

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 190

Tomasz Komornicki

PRZESTRZENNE ZRÓŻNICOWANIE
MIĘDZYNARODOWYCH POWIĄZAŃ
SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH
W POLSCE



WARSZAWA 2003

PRACE GEOGRAFICZNE IGiPZ PAN

169. Gałązka A., *Sytuacja mieszkaniowa ludności aglomeracji warszawskiej w latach 1970–1988. Zróżnicowania przestrzenne i tendencje zmian*, 1998, s. 154, 26 il.
170. Rykiel Z., *Przemiany struktury społeczno-przestrzennej miast polskich a świadomość terytorialna jego mieszkańców*, 1999, s. 148, 15 il.
171. Taylor Z., *Przestrzenna dostępność miejsc zatrudnienia, kształcenia i usług a codzienna ruchliwość ludności wiejskiej*, 1999, s. 239, 71 il.
172. Bański J., *Obszary problemowe w rolnictwie Polski*, 1999, s. 128, 36 il.
173. Grzeszczak J., *Bieguny wzrostu a formy przestrzeni spolaryzowanej*, 1999, s. 91, 3 il.
174. Kotarba A., Kozłowska A. (red.), *Badania geoekologiczne w otoczeniu Kasprowego Wierchu*, 1999, s. 132, 32 il., 3 fot., 4 mapy.
175. Taylor Z., *Przekształcenia sieci handlu detalicznego i gastronomii w okresie transformacji społeczno-gospodarczej Polski*, 2000, s. 61, 16 il., 8 fot.
176. Gierszewski P., *Charakterystyka środowiska hydrochemicznego wód powierzchniowych zachodniej części Kotliny Płockiej*, 2000, s. 136, 47 il., 8 fot.
177. Komornicki T., *Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe*, 2000, s. 102, 36 il., 21 tab.
178. Roo-Zielińska E., Solon J. (red.), *Typologia zbiorowisk i kartografia roślinności w Polsce – rozważania nad stanem współczesnym*, 2001, s. 273, 46 il., 32 tab., 6 fot., 2 zał.
179. Roo-Zielińska E., Solon J. (red.), *Między geografią i biologią – badania nad przemianami środowiska przyrodniczego*, 2001, s. 330, 88 il., 31 tab., 20 fot.
180. Krawczyk B., Węclawowicz G. (red.), *Badania środowiska fizycznogeograficznego aglomeracji warszawskiej*, 2001, s. 147, 42 il., 20 tab.
181. Kupiszewski M., *Modelowanie dynamiki przemian ludności w warunkach wzrostu znaczenia migracji międzynarodowej*, 2002, s. 174, 9 il., 18 tab.
182. Degórski M., *Przestrzenna zmienność właściwości gleb bieliczoziemnych środkowej i północnej Europy a geograficzne zróżnicowanie czynników pedogenicznych*, 2002, s. 189, 44 il., 31 tab.
183. Lankauf K.R., *Recesja lodowców rejonu Kaffiøyry (Ziemia Oskara II – Spitsbergen)*, 2002, s. 222, 54 il., 33 fot., 37 tab., 17 zał.
184. Węclawowicz G. (red.), *Warszawa jako przedmiot badań w geografii społeczno-ekonomicznej*, 2002, s. 278, 31 il., 33 tab.
185. Solon J., *Ocena różnorodności krajobrazu na podstawie kompleksowej analizy struktury przestrzennej roślinności*, 2002, s. 230, 80 il., 26 tab.
186. Soja R., *Hydrologiczne aspekty antropopresji w polskich Karpatach*, 2002, s. 130, 24 il., 12 tab.
187. Kulikowski R., *Syntetyczne metody badań produktywności i towarowości rolnictwa*, 2003, s. 152, 42 il.
188. Błażejczyk K., Krawczyk B., Kuchcik M. (red.), *Postępy w badaniach klimatycznych i bioklimatycznych*, 2003, s. 316, 93 il., 37 tab.
189. Kotarba A. (red.), *Holocene and late vistulian paleogeography and paleohydrology*, 2003, s. 298, 94 il., 3 tab., 9 fot.

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 190

GEOGRAPHICAL STUDIES

No. 190

THE SPATIAL DIFFERENTIATION TO INTERNATIONAL
SOCIAL AND ECONOMICAL LINKAGES IN POLAND

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII I PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
IM. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRACE GEOGRAFICZNE NR 190

Tomasz Komornicki

PRZESTRZENNE ZRÓŻNICOWANIE
MIĘDZYNARODOWYCH POWIĄZAŃ
SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH
W POLSCE



WARSZAWA 2003

<http://rcin.org.pl>

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: Grzegorz Węclawowicz
CZŁONKOWIE: Jerzy Grzeszczak, Barbara Krawczyk,
Jan Matuszkiewicz, Jerzy Parysek

RADA REDAKCYJNA

Bolesław Domański, Adam Kotarba, Jan Łoboda,
Andrzej Richling, Jan S. Kowalski, Andrzej Lisowski,
Eamonn Judge, Lydia Coudroy

RECENZENCI TOMU:

Tadeusz Stryjakiewicz, Zbigniew Taylor

Praca została przygotowana w ramach Grantu Komitetu Badań Naukowych nr 6P04E 027 20 (*Zróżnicowanie regionalne powiązań społeczno-gospodarczych z zagranicą na terenie Polski*), który również współfinansował wydanie niniejszej pracy

ADRES REDAKCJI:

Dział Wydawnictw IGiPZ PAN
ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
e-mail: e.janko@twarda.pan.pl

Opracowanie redakcyjne i techniczne: Ewa Jankowska

© Copyright by Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN
im. Stanisława Leszczyckiego, Warszawa 2003

PL ISSN 0373-6547
ISBN 83-87954-31-4

Łamanie wykonano w Dziale Wydawnictw IGiPZ PAN, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa
Druk: Warszawska Drukarnia Naukowa PAN, ul. Śniadeckich 8, 00-656 Warszawa

<http://rcin.org.pl>

Spis treści

Podziękowania	7
1 Wstęp	9
1.1. Cele pracy i zarys treści	10
1.2. Zakres czasowy pracy	13
2 Podstawowe pojęcia, metody pracy i formy prezentacji wyników	15
2.1. Definicje pojęć podstawowych	15
2.1.1. Region	15
2.1.2. Powiązania	16
2.2. Wyzwania i trudności metodologiczne	18
2.3. Miary powiązań międzynarodowych i dobór przestrzennych jednostek odniesienia	20
2.4. Badania ankietowe	26
2.5. Przyjęte metody badań oraz formy prezentacji wyników	29
3 Powiązania Międzyregionalne w badaniach geograficznych	33
3.1. Wybrane teorie oraz modele geograficzne i ekonomiczne a powiązania międzynarodowe na poziomie regionalnym	33
3.1.1. Teorie i modele interakcji przestrzennych	34
3.1.2. Teorie i modele mobilności przestrzennej ludności	40
3.1.3. Teorie i modele handlu zagranicznego oraz integracji ekonomicznej	43
3.1.4. Modele sieci transportowych	46
3.1.5. Teorie rozwoju regionów transgranicznych	48
3.1.6. Hipotezy wynikające z wybranych teorii i modeli	50
3.2. Powiązania międzynarodowe polskich regionów w literaturze przedmiotu ..	50
4 Modelowe schematy graficzne powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym	53
4.1. Schematy modelowe powiązań bilateralnych	53
4.2. Schematy modelowe powiązań: regiony–kraje	54
4.3. Rodzaje koncentracji przestrzennej powiązań międzynarodowych	58
5 Powiązania międzynarodowe polskich regionów w świetle wyników analizy empirycznej	59
5.1. Powiązania ekonomiczne	59
5.1.1. Handel zagraniczny	59
5.1.2. Inwestycje zagraniczne	97
5.2. Powiązania społeczne	116
5.2.1. Turystyka międzynarodowa	116
5.2.2. Stałe migracje zagraniczne	138
5.2.3. Kontakty osobiste	145
5.3. Powiązania polityczne	152
5.3.1. Powiązania międzynarodowe gmin	153
5.3.2. Powiązania międzynarodowe województw	156
5.3.3. Współpraca transgraniczna	158

5.4. Powiązania pozostałe	160
5.4.1. Powiązania bezpośrednio transportem publicznym	161
5.4.2. Kontakty za pomocą środków łączności	186
6. Ocena kontaktów międzynarodowych regionu zamieszkania	193
7. Syntetyczna ocena natężenia i kierunków międzynarodowych powiązań społeczno-gospodarczych w Polsce	198
7.1. Ocena syntetyczna kierunków powiązań międzynarodowych na poziomie wojewódzkim	198
7.2. Ocena syntetyczna natężenia powiązań międzynarodowych na poziomie powiatowym	205
7.2.1. Poziom koncentracji powiązań międzynarodowych oraz ich zależność od liczby ludności, produkcji przemysłowej i odległości geograficznej	205
7.2.2. Sumaryczna ocena intensywności powiązań międzynarodowych	208
7.3. Rezultaty badań natężenia powiązań na podstawie danych statystycznych a wyniki badań ankietowych	216
8. Próba uogólnień i wnioski	225
8.1. Ocena zróżnicowania powiązań międzynarodowych w Polsce	225
8.2. Czynniki wpływające na zróżnicowanie przestrzenne powiązań międzynarodowych	230
8.3. Ocena wykorzystanego aparatu metodycznego	235
The spatial differentiation to international social and economical linkages in Poland	247

PODZIĘKOWANIA

Wykonanie niniejszej pracy nie byłoby możliwe bez pomocy wielu osób i instytucji. Szczególne wyrazy wdzięczności należą się moim kolegom z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, których krytyczne, a jednocześnie życzliwe uwagi miały istotny wpływ na ostateczny kształt książki. W tym miejscu wymienić należy nazwiska profesorów Piotra Eberhardta, Piotra Korcellego, Teofila Lijewskiego, Andrzeja Stasiaka, Władysławy Stoli i Grzegorza Węclawowicza, a ponadto Jacka Głowackiego, Macieja Jakubowskiego, Mariusza Kowalskiego, Romana Kulikowskiego, Haliny Powęskiej, Przemysława Śleszyńskiego, Zbigniewa Taylora i wielu innych. Za ogromną pomoc przy przygotowaniu materiału ilustracyjnego w sposób szczególny dziękuję pani Annie Tkocz. Odrębnego podkreślenia wymaga też inspirująca rola ś.p. prof. Marcina Rościszewskiego. Pierwszy zarys projektu badawczego dotyczącego powiązań międzynarodowych regionów powstał m.in. pod wpływem odbytych z Nim rozmów.

Oddzielne podziękowania kieruję także do osób spoza Instytutu, które niejednokrotnie z własnej woli służyły mi radą i doświadczeniem. Są to w pierwszej kolejności profesorowie Teresa Czyż, Stefan Kałuski, Andrzej Kowalczyk, i Tadeusz Stryjakiewicz, a ponadto wielu innych pracowników Uniwersytetów Warszawskiego, Wrocławskiego, Poznańskiego, Gdańskiego i Rzeszowskiego, Politechniki Warszawskiej, Akademii Pedagogicznej w Krakowie oraz Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku. Pomoc prof. Andrzeja Kowalczyka oraz grupy jego studentów z Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego okazała się niezbędna przy przeprowadzeniu ponad 1300 ankiet w 33 miastach Polski. Bardzo istotną była też przychylność pracowników takich instytucji jak: Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego, Komenda Główna Straży Granicznej, Główny Urząd Statystyczny i Departament Transportu Samochodowego Ministerstwa Infrastruktury.

