilenie procesów koncentracji w Lubelskim Zespole Miejskim umocniło funkcje Lublina w zakresie wszystkich rodzajów działalności, w stosunku do Lubelszczyzny (makroregionu środkowo-wschodniego). Lublin stał się nie tyle biegunem wzrostu, co monopolistą w stosunku do swego regionu. Obecnie nie spełnia on bowiem roli aktywizacyjnej na Lubelszczyźnie, ze względu na generalnie niską kondycję ekonomiczną firm, przestarzałe struktury działowe i gałęziowe, brak warunków infrastrukturalnych do szybkiego inwestowania, a przede wszystkim do wdrażania innowacji. Przyspieszenie restrukturyzacji uwarunkowane jest większym dopływem kapitału i transferem nowych technologii.

Podstawą do rozwinięcia przez Lublin funkcji międzynarodowych jest wykorzystanie jego położenia w węźle szlaków komunikacyjnych, wiodących z Europy Zachodniej i basenu Bałtyku na Ukrainę i do basenu Morza Czarnego. W koncepcji *„Polska 2000 plus"* podkreśla się rosnące znaczenie tych szlaków w międzynarodowych powiązaniach Polski, lecz jednocześnie wyłącza tereny wschodnie z partycypacji ze względu na ich niedorozwój, zagrożenie trwałą recesją i szansę na ekorozwój. Z tych względów jako lepsze rozwiązanie proponuje się w Polsce Wschodniej utworzenie 3-4 ośrodków równowagi o znaczeniu krajowym. W grupie tych ośrodków wymienia się Lublin. Z koncepcją tą trudno się zgodzić, oznacza to bowiem pozbawienie miasta możliwości reaktywowania jego historycznej roli w systemie powiązań ponadkrajowych, a regiony wschodnie - szansy czerpania korzyści z tych powiązań, emanujących z europolii.

Predyspozycje Lublina do funkcji metropolii o znaczeniu europejskim znajdują uzasadnienie w już istniejącym potencjale miasta[29].

Lublin jest:

- największym ośrodkiem miejskim na wschód od Wisły (ponad 350 tys. mieszkańców, a łącznie ze Świdnikiem tworzącym Lubelski Zespół Miejski - blisko 400 tys.);
- jednym z największych w kraju i największym w Polsce Wschodniej ośrodkiem akademickim (w 5 wyższych uczelniach studiuje ponad 40 tys. studentów, co daje piątą pozycję w kraju);
- dużym centrum kulturotwórczym (m.in. 5 teatrów profesjonalnych i 12 alternatywnych, filharmonia, kilkanaście galerii, 12 chórów uzyskujących sukcesy międzynarodowe, stacje telewizyjne i radiowe, tytuły prasowe, wydawnictwa);
- ponadregionalnym centrum specjalistycznych usług zdrowotnych;
- największym w Polsce Wschodniej centrum bankowości (4 centrale banków, około 30 oddziałów i filii);
- centrum dobrze rozwiniętych instytucji usprawniających funkcjonowanie rynku (dwie duże giełdy towarowe, na których przeprowadzane są transakcje krajowe i zagraniczne, dwie instytucje zajmujące się organizacją imprez targowych o znaczeniu międzynarodowym) oraz instytucji wspomagających rozwój przedsiębiorczości.

---

[29] A.Holcel: Główne sytuacje problemowe makroregionu środkowo-wschodniego...,op.cit., s. 89.

Lublin i jego otoczenie jest obszarem systematycznie zwiększającego się zainteresowania ze strony inwestorów zagranicznych, co stwarza szansę na przyspieszenie restrukturyzacji gospodarki i unowocześnienie potencjału produkcyjnego. Podniesienie Lublina do rangi europolii przez włączenie go do systemu połączeń międzynarodowych, miałoby niewątpliwie wpływ na przyspieszenie działań restrukturyzacyjnych na Lubelszczyźnie.

4. Rozmiary zasobów siły roboczej, określane liczbą ludności w wieku produkcyjnym, osiągnęły w makroregionie środkowo-wschodnim w 1995 r. stan 1171,1 tys. osób, co stanowiło 56,3 % ogółu jego ludności. Ponad połowa, tj. 51,2 % zasobów pracy jest skupione w województwie lubelskim, w którym głównym ośrodkiem ich koncentracji jest Lubelski Zespół Miejski (41,2 % udziału w liczbie ludności produkcyjnej województwa). Na tle makroregionu województwo lubelskie wyróżnia się wyższym udziałem ludności w wieku produkcyjnym w liczbie swych mieszkańców - 58,4 %, zaś w województwie pod tym względem przoduje LZM - 62,6 %. Odwrotna sytuacja występuje w przypadku odpowiedniego udziału ludności w wieku przedprodukcyjnym. Kształtuje się on: w makroregionie na poziomie 28,3 %, w województwie lubelskim - 27,2 %, w LZM - 25,1%.[30]

Tendencjom spadkowym w udziale ludności w wieku przedprodukcyjnym na obszarach zurbanizowanych i uprzemysłowionych Lubelszczyzny, towarzyszy zjawisko starzenia się zasobów siły roboczej. Potwierdza to z kolei udział ludności produkcyjnej w wieku najbardziej mobilnym, tj. od 18 do 39 lat. Udział tej grupy wśród ogółu ludności w wieku produkcyjnym na Lubelszczyźnie w 1995 r. kształtował się w makroregionie na poziomie 54,7 %, nieco niższy był w województwie lubelskim - 54,4 %, zaś w LZM wynosił 53,8 %.

Tendencje spadku udziału ludności w wieku produkcyjnym i jej starzenia się na terenach zurbanizowanych Lubelszczyzny będą się nasilały w czasie. Posługując się prostą ekstrapolacją trendu rozwojowego, w perspektywie najbliższych 15 lat można wnioskować, iż najwyższą dynamikę wzrostu osiągnie ludność w wieku produkcyjnym na terenach pozamiejskich Lubelszczyzny (o ponad 20 % w stosunku do roku 1995). Tereny te będą się również charakteryzować wyższym wzrostem liczby ludności w najbardziej mobilnym wieku produkcyjnym (o około 15 % w stosunku do 1995 r.). Odpowiednie wskaźniki wzrostu będą niższe w miastach Lubelszczyzny i wyraźnie niższe w Lubelskim Zespole Miejskim, gdzie prawdopodobnie nie przekroczą połowy wielkości wskaźników wzrostu dla Lubelszczyzny.

Wskazany prawdopodobny rozkład tendencji wzrostu zasobów pracy na Lubelszczyźnie w perspektywie najbliższych 15 lat sugeruje, iż w przypadku dalszej koncentracji działalności gospodarczej w Lubelskim Zespole Miejskim, w warunkach zmniejszania się i starzenia się ludności w wieku produkcyjnym, może dojść do uruchomienia na dużą skalę napływu ludności do Lublina. Nie będzie to pożądane zarówno z uwagi na barierę w sferze obsługi i funkcjonowania miasta, jak też na niskie kwalifikacje zawodowe

---

[30] Przeliczenia na podstawie : Ludność według płci, wieku, województw, miast i gmin w 1995 r. GUS, Departament Badań Demograficznych. Warszawa 1996.

imigrantów, niedostosowane do popytu na wielkomiejskim, zreformowanym rynku pracy. Spowoduje to dalsze deformacje w strukturze demograficznej na terenach wiejskich Lubelszczyzny i może doprowadzić do wygaszenia zdolności do aktywności gospodarczej na tych obszarach.

Jakość zasobów siły roboczej w makroregionie środkowo-wschodnim, oceniana pod względem wykształcenia ludności jest niska, zwłaszcza na terenach wiejskich. Na 1620,3 tys. mieszkańców w 1995 r. w wieku 15 i więcej lat, aż 46 % posiada tylko wykształcenie podstawowe lub nie ma wykształcenia[31]. Udział ten maleje w miastach makroregionu do około 39 %. Tylko 6,4 % mieszkańców makroregionu w wieku 15 i więcej lat oraz 12,2 % w miastach legitymuje się wykształceniem wyższym. Wśród pozostałej ludności średnie wykształcenie ma - 26,2 %, a 22,2 % zasadnicze (w miastach makroregionu odpowiednio: 38,1 % i 20,8 %). Na tle makroregionu wyróżniają się miasta województwa lubelskiego, gdzie udział ludności z wykształceniem wyższym przekracza 14 %, zaś dominującą grupę (38,4%) stanowią osoby z wykształceniem średnim.