Tomasz Komornicki

1. WSTĘP

Międzyregionalne powiązania społeczno-ekonomiczne to jedno z podstawowych zagadnień znajdujących się w polu zainteresowań geografii. Już w latach 50. XX wieku, dla wielu specjalistów rdzeń dyscypliny stanowiły właśnie badania powiązań przestrzennych i wzajemnych oddziaływań. Traktowali je oni jako klucz do pomiaru różnic i podobieństw pomiędzy poszczególnymi miejscami na kuli ziemskiej (Ullman 1959a). Powiązania międzyregionalne były elementem szerszej rozumianych badań interakcji przestrzennych i tym samym pojawiały się w wielu klasycznych teoriach i modelach, m.in. w teoriach przepływów i interakcji, teoriach mobilności przestrzennej ludności, modelach transportowych itd. Badania dotyczyły jednak najczęściej powiązań pomiędzy regionami wewnątrz danego kraju lub pomiędzy krajami. Przykładem pierwszych mogą być studia powiązań międzystanowych w USA (Ullman 1957; Isard 1965) i towarowych przepływów międzywojewódzkich w Polsce (Chojnicki 1961; Morawski 1968); drugimi zajmowali się często przedstawiciele innych dyscyplin naukowych (ekonomii, demografii i socjologii). Z nowszych prac, uwzględniających przestrzenny wymiar zagadnienia, wymienić można opracowania A. Cornetta i F. Snickarsa (2002), a w Polsce – A. Cieślaka (2000), zaś na gruncie geografii H. Maćkowiaka (2002). Duża część badań ograniczała się również do rozpatrywania tylko jednej miary ilustrującej siłę związków między jednostkami. Najczęściej były to: handel zagraniczny, inwestycje zagraniczne i migracje. Inne zagadnienia, jak transport i turystyka, były wprawdzie bardzo częstym przedmiotem badań w geografii, ale tylko sporadycznie traktowano je jako miarę szerszej rozumianych powiązań społeczno-gospodarczych.

Jednocześnie procesy globalizacyjne, nowa sytuacja geopolityczna w Europie, w szczególności zaś intensyfikacja i charakter procesów integracyjnych, skłaniają do podjęcia w Polsce próby całościowej analizy powiązań międzyregionalnych w układzie międzynarodowym. Według T. Strykiewicza (1999, za Healeyem i Ilberą 1996) najważniejszą cechą globalizującej się gospodarki jest rosnąca współzależność miejsc. Tym samym potrzebne staje się analizowanie powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym lub nawet lokalnym. W warunkach polskich proces ten posiada dodatkowy wymiar związany z jednoczesnym zachodzeniem transformacji ustrojowej, której przejawem jest m.in. decentralizacja działalności gospodarczej powo-

dużą decentralizację ekonomicznych powiązań międzynarodowych. Otwieranie się polskiej przestrzeni ekonomicznej, społecznej, a także kulturowej na powiązania międzynarodowe stało się w okresie transformacji jednym z najbardziej dynamicznych zjawisk (Komorowski 2002). Polscy geografowie zaczęli zajmować się tą problematyką dopiero w latach 90. Większość prowadzonych badań miała z konieczności charakter wycinkowy. Poważną trudnością okazała się nie tylko niedostępność wiarygodnych danych, ale także brak dostosowanego do nowej sytuacji aparatu teoretyczno-metodycznego. W badaniu powiązań międzynarodowych, konieczna stała się rewizja niektórych modeli klasycznych. Modele te formułowano z reguły przed przyśpieszeniem procesów globalizacji, w tym przede wszystkim przed drastycznym spadkiem kosztów transportu oraz przed rozwinięciem się współczesnych technik telekomunikacyjnych i informatycznych. Wspomniane braki metodologiczne zmusiły geografów do uzupełnienia warsztatu o metody jakościowe.

Biorąc pod uwagę powyższe rozważania można stwierdzić, że podjęcie tematu powiązań międzynarodowych polskich regionów stanowi wyzwanie nie tylko o charakterze poznawczym, ale częściowo także teoretyczno-metodycznym. Jest ono jednocześnie pierwszą próbą kompleksowego uporządkowania tej problematyki. Zmierzenie się z tym wyzwaniem stało się możliwe w ramach projektu badawczego Komitetu Badań Naukowych pt. *Zróźnicowanie regionalne powiązań społeczno-gospodarczych z zagranicą na terenie Polski* (nr 6P04E 027 20), który został zrealizowany przez autora niniejszej pracy w okresie od maja 2001 do grudnia 2002 r. w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN.

1.1. CELE PRACY I ZARYS TREŚCI

Praca ma dwa komplementarne cele – empiryczny i teoretyczno-metodyczny. Jest to zgodne z założeniem, iż o wyborze tematu badawczego powinien decydować zarówno sens problemowy (potrzeba wypełnienia luk w istniejącej wiedzy), jak i sens metodologiczny (polegający na zastosowaniu metod dających ściśle i prawomocne rezultaty) (Chojnicki 1977). Celem metodycznym jest wskazanie najwłaściwszych, geograficznych metod badawczych analizy zjawiska powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym. Jest nim także próba odpowiedzi na pytanie, czy dotychczasowe modele stosowane w geografii w zadowalający sposób opisują międzynarodowe powiązania społeczno-gospodarcze regionów w warunkach polskich

w 2000 r. Cel empiryczny stanowi kompleksowe zbadanie przestrzennego zróżnicowania takich powiązań na obszarze Polski u progu nowego stulecia oraz członkostwa w Unii Europejskiej. Można go umownie podzielić na pięć celów cząstkowych:

- identyfikacja regionów najsilniej i najslabiej uczestniczących w gospodarce oraz życiu społecznym Europy i świata,
- wskazanie głównych kierunków powiązań międzynarodowych poszczególnych regionów (określenie ich najważniejszych partnerów zagranicznych),
- wskazanie regionów Polski o najsilniejszych powiązaniach społeczno-gospodarczych z konkretnymi państwami,
- odniesienie układu przestrzennego powiązań międzynarodowych (przedstawionych w formie map interakcji) do zaproponowanych wcześniej schematów graficznych,
- określenie czynników determinujących rozkład przestrzenny powiązań z zagranicą na terenie Polski.

Identyfikacja głównych kierunków powiązań społeczno-gospodarczych ma konkretną wartość aplikacyjną. Ich znajomość może być bardzo pomocna przy prowadzeniu polityki transportowej (inwestycje na konkretnych kierunkach), gospodarczej (promocja eksportu), oświatowej (właściwy dobór nauczanych języków obcych), promocyjnej (marketing terytorialny), a także w zakresie wykorzystania europejskich środków pomocowych. Próba wyznaczenia czynników determinujących istnienie silnych powiązań międzynarodowych może stać się przesłanką do realizowania efektywnej polityki regionalnej. Celem pracy nie jest przy tym ocena aksjologiczna istnienia (lub braku) powiązań międzynarodowych. Ocena taka może być bowiem dokonywana wyłącznie w szerszym kontekście uwarunkowań geopolitycznych, a także z uwzględnieniem kierunków dokonujących się przepływów (np. ścisłe związki kolonii z centrum imperium trudno uznać za jednoznacznie pozytywne). Można jednak umownie przyjąć, że dla krajów które opowiedziały się za udziałem w procesie integracji europejskiej, intensyfikacja powiązań międzynarodowych (przynajmniej w skali rozszerzonej Unii Europejskiej) wiąże się na ogół z rozwojem gospodarczym i podnoszeniem poziomu życia, a tym samym może być postrzegana pozytywnie. Innymi słowy regiony o silniejszych powiązaniach zagranicznych są najczęściej regionami o wyższym poziomie konkurencyjności, a posiadanie różnorodnych interakcji międzynarodowych można traktować jako swego rodzaju potencjał rozwojowy.

Powiązania jednego kraju z zagranicą mogą być rozpatrywane na różnym poziomie dezagregacji. W ujęciu najbardziej podstawowym dzielą one prze-

strzeń geograficzną jedynie na dwa elementy: badany kraj (np. Polskę) i resztę świata. Również wymiana pomiędzy obydwooma elementami odbywa się za pomocą jednego tylko umownego kanału (bez podziału na szlaki przewozu). Taki model obowiązuje w większości analiz ekonomicznych z zakresu handlu zagranicznego. Najczęstszym sposobem jego dezagregacji przestrzennej jest podział „reszty świata” na kraje (lub grupy krajów). Tymczasem pełna analiza zagadnienia powiązań powinna uwzględniać także podział badanego państwa na jednostki administracyjne oraz zróżnicowanie kierunków interakcji międzynarodowych (szlaków przewozu osób i towarów). Ponieważ przedmiotem niniejszej pracy są powiązania pomiędzy polskimi województwami (i powiatami), a zagranicznymi krajami-partnerami, przyjęto w niej podział obszaru zewnętrznego na kraje i grupy krajów oraz podział Polski na jednostki administracyjne. Pominięto zróżnicowanie kierunków przewozu, ponieważ zagadnienie to było przedmiotem wcześniejszej analizy wykonanej przez autora (Komornicki 2000a). Wybór przestrzennych jednostek odniesienia zarówno w kraju, jak i zagranicą był ściśle związany z wyborem miar charakteryzujących badane powiązania. Dlatego też został on bardziej szczegółowo omówiony w rozdziale 2.

Praca składa się z 8 rozdziałów. Definicje podstawowych pojęć oraz zastosowane metody pracy i prezentacji wyników przedstawiono w rozdziale 2. Dorobek geografii na polu badania interakcji przestrzennych, ze szczególnym uwzględnieniem teorii i modeli przydatnych przy badaniu powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym, omówiono w rozdziale 3. W tym samym rozdziale podjęto wstępną próbę oceny kierunków powiązań z wykorzystaniem omówionych modeli i teorii geograficznych. Ocena ta stanowi swego rodzaju hipotezę wyjściową, która jest później weryfikowana w badaniach empirycznych. W rozdziale 4 zaproponowano proste autorskie schematy graficzne powiązań międzynarodowych. Literatura na temat poszczególnych rodzajów powiązań międzynarodowych w Polsce została przedstawiona każdorazowo przy ich opisie w dalszej części pracy (rozdział 5). Skoncentrowano się na pozycjach i źródłach dotyczących regionalnego wymiaru powiązań, nie analizując szczegółowo dużej liczby publikacji dotyczących danego rodzaju związków w skali całego kraju.

Rozdział 5 zawiera empiryczną podstawę opracowania. Scharakteryzowano w nim rozkład przestrzenny poszczególnych typów powiązań na terenie Polski (ekonomicznych, społecznych, politycznych i pozostałych) wykorzystując zarówno wtórne dane statystyczne, jak i badania ankietowe przeprowadzone przez autora w 2001 r. W poszczególnych podrozdziałach części empirycznej dokonano również wstępnej analizy zebranego materiału. Tam,

gdzie było to możliwe wykonano macierze powiązań i mapy interakcji, odnosząc je do potencjału demograficznego i ekonomicznego zarówno polskich województw, jak i krajów-partnerów. Podjęto próbę określenia czynników determinujących rozkład przestrzenny interakcji międzynarodowych na obszarze Polski. Rozdział 6 poświęcono, analizowanej wyłącznie na podstawie badań ankietowych, ocenie powiązań zagranicznych regionu zamieszkania dokonanej przez respondentów z wybranych miast.

Rozdział 7 jest próbą ujęcia syntetycznego badanego zjawiska. Dokonano w nim oddzielnej syntezy kierunków powiązań na poziomie wojewódzkim oraz natężenia powiązań na poziomie powiatowym. Porównano też wyniki analizy statystycznej i badań ankietowych. W rozdziale 8 dokonano podsumowania całości pracy i porównania osiągniętych wyników z hipotezami postawionymi na podstawie modeli klasycznych oraz prostymi autorskimi schematami graficznymi. Wyodrębniono podstawowe czynniki determinujące rozkład przestrzenny powiązań międzynarodowych na obszarze Polski. Przeprowadzono ocenę przydatności zastosowanych metod badawczych.

1.2. ZAKRES CZASOWY PRACY

Przeprowadzone badanie dotyczy sytuacji panującej w zakresie powiązań międzynarodowych regionów w 2000 r. W chwili obecnej wykonanie kompleksowej analizy dynamicznej zagadnienia nie jest jeszcze możliwe. Jako główne ograniczenia należy w tym kontekście wymienić:

- brak wiarygodnych (i porównywalnych ze stanem obecnym) danych o powiązaniach na poziomie regionalnym dla okresu przed 1992 r. i niewielką ich ilość dla lat 1992–1995 (tym samym brak możliwości analizy przemian jakie zaszły w całej dekadzie);

- pojawienie się pierwszych danych o poszczególnych rodzajach powiązań w różnych (każdorazowo innych) przekrojach czasowych na przestrzeni lat 90.;

- zmianę podziału administracyjnego kraju w 1999 r.

Rok 2000 był ostatnim rokiem stabilnego wzrostu gospodarczego w Polsce. Nie miały w nim miejsca żadne gwałtowne zawirowania gospodarcze. Nie zmieniano zasad formalnych związanych z przekraczaniem granic państwowych. Wcześniejsze badania prowadzone przez autora (dotyczące handlu zagranicznego, turystyki i transportu międzynarodowego; Komornicki 2000a) dowodzą ponadto, że w drugiej połowie lat 90. przemianom ulegało głównie natężenie analizowanych powiązań. Jednocześnie ich struktura przestrzen-

na odznaczała się znaczną stabilnością. Tym samym można uznać rok 2000 jako wystarczająco reprezentatywny dla drugiej połowy ubiegłej dekady w zakresie układu interakcji międzynarodowych.

Nie oznacza to, że w pracy nie uwzględniono elementów dynamicznych. Zostały one w miarę możliwości omówione w odniesieniu do poszczególnych rodzajów powiązań. Każdorazowo starano się określić ogólny kierunek przemian, jaki miał miejsce w okresie 10 lat poprzedzających badanie (1990–1999) w zakresie struktury przestrzennej danego rodzaju powiązań (w szczególności tendencje do ich koncentracji lub dekoncentracji na terenie kraju).

Zdecydowana większość analizowanych miar statystycznych dotyczyła 2000 r. Jako wyjątki od tej reguły wymienić należy:

- dane o połączeniach transportu publicznego pochodzące z przełomu lat 2001/2002, co uwarunkowane było charakterem informacji będących w dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury (do wykorzystania był jedynie materiał bieżący),

- dane o udziale kapitału zagranicznego w przychodach 1000 największych przedsiębiorstw (wykorzystano materiał dla 2001 r., gdyż dla lat wcześniejszych konieczne byłoby ograniczenie się do 500 firm),

- dane o inwestycjach zagranicznych w przemyśle polskim (podane za B. Domańskim, 2002), które dotyczą wartości skumulowanych za okres 1990–1998.

Większość pytań zawartych w przeprowadzonym badaniu ankietowym dotyczyła osobistych kontaktów międzynarodowych w ostatnich 5-ciu latach. Ponieważ badanie przeprowadzono późną wiosną i latem 2001 r., oznacza to, że respondenci wykazywali w nich swoje kontakty zagraniczne w okresie od 1996 do połowy 2001 r.

Mimo wymienionych zastrzeżeń, można zaryzykować stwierdzenie, że w zakresie dostępności informacyjnej, przełom dekady był optymalnym okresem badawczym do analizy interesującego nas zagadnienia. Do 1990 r. wiele potrzebnych danych było poufnych, a na początku dekady pewne nowe zjawiska (np. inwestycje zagraniczne) nie były jeszcze przedmiotem zainteresowania służb statystycznych. Z drugiej strony, bliskie członkostwo w Unii Europejskiej najprawdopodobniej zaowocuje utratą dostępu do niektórych informacji (w szczególności tych zbieranych na granicach państwa).

2. PODSTAWOWE POJĘCIA, METODY PRACY I FORMY PREZENTACJI WYNIKÓW

2.1. DEFINICJE POJĘĆ PODSTAWOWYCH

2.1.1. REGION

W historii nauk geograficznych wyróżniane są cztery podejścia do pojęcia regionu:

- klasyczne (oparte na determinizmie geograficznym),
- dogmatyczne (traktujące regiony jako byty rzeczywiste i samoistne),
- pozytywistyczne (według których faktycznie nie istnieją regiony a tylko ich pojęcia),
- dialektyczne (region pojmowany jest jako system) (Rykiel 1991).

Według K. Dziewońskiego (1967) podstawą teorii regionu ekonomicznego jest jego obiektywne istnienie. W opinii tego autora termin region jest używany w większości języków w formie potocznej w trzech podstawowych znaczeniach:

- region jako narzędzie badania (np. region statystyczny),
- region jako narzędzie działania (np. region administracyjny, planistyczny),
- region jako przedmiot poznania (gdy szukamy regionów obiektywnych).

W swojej teorii K. Dziewoński koncentruje się na regionie jako przedmiocie badania. Region ekonomiczny stanowi jego zdaniem podzbiór ogólnej przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Każdy region ekonomiczny wyróżniają odrębne cechy, co nazywane bywa specyfiką jego domknięcia. Domknięcie regionu może wyrażać się w niezależności, samowystarczalności w stosunku do reszty przestrzeni społeczno-ekonomicznej, lub być wynikiem współzależności, to jest określonych funkcji spełnianych względem obszarów zewnętrznych.

W niniejszej pracy region traktowany jest jako narzędzie badania, pozostając jednocześnie tożsamy z aktualnymi jednostkami administracyjno-politycznymi (będącymi regionami – narzędziami działania). Podstawowym regionem analizowanym w pracy jest województwo i oba terminy bywają używane zamiennie. Jednocześnie część analizy opiera się na jednostkach powiatowych, które możemy określić jako podregiony. Charakter badanych zagadnień w największym stopniu nawiązuje do podejścia systemowego, przy czym przedmiotem zainteresowania nie jest region pojmowany jako system, ale powiązania zewnętrzne – a więc raczej system regionów. W tym kontekście domknięcie regionu może być rozumiane wyłącznie jako domknięcie wynikające z funkcji spełnianych względem obszarów zewnętrznych.

2.1.2. POWIĄZANIA

O ile region jest terminem opisywanym przede wszystkim (choć nie tylko) przez nauki geograficzne, o tyle powiązania to określenie stosowane powszechnie w wielu dziedzinach wiedzy. W pracach geograficznych termin *powiązania* używany jest często wymiennie z określeniami *interakcje*, *oddziaływania*, a także *związki* i *relacje*. Wzajemne usytuowanie wymienionych pojęć nie jest jednoznacznie sprecyzowane. Również w literaturze anglojęzycznej brak jest jednego terminu odpowiadającego zagadnieniu, które stanowi przedmiot naszego zainteresowania. W różnych opracowaniach powiązania przestrzenne omawiane są jako *links* (najczęściej w sieciach np. transportowych), *spatial interactions* (termin wprowadzony przez E.L. Ullmana i obejmujący ruch towarów, osób i informacji, używany głównie przy opisie modeli grawitacji, potencjału i im podobnych), *relations* (termin o szerszym znaczeniu, stosowany w języku potocznym, ale występujący również w licznych opracowaniach naukowych, często jako synonim poprzednio wymienionych) i wreszcie *flows* (określenie z dużą precyzją odpowiadające naszym przepływowi). Co więcej, wymienione terminy wykorzystywane są do definiowania siebie nawzajem. Interakcje przestrzenne (*spatial interactions*) definiowane są w literaturze angielskiej jako „relacje (*relationships*) lub związki (*linkages*) pomiędzy regionami geograficznymi (Goodall 1987). J.C. Lowe i S. Moryadas S. (1975) uważają interakcje za ogólne pojęcie teoretyczne, którego namacalnym wyrazem są przepływy. W odniesieniu do powiązań społecznych (w tym przede wszystkim migracji) używany bywa termin *human interactions* (Olsson 1972).

Między regionami dokonują się przepływy ludzi, dóbr i informacji. Te przepływy realizują się za pomocą sieci transportu i łączności i stanowią ważne charakterystyki przestrzeni geograficznej i systemów społeczno-gospodarczych. Są zatem przedmiotem zainteresowania geografii społeczno-ekonomicznej (Haggett 1972; Morrill 1970). Co więcej wzrost regionów zależy od ich zdolności do interakcji z otoczeniem, zarówno społeczno-gospodarczym jak i przyrodniczym (Domański R. 1996). Dlatego każda analiza regionalna musi uwzględnić powiązania gospodarcze z innymi regionami (Isard 1965).

W niektórych pracach geograficznych przez analogię do fizyki rozróżnia się interakcje konwekcyjne (fizyczny ruch towarów i osób), kondukcyjne (nie wymagające przemieszczania, ale zapewniające równowagę – np. przepływy pieniężne) i radiacyjne (ruch informacji) (Domański R. 1996). Na całokształt powiązań międzynarodowych regionów składają się wszystkie trzy wymie-

nione rodzaje interakcji. Niniejsza praca poświęcona jest dwóm pierwszym, a po części także trzeciemu rodzajowi przepływów. Przepływy informacji analizowane są głównie jako rezultat poprzednich typów przepływów. Pełne włączenie zagadnienia interakcji radiacyjnych nie jest możliwe z uwagi na trudności z ich kwantyfikacją (brak wiarygodnych danych).

Zakres podjętych badań wykracza poza analizę *przepływów*. Określeniem przepływy towarowe Z. Chojnicki (1961) określa wielkość dóbr jakie przemieszcza się z obszarów ich nadania do obszarów ich przyjęć. R. Domański (1982) zaznacza, że przepływy dóbr są wyrazem powiązań pomiędzy poszczególnymi regionami. W przeciwieństwie do *przewozów*, w analizie przepływów nie interesuje nas droga po której są one realizowane. Przepływy są więc najbardziej namacalnym przejawem powiązań społeczno-gospodarczych (mogą być miarą powiązań), nie są one jednak tożsame pojęciowo z tymi powiązaniem. Bliższe przedmiotowi podjętej analizy jest natomiast francuskie pojęcie *circulation*, tłumaczone niekiedy jako *komunikacja*, a zdaniem E.L. Ullmana (1959b) odpowiadające raczej *obiegowi* (Ullman stosuje nawet pojęcie *geografii obiegu*).

Dla potrzeb pracy przyjęto, że pojęcie *powiązania* jest znaczeniowo zbliżone do pojęcia *interakcje (wzajemne oddziaływanie)*, a jednocześnie zdecydowanie szersze niż termin *przepływy*. Jako powiązania rozumie się zatem wszelkiego rodzaju wzajemne interakcje pomiędzy regionami z jednej strony i krajami – partnerami z drugiej, bez względu na ich charakter oraz zwrot. Założono tym samym, że każdy analizowany rodzaj powiązań ma w jakimś stopniu charakter wzajemnego oddziaływania (interakcji). Uznano, iż nawet jeżeli przepływ towarów lub osób odbywa się w jednym kierunku, to z reguły towarzyszą mu powiązania o zwrocie przeciwnym (jeżeli nie w postaci przepływów kapitału, to przynajmniej informacji lub idei). W tym rozumieniu interakcją jest więc np. turystyka przyjazdowa. Osoba odwiedzająca Polskę (pomijając fakt, że często czyni to w celu dokonania zakupów) musi bowiem wcześniej otrzymać określone informacje o miejscu, w które się wybiera (np. w drodze promocji określonego regionu), zaś po powrocie do swojego kraju sama staje się źródłem takich informacji. Przy omawianiu całokształtu badanego zagadnienia konsekwentnie używano pojęcia *powiązania* lub *powiązania społeczno-ekonomiczne*. Jednocześnie w poszczególnych rozdziałach omówiono różne rodzaje powiązań społeczno-ekonomicznych (handlowe, turystyczne, migracyjne itd.). Na tym poziomie pojęcia *powiązania* używano wymiennie z określeniem *interakcje*, a w niektórych kontekstach także z terminami *związki* i *relacje*.