Przytoczone wskaźniki sugerują mniejsze od spodziewanego oddziaływanie ośrodków kształcenia w Lublinie, w tym pięciu szkół wyższych, na poziom wykształcenia ludności, zwłaszcza zamieszkującej tereny wiejskie Lubelszczyzny. Niższy poziom wykształcenia ludności sugeruje jednak większą jej podatność na zmianę dotychczasowych kwalifikacji, bardziej dostosowanych do potrzeb kształtujących się, jakościowo odmiennych rynków pracy.

Analiza obecnego wykorzystania zasobów siły roboczej na Lubelszczyźnie wskazuje na istotne zróżnicowania przestrzenne w tym zakresie. Współczynnik aktywności zawodowej (relacja czynnych zawodowo do aktywnych zawodowo) osiągnął w makroregionie środkowo-wschodnim w roku 1995 wyższy poziom (76,5%) aniżeli w województwie lubelskim (74,2%).[32] Wyraźnie niższe są współczynniki aktywności dla miast zarówno całego makroregionu (68,6%), jak i województwa lubelskiego (67,9%). Wskaźniki te nie są jednak w pełni miarodajną oceną wykorzystania zasobów siły roboczej Lubelszczyzny. Odzwierciedlają bowiem wahania w aktywności zawodowej głównie w działalnościach pozarolniczych, z pominięciem aktywności w całym sektorze rolniczym, która w ostatnich latach uległa istotnemu ograniczeniu. W rezultacie daje to zaniżoną stopę bezrobocia w makroregionie środkowo-wschodnim, tj. 11,2 % średnio w 1995 r. (relacja bezrobotnych do czynnych zawodowo). Stopa bezrobocia wzrasta w miastach makroregionu ogółem do 17,3%, osiągając niższy poziom w miastach województwa lubelskiego (16 %).

W makroregionie środkowo-wschodnim w końcu 1995 r. było zarejestrowanych 144,2 tys. bezrobotnych (5,5% ogółu bezrobotnych w kraju)[33]. Z czterech województw

---

[31] Przeliczenia na podstawie : Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 1995 r. GUS. Warszawa 1996.

[32] Ibidem.

[33] Przeliczenia na podstawie : Bezrobocie rejestrowane w Polsce I-IV kwartał 1995. Informacje i opracowania statystyczne. GUS. Warszawa 1996.

makroregionu największy udział w liczbie bezrobotnych ma województwo lubelskie (45,8 %), skupiające gros pozarolniczego potencjału gospodarczego Lubelszczyzny. Recesję i załamanie dotychczasowego rynku pracy najdotkliwiej odczuły małe i średnie miasta województwa lubelskiego, z reguły uzależnione od jednego potentata przemysłowego (m.in. Dęblin, Kock, Lubartów, Łęczna, Opole Lubelskie, Puławy, Ryki, Świdnik).

Analiza struktury wiekowej bezrobotnych wskazuje, iż największą wśród nich grupę stanowią ludzie młodzi (do 24 lat), w tym absolwenci zasadniczych szkół zawodowych (40,9 % w liczbie bezrobotnych w makroregionie). Wysoki udział bezrobotnych utrzymuje się również w następnej grupie wiekowej, tj. od 24-34 lat (28,6%). Wskaźniki udziałowe obu grup wiekowych wzrastają w województwie lubelskim partycypując łącznie w ponad 70 % w ogólnej liczbie bezrobotnych w województwie. W pozostałych grupach wiekowych udział bezrobotnych wyraźnie się zmniejsza, dochodząc do 1 % w grupie 55 lat i powyżej.

Największą grupę udziałową wśród bezrobotnych ocenianych pod kątem poziomu wykształcenia stanowiły w 1995 r. osoby z wykształceniem zasadniczym zawodowym (40,6% w makroregionie i 38,2% w województwie lubelskim). Następną grupę stanowią bezrobotni z wykształceniem średnim zawodowym (odpowiednio: 24,3 % i 26,6 %). Zwraca uwagę większy niż średnio w kraju udział bezrobotnych z wykształceniem wyższym, zarówno w makroregionie (2,4 % wobec 1,4 % średnio w kraju), jak i w województwie lubelskim (3,9 %). Potwierdza to niedostosowanie kształcenia w szkołach wyższych Lublina do potrzeb restrukturyzowanego rynku pracy. Charakterystyczny jest również, znacznie niższy niż średnio w kraju, udział bezrobotnych z wykształceniem podstawowym i bez wykształcenia (23,8 % w makroregionie i 21,3 % w województwie lubelskim, przy średnim dla kraju udziale 32,1 %). Stosunkowo mniejszy udział bezrobotnych z najniższym poziomem wykształcenia jest konsekwencją redukcji zatrudnienia w zakładach produkcyjnych, w których załoga pracownicza w dużym stopniu rekrutowała się z dojeżdżających z terenów wiejskich Lubelszczyzny. Obecnie powiększyli oni, nie rejestrowaną przez statystykę, armię bezrobotnych w rolnictwie.

Reasumując, można sugerować, iż Lubelszczyzna dysponuje znacznym kapitałem ludzkim, który jednakże w obecnej swej strukturze pod względem wykształcenia i kwalifikacji zawodowych, nie gwarantuje pożądanej transformacji gospodarki w perspektywie najbliższych 10-15 lat. Tę negatywną ocenę łagodzi fakt, iż trzonem kapitału ludzkiego Lubelszczyzny jest i będzie w perspektywie roku 2010 grupa ludzi w wieku najbardziej mobilnym pod względem zawodowym, skłonna do przekwalifikowania się i zmiany miejsca zamieszkania. Zarówno pochodzenie społeczne poważnej części tej grupy ludności (rolnicze), jak też warunki środowiska w makroregionie nie stwarzające zagrożeń dla zdrowia, pozwalają sądzić, iż zainwestowanie w młody kapitał ludzki może przyspieszyć proces restrukturyzacji gospodarki. Warunkiem koniecznym jest jednak głęboka reforma szkolnictwa średniego i wyższego, a także inwestycje pobudzające działalność gospodarczą w różnych częściach makroregionu środkowo-wschodniego, połączone z dekoncentracją niepożądanych rodzajów działalności, w

mieście tej skali wielkości i rangi w systemie osadniczym co Lublin. Pozwoli to miastu przejąć rolę generatora rozwoju Lubelszczyzny i uruchomić zatrzymany przez recesję proces wykształcania się aglomeracji lubelskiej.

5. Środowisko przyrodnicze Lubelszczyzny charakteryzuje stosunkowo mniejsze obciążenie ładunkami antropogenicznymi, w porównaniu z innymi regionami kraju. Stanowi to istotne ułatwienie dla przekształceń gospodarki, zachęcające kapitał zagraniczny do inwestowania w regionie.

Stopień obciążenia środowiska, głównie ze względu na zanieczyszczenie powietrza, jeszcze do niedawna przekraczał dopuszczalny poziom w strefie największych koncentracji przemysłowych, w środkowej części Lubelszczyzny. Obszarami o wysokiej koncentracji zanieczyszczeń były: Puławy, zaliczone do krajowych obszarów zagrożenia ekologicznego, Lubelski Zespół Miejski, z dominującym udziałem przemysłu elektromaszynowego i rolno-spożywczego, Lubelskie Zagłębie Węglowe oraz Chełmsko-Rejowiecki Okręg Cementowy. Emisja zanieczyszczeń przebiegała w pasie równoleżnikowym i ciągnęła się od Elektrowni Kozienice poprzez wymienione koncentracje przemysłowe Lubelszczyzny, aż do wschodniej granicy państwa[34]. Skażeniom powietrza towarzyszyły: nadmierna eksploatacja wód podziemnych, zawłaszczanie terenów rolniczych pod zabudowę przemysłowo-osiedleńczą oraz degradacja przestrzeni spowodowana odpadami przemysłowymi i komunalnymi.

W okresie transformacji wyraźnemu ograniczeniu uległ destrukcyjny wpływ przemysłu na środowisko. Jest to jednak głównie skutek recesji, która objawiła się poważnym ograniczeniem produkcji w zakładach przemysłowych. Poza tym, w niewielkim stopniu zmniejszenie negatywnego oddziaływania na środowisko można wiązać z modernizacją zakładów przemysłowych. Przykładem w tym przypadku są Zakłady Azotowe „Puławy" SA, które w ostatnich latach przeszły gruntowną modernizację, uwzględniającą ochronę środowiska. Od kilku lat działania ekologiczne pochłaniają rocznie 1/3 posiadanych przez Zakłady Azotowe środków inwestycyjnych[35].

Duży udział gałęzi elektromaszynowej w przemyśle Lubelskiego Zespołu Miejskiego stwarza korzystną sytuację, z punktu widzenia jej podatności na innowacje modernizacyjno-technologiczne, zachęcające inwestorów zagranicznych. Jako przykład podać można Fabrykę Samochodów w Lublinie, największy zakład w mieście, zarazem do niedawna, największe źródło skażenia środowiska miejskiego, znajdujące się na krajowej liście „80" największych trucicieli[36]. Ograniczenie emisji zanieczyszczeń przez fabrykę w pierwszym okresie było głównie skutkiem znacznego spadku produkcji, w następnych zaś latach zmodernizowania kilku ciągów technologicznych, m.in. w montowni samochodów Peugeot (obecnie zaniechano

---

[34] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ... op.cit., s. 24-25.

[35] Zakłady Azotowe „Puławy"SA. „Gazeta Bankowa" dodatek specjalny-region lubelski, 21 kwietnia 1996, s. 5.

[36] J.Stochlak : Stan zagrożenia środowiska Lublina oraz główne kierunki jego poprawy. „Biuletyn Informacyjny LSS" nr 3, 1994, s. 28.

ich produkcji). Szansę na gruntowną modernizację fabryki stwarza zaangażowanie kapitałowe koncernu Daewoo, zamierzającego uruchomić tu nowoczesną produkcję samochodów Nexia.

Nieodwracalny kurs na transformację modernizacyjną przemysłu Lubelskiego Zespołu Miejskiego wyznacza deficyt wody (podobny problem dotyczy Chełmsko-Rejowieckiego Okręgu Cementowego). Zaopatrzenie LZM w wodę pochodzi z wód podziemnych, których nadmierna eksploatacja doprowadziła do poważnego naruszenia zasobów dyspozycyjnych. Przejawem tego jest rozległy lej depresyjny wokół Lubelskiego Zespołu Miejskiego, o promieniu kilkunastu kilometrów. Recesyjny spadek produkcji w zakładach przemysłowych znacznie ograniczył zużycie wody. Powrót do poprzednich stanów jej zużycia nieuchronnie prowadzić będzie do powstania bariery wodnej, której pokonanie będzie możliwe tylko poprzez budowę nowego systemu wodnego, zasilanego z odległych ujęć wód powierzchniowych.

Lubelski Zespół Miejski jest położony w centrum urodzajnych gleb Wyżyny Lubelskiej. Otaczające go gminy odznaczają się cechami środowiska, umożliwiającymi wykorzystanie najszerszego zakresu roślin uprawnych, mających wysokie wymagania co do żyzności gleb i pielęgnacji w okresie wegetacyjnym[37]. Ostatnia, przeprowadzona w końcu lat 80. korekta granic administracyjnych Lublina, spowodowała zawłaszczenie około 30 km^2 powierzchni tych urodzajnych gleb. Bariera w ekspansji terytorialnej LZM nie powinna jednakże stanowić przeszkody dla inwestorów, w tym zagranicznych. Urynkowienie ziemi, w połączeniu z recesją w zakładach przemysłowo-budowlanych, ujawniły znaczne rezerwy terenowe w LZM. Świadczą o tym oferty zagospodarowania wolnych terenów, pochodzące m.in. od zakładów przemysłowych i budowlanych. Według wybranego fragmentu stale uzupełnianej oferty zagospodarowania wolnych, lub nie w pełni wykorzystanych, terenów można się dowiedzieć, iż zakłady przemysłowe i budowlane Lublina proponują inwestorom ponad 40 ha w pełni uzbrojonych działek, położonych na ogół w przemysłowo-składowej dzielnicy Lublina. Z kolei, w Świdniku ofertą objęto wydzieloną strefę przemysłowo-składową, częściowo uzbrojoną, o powierzchni 65 ha, z deklaracją zwolnienia ewentualnego inwestora z podatku od nieruchomości do roku 2005[38].

Istotny wkład w obciążenie środowiska zanieczyszczeniami mają odpady przemysłowe i komunalne, zwłaszcza pochodzące z Lubelskiego Zespołu Miejskiego. Rozwiązanie problemu polega na ich nowoczesnej utylizacji, a nie poszukiwaniu - co ma miejsce w LZM - lokalizacji na budowę nowych wysypisk, z reguły na pobliskich terenach wiejskich.

Reasumując, destrukcyjny w stosunku do środowiska przyrodniczego Lubelszczyzny wpływ działalności gospodarczej, głównie przemysłu, uzasadnia potrzebę uwzględniania celów ekorozwoju w procesie jej restrukturyzacji. Łączenie celów jest możliwe ze względu na relatywnie niższy stopień obciążeń środowiska Lubelszczyzny, jak też z uwagi na specyfikę

---

[37] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ..., op.cit., s. 72.

[38] Informator gospodarczy województwa lubelskiego ..., op.cit., s. 34-37.

rodzajową działalności gospodarczej, której modernizacja idzie w parze ze zmniejszaniem negatywnego oddziaływania na środowisko.

6. Władze samorządowe dwóch gmin miejskich, wchodzących w skład Lubelskiego Zespołu Miejskiego, uczestniczą w procesie transformacji gospodarki głównie w sferze użyteczności publicznej, jednocześnie podejmując działania w przystosowaniu zagospodarowania przestrzennego miast do nowych zadań i warunków funkcjonowania. Zaangażowanie samorządów w procesy transformacji różni się jednak w obu miastach. W Lublinie jest realizowana bardziej pasywna strategia rozwoju, z dominacją poczynań stabilizujących i przystosowujących sferę komunalną do warunków rynkowych. Z kolei, w Świdniku jest realizowana aktywna strategia rozwoju. Przejawia się ona w wysokiej aktywności gospodarczej gminy, mobilizacji środków ze wszystkich dostępnych źródeł oraz w działaniach uruchamiających efektywność i konkurencyjność rynku lokalnego[39].

Pasywność strategii rozwoju Lublina obserwuje się w sferze przekształceń prawno-organizacyjnych i własnościowych sektora komunalnego. Przekształcenia są wprawdzie realizowane systematycznie, lecz nie opierają się na skonkretyzowanej wizji dostosowania sektora komunalnego i jego podmiotów do warunków rynkowych. Przekształceniami objęto dotąd 16 jednostek komunalnych na 24 funkcjonujące w mieście[40]. Z tego 7 przedsiębiorstw komunalnych (w tym jedno użyteczności publicznej) przekształcono w jednoosobowe spółki gminy, z 8 jednostek utworzono spółki pracownicze (w tym z czterech użyteczności publicznej), 1 przedsiębiorstwo przekształcono w zakład budżetowy (komunikacji miejskiej). W trakcie przekształceń w jednoosobowe spółki gminy znajdują się 3 przedsiębiorstwa. Pozostałych 5 przedsiębiorstw (w tym trzy użyteczności publicznej) planuje się przekształcić w jednoosobowe spółki gminy. Tylko w odniesieniu do jednego przedsiębiorstwa komunalnego, działającego na zasadach ogólnych i przekształconego w jednoosobową spółkę gminy, przewiduje się prywatyzację poprzez wprowadzenie na giełdę. Komercjalizując pozostałe jednostki, doprowadzono je do etapu przejściowego i pozostawiono bez wizji dalszych przekształceń.

Lublin nie ma programu rozwoju sfery usług komunalnych i koncepcji ich prywatyzacji. Działania bieżące, mające na celu pobudzenie konkurencyjności na rynku usług komunalnych są na razie dość skromne. Obejmują one głównie komunikację publiczną, i polegają na dopuszczeniu 60 przewoźników prywatnych do świadczenia usług konkurencyjnych. Inną stosowaną formą pobudzania konkurencyjności są przetargi na realizację najważniejszych zadań gminy (głównie remontowo-budowlanych). Na etapie początkowym jest realizacja projektu sprzedaży około 40% mieszkań komunalnych, będących własnością gminy. Projekt zakłada sprzedaż mieszkań lokatorom, z zastosowaniem ulg finansowych.

---

[39] K.Żuk : Samorząd terytorialny w procesach finansowania polityki regionalnej. UMCS, Wydział Ekonomiczny. Lublin 1995, s. 3 (maszynopis referatu konferencyjnego).

[40] Na podstawie nie publikowanych materiałów Urzędu Miejskiego w Lublinie.