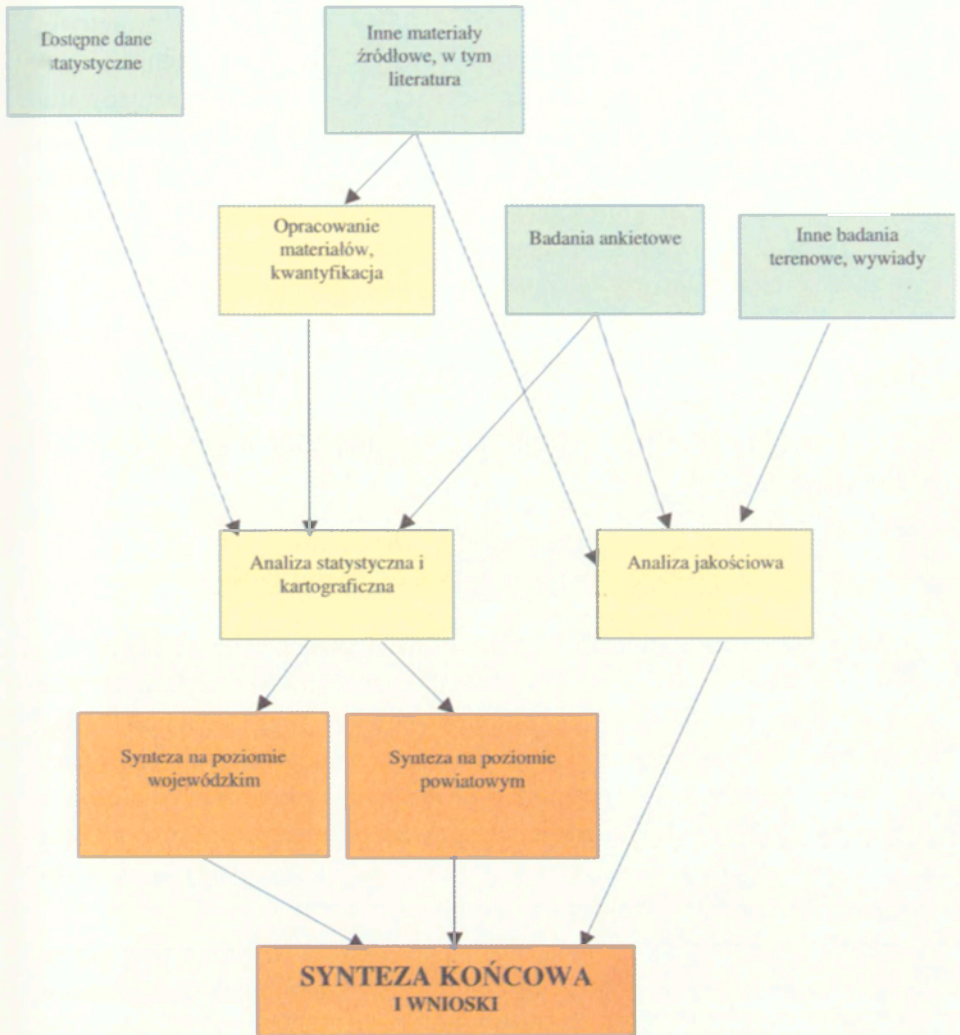
2.2. WYZWANIA I TRUDNOŚCI METODOLOGICZNE

Biorąc pod uwagę dotychczasowy dorobek nauk geograficznych, a także niektórych dyscyplin pokrewnych, należy stwierdzić, że najtrudniejszymi wyzwaniami metodycznymi, jakie pojawiły się przy realizacji sformułowanych wcześniej celów niniejszej pracy są:

- 1) badanie powiązań w układzie jednostek nie stanowiących systemu zamkniętego,
- 2) badanie powiązań pomiędzy jednostkami należącymi do dwóch różnych zbiorów, reprezentujących różne poziomy organizacji przestrzennej,
- 3) analiza różnego rodzaju powiązań międzynarodowych, posiadających odmienną naturę, wymagających niejednokrotnie odmiennego podejścia teoretyczno-metodycznego i co za tym idzie trudnych do wzajemnego zsumowania przy próbach ujęć syntetyzujących,
- 4) wyjście poza czysto ekonomiczne podejście do powiązań zewnętrznych regionu; uwzględnienie elementu kontaktów społecznych, a nawet osobistych na poziomie pojedynczych mieszkańców.

Wyzwania pierwsze i trzecie ograniczyły możliwość zastosowania bardziej wyrafinowanych metod matematycznych i statystycznych (w tym wskaźników sumarycznych). Po pierwsze wymagałyby one bowiem znajomości wszystkich badanych relacji pomiędzy zarówno krajami jak i regionami wewnątrz Polski, po drugie nie gwarantowałyby stałej możliwości odniesienia do danych pierwotnych. Możliwość taka wydaje się natomiast kluczowa przy porównywaniu zjawisk tak bardzo odmiennych w swoim charakterze.

Wyzwanie drugie determinowało charakter przyjętych mierników wielkościowych. Zdecydowano o równoległej prezentacji niektórych zjawisk (miar powiązań), zarówno w wartościach bezwzględnych, jak i w postaci wskaźników (odniesionych do liczby ludności lub potencjału gospodarczego). Poprzestanie na wartościach bezwzględnych (np. dotyczących handlu zagranicznego) byłoby w warunkach bardzo różnej wielkości (określanej potencjałem demograficznym lub gospodarczym), zarówno polskich jednostek administracyjnych (województw oraz powiatów), jak i krajów będących ich partnerami, dużym uproszczeniem. Ujęcie takie nie pozwoliłoby na określenie znaczenia powiązań dla gospodarki regionu. Z drugiej strony ograniczenie się tylko do danych względnych oznaczałoby również utratę istotnych informacji (zwłaszcza przy zakładanej przydatności aplikacyjnej – np. o popycie na transport decyduje faktyczna, a nie relatywna wielkość powiązań handlowych). W wielu przypadkach wartości odnoszono oddzielnie do liczby ludności i PKB województw oraz krajów-partnerów, uzyskując tym samym dwie, czasem bardzo różne, perspektywy oceny siły powiązań.



Ryc. 1. Schemat postępowania badawczego
Schematic representation of research procedure

Do realizacji trzeciego i czwartego wyzwania konieczne stało się jednoczesne i komplementarne wykorzystanie różnych metod badawczych (analiza materiału statystycznego i faktograficznego, badania ankietowe, a także inne badania terenowe i studia literatury). Uzyskanie pełnego obrazu powiązań było możliwe wyłącznie przy stałym uwzględnianiu wyników pochodzących z różnych rodzajów analizy. Poprawna interpretacja materiału statystycznego wymagała uzupełnienia badaniami ankietowymi i informacjami zdobytymi w terenie. Jednocześnie dla prawidłowego odczytania informacji zawartych w ankietach konieczna była znajomość materiałów statystycznych.

Jest to zgodne z powszechną już obecnie opinią, że złożony i wewnętrznie zróżnicowany przedmiot badań sprawia, że wyjaśnianie i rozumienie geografii społecznej jest trudne przy zastosowaniu jednego sposobu postępowania badawczego i wymaga weryfikacji poprzez różne narzędzia i metody badań (Szkurlat 2002). Proponowane podejście ma w efekcie charakter podejścia holistycznego, które zdaniem wielu autorów „przewyższa w przypadku badań geograficznych walory wyjaśniania czysto indukcyjnego i czysto dedukcyjnego” (Racine, Reymond 1977).

Schemat przyjętego postępowania badawczego przedstawiono na rycinie 1. Pola zaznaczone kolorem zielonym odpowiadają etapowi zbierania materiałów badawczych, pola żółte – prowadzonej analizie, a pola czerwone – syntezie całego zagadnienia powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym.

2.3. MIARY POWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH I DOBÓR PRZESTRZENNYCH JEDNOSTEK ODNIESIENIA

Warunkiem koniecznym do przeprowadzenia badań zagadnienia powiązań z zagranicą na poziomie regionalnym jest znalezienie wymiernych miar i wskaźników. Ich wybór nie jest zadaniem łatwym, gdyż każda praktycznie miara może zostać poddana krytycznej ocenie z punktu widzenia posiadanej wartości informacyjnej. Wynika to z istnienia bardzo silnych współzależności pomiędzy poszczególnymi rodzajami powiązań międzynarodowych oraz z faktu, że niektóre rodzaje interakcji (np. kontakty osobiste) są nie tylko trudne do kwantyfikacji, ale nawet do opisowej oceny.

Zdaniem J. Komorowskiego (2002) na potencjał międzynarodowy miasta składa się heterogeniczny zbiór cech, z których część stanowi bezpośrednie odbicie związków ze światem zewnętrznym, a część wyraża je pośrednio. Prawdopodobnie ta wydaje się istnieć w przypadku wszystkich (nie tylko miejskich) jednostek administracyjnych oraz w odniesieniu do całości powiązań międzynarodowych (które nie są jednak pojęciowo tożsame z „potencjałem międzynarodowym”). Prawidłowy dobór cech związany jest z zagadnieniem typologii powiązań przestrzennych. Problem ten był już sygnalizowany przy omówieniu pojęć podstawowych. Wspomniany tam podział na powiązania konwekcyjne, kondukcyjne i radiacyjne nie jest jedynym występującym w literaturze geograficznej. I tak np. W. Isard (1965) wyróżnia badania:

– przepływów towarowych, pozwalających ustalić stopień, w jakim region korzysta z zasobów innych regionów oraz poziom konkurencyjności regionu w zbyciu produkowanych w nim towarów na rynkach zewnętrznych,

– przepływów pieniężnych, jako mających większą wartość aplikacyjną i pomagających w prowadzeniu polityki kredytowej i podatkowej.

A. Wilson (1974) twierdzi, że interakcje i powiązania przestrzenne wyrażają się w przepływach transportowych, przepływach pieniężnych i przepływach informacji (kontakty osobiste, wymiana korespondencji, rozmowy telefoniczne). J.C. Lowe i S. Moryadas (1975) dzielą przemieszczenia przestrzenne, którymi interesują się geografowie, na będące wynikiem rozprzestrzeniania się zjawisk (związane z dyfuzją) oraz powiązania określonych miejsc (przepływy o określonym punkcie początkowym i punkcie przeznaczenia). Ich zdaniem oba rodzaje przemieszczeń wyrażają się w ruchu osób, towarów i informacji. Sami jednak podkreślają, że precyzyjne rozgraniczenie pojęć dyfuzji i przepływów nie jest możliwe.

A. Wróbel (1965) podkreśla, że układ ekonomicznej struktury przestrzennej jest możliwy do właściwego zinterpretowania jedynie przy uwzględnieniu charakteru powiązań międzyregionalnych, rozpatrywanych m.in. w postaci przepływów dóbr, ludzi, pieniądza i korespondencji. Z kolei, P. Eberhardt (1968), w swojej pracy dotyczącej powiązań ośmiu największych aglomeracji miejsko-przemysłowych Polski z resztą kraju, wydzielił trzy podstawowe rodzaje powiązań przestrzennych (rozpatrywanych jako formy oddziaływania aglomeracji):

- powiązania gospodarcze (mierzone na podstawie analizy przepływów towarowych w transporcie),
- powiązania demograficzne (mierzone na podstawie ruchów migracyjnych),
- powiązania kulturalne (mierzone na podstawie pochodzenia terytorialnego studentów).

Podstawowym założeniem przy wyborze zjawisk będących miarami powiązań w niniejszej pracy (nazywanymi dalej w skrócie miarami powiązań) było objęcie badaniem wszystkich najważniejszych rodzajów interakcji przestrzennych występujących na poziomie międzynarodowym (tabela 1). Przyjęto umowny podział na powiązania ekonomiczne, społeczne, polityczne i pozostałe. Jako przejaw powiązań ekonomicznych uznano przepływy towarów i kapitału, a jako przejaw kontaktów społecznych przepływy osób (stałe – migracje lub czasowe – turystyka), a także powiązania o charakterze osobistym. Za wyraz powiązań politycznych na poziomie regionalnym przyjęto współpracę międzynarodową samorządów lokalnych i regionalnych (w tym współpracę transgraniczną). Do grupy powiązań pozostałych zaliczono interakcje, których specyfika wykracza poza podział podstawowy. Były to powią-

Tabela 1. Podstawowe rodzaje interakcji przestrzennych

Powiązania/interakcje	Przepływy	Badane zjawiska – miary powiązań	Możliwości badawcze
ekonomiczne	towarów	handel zagraniczny	materiał statystyczny
	kapitału	inwestycje zagraniczne	materiał statystyczny
społeczne	osób	migracje stałe	materiał statystyczny
		turystyka	materiał statystyczny /badania ankietowe
		kontakty osobiste (w tym rodzinne)	badania ankietowe
polityczne		współpraca jednostek samorządowych	materiały opisowe
pozostałe	pojazdów	połączenia transportowe	materiał statystyczny
	informacji	powiązania z użyciem środków łączności	badania ankietowe

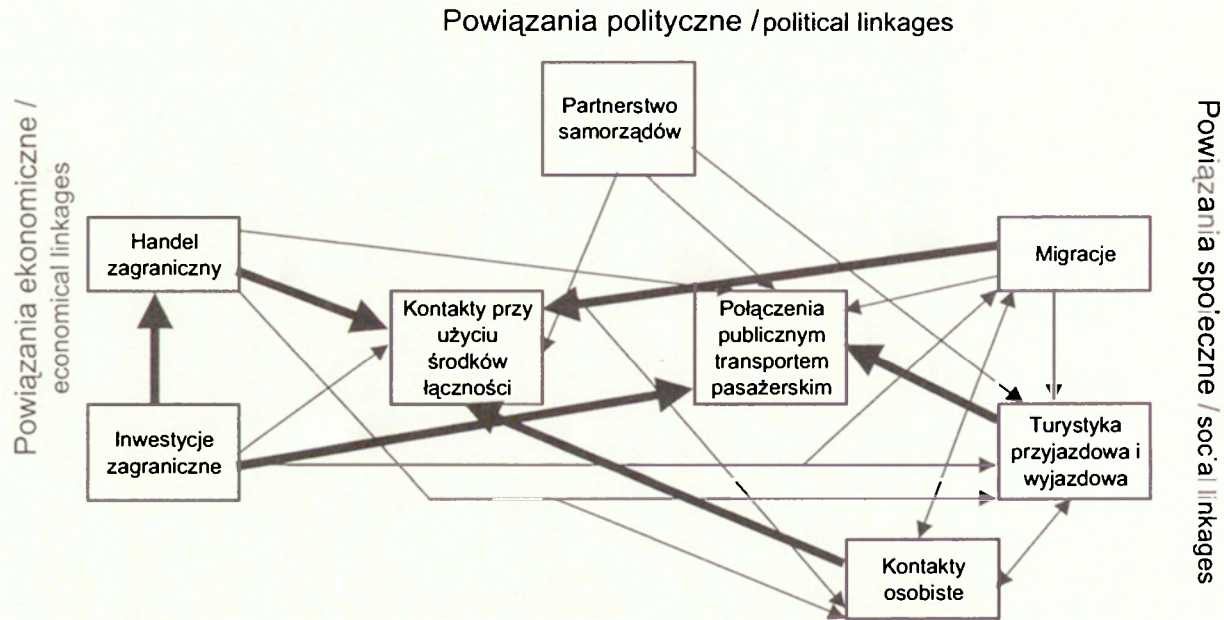
zania w zakresie transportu i łączności mogące być wyrazem zarówno kontaktów o charakterze ekonomicznym jak i społecznym (zgodnie z cytowaną definicją Komorowskiego *wyrażające pośrednio związki ze światem zewnętrznym*). Założono, że każdy rodzaj powiązań i przepływów musi być reprezentowany w analizie przynajmniej przez jedną miarę. Jeżeli wewnątrz danej grupy występowały interakcje o zróżnicowanym charakterze starano się, aby były one reprezentowane przez oddzielne miary. O ostatecznym wyborze miar decydowały:

1) kryteria merytoryczne, w tym przede wszystkim:

- zawarty w nich ładunek informacyjny,
- wrażliwość na zachodzące zmiany gwarantująca, że opisują one sytuację aktualną, a nie są jedynie odbiciem powiązań istniejących w przeszłości,
- jednoznaczność – w kontekście oceny siły powiązań międzynarodowych,
- powszechność – eliminowano zagadnienia, których znaczenie jest w obecnej chwili marginalne.

2) kryteria techniczne, które sprowadzały się do dostępności danych w określonym podziale na jednostki przestrzenne i dla określonego przekroju czasowego.

Zdecydowano, że informacje w zakresie elementów merytorycznie ważnych, dla których dane statystyczne nie są dostępne, zostaną pozyskane w drodze badań ankietowych. W efekcie uzyskano zestaw miar opisujących współczesne powiązania międzynarodowe Polski na poziomie regionalnym, który uznać można za kompletny. Pomiedzy prawie każdą parą wybranych charakterystyk (miar) można się dopatrzeć istnienia wzajemnych zależności. Rycina 2 przedstawia tylko silniejsze spośród nich. Pozwala ona także wskazać, które z interakcji mają przede wszystkim charakter pierwotny, a które wtórny.



Ryc. 2. Najsilniejsze wzajemne współzależności wykorzystywanych mierników powiązań
 The strongest interdependences between the measures of linkage employed

Tabela 2. Dostępność danych w badaniu powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym w Polsce

Miary powiązań	Poziom wojewódzki		Podział powiatowy	
	ogółem	struktura wg krajów	ogółem	struktura wg krajów
handel zagraniczny	tak	tak	tak	tak
turystyka przyjazdowa	tak	tak	tak	nie
transport publiczny	tak	tak	tak	tak
migracje oficjalne	tak	nie	tak	nie
inwestycje zagraniczne	tak	fragm.	nie	nie
związki partnerskie samorządów	tak	fragm.	nie	nie

Z zagadnieniem wyboru miar wiązał się również trudny problem wyboru właściwej jednostki przestrzennej do prowadzenia badań powiązań międzynarodowych. W Polsce rolę tę spełniać mogą województwa i powiaty. W przypadku najmniejszej jednostki jaką jest gmina (pomijając trudności w zdobyciu odpowiednich materiałów) poziom dezagregacji byłby zbyt duży (podmioty niektórych powiązań, zwłaszcza ekonomicznych, mają bowiem często zasięg oddziaływania przekraczający rozmiary gminy). Z punktu widzenia dalszego wykorzystania w analizie statystycznej jak i kartograficznej oraz opisowej, możliwe jest zatem wyróżnienie czterech kategorii dostępnych charakterystyk wymiernych (tabela 2):

- 1) dostępne na poziomie wojewódzkim bez podziału na kraje-partnerów,
- 2) dostępne na poziomie wojewódzkim i w podziale na kraje-partnerów,
- 3) dostępne na poziomie powiatowym bez podziału na kraje-partnerów,
- 4) dostępne na poziomie powiatowym i w podziale na kraje-partnerów.

W pracy wykorzystano trzy ostatnie spośród wymienionych kategorii. Charakterystyki dotyczące województw bez określenia partnerów uznano za zbyt zgeneralizowane, trudne w interpretacji i tym samym mało przydatne z punktu widzenia celów opracowania. Do opracowania w ujęciu syntetycznym wykorzystano przede wszystkim kategorię drugą oraz trzecią.

Zdecydowano też, że niezbędne jest wykorzystanie nieco innego zestawu miar w przypadku syntezy na poziomach wojewódzkim oraz powiatowym. Miarami dostępnymi w układzie wojewódzkim w rozbiciu na kraje, a zatem nadającymi się do konstrukcji pełnych macierzy powiązań są:

- a) handel zagraniczny,
- b) turystyka przyjazdowa,
- c) międzynarodowy transport publiczny.

Na podstawie tych miar sporządzony został podstawowy zestaw macierzy powiązań i map interakcji województwa – wybrane kraje. Ponadto fragmentaryczne dane o powiązaniach województwa – konkretne państwa są osiągalne w przypadku dwóch kolejnych miar:

- d) inwestycji zagranicznych w przemyśle (tylko niektóre kraje),
- e) powiązań partnerskich samorządów (tylko niektóre kraje).

Miarami dostępnymi w układzie powiatowym (choć często bez rozbicia na kraje-partnerów) są: handel zagraniczny, turystyka przyjazdowa, międzynarodowy transport publiczny, oficjalne migracje międzynarodowe, oraz inwestycje zagraniczne (tylko liczba spółek). Miary te, opisane odpowiednimi wskaźnikami, wykorzystano przy sumarycznej ocenie intensywności powiązań międzynarodowych na poziomie powiatowym. Ich ostateczny dobór opierał się na analizie współczynnika korelacji liniowej (patrz rozdział 7).

Jedynymi miarami dostępnymi w układzie powiaty – konkretne państwa jest handel zagraniczny oraz połączenia transportu publicznego. Nie daje to podstaw do tworzenia macierzy i wyciągania wniosków o charakterze sumarycznym. Dlatego analizę kierunków powiązań na poziomie powiatowym zawarto jedynie w rozdziałach dotyczących wspomnianych zagadnień i przeprowadzono ją na podstawie materiału kartograficznego (kartodiagramy intensywności powiązań handlowych i transportowych z wybranymi krajami). Dwie wymienione miary pozwoliły natomiast na przeprowadzenie analizy zależności powiązań od odległości geograficznej do granic krajów sąsiednich.

Charakterystyki, osiągalne w postaci materiałów statystycznych, nie wyczerpują całości zagadnienia powiązań międzynarodowych. W celu wypełnienia tej luki przeprowadzono badania ankietowe. Ich szczegółowe omówienie znajduje się w podrozdziale 2.4. Zdecydowano, że najważniejszymi rodzajami powiązań wymagającymi zbadania tą metodą są: wyjazdy zagraniczne Polaków, kontakty osobiste (rodzina mieszkająca zagranicą, przyjmowanie cudzoziemców w domu) oraz kontakty za pomocą różnych środków łączności. Przestrzenne jednostki odniesienia były w wypadku badania wspomnianych powiązań z konieczności ograniczone do: miast, w których przeprowadzono badania (na terenie Polski) oraz krajów, w przypadku których liczbę wskazań uznać można było za istotną (poza granicami Polski).

Wybór przestrzennej jednostki odniesienia poza granicami Polski nastęczał mniej kłopotów. Jeżeli analiza ma charakter przekrojowy (badamy związku danego regionu z szeroko rozumianą zagranicą), jednostką tą muszą być kraje. W niniejszej pracy koniecznym zabiegiem metodycznym był wybór państw branych pod uwagę przy analizowaniu kontaktów z poszczególnymi

regionami Polski. Szczegółowa analiza nie mogła, z oczywistych względów, dotyczyć wszystkich państw świata. Jako szczególnie ważne, a jednocześnie merytorycznie uzasadnione, uznano uwzględnienie powiązań z bezpośrednimi sąsiadami, krajami Unii Europejskiej, krajami kandydackimi oraz innymi wybranymi państwami europejskimi i pozaeuropejskimi.

W efekcie zdecydowano się aby konstruowane macierze miały wymiar 16x36. Pierwsza liczba (rzędy) odpowiada aktualnej ilości województw. Po stronie partnerów zagranicznych (kolumny) znalazły się natomiast:

- 15 krajów – obecnych członków Unii Europejskiej;
- 9 krajów – kandydatów (którzy wraz z Polską zakończyli negocjacje członkowskie w grudniu 2002);
- 2 pozostałe kraje kandydujące (Rumunia i Bułgaria);
- 2 wysoko rozwinięte kraje europejskie, nie będące członkami Unii Europejskiej (Norwegia i Szwajcaria);
- 3 pozostałe (nie należące do wymienionych grup) kraje będące sąsiadami Polski (Białoruś, Rosja i Ukraina);
- kategoria pozostałe kraje Europy;
- 3 silnie gospodarczo kraje pozaeuropejskie (Japonia, Kanada, Stany Zjednoczone);
- kategoria pozostałe kraje świata.

Uwzględnienie w analizie mało związanych z Polską krajów, jakimi są Cypr i Malta, miało na celu zachowanie potencjalnej możliwości prowadzenia badań w ujęciu rozszerzonej Unii Europejskiej, a tym samym wykonania w przyszłości dynamicznej analizy porównawczej dotyczącej kierunków powiązań przed i po rozszerzeniu UE.