W odróżnieniu od Lublina, władze gminy Świdnik łączą przekształcenia jednostek komunalnych z różnymi formami prywatyzacji świadczonych przez nie usług, dostosowując je do specyfiki tych usług. Miasto prowadzi działalność w sferze użyteczności publicznej opierając się na czterech jednostkach: jednym, wielobranżowym przedsiębiorstwie komunalnym i trzech zakładach budżetowych[41]. Przedsiębiorstwo zostało przekształcone w jednoosobową spółkę gminy. W następnym etapie przewiduje się odłączanie poszczególnych zakładów w celu ich prywatyzacji (z wyjątkiem zakładu wodociągowo-kanalizacyjnego). Rozpoczęto przygotowania do przekształcenia dwóch zakładów budżetowych w jednoosobowe spółki gminy. W odniesieniu do zakładu energetyki cieplnej zaproponowano w dalszym etapie jego prywatyzację, z wyłączeniem sieci ciepłowniczej, która byłaby dzierżawiona przez spółkę gminy na podstawie umowy koncesyjnej. Inną proponowaną przez władze gminy formą prywatyzacji usług jest system tzw. kontraktingu. Systemem tym są już objęte usługi związane z konserwacją zieleni i oczyszczaniem miasta. Od dawna stosowana jest forma przetargów w odniesieniu do usług remontowo-budowlanych. Zakończono prywatyzację handlu w zasobach komunalnych, a w trakcie realizacji jest prywatyzacja mieszkań komunalnych, oparta na preferencyjnych zasadach ich sprzedaży.

Charakter strategii rozwojowej miasta znajduje odbicie w jego polityce inwestycyjnej. W ostatnich latach obserwuje się w obu rozpatrywanych miastach gwałtowny spadek udziału nakładów inwestycyjnych w wydatkach budżetowych. Spadek jest jednak większy w Lublinie (z 41,8 % w 1993 r. do 13,4 % w 1995 r.) aniżeli w Świdniku (odpowiednio: z 40 do 24 %)[42]. Niski poziom wydatków inwestycyjnych w Lublinie odzwierciedla ich wielkość w przeliczeniu na 1 mieszkańca, która w 1995 r. wynosiła 74 zł, co stanowiło 13 % udziału w wydatkach budżetowych miasta odniesionych do 1 mieszkańca. W Świdniku wydatki inwestycyjne na 1 mieszkańca osiągnęły w tym czasie poziom 115 zł i 24-procentowy udział w wydatkach budżetowych miasta na 1 mieszkańca.

Różnice w wielkości nakładów inwestycyjnych, na niekorzyść mieszkańców Lublina wynikają niewątpliwie z nieproporcjonalnie szerszego zakresu zadań gminy Lublin (w tym w dziedzinie oświaty, w ramach programu pilotażowego). Ograniczenia inwestycyjne są także konsekwencją pogłębiającego się od roku 1993 deficytu budżetowego miasta. Budżet ten dodatkowo obciążają dopłaty do niektórych deficytowych usług komunalnych, co jest skutkiem braku koncepcji na tworzenie opłacalnych warunków działalności w tej sferze. Działalności finansowej gminy nie wspierają partycypacje ze strony podmiotów komunalnych. Brakuje środków na sporządzenie nowego planu zagospodarowania przestrzennego Lublina. Obowiązujący od 1983 r. plan ogólny dla miasta jest poddawany bieżącym korektom, które jednak nie uwzględniają w pełni nie tylko obecnych, lecz przede wszystkim przyszłych potrzeb rozwojowych Lublina. W tej sytuacji plan przestrzennego zagospodarowania nie stanowi

---

[41] Na podstawie nie publikowanych materiałów Urzędu Miejskiego w Świdniku.

[42] K.Żuk : Samorząd terytorialny w procesach finansowania polityki regionalnej ..., op.cit., s. 14 i 16.

również wystarczająco atrakcyjnej oferty lokalizacyjnej dla zewnętrznych inwestorów. Poszukiwanie inwestorów na podstawie zgłaszanych w publikatorach przez władze gminy ofert, o wolnych terenach w mieście i stosowaniu systemu ulg w ich nabywaniu lub dzierżawieniu nie przyniosło, jak dotąd, żadnych efektów.

Ograniczenia finansowe tylko częściowo tłumaczą bierną postawę władz miejskich Lublina w tworzeniu warunków dla rozwoju tzw. małego biznesu w mieście. Władze nie wspierają bowiem tej działalności dotacjami czy subsydiami, nie organizują też żadnego szkolenia i doradztwa biznesowego.

Rosnąca od roku 1993 nadwyżka dochodów nad wydatkami budżetu gminy Świdnik jest istotnym wsparciem polityki inwestycyjnej. W jej ramach władze gminy preferują modernizację starych i tworzenie nowych systemów infrastruktury technicznej. Głównym celem jest osiągnięcie nie tylko większego zakresu i jakości usług, lecz także doprowadzenie infrastruktury do zdolności tworzenia korzyści zewnętrznych, przyciągających inwestorów. Zamierzeniu temu sprzyja osiągnięta już rentowność usług infrastrukturalnych oraz partycypacja finansowa podmiotów komunalnych i częściowo mieszkańców. Efekty tej polityki są już widoczne. Osiągnięto bowiem duże zaawansowanie w zagospodarowaniu infrastrukturalnym w obrębie specjalnie wyodrębnionej strefy przemysłowo-składowej o powierzchni około 65 ha, przeznaczonej pod budownictwo przemysłowe dla potencjalnych inwestorów, krajowych i zagranicznych. Ogólne zagospodarowanie strefy przemysłowo-składowej jest ujęte w zmienionym i zatwierdzonym planie zagospodarowania przestrzennego Świdnika. Plan ten został dostosowany do zadań miasta w nowych warunkach gospodarowania. Tym samym spełnia on rolę atrakcyjnej oferty dla inwestorów.

Władze gminy Świdnik wykazują duże zainteresowanie w tworzeniu warunków rozwoju małego biznesu na terenie miasta. Na specjalnie w tym celu wyznaczonych działkach przeprowadzono prace przygotowawcze, z przeznaczeniem dla budownictwa handlowo-usługowego. Jednocześnie został opracowany system ulg w podatkach od nieruchomości, opłatach za dzierżawione obiekty, ułatwiających lokalizację podmiotom małego biznesu.

Odmienne strategie rozwoju rozpatrywanych miast, uwarunkowane w poważnej części znacznie różniącą się skalą ich wielkości, zakresem zadań władz gminnych i wynikającą stąd kondycją finansową obu miast, w dużym stopniu kształtują postawy ich mieszkańców wobec zachodzących zmian w środowisku miejskim. Obserwowany w Lublinie bezwład rozwoju, prowizoryczne i prowadzone na bieżąco przystosowania sfery miejskiej do nowych zadań i warunków gospodarowania napotykają częściej na obojętność aniżeli krytykę mieszkańców. W polu ich zainteresowania są raczej wydarzenia ogólnokrajowe czy nawet zachodzące w województwie lubelskim, aniżeli dokonujące się w mieście. Okres transformacji przyniósł rozbicie społeczności wielkomiejskiej Lublina na nowe grupy, w zależności od posiadanych zasobów finansowych i zdolności do ich pomnażania. Interes grupy decyduje o poczuciu wzajemnej lojalności, spychając na dalszy plan patriotyzm wobec miasta i poczynań władz miejskich.

Diametralnie odmienna sytuacja występuje w Świdniku. U podstaw wyraźnie wykształcającego się patriotyzmu mieszkańców wobec miasta leżą wcześniejsze

uwarunkowania, uzależniające rozwój miasta od jednego dużego zakładu przemysłowego, będącego źródłem utrzymania dla blisko 70 % mieszkańców. Wykształcone w ten sposób więzi pomiędzy mieszkańcami miasta umocniły się w okresie transformacji. Wspólnym celem wszystkich mieszkańców stało się bowiem uniezależnienie rozwoju miasta od upadającego zakładu przemysłowego. Zbieżność interesów miasta i jego mieszkańców znajduje odbicie w aktywnej strategii rozwoju Świdnika, w której partycypuje jego społeczność. Jest to niewątpliwie przejaw zwiększającej się lojalności mieszkańców Świdnika wobec swego miasta.

C. Przemiany w zakresie przestrzennego zagospodarowania

1. W strukturze funkcjonalno-przestrzennej osadnictwa województwa lubelskiego i makroregionu środkowo-wschodniego rolę głównego centrum koncentracji wszystkich funkcji spełnia Lublin. Będąc ośrodkiem krajowym, regionalnym i wojewódzkim, pełni funkcje obsługi na wszystkich poziomach. Zapoczątkowana w latach 70. dekoncentracja funkcji ponadpodstawowych Lublina na rzecz małych miast, zlokalizowanych na obszarze kształtującej się wówczas aglomeracji lubelskiej, uległa zahamowaniu w okresie transformacji. Recesja gospodarcza w małych miastach wzmocniła tendencje do koncentracji tych funkcji w Lublinie. Miasto ponownie stało się centrum obsługi dla otaczających je gmin. Lublin, mając kilkusetletnie tradycje w spełnianiu funkcji wojewódzkich, dysponuje pełnym zakresem obiektów usługowych, dostosowanych do obsługi województwa lubelskiego. W stosunku do makroregionu środkowo-wschodniego i części przyległych doń województw, Lublin spełnia funkcje obsługi głównie w zakresie ochrony zdrowia, kultury i szkolnictwa wyższego. W tej ostatniej dziedzinie wkracza w zakres obsługi o zasięgu krajowym.

Obszar Lublina zajmujący powierzchnię 147,5 km^2, jest podzielony na urbanistyczne jednostki strukturalne, określane mianem dzielnic. Położone są one koncentrycznie w stosunku do centrum miasta, w skład którego wchodzi Śródmieście i Stare Miasto (około 5 km^2). W pierścieniu dzielnic przylegających do centrum znajdują się[43]:

- Tatary z zespołem przemysłowym Zadębie i Hajdów,
- Kośminek, Dziesiąta i Wrotków z zespołem przemysłowo-składowym,
- Rury z zespołem przemysłowym Helenów i zabudową jednorodzinną Konstantynów,
- Wieniawa z zespołem zabudowy jednorodzinnej Sławinek i Sławin,
- Czechów z zespołem przemysłowym Bursaki,
- Kalinowszczyzna.

Poza tym pierścieniem znajduje się dzielnica Czuby i pierwsze zespoły budynków mieszkalnych w dzielnicy Felin oraz dzielnica Zemborzyce spełniająca funkcje rekreacyjne.

---

[43] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ..., op.cit., s. 130-131.

W kierunku południowo-wschodnim od Lublina, w odległości około 20 km położony jest Świdnik. Z Lublinem wiąże go układ kolejowy i drogowy. Miasto zajmuje obszar o powierzchni 20,4 km^2. Układ przestrzenny miasta dostosowany został do potrzeb dużego zakładu przemysłowego (Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego), który był głównym czynnikiem jego rozwoju. Stąd też Świdnik nie ma wyraźnie wyodrębniających się urbanistycznych jednostek strukturalnych, w tym jednostki spełniającej funkcje centrum miasta.

Struktura funkcjonalna dzielnic Lublina jest na ogół wyprofilowana. Największe zakłady produkcyjne miasta są zlokalizowane w wydzielonych strefach przemysłowo-składowych, głównie we wschodniej i południowej części miasta. Rozproszone małe i dość uciążliwe dla otoczenia zakłady przemysłowe, stopniowo znikają z krajobrazu dzielnic śródmiejskich miasta. Samo centrum, zwłaszcza Śródmieście, coraz bardziej nabiera cech wielkomiejskich, przejmując funkcje zarządzania, emisji informacji, obsługi ludności w zakresie funkcji wyższego rzędu. Miejsce poprzednich użytkowników budynków mieszkalnych, usługowych, obiektów zajmowanych przez organizacje polityczne i społeczne, zajęli nowi właściciele bądź dzierżawcy nieruchomości, jak banki i inne instytucje (finansowe, administracji rządowej i samorządowej, jednostki wspierające przedsiębiorczość itp.). Zamianie tej towarzyszą gruntowne prace remontowo-konserwatorskie, podnoszące walory i estetykę reprezentacyjnej dzielnicy miasta.

W centrum Lublina znalazła siedzibę większość banków . Wśród nich znajdują się centrale wszystkich czterech banków: Depozytowo-Kredytowego SA, Pierwszego Komercyjnego Banku SA, Wschodniego Banku Cukrownictwa SA i Lubelskiego Banku Regionalnego SA. W centrum znajduje się także jedenaście oddziałów innych banków, na siedemnaście związanych z Lublinem. Spośród dwunastu lokalnych jednostek wspierających przedsiębiorczość, takich jak fundacje, agencje, ośrodki doradztwa, kluby inicjatyw gospodarczych itp., aż dziesięć usytuowanych jest w centrum Lublina[44].

W przeciwieństwie do wymienionych podmiotów, zarządy firm, zwłaszcza produkcyjnych, mają swoją siedzibę z reguły w miejscu lokalizacji firmy, tj. w strefach przemysłowo-składowych miasta. Wysokie rozproszenie lokalizacyjne wykazują małe firmy zatrudniające do 5 osób, których jest w Lublinie blisko 26 tys. Miejscem ich lokalizacji są najczęściej mieszkania ich właścicieli lub wynajmowane lokale w budynkach mieszkalnych. Z ofert sprzedaży, wynajmu, dzierżawy pomieszczeń, obiektów i terenów korzystają raczej większe firmy (1,7 tys.). Oferty te są gromadzone i udostępniane przez Ośrodek Doradztwa Gospodarczego przy Urzędzie Wojewódzkim w Lublinie[45]. Wobec dużej ilości i różnorodności ofert, działalność związana z budową od podstaw obiektów dla firm jest zjawiskiem sporadycznym.

Budownictwo mieszkaniowe na nowych terenach realizowane jest w strefach granicznych miasta, które z końcem lat 80. włączone zostały w jego obszar administracyjny.

---

[44] Informator gospodarczy Lublina ..., op.cit., s.38-39, 44-45.

[45] Ibid., s. 34-37.

Głównym obszarem budownictwa jednorodzinnego jest osiedle Szerokie, wchodzące w skład dzielnicy Wieniawa (w kierunku północno-zachodnim od centrum). Przeprowadzono parcelację terenów, w wyniku której wyznaczono pod zabudowę 1150 działek budowlanych, z czego 300 jest własnością miasta. Do roku 2000 ma tutaj powstać 600 domów jednorodzinnych[46].

Realizacją szerszego zakresu budownictwa wielorodzinnego jest objęta zewnętrzna część dzielnicy Felin (na wschód od centrum, przy trasie wylotowej do Chełma) oraz osiedle Nałkowskich II w dzielnicy Wrotków, w pasie terenów sąsiadujących z dzielnicą Zemborzyce (na południe od centrum). Ponadto, zabudową wielorodzinną wypełnione są niewielkie rezerwy terenowe w istniejących zespołach mieszkaniowych, głównie w dzielnicach Rury i Czuby (zachodnia część miasta) oraz Czechów (strona północna).

Wykonawstwo zarysowanego programu budownictwa mieszkaniowego na nowych terenach, opiera się głównie na inwestorach prywatnych. Napotyka na szereg trudności, wśród których znaczącą rolę odgrywają opóźnienia w uzbrojeniu terenów.

2. Słabe zaawansowanie procesu prywatyzacji sfery komunalnej w Lublinie w pewnym stopniu hamuje wykształcanie się rynku terenów miejskich. Władze gminy wykazują wprawdzie zainteresowanie instrumentami oddziaływania na rynek terenów, jednak siła pobudzania przez nie racjonalnej gospodarki gruntami jest jeszcze niewielka. Świadczyć o tym mogą nieznaczne wpływy do kasy miejskiej z opłat za dzierżawę, wieczyste użytkowanie i sprzedaż terenów, które nie przekraczają 3 % dochodów budżetowych miasta[47]. W tej sytuacji władze gminy ograniczają wykup terenów na niezbędne cele ogólnomiejskie. Poza nimi pozostaje zapotrzebowanie na działki budowlane, zgłaszane przez inwestorów mieszkaniowych. Barierą jest tutaj także wyczerpanie się rezerw terenowych pod nowe zespoły mieszkaniowe.

Tak więc w większym stopniu niewystarczające zasoby finansowe i terenowe, aniżeli prawo renty gruntowej, pobudziły działalność budowlaną w obrębie istniejącej zabudowy miejskiej. Tereny objęte tą działalnością noszą miano zdegradowanych[48]. Cechują się znacznym zużyciem substancji mieszkaniowej, spowodowanym zarówno ich wiekiem, jak też niską pierwotną jakością budynków, a także ogólnie złą sytuacją materialną mieszkańców. Tereny zdegradowane położone są w większości w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta, w zasięgu głównych ciągów komunikacyjnych i infrastruktury technicznej. Budynki stare, zdewastowane i o niskim standardzie wyposażenia są wyburzane, a na ich miejscu powstają nowe domy mieszkalne z pawilonami usługowymi. Pozostałe budynki podlegają gruntownym zabiegom remontowym.

---

[46] Główne kierunki rozwoju miasta Lublina do roku 2000. Zarząd Miasta Lublina. Lublin 1996, s. 14-15.

[47] Ibid., załącznik tabelaryczny nr 2, część II.

[48] Ibid., s. 13-14.