2.4. BADANIA ANKIETOWE

Badania ankietowe przeprowadzone zostały wiosną i latem 2001 r. W tenie realizowali je studenci Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego (specjalizacja – geografia turystyki)¹. Zasadniczym celem badań było uchwycenie prawidłowości związanych z tymi przejawami społecznych kontaktów międzynarodowych, dla których nie są dostępne dane statystyczne. Chodziło nie tylko o wypełnienie luki w zakresie niedostępnych informacji, ale także o weryfikację informacji dostępnych, w przypadku, gdy dane statystyczne nie oddają w pełni rzeczywistości. Biorąc pod uwagę skalę badania przyjęto, że otrzymane wyniki mogą być interpre-

¹ Grupa w składzie: Grzegorz Licznerski, Leszek Marszałek, Maciej Robak, Marcin Rutkowski, Weronika Skrzyżkowska, Piotr Stankiewicz, Patrycja Śliwka, Łukasz Zieliński



Ryc. 3. Rozmieszczenie miast wybranych do badania ankietowego. Rozmiar koła odpowiada wielkości próby (odpowiednio 50 i 30 osób w ośrodkach wojewódzkich i w małych miastach)

Distribution of cities selected for survey research. Sizes of circles denote sample sizes (respectively 50 and 30 individuals in voivodship centres and smaller cities)

owane wyłącznie w połączeniu z rezultatami analizy wymiernych statystycznie międzynarodowych powiązań społeczno-ekonomicznych. Jako szczególnie interesujące uznano wskazanie regionów Polski, w których obraz powiązań badanych wskaźnikami statystycznymi oraz metodą badań ankietowych będzie się różnił.

Z uwagi na wielkość populacji (potencjalnie była nią cała ludność Polski), zdecydowano się na przeprowadzenie badań cząstkowych dotyczących wyłącznie ludności miejskiej, wykorzystując przy tym obydwa z podstawowych sposobów doboru próby: celowy i losowy (Norcliffe 1986). Badania przeprowadzono w 33 miastach Polski (ryc. 3). Dobór miast miał charakter celowy. Wybrano wszystkie ośrodki wojewódzkie (w kujawsko-pomorskim zdecydowano się na Toruń, a w lubuskim na Zieloną Górę) oraz po jednym innym mniejszym mieście w każdym z województw. Jedyne w województwie mazowieckim badania przeprowadzone zostały w dwóch miastach (Wołominie, Węgrowie), celem wyodrębnienia strefy podmiejskiej stolicy. Miasta małe dobierano tak, aby reprezentowały różne typy ośrodków. W sposób szczególnie brano przy tym pod uwagę ich potencjalną pozycję w zakresie powiązań

międzynarodowych. Dlatego w zestawie znalazły się miejscowości przygraniczne położone w pobliżu przejść granicznych (Słubice, Tomaszów Lubelski), a także oddalone od punktów odprawy (Lubaczów). Wytypowano ośrodki turystyczne (Polanica Zdrój, Busko Zdrój, Wisła, Kołobrzeg), skupiska mniejszości narodowych (Gogolin), ośrodki satelickie dużych miast (Wołomin, Kórnik), węzły międzynarodowej komunikacji transportowej (Siemiatycze). Jednocześnie część miast wybrano celowo jako potencjalnie nie mające ścisłych związków z zagranicą (Morąg, Żnin, Łęczycza, Węgrów). Z uwagi na opisany charakter doboru należy z całą mocą podkreślić, że badanie nie obejmuje w sposób ciągły powierzchni kraju, a jedynie dotyczy konkretnych 33 ośrodków. Dlatego w zestawieniach sumarycznych otrzymane informacje analizowane były oddzielnie dla 16 ośrodków wojewódzkich i dla 17 innych celowo wybranych miast. Celem badania nie była też szczegółowa analiza sytuacji w poszczególnych ośrodkach (wymagałoby to zwiększenia próby w każdym z nich). Było nim raczej uchwycenie ogólnych prawidłowości przestrzennych wyrażających się w innych odpowiedziach w różnych, szeroko rozumianych, częściach kraju.

Założono, że mieszkańcy Polski są bardzo zróżnicowani pod względem intensywności i struktury powiązań zagranicznych. Dlatego, wychodząc z twierdzenia, że im bardziej zróżnicowana jest populacja tym większa próba jest wymagana (Taylor 1992), dążono raczej do maksymalizacji liczby ankietowanych, niż do rozbudowywania kwestionariusza. Badanie przeprowadzono na próbie 1314 respondentów. Dobór respondentów miał charakter mieszany. Ankieterzy przeprowadzali badania w miejscach publicznych z osobami spełniającymi warunek zameldowania w danym ośrodku, z uwzględnieniem podziału na płeć i grupy wiekowe (warstwy). Dobór w ramach poszczególnych grup wiekowych każdej z płci był losowy. W ośrodkach wojewódzkich przeprowadzano po około 50 ankiet, a w pozostałych miastach po około 30.

Ankieta złożona była z 15 pytań (jej wzór przedstawiono w załączniku 1), z czego 14 miało charakter faktograficzny (zgodnie z zasadą, że geografów interesują przede wszystkim fakty (Taylor 1992)), a tylko ostatnie pytanie dotyczyło oceny. Poszczególne grupy pytań dotyczyły m.in: wyjazdów osób ankietowanych za granicę, utrzymywania kontaktów z zagranicą za pomocą środków łączności (telefon, poczta, e-mail), bezpośrednich kontaktów osobistych z obywatelami innych państw oraz własnej oceny respondentów dotyczącej kierunków i natężenia kontaktów zagranicznych poszczególnych województw. W grupie pytań dotyczących wyjazdów oraz kontaktów za pomocą środków łączności dodatkowo ustalano natężenie zjawiska (liczbę wyjazdów oraz częstotliwość kontaktów). Pozwoliło to na konstrukcję prostych wskaź-

ników obrazujących rzeczywistą intensywność kontaktów z poszczególnymi krajami. Pytanie o ocenę własną kontaktów zagranicznych regionu zamieszkania wkracza w oddzielną, lecz bardzo istotną, problematykę percepcji natężenia powiązań. W celu prezentacji tego zagadnienia zastosowano prosty wskaźnik syntetyczny (patrz rozdział 6).

2.5. PRZYJĘTE METODY BADAŃ ORAZ FORMY PREZENTACJI WYNIKÓW

Różne rodzaje powiązań międzynarodowych wymagały różnego podejścia metodycznego. Również poszczególne cele pracy realizowane były przy wykorzystaniu różnych metod badawczych. Podstawowymi sposobami pozyskiwania materiałów były:

- publikowane i niepublikowane dane statystyczne (pochodzące m.in. z: GUS, Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego, Ministerstwa Infrastruktury, Straży Granicznej),
- opisane wyżej badania ankietowe,
- inne badania terenowe, w tym rozmowy z przedstawicielami władz lokalnych oraz specjalistami z regionalnych ośrodków naukowych,
- studia literatury.

W badaniach kierunków powiązań międzynarodowych na poziomie wojewódzkim podstawową metodą analizy była macierz (16 x 36; województwa i wymienione wyżej 34 kraje oraz kategorie „reszta Europy” i „reszta świata”). Zestawy macierzy wykonywano każdorazowo w wartościach bezwzględnych oraz względnych (w postaci prostych mierników). Podstawowym punktem odniesienia była liczba ludności (zarówno województw jak i krajów-partnerów). W przypadku powiązań natury ekonomicznej uzupełniono ją wartością produktu krajowego brutto. Każda macierz miała ten sam układ graficzny. Województwa reprezentowane były przez wiersze a odpowiednikami krajów były kolumny. Zostały one podzielone na trzy grupy. Pierwszą („lewa” część macierzy) stanowiły kraje Unii Europejskiej, drugą (część „prawa”) pozostałe uwzględnione kraje europejskie, trzecią (zamykającą macierz) wybrane państwa spoza kontynentu. Przykładową macierz (dotyczącą powiązań eksportowych w wartościach bezwzględnych) przedstawiono w niniejszej pracy jako załącznik 2. Macierze powstałe na podstawie badań ankietowych miały nieco inny charakter oraz układ. Ukazano w nich wyłącznie te kraje, które w odpowiedziach respondentów pojawiły się z odpowiednią częstotliwością. Kolejność kolumn była w tym wypadku uwarunkowana całkowitą intensywnością danego rodzaju powiązań (dla całej próby). Przy-

kład macierzy opartej o badania ankietowe (dotyczącej wyjazdów zagranicznych respondentów) przedstawiono w załączniku 3.

Podstawowa ocena sumaryczna w zakresie kierunków powiązań dokonana została na podstawie czterech miar osiągalnych w ujęciu pełnej macierzy 16 x 36 (import, eksport, turystyka przyjazdowa, powiązania transportem publicznym). Wartości odniesiono każdorazowo do liczby ludności województw i krajów-partnerów, a następnie standaryzowano. Powstały kolejne macierze robocze wyrażone w wartościach porównywalnych i pozwalające na wykonanie porównywalnych ze sobą map interakcji.

Ocena sumaryczna poziomu ogólnego natężenia powiązań międzynarodowych na poziomie powiatowym wykonana została w oparciu o 6 wybranych (na podstawie macierzy korelacji liniowych) zmiennych, których wartości zostały poddane standaryzacji. Przy prezentacji ograniczono się do wykonania sześciu w pełni porównywalnych kartogramów, które wykorzystano w ostatecznej interpretacji wyników. Zaniechano konstrukcji wskaźników syntetycznych (sumarycznych) z uwagi na bardzo silne zróżnicowanie charakteru opisywanych przez poszczególne mierniki zagadnień. Posłużono się natomiast przekrojami ukazującymi w sposób pogładowy zmienność wybranych 6 miar na kierunku dwóch głównych równoleżnikowych osi komunikacyjnych przecinających Polskę.

Podstawową metodą analizy w zakresie określenia czynników determinujących rozkład przestrzenny powiązań międzynarodowych regionów była metoda korelacji i regresji. Na możliwość wykorzystania analizy regresji w badaniach powiązań i przepływów uwagę zwracają J.C. Lowe i S. Moryadas (1975). W typowej analizie wielkość przepływów (intensywność powiązań) jest zmienną zależną, zaś zmiennymi objaśniającymi są najczęściej liczba ludności lub dochód narodowy w punkcie (na obszarze) nadania lub przeznaczenia. Co więcej, autorzy wskazują, że – w warunkach ograniczonej osiągalności pełnych danych – analiza regresji lepiej opisuje rzeczywistość w zakresie interakcji przestrzennych niż modele grawitacji. Jednocześnie, przyjęcie jednych zmiennych za zależne i drugich za niezależne ma charakter subiektywny, gdyż z modelu regresji nie wynika czy mamy do czynienia z relacją przyczynową, czy tylko ze współlistnieniem zjawisk (Nowosielska 1977). Biorąc to pod uwagę oraz ze względu na silne zróżnicowanie charakteru poszczególnych typów powiązań, w opisywanych badaniach wykorzystywano regresję jednozmienną. Bardziej jednoznaczne w interpretacji są natomiast wyniki przeprowadzonej w niektórych przypadkach, analizy regresji względem odległości od granic. Wynika to z faktu, że odległość geograficzna jest zmienną faktycznie i całkowicie niezależną (z definicji nie podlega sprzężeniu

zwrotnemu) (Norcliffe 1986). W konstrukcji krzywych regresji posłużono się programem komputerowym CurveExpert 1.3, co pozwoliło na optymalne dobieranie funkcji oraz, w uzasadnionych przypadkach, na manipulowanie wykorzystywanymi danymi. Wybrane krzywe przedstawiono na wykresach, podając przy tym każdorazowo współczynnik dopasowania (r), odchylenie standardowe (s) oraz wzór zastosowanej funkcji i wartości jej parametrów.

Analizę regresji zastosowano wyłącznie do miar dostępnych na poziomie powiatowym, co zapewniało odpowiednią wielkość próby. Odnosząc miary intensywności powiązań do potencjałów demograficznego, ekonomicznego oraz (tam gdzie było to możliwe) do odległości geograficznej obliczano także współczynniki korelacji liniowej, pozwalające na wstępne porównanie siły różnych zależności. W badaniu zależności tych miar z liczbą ludności i produkcją przemysłową brano pod uwagę wartości bezwzględne analizowanych miar intensywności powiązań. W przypadku odległości używano wartości przeliczonych uprzednio na 1 mieszkańca powiatu. Celem lepszego scharakteryzowania ewentualnych zależności stosowano proste zabiegi statystyczne. Polegały one na:

- próbie opisanie zależności za pomocą funkcji nie-liniowej – pozwalało to na wychwycenie zależności istniejących np. wyłącznie w grupie jednostek o mniejszym potencjale gospodarczym, albo tylko mniej oddalonych od granicy;

- eliminowaniu z analizy powiatów dla których dane zjawisko nie zachodzi – zabieg ten stosowano przede wszystkim przy próbie identyfikacji zależności pomiędzy liczbą połączeń transportem publicznym a odległością od granic. Założono, że występują one na kierunku korytarzy transportowych skierowanych prostopadle do granic. Uwzględnienie jednostek nie mających żadnych połączeń międzynarodowych (położonych z reguły poza korytarzami i w bardzo różnej odległości od przejść granicznych) wykluczało identyfikację ewentualnych zależności.

- eliminowaniu powiatów o największym natężeniu zjawiska – dotyczyło to pojedynczych jednostek deformujących przebieg funkcji i/lub wszystkich jednostek, gdzie np. obroty z danym krajem przeliczone na 1 mieszkańca są większe od 100 USD. Stwierdzono, że duża część silnych korelacji liniowych spowodowana jest pozycją Warszawy, jako powiatu o największym zaludnieniu i produkcji przemysłowej, a jednocześnie dominującego pod względem intensywności większości kontaktów międzynarodowych. Taka pozycja stolicy wpływa również w niektórych przypadkach na przebieg funkcji regresji najlepiej opisującej wzajemną zależność. Dlatego analizę przeprowadzono również każdorazowo dla 372 jednostek, z pominięciem powiatu warszawskiego.

Bardziej szczegółowa analiza wpływu odległości na powiązania międzynarodowe regionów możliwa była jedynie dla miar dostępnych na poziomie powiatowym w rozbiciu na kraje-partnerów. Był to handel zagraniczny oraz połączenia bezpośrednie transportu publicznego (odniesione do liczby mieszkańców). Co więcej, analiza miała swój merytoryczny sens wyłącznie względem krajów sąsiednich (w przypadku dalszych partnerów określenie rzeczywistej odległości byłoby trudne z uwagi na wielość potencjalnie możliwych powiązań infrastrukturalnych). Dodatkowo, jako kraj sąsiedni potraktowano Szwecję – najbliższego geograficznie partnera po drugiej stronie Bałtyku. Postanowiono też przeanalizować zależność między intensywnością poszczególnych rodzajów powiązań i odległością od granic Polski ogółem.

Założono, że odległością od granicy jest dystans (w km) pomiędzy centroidem danego powiatu a najbliższym mu ogólnodostępnym (w ruchu osobowym i towarowym) przejściem granicznym z konkretnym krajem sąsiednim. W przypadku powiązań ze Szwecją obliczano odległość do terminali promowych (a zarazem portów) w Świnoujściu, Gdańsku lub Gdyni. W przypadku analizy ogółem, jako *odległość od granicy* przyjmowano dystans pomiędzy centroidem powiatu a najbliższym mu, dowolnym, ogólnodostępnym (w ruchu osobowym i towarowym) przejściem granicznym lub portem.

W opinii autora, mapa pozostaje najlepszym sposobem prezentacji wielkości zagadnień geograficznych. Dlatego, w opracowaniu, duża część danych tak surowych, jak i przetworzonych, przedstawiona została w postaci kartograficznej. Wykorzystano trzy podstawowe metody prezentacji: kartodiagram (do przedstawiania rozkładu intensywności powiązań w wartościach bezwzględnych), kartogram (w prezentacji wartości względnych) oraz mapę interakcji, będącą graficznym odpowiednikiem macierzy (Domański R. 1996) (do prezentacji najsilniejszych powiązań na linii województwa – kraje partnerzy). Wybór krajów, dla których rozkład określonych powiązań przedstawiono w postaci oddzielnego kartodiagramu był zawsze celowy. Wybierano państwa, w których przypadku intensywność powiązań jest największa oraz te, dla których rozkład przestrzenny zawiera pewne cechy charakterystyczne (jest zdecydowanie odmienny od rozkładu danych powiązań ogółem). Mapy i wykresy dla których nie podano konkretnego źródła są opracowaniami autorskimi wykonanymi na podstawie materiałów niepublikowanych. Pochodzenie materiałów źródłowych omówiono każdorazowo w odpowiednich rozdziałach.

3. POWIĄZANIA MIĘDZYREGIONALNE W BADANIACH GEOGRAFICZNYCH

Zagadnienie powiązań międzyregionalnych jest w pierwszej kolejności tematem badań szeroko rozumianej geografii człowieka. Człowiek jest bowiem podmiotem wszystkich analizowanych w pracy interakcji. W ujęciu bardziej szczegółowym praca dotyczy zagadnień analizowanych przede wszystkim przez geografę ekonomiczną (zwłaszcza geografę transportu, turystyki i handlu zagranicznego), geografę społeczną i geografę polityczną. Podczas analizy niektórych typów powiązań zbliża się ona do dyscyplin pokrewnych, szczególnie zaś do socjologii, ekonomii i politologii.

3.1. WYBRANE TEORIE ORAZ MODELE GEOGRAFICZNE I EKONOMICZNE A POWIĄZANIA MIĘDZYNARODOWE NA POZIOMIE REGIONALNYM

Większość badań opisanych w literaturze dotyczy powiązań pomiędzy regionami w obrębie danego kraju (np. klasyczne badania powiązań międzystanowych w USA, towarowych przepływów międzywojewódzkich w Polsce) lub pomiędzy całymi krajami. Nie oznacza to, że podejmując temat badawczy dotyczący powiązań międzynarodowych regionów nie możemy korzystać z dotychczasowego dorobku geografii społeczno-ekonomicznej. Interesujące nas zagadnienie można próbować rozpatrywać w kontekście niektórych klasycznych teorii i modeli z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej i nauk pokrewnych. Rozważania takie rozpocząć należy od postawienia następujących pytań:

– które z teorii i modeli nadają się do opisu interesującego nas zjawiska?

– czy na ich podstawie jesteśmy w stanie sformułować hipotezy dotyczące rozkładu przestrzennego powiązań międzynarodowych?

Przyjęto, że potencjalnie pomocne mogą być następujące teorie i modele:

– przestrzennych interakcji (m.in. modele przepływów, nakładów-wyników, modele grawitacji i potencjału, „triada Ullmana”),

– mobilności przestrzennej ludności,

– handlu zagranicznego i integracji ekonomicznej,

– sieci transportowych,

– rozwoju regionów przygranicznych.

Omówiono je wszystkie w skrócie poniżej, szczególną uwagę zwracając na modele interakcji przestrzennych jako najbliższe tematowi niniejszej pracy. Odpowiedzią na drugie z postawionych powyżej pytań są hipotezy robocze sformułowane w podrozdziale 3.1.6. Posługując się pojęciem modelu przyjęto jego szeroką definicję, zgodnie z którą stanowi on uproszczoną i wyidealizowaną wersję pewnego fragmentu rzeczywistości (Love, Morydas 1975; Domański R. 1996).

3.1.1. TEORIE I MODELE INTERAKCJI PRZESTRZENNYCH

Modele interakcji przestrzennych, zwane także modelami oddziaływań, obejmują m.in. modele przepływów i macierze nakładów-wyników oraz oparte na prawach fizyki modele grawitacji i potencjału, w tym model maksymalizacji entropii. Klasyczną próbą ogólnego ujęcia prawidłowości w zakresie rozkładu interakcji przestrzennych jest „triada Ullmana”.

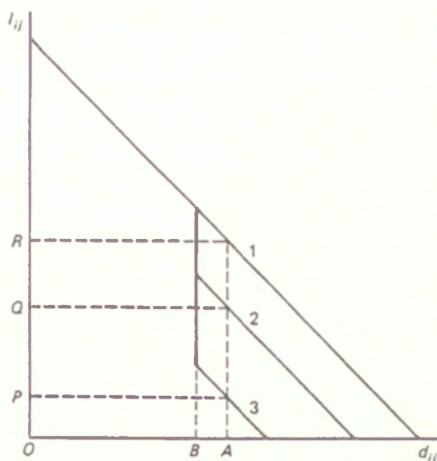
Celem modeli nakładów-wyników jest kompleksowe ujęcie przepływów towarowych i pieniężnych w układzie zamkniętym złożonym z branż przemysłowych oraz regionów. Zdaniem W. Isarda (1965) dane o wewnętrznym i zewnętrznym ruchu towarów dostarczają użytecznych informacji o powiązaniach regionu. Większość klasycznych opracowań w tym zakresie dotyczy przepływów międzyregionalnych na obszarze Stanów Zjednoczonych. Wynikało to z faktu, że autorami byli najczęściej geografowie i ekonomiści amerykańscy (Leontief 1956; Ullman 1957; Isard 1965) oraz z dużej przydatności obszaru USA do tego typu badań. Wymienić tu należy przede wszystkim następujące cechy: skalę (obszar połowy kontynentu), brak wewnętrznych formalnych barier przestrzennych, utrwalony historycznie podział na 50 stanów, dobrą osiągalność odpowiednich danych statystycznych. Przeniesienie wypracowanych metod badawczych i modeli na grunt ogólnoeuropejski zmniejsza często wydatnie ich użyteczność. Wynika to z funkcjonowania granic politycznych oraz różnych systemów zbierania i przetwarzania danych statystycznych w poszczególnych krajach. Bodźcem dla podjęcia badań przepływów i powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym po wschodniej stronie Atlantyku stała się dopiero intensyfikacja europejskich procesów integracyjnych. Region (rozumiany najczęściej jako jednostka administracyjna – narzędzie działania) stał się jednym z podstawowych pojęć w polityce Unii Europejskiej. Statystyka regionalna oraz dotycząca przepływów zaczęła być gromadzona i analizowana na poziomie ponadnarodowym przez Eurostat.

W literaturze rodzimej klasycznymi pozycjami dotyczącymi przepływów międzyregionalnych są prace Z. Chojnickiego (1961), W. Morawskiego (1968), oraz Z. Chojnickiego i T. Czyż (1972). Z. Chojnicki (1961) analizował przepływy towarów transportem kolejowym posługując się macierzą ówczesnych województw. Stwierdził, że przyjęcie zjawiska przepływów jako mernika powiązań międzyregionalnych znajduje swoje uzasadnienie w fakcie, że przepływy te ukazują obraz geograficznego podziału pracy, jaki uwiadamia się w specjalizacji i kompleksowości poszczególnych regionów ekonomicznych (Chojnicki 1961). Uważano wówczas, że nowoczesna koncepcja regionalizacji ekonomicznej zwraca szczególną uwagę na analizę przestrzennych powiązań i zasięgów gospodarczych (Eberhardt 1968). Koncentracja badaczy na elemencie ekonomicznym (przy jednoczesnym oderwaniu cen od rzeczywistości, które powodowało konieczność posługiwania się w badaniach marami wyrażonymi w ujęciu wagowym, a nie wartościowym) powodowała jednak wypaczenie rzeczywistego rozkładu powiązań międzyregionalnych. W warunkach Polski prowadziło to m.in. do nadmiernego uwypuklenia roli Górnego Śląska jako bieguna większości najsilniejszych powiązań, przy jednoczesnym relatywnym niedocenianiu pozycji Warszawy, Poznania i niektórych innych aglomeracji w tym zakresie.

Rozwinięciem modeli nakładów-wyników były kompleksowe modele matematyczne opisujące system interakcji międzyregionalnych na bazie ekonometrii. Przykładami mogą być powstałe w latach 60. i 70. modele Lowryego, Penn-Jersey, i A.G. Wilsona (1974). Wśród wielu zmiennych branych pod uwagę przy ich konstrukcji wymienić należy liczbę ludności, wielkość i strukturę zatrudnienia, produktu krajowego brutto (PKB), użytkowanie ziemi koszty transportu oraz dostępność usług. Liczba niezbędnych danych, w połączeniu z ich ograniczoną dostępnością zmuszała jednak autorów tych modeli do stosowania wielu szacunków.