Udział miasta w rehabilitacji rejonów zdegradowanych sprowadza się do trojakiego rodzaju działań: przygotowania terenów, stosowania ulg podatkowych dla inwestorów oraz wyposażenia terenów w lokalną infrastrukturę techniczną, przy współudziale organizacyjnym i finansowym mieszkańców. Władze Lublina zakładają, iż w perspektywie najbliższych dziesięciu lat przybędzie około 2200 mieszkań w budynkach nowych, bądź zmodernizowanych w zdegradowanych obecnie rejonach miasta.

Szansą dla miast jest projekt ustawy o renowacji i modernizacji zabudowy miejskiej, który wprowadza sprawdzoną w doświadczeniach europejskich zasadę partycypacji państwa, gminy, właścicieli i wieczystych użytkowników nieruchomości w kosztach renowacji zasobów mieszkaniowych. Projekt ustawy został przyjęty z dużym zainteresowaniem przez samorządy lokalne, borykające się dotąd z problemami renowacji starych zasobów mieszkaniowych. Okazją do wymiany dotychczasowych doświadczeń poszczególnych miast oraz prezentacji projektu ustawy przez jej autorów było seminarium w Lublinie, które odbyło się w dniach 1-2 lipca 1996 r.[49]

Jednym z przedstawionych projektów na wspomnianym seminarium był lubelski program „Partnerstwa dzielnic". Spośród 400 programów tego typu zaprezentowanych na konferencji HABITAT w Istambule, znalazł się w grupie 10 wyróżnionych nagrodą „najlepszych programów praktycznych". Program ten ma na celu poprawę warunków mieszkaniowych w dzielnicach Bronowice i Kośminek. W dzielnicach tych znajduje się stara zabudowa jednorodzinna z okresu międzywojennego. Program mają realizować właściciele nieruchomości przy udziale miasta.

3. Transformacja gospodarki nie uruchomiła procesu polaryzacji społecznej w przestrzeni Lubelskiego Zespołu Miejskiego. Nie zaistniał bowiem czynnik sprawczy tego procesu - rynek usług mieszkaniowych. Istniejące do roku 1994 uregulowania prawne utrzymywały deficytowość tych usług. Brak możliwości sfinansowania gospodarki mieszkaniowej stanowił główną barierę wejścia jej na rynek usług mieszkaniowych.

Podstawę dla urynkowienia gospodarki mieszkaniowej stworzyły dopiero nowe uregulowania prawne z roku 1994: ustawa (z 24 czerwca 1994 r.) o własności lokali oraz ustawa (z 2 lipca 1994 r.) o najmie lokali mieszkalnych i dodatkach mieszkaniowych[50]. Przywracając cywilnoprawne formy kształtowania stosunku najmu lokali, obie ustawy tworzą warunki do powstania i rozwoju rynku mieszkaniowego. Jednocześnie ustawy te uprawniają gminy do prowadzenia samodzielnej polityki mieszkaniowej i racjonalnej gospodarki zasobami mieszkaniowymi. Uzyskały one m.in. prawo ustalania stawek czynszu na poziomie rzeczywistych kosztów utrzymania i odtworzenia obiektów mieszkalnych. Wprowadzony jednocześnie, na okres przystosowawczy, system dodatków mieszkaniowych dla najsłabszych

---

[49] K.Stachowiak-Bongwa, H. von de Sanden, P.Mync: Szansa dla gmin. „Wspólnota" nr 34/37, 1996, s. I - dodatek „Samorząd Miejski".

[50] Dziennik Ustaw nr 85, poz. 388 i Dziennik Ustaw nr 105, poz. 509.

grup społecznych, stanowi tymczasową przeciwwagę dla wystąpienia, w szerszej skali przestrzennej, procesu polaryzacji społecznej. Ograniczenie tego procesu zależeć będzie od umiejętnej polityki władz miejskich w zakresie łączenia strategicznego programu rozwoju i restrukturyzacji gospodarki mieszkaniowej z reformą czynszową[51]. Niestety ani Lublin, ani Świdnik nie mają, jak dotąd, kompleksowego programu rozwoju i restrukturyzacji gospodarki mieszkaniowej.

Czynnikiem różnicującym społeczność miejską jest raczej struktura własnościowa zasobów mieszkaniowych. Tradycyjnie niższym standardem technicznym i wyposażeniowym charakteryzują się mieszkania komunalne i wywodzące się z tej kategorii mieszkania prywatno-czynszowe. Ich udział w zasobach mieszkaniowych nie jest jednak duży. W 1995 r. na ogólną liczbę 111,2 tys. mieszkań w Lublinie stanowiły one łącznie 25,8 % (20,1 % - mieszkania komunalne i 5,7 % - prywatno-czynszowe). W ogólnej liczbie mieszkań w Świdniku (10,4 tys.), mieszkania komunalne miały 23,1 procentowy udział, przy niewystępowaniu kategorii zasobów prywatno-czynszowych[52]. W zasobach mieszkaniowych obu miast dominują mieszkania spółdzielcze (Lublin - 55 %, Świdnik - 69,3 %). Niewielka jest partycypacja mieszkań zakładowych (Lublin - 6,4 % i Świdnik - 4,7 %), przechodzących stopniowo do zasobów komunalnych. W obu grupach zasobów mieszkaniowych rysują się tendencje do obniżania standardu technicznego. Największe zróżnicowania warunków mieszkaniowych występują w zasobach budownictwa jednorodzinnego (Lublin - 12,8 %, Świdnik - 2,9 %). Dotyczą one zarówno lokalizacji, jak też stanu technicznego i zakresu wyposażenia. Najbardziej luksusowe budownictwo jednorodzinne z okresu transformacji, z atrakcyjną lokalizacją na obrzeżach obu miast, stanowi na razie zjawisko marginalne.

Ogólnie ujmując można jednak twierdzić, iż struktura własnościowa zasobów mieszkaniowych, odgrywająca znaczną rolę w okresie poprzednim w polaryzacji społeczności miejskiej, pod wpływem kryzysu mieszkaniowego straciła swą dotychczasową moc oddziaływania. Kryzys mieszkaniowy, przejawiający się m.in. drastycznymi ograniczeniami remontowo-konserwacyjnymi, w równym stopniu dotknął wszystkie grupy struktury własnościowej zasobów mieszkaniowych. Uruchomiło to proces „równania w dół" standardu technicznego budynków mieszkalnych.

Inną płaszczyzną segregacji społecznej jest zabudowa osiedli mieszkaniowych. Można ją traktować jako wypadkową czynników ekonomicznych, obowiązujących w danym czasie technologii budowlanej i swoistej „mody" projektowej[53]. W układzie przestrzennym zarówno Lublina, jak Świdnika najbardziej negatywnie ocenić można osiedla powstałe w latach 70. i na początku lat 80. Dominujący wówczas system wielkopłytowy OWT uznaje się dziś za

---

[51] K.Żuk: Gospodarka mieszkaniowa w polityce gmin w świetle nowych uregulowań prawnych. UMCS, Wydział Ekonomiczny. Lublin 1995, s. 46 (maszynopis).

[52] Ibid., tabela 1.

[53] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ..., op.cit., s. 49.

substandardowy. Podejmowane teoretyczne próby humanizacji tej zabudowy nie przyniosły rezultatu. Zmiana warunków ekonomiczno-prawnych i budowlanych w okresie transformacji daje już efekty w postaci domów projektowanych na życzenie konkretnego inwestora. Projekty te uwzględniają indywidualne warunki terenu, tradycje budowlane i sposób życia właściciela. Przy stosowaniu nowych materiałów budowlanych powstają domy będące przykładem właściwej architektury. Budownictwo to nie występuje jeszcze w szerszej skali, zaś dostęp do niego warunkuje posiadanie odpowiednio wysokich zasobów finansowych. Jego upowszechnianie będzie różnicowało społeczność miejską.

4. Funkcjonujący do roku 1994 system finansowania zasobów mieszkaniowych opierający się na niskich czynszach, nie pokrywał rzeczywistych kosztów ich utrzymania. Doprowadziło to do znaczącej dekapitalizacji budynków mieszkalnych i ogromnego wzrostu potrzeb inwestycyjnych. W tej sytuacji, finansowanie ograniczono do niezbędnych wydatków eksploatacyjnych. Remontami obejmowane są jedynie te budynki, które znajdują się w najgorszym stanie technicznym ze względu na wiek i pierwotnie niski standard budowlany. W ciągu 1994 i 1995 roku wyłączono w Lublinie z użytkowania 76 budynków z 455 lokatorami, ze względu na bezpośrednie zagrożenie życia i mienia mieszkańców. Wśród nich, 20 budynków było własnością miasta, pozostałe stanowiły własność prywatną w zarządzaniu MZBM lub innych jednostek[54]. Budynki te są zlokalizowane na terenach zakwalifikowanych do zdegradowanych. Zakres prac remontowo-konserwatorskich w spółdzielczych zasobach mieszkaniowych nie występuje w rejestrowanej skali[55]. Dotyczy to również bloków mieszkalnych z tzw. wielkiej płyty, które w odczuciu społecznym nadają się jedynie do wyburzenia.

Ograniczenie licznych preferencji finansowych i rzeczowych, z których szczególnie korzystała do roku 1989 spółdzielczość mieszkaniowa, zahamowało budowę nowych mieszkań, przy dużym niezaspokojonym popycie na nie. W spółdzielniach mieszkaniowych Lublina jest zarejestrowanych 17 tys. członków oczekujących na własne mieszkanie. Tymczasem ilość mieszkań oddanych w 1995 r. do użytku w całym budownictwie wielorodzinnym miasta wynosiła 1800, wobec 2512 mieszkań w 1992 r.[56]. Przy dużym „głodzie" mieszkaniowym w mieście wzrasta, głównie w zasobach spółdzielczych, liczba mieszkań nie zasiedlonych, z uwagi na niedostępną dla większości rodzin cenę mieszkania. Jednocześnie rośnie zadłużenie spółdzielni mieszkaniowych z tytułu nie spłaconych kredytów. Wzrastają też zaległości czynszowe lokatorów wobec spółdzielni. Brakuje środków na bieżącą eksploatację, a zupełny zastój prac konserwacyjno-remontowych przyspiesza dekapitalizację spółdzielczych zasobów mieszkaniowych.

---

[54] Dane Urzędu Miejskiego w Lublinie.

[55] Brak danych.

[56] Dane Urzędu Miejskiego w Lublinie.

Nieosiągalność finansowa mieszkania własnościowego, dla znacznej liczby rodzin, powoduje wzrost naporu na mieszkania komunalne. W 1995 r. o mieszkanie komunalne w Lublinie ubiegało się 1387 rodzin, wobec 211 mieszkań oddanych do użytku (12 % ogółu mieszkań do zasiedlenia w mieście).

Reasumując, można mówić o trudnej sytuacji mieszkaniowej w Lublinie, którą odzwierciedla duży stopień niezaspokojenia potrzeb zarówno na nowe mieszkania, jak też remontowo-konserwacyjnych w istniejących zasobach. W warunkach reglamentowanego rynku mieszkaniowego prowadziło to do ustalenia hierarchii potrzeb, co z reguły przesuwało na dalszy plan działalność remontowo-konserwacyjną. Nadzieję na zmianę sytuacji niosą uregulowania prawne z 1994 r., tworzące podstawy nowego „ładu" mieszkaniowego.

W odróżnieniu od typowej zabudowy, zwłaszcza z okresu po drugiej wojnie światowej, szczególnej ochronie konserwatorskiej podlegały zawsze zabytkowe układy urbanistyczne Lublina i poszczególne obiekty.

Układ przestrzenny Lublina został wykształcony w ponad 750-letnim procesie historycznym. Dogodne położenie i warunki rozwoju doprowadziły do powstania dzisiejszego zespołu, poprzez wchłanianie kolejnych, pobliskich osad. Żadna z faz rozwoju miasta nie niszczyła poprzednich struktur przestrzennych i dlatego w dzisiejszym układzie urbanistycznym miasta są widoczne wszystkie etapy przeobrażeń. Czytelność faz rozwoju miasta, zachowanie zabytkowego układu urbanistycznego i tkanki urbanistycznej tworzą największą jego wartość kulturową. Jest ona wyznacznikiem tożsamości nie tylko Lublina, lecz także Lubelszczyzny[57].

Obserwowane w ostatnich latach tendencje do przekształcenia zabudowy centrów dużych miast w naszym kraju, nie ominęły Lublina. Generalne przebudowy i remonty objęły Śródmieście. Potrzeby nowych użytkowników obiektów nie naruszyły jednak wartości historycznej i kulturowej Śródmieścia. Stare Miasto, wchodzące w skład centrum Lublina, wypełnia tkanka architektoniczna tworząca wartość kulturową o znaczeniu unikalnym w skali europejskiej (zespół staromiejski, Zamek z XVII-wieczną kaplicą oraz pozostałości zabudowy na wzgórzu dawnej osady Czwartek). Do tradycji miasta należą prace remontowo-konserwacyjne na Starym Mieście. Mimo trudności finansowych władze miejskie, przy wsparciu prywatnych inwestorów, kontynuują działalność rewaloryzacyjną w odniesieniu do budynków i systemu infrastruktury[58].

5. Świadczeniem usług w zakresie komunikacji publicznej w Lublinie zajmuje się Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne, działające jako zakład budżetowy. Zasięgiem usług objęty jest obszar administracyjny Lublina. Funkcje transportu zbiorowego w połączeniach Świdnika z Lublinem i w obrębie jego granic, spełnia Państwowa Komunikacja Samochodowa, w konkurencji z przewoźnikami prywatnymi.

---

[57] Strategia rozwoju i zagospodarowania aglomeracji lubelskiej ..., op.cit., s. 48.

[58] Główne kierunki rozwoju miasta Lublina do roku 2000 ...,op.cit., s. 9-10.

System obsługi Lublina w zakresie komunikacji publicznej opiera się na dwóch środkach przewozu pasażerów, tj. autobusach i trolejbusach, przy dominującym i wzrastającym udziale autobusów (z 73 % w 1992 r. do 77 % w 1995 r.)[59]. Przewaga autobusów w obsłudze komunikacyjnej Lublina nie jest korzystna, ze względu na wyższe koszty eksploatacji, niższą sprawność komunikacyjną w ruchu ulicznym miasta i większą emisję zanieczyszczeń do środowiska.

W okresie transformacji umocniła się rola komunikacji publicznej w obsłudze mieszkańców Lublina, mimo dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej (do około 90 tys. pojazdów w 1995 r.)[60]. Przy niewiele większym niż 1 % wzroście liczby ludności Lublina w 1995 roku w stosunku do roku 1992, przejazdy komunikacją publiczną wzrosły w tym czasie o 22 % Wzrost wskaźnika ruchliwości mieszkańców (z 483 do 583 przejazdów na 1 mieszkańca) wystąpił w sytuacji blisko 3-krotnego wzrostu przeciętnego kosztu przejazdu, wprowadzonej trzystopniowej taryfy czasowej i pogarszającego się komfortu jazdy.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne nie jest w stanie podołać rosnącemu zapotrzebowaniu na świadczone przez nie usługi. W dużym stopniu winę za ten stan rzeczy ponosi przyjęta przez przedsiębiorstwo zasada działania, oparta na dotacjach z budżetu miasta. Próba tworzenia układu konkurencji poprzez włączenie przewoźników prywatnych do obsługi komunikacyjnej mieszkańców miasta, nie zdaje egzaminu. Przewoźnicy prywatni, działający bez nadzoru MPK, przejmują obsługę najbardziej rentownych linii komunikacyjnych, pozbawiając MPK części dochodów. Słaba kondycja finansowa MPK ogranicza wydatki na zakup nowego taboru (przeciętnie 3 wozy rocznie) i wymianę pojazdów zużytych (średnie zużycie autobusów - 67 %, trolejbusów - 58 %)[61]. Konsekwencją jest niski wskaźnik wykorzystania taboru (autobusów 71,7%, trolejbusów 63,1%), wzrastający wskaźnik napełnienia wozów (autobusowych z 10,6 pasażerów na 1 wozo-km w 1992 r. do 10,8 w 1995 r. a trolejbusowych, odpowiednio z 8,4 do 13,1) oraz malejące bezpieczeństwo jazdy ze względu na zły stan techniczny pojazdów.

Racjonalną organizację ruchu utrudnia koncentryczny układ uliczny Lublina, którego główną osią jest Śródmieście. Wielokrotne próby ograniczenia ruchu kołowego w centrum, powodowały znaczne perturbacje w jego organizacji na obszarze całego miasta. Wyłączenie ostatnio z ruchu kołowego, w celach remontowych, głównej ulicy Śródmieścia, spowodowało zawieszenie dwóch linii trolejbusowych, bez możliwości zrekompensowania tego ubytku użytkownikom. Skutkiem tego posunięcia jest wysoki wzrost zatłoczenia na pozostałych liniach trolejbusowych (o 56 % w stosunku do roku 1992). Spotęgowało to również nasilenie

---

[59] Przeliczenia na podstawie : Komunikacja miejska w liczbach, za rok 1992, za rok 1995; Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej. Warszawa, kwiecień 1993, marzec 1996.

[60] Dane Wydziału Komunikacji przy Urzędzie Miejskim w Lublinie.

[61] Dane Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Lublinie.

ruchu na okolicznych ulicach śródmiejskich, cechujących się niską przepustowością, co powoduje znaczne wydłużenie czasu podróży.

Włączenie w szerszym zakresie samochodów prywatnych do obsługi codziennych przejazdów do pracy napotyka bariery, zarówno w postaci niewydolnego układu ulic śródmiejskich w godzinach szczytu komunikacyjnego, jak też braku parkingów. Praktycznie, obszar Śródmieścia jest pozbawiony terenu parkingowego. Wprowadzone ostatnio przez władze miejskie ostre ograniczenia w ruchu samochodowym w centrum miasta, przy jednoczesnym preferowaniu komunikacji publicznej, nie stwarzają zachęty dla posiadaczy samochodów. Charakterystyczne jest przy tym, że żadna z instytucji, w tym liczne banki znajdujące się w centrum miasta, nie zadbały o własne parkingi dla swoich pracowników, nie mówiąc o klientach, których nie powinno zniechęcać utrudnienie dojazdu.

Brak parkingów i wolnych terenów na ten cel odczuwają także inne dzielnice miasta. W celu zorganizowania obsługi parkingowej centrum miasta podjęto zagospodarowanie części placu Zamkowego na Starym Mieście oraz kilku innych punktów na obrzeżu centrum. W przyszłości władze miejskie obiecują podjęcie budowy parkingów wielopoziomowych z kilkoma poziomami podziemnymi, jednak nie podają bliższych informacji na temat ich lokalizacji i czasu realizacji[62]. W tych optymistycznych wizjach pominięta została wygoda użytkownika samochodu, któremu nie będzie obojętna odległość usytuowania parkingu w stosunku do miejsca pracy.

Przesłanki dynamicznego rozwoju motoryzacji indywidualnej w Lublinie (co czwarty mieszkaniec miasta jest posiadaczem samochodu), należy raczej wiązać z jej zaangażowaniem w obsługę prywatnej działalności gospodarczej, która cechuje się wysoką aktywnością w sferze drobnej wytwórczości i znacznym rozproszeniem na terenie miasta. W tym znaczeniu, posiadanie samochodu jest niezbędnym czynnikiem procesu wytwórczego i usługowego.

Zmniejszenie roli komunikacji publicznej na korzyść samochodu w przypadku codziennych przejazdów do pracy jest prawdopodobne w warunkach efektywnej modernizacji układu ulicznego i stworzenia dogodnie usytuowanych, w stosunku do miejsc pracy, terenów parkingowych. Nie mniej ważny jest konkurencyjny koszt eksploatacji samochodu w porównaniu z kosztami przejazdu środkami komunikacji publicznej. Wpływ rynku pracy na racjonalizację przejazdów miejskich jest raczej niewielki. Przemiany na rynku pracy dokonują się bowiem głównie pod wpływem zmian rodzajowej struktury działalności gospodarczej, nie naruszając dotychczasowych ich lokalizacji.

Priorytetowy charakter komunikacji publicznej w obsłudze przejazdów na terenie Lublina musi iść w parze z głęboką jej reorganizacją. Nie do przyjęcia jest dalsze tolerowanie niskiej sprawności jej funkcjonowania, wysokich kosztów i niezadowalających standardów jakościowych usług. Władze miejskie upatrują rozwiązanie tego problemu jedynie w zwiększeniu inwestycji na rzecz komunikacji publicznej, których źródłem ma być

---

[62] Główne kierunki rozwoju miasta Lublina do roku 2000 ..., op.cit.., s. 27.

długoterminowy kredyt w formie emisji obligacji miejskich[63]. Nie dostrzegają jednak potrzeby jednoczesnego odejścia od ujemnej obecnie polityki taryfowej, tworzenia układu konkurencji stabilizującej ceny usług oraz zmiany dotychczasowego sposobu dotowania komunikacji publicznej.

[63] Ibid., s. 9.

URBAN AGGLOMERATIONS IN POLAND UNDER ECONOMIC AND SOCIAL TRANSFORMATION

Summary

This issue is the first in the series of publications that report on results of a research project devoted to the study of recent trends and expected future developments concerning large cities and urban agglomerations in Poland.

The project is part of a larger research effort which aims at providing an array of background studies, to be used in the work on the new spatial policy concept - *"Poland 2000 plus"*.

The papers focus mainly on two interrelated themes: the role performed by large cities and urban agglomerations in the present-day transformation of space economy in Poland, and the trends in the development of urban physical and functional structure, as well as new urban social patterns.

The first contribution, by P.Korcelli, is a general introduction to the research project and the publication series. It provides a summary of theses and statements on the role of major urban agglomerations, as presented in the preliminary version of the *"Poland 2000 plus"* concept. It also identifies some gaps in our understanding of the present-day trends and their future implications.

Consequently, it presents a list of questions to be addressed in studies on individual urban agglomerations.

The second paper, by M.Dutkowski, gives an overview of trends, prospects, as well as planning issues, concerning the Gdańsk-Gdynia agglomeration, the third largest in Poland in terms of population size (946 thousand inhabitants in 1995). A gradual shift away from the dominance of seaport-related and industrial functions, and towards tertiary and quaternary sector based, metropolitan functions, is documented. The author also discusses broader implications of alternative future developments of Poland's economy: the "modernization", and the "postmodernization" scenarios.

The final paper, by U.Wich, focuses on the city and urban agglomeration of Lublin, the largest urban centre in eastern part of Poland (355 thousand inhabitants in 1995, or 390 thousand including the neighbouring industrial town of Świdnik). It identifies economic adjustments, including the decline of big, state-owned industrial enterprises, and the emergence of more diversified urban economy, based on smaller manufacturing units, and an array of service sector activities. Also, the increasing dominance of Lublin in the regional settlement system, as observed during the last several years, is documented in the paper.

Informacje dla autorów

„Zeszyty IGiPZ PAN" ukazują się w standardowym nakładzie 120 egzemplarzy (w tym 15 autorskich).

Bieżące numery publikacji IGiPZ PAN rozprowadza ORWN, Pałac Kultury i Nauki, Warszawa.
Numery wcześniejsze są do nabycia w Dziale Wymiany Biblioteki IGiPZ PAN, Krakowskie Przedmieście 30, 00-927 Warszawa, w godz. od 9 do 15.

1995

29. PIOTR EBERHARDT - **Zagadnienia ludnościowe obszaru byłych Prus Wschodnich**.

30. ZYGMUNT BABIŃSKI, MAREK GRZEŚ - **Monografia hydrologiczna zbiornika stopnia wodnego Włocławek**.

31. JERZY GRZESZCZAK - **Przestrzenne zróżnicowanie społeczno-gospodarcze "północ-południe" w krajach Unii Europejskiej - Wielka Brytania, Niemcy, Francja**.

32. ANDRZEJ GAWRYSZEWSKI - **Rynek pracy Warszawy i województwa warszawskiego 1990-1993**.

33. TERESA KOZŁOWSKA-SZCZĘSNA, BARBARA KRAWCZYK, KRZYSZTOF BŁAŻEJCZYK - **Warunki bioklimatyczne Supraśla**.

34. PIOTR KORCELLI - **Regional patterns in Poland's transformation: the first five years**.

35. EWA NOWOSIELSKA - **Bezrobocie - przegląd aktualnych tendencji, problemów i wyników badań (w krajach rozwiniętych)**.

36. ROMAN SZCZĘSNY - **Przemiany struktury przestrzennej rolnictwa Polski 1989-1992**.

1996

37. ANNA BEATA ADAMCZYK - **Charakterystyka wiatrów silnych i bardzo silnych w Polsce**;
JAROSŁAW BARANOWSKI - **Wielkość zachmurzenia w Warszawie w zależności od cyrkulacji atmosferycznej**.

38. HALINA POWĘSKA, TOMASZ KOMORNICKI - **Przejścia graniczne: Kostrzyn, Słubice, Świecko, Gubin - podstawowe funkcje i strefa oddziaływania na terenie Polski i Niemiec**;
JOANNA PAPIS, TOMASZ KOMORNICKI - **Miasto Duszniki Zdrój jako gmina przygraniczna**.

39. LESZEK KOLENDOWICZ - **Burze na obszarze Polski Północno-Zachodniej w świetle częstości występowania różnych typów cyrkulacji atmosfery.**

40. ROMAN SZCZĘNY - **Rolnictwo i gospodarka żywnościowa w okresie restrukturyzacji 1989-1994.**

PL - ISSN 0867-6836
WYDAWNICTWA IGiPZ PAN, WARSZAWA