Bezpośrednie wykorzystanie metod badania przepływów, w tym modeli nakładów-wyników przy analizie powiązań międzynarodowych regionów jest niemożliwe z uwagi na wspomnianą już otwartość systemu. Jednocześnie jednak jako szczególnie przydatne w badaniach nad tymi powiązaniem uznawane wykorzystywane w modelach metody analizy i prezentacji jakimi są macierz oraz mapa interakcji (klasyczny zestaw takich map dla stanów USA wykonał E.L. Ullman (1957)). Trudnością jest w tym kontekście duży rozmiar niektórych macierzy interakcji (zwłaszcza w przypadku operowania małymi jednostkami przestrzennymi). Sposoby zredukowania dużej liczby informacji do macierzy o charakterze binarnym proponują m.in. J.H. Holmes i P. Hagget (1977).

Modele grawitacji i potencjału zostały rozwinięte na gruncie geografii przede wszystkim przez J.A. Stewarta oraz G.K. Zipfa i znalazły zastosowanie w badaniach migracji, dojazdów do pracy, ruchu turystycznego oraz przepływów towarów, kapitału i informacji. Istotnym elementem analizy oddziaływania grawitacyjnego jest określenie funkcji oporu odległości (friction of distance). Interakcje pomiędzy regionami są zwykle odwrotnie proporcjonalne do odległości pomiędzy nimi (Domański R. 1996). Najczęściej zakłada się, że zmienna odległości jest zmienną ciągłą (Potrykowski, Taylor 1982). Było to z pewnością założenie słuszne w warunkach ekonomicznych połowy XX wieku. Obecnie zależność ta zmniejszyła się zauważalnie w niektórych branżach, nadal jednak jej rola jest bardzo istotna. Przydatność tego typu modeli bywa ostatnio kwestionowana właśnie z uwagi na drastycznie malejącą w warunkach globalizacji rolę odległości fizycznej jako bariery oddziaływania w przestrzeni i czynnika kształtującego koszty transportu (Strykiewicz 2002). Model grawitacyjny jest też często krytykowany z powodu założenia pełnej komplementarności – sytuacji bardzo rzadko spotykanej w świecie realnym (Ullman 1957). Wielu autorów uważa, że w sposób poprawny opisuje on interakcje pomiędzy miastami położonymi w stosunkowo niewielkiej odległości. Jego użyteczność zmniejsza się już przy opisie powiązań międzyregionalnych, a w sposób zdecydowany maleje w odniesieniu do interakcji międzynarodowych (Love, Moryadas 1975). Już pojawienie się wewnętrznych granic administracyjnych powoduje przerwanie ciągłości funkcji odległości, przy interakcjach przecinających granice państwowe (nawet jeżeli są to granice o stosunkowo dużym stopniu przenikalności) skokowa zmiana siły oddziaływań jest jeszcze bardziej drastyczna. Na rycinie 4 pokazano hipotetyczną regresję opisującą zależność pomiędzy odległością i natężeniem interakcji. Oczekiwana wartość interakcji pomiędzy miastami A i O jest uzależniona od istnienia pomiędzy nimi granic administracyjnych lub politycznych. W przypadku braku granic wynosi ona R , w przypadku ich istnienia Q i P . Wielkości $R-Q$ i $R-P$ są odpowiednio miarami wpływu istnienia granicy administracyjnej i politycznej. Próbę wykorzystania modelu grawitacyjnego do badania interakcji międzynarodowych podjęto m.in. przy badaniu podróży służbowych samochodami osobowymi w Holandii. Uwzględniono wszystkie relacje wewnętrzne między 12 prowincjami kraju oraz relacje tych prowincji z wybranymi regionami Europy. Wykazano, że istnienie granic (pomimo ich znacznej przenikalności w warunkach holenderskich) skutkuje ograniczeniem tego typu powiązań o około 16% (Rietveld 1999).



Ryc. 4. Wpływ granic na zależność pomiędzy natężeniem interakcji t_{ij} i odległością d_{ij}
 Influence of borders on relationship between intensity of interaction t_{ij} and distance d_{ij}
 Źródło (Source): Lowe, J.C., Moryadas, S., 1975, s. 185

Rozwinięciem modelu grawitacji jest, wywodząca się z termodynamiki, koncepcja maksymalizacji entropii (Wilson 1974). *Wielka Encyklopedia PWN* (2000–2003) definiuje entropię jako miarę stopnia nieuporządkowania układu. Entropia jest tym większa im bardziej rozmyty jest rozkład prawdopodobieństwa. W opracowaniach geograficznych przyjmuje się, że określona *energia*, jaką dysponują np. dojeżdżający do pracy, determinuje prawdopodobieństwo powstania określonych interakcji przestrzennych. Energia ta w dostępnych w literaturze przykładach wyrażana jest często sumą odległości dojazdów (przejazdów, migracji, przepływów itd.). Jest to jednak znaczne uproszczenie. Właściwe jest bowiem wyrażanie jej zasobami finansowymi osób, podmiotów gospodarczych lub jednostek administracyjnych (przyjmując samą odległość zakładamy, że możliwości finansowe wszystkich osób lub podmiotów są identyczne).

Interesujące nas powiązania międzynarodowe regionów są podzbiorem zbioru wszystkich interakcji przestrzennych. Jako takie powinny w znacznym stopniu podlegać opisanym prawom dotyczącym tychże interakcji. Jak pokazano powyżej, w powiązaniach międzynarodowych oddziaływania grawitacyjne, aczkolwiek istotne, pozostają jednak silnie zmodyfikowane poprzez inne czynniki, głównie natury makroekonomicznej oraz politycznej. Ponadto model lepiej spełnia swoje zadanie, kiedy masę przypisujemy jednostkom o charakterze punktowym (miasta) i badamy ich wzajemne oddziaływania w otaczającej przestrzeni geograficznej. Znacznie trudniejsza w interpretacji jest sytuacja, gdy masy przypiszemy regionom wypełniającym całkowi-

cie badaną przestrzeń. Zmusza nas to do zredukowania regionów do punktów (ich ośrodków administracyjnych lub wyznaczonych geometrycznie centroidów). Prowadzi to do daleko idącej generalizacji obrazu rzeczywistych interakcji przestrzennych, których podmiotem są często całe obszary badanych jednostek, lub nawet tylko ich obszary zewnętrzne. W skrajnym przypadku ograniczenie np. powiązań polsko-niemieckich do wzajemnego oddziaływania Warszawy i Berlina spowodowałoby całkowite pominięcie w analizie silnych relacji dwustronnych zachodzących w strefie przygranicznej.

Pomimo tego, powiązania międzynarodowe polskich regionów (zwłaszcza powiązania ekonomiczne) można rozpatrywać, w pewnym przybliżeniu, w kontekście oddziaływań grawitacyjnych największych gospodarek europejskich. W szczególności dotyczy to oddziaływania gospodarki niemieckiej oraz kontynentalnego jądra gospodarczego Unii Europejskiej (zachodnie landy Niemiec, kraje Beneluksu, północna Francja, południowa Wielka Brytania). Na tym właśnie obszarze wielkości potencjału ekonomicznego są najwyższe na kontynencie (Vickerman 1995). Zgodnie z takim założeniem powiązania z tą częścią Unii Europejskiej powinny koncentrować się w Polsce zachodniej i stopniowo maleć ku wschodowi. Jeżeli Unię Europejską traktowalibyśmy, jako jeden oddziałujący grawitacyjnie organizm ekonomiczny, relatywnie silniejsze powiązania z jej obszarem powinny też wystąpić na północy i południu Polski (odpowiednio oddziaływania ze strony Włoch, Austrii oraz krajów Skandynawskich).

Jedną z podstawowych zasad, stworzonych na gruncie geografii i wyjaśniających interakcje przestrzenne jest „triada Ullmana”, określana także jako „teoria wzajemnych oddziaływań”. Zakłada ona, że zachodzące powiązania między regionami są efektem trzech podstawowych elementów: komplementarności, sposobności pośredniej i przenośności. Komplementarność występuje, gdy dwa regiony dysponują innymi zasobami i jest konsekwencją różnicowania geograficznego. Aby wywołać powiązania (przede wszystkim przepływy towarów, względnie osób) w jednym z tych regionów musi jednak istnieć podaż, a w drugim popyt na określone produkty (lub siłę roboczą). Sposobność pośrednia odzwierciedla przejmowanie interakcji przez duży ośrodek (region) znajdujący się pomiędzy potencjalnie powiązanymi obszarami. Przenośność opisuje redukujący wpływ odległości (geograficznej, czasowej lub ekonomicznej) na intensywność powiązań. Zakłada się, że przy wzrastających kosztach i wzrastającym czasie transportu dany produkt zastąpiony zostanie innym nie wymagającym tak dużych nakładów. Pojęcie sposobności pośredniej rozwinął na gruncie badań migracyjnych S.A. Stouffer (1940) stwierdzając, że nie istnieje żaden konieczny związek między ruchli-

wością a odległością, natomiast liczba osób przenoszących się na daną odległość jest wprost proporcjonalna do liczby sposobności występujących w tej odległości i odwrotnie proporcjonalna do liczby sposobności pośrednich. Zasada sposobności pośredniej traktowana bywa w literaturze jako, tzw. model pośrednich możliwości, oparty na rachunku prawdopodobieństwa (Zipser, Sławski 1988).

H. Rogacki (2001) uważa, że w warunkach globalizacji i nasycenia rynku światowego większością towarów, potwierdzeniem zasady komplementarności oraz rosnącej liczby sposobności pośrednich jest słabnąca trwałość powiązań przestrzennych. Przejawem tej sytuacji jest, zdaniem autora, duża zmienność kierunków handlu zagranicznego poszczególnych regionów Polski pomiędzy latami 1994 i 1998. Liczba sposobności pośrednich wzrasta m.in. na skutek procesów integracyjnych w Europie. Jednocześnie procesy globalizacyjne, u podstaw których leżały m.in. malejące koszty transportu, powodują znaczne ograniczenie roli elementu przenośności w makroskali. Można nawet zaryzykować twierdzenie, że w blisko 50 lat po sformułowaniu zasad „triady Ullmana”, przy wyjaśnianiu powiązań międzyregionalnych wzrosło znaczenie elementu komplementarności i sposobności pośredniej, zmalała zaś rola czynnika przenośności.

W niniejszej pracy „triada Ullmana” może być przydatna przede wszystkim przy wyjaśnianiu interakcji międzynarodowych natury ekonomicznej. *Komplementarność* tłumaczy występowanie silnych powiązań na tych obszarach kraju gdzie istnieje wyraźny popyt lub podaż bądź to w odniesieniu do towarów, bądź kapitału, siły roboczej, a w pewnym sensie także pewnych dóbr niematerialnych wywołujących interakcje (jak np. walory środowiskowe i turystyczne). W warunkach Polski można więc na tej podstawie domniemywać, że relatywnie silniejsze interakcje międzynarodowe wystąpią w regionach wydobywania eksportowanych surowców, ośrodkach produkcji wyrobów nowoczesnych gałęzi przemysłu, regionach i miastach atrakcyjnych turystycznie, ale jednocześnie także na terenach o wysokim bezrobociu generującym migracje i czasowe wyjazdy do pracy zagranicą. Z drugiej strony partnerami określonych obszarów będą najprawdopodobniej kraje mogące zaspokoić popyt określony strukturą gospodarki lokalnej (np. dla regionów o dużym znaczeniu hutnictwa żelaza – kraje eksporterzy rudy, dla ośrodków petrochemicznych – eksporterzy ropy naftowej itd.). Z kolei, zgodnie z zasadą *przenośności*, silne związki z krajami sąsiednimi powinny występować na obszarach leżących w pobliżu granicy z danym krajem. Także interakcje z krajami dalszymi mogłyby w myśl tej zasady koncentrować się w bliższej im części Polski. Komplementarność i przenośność wskazują także na to, że moż-

liwe jest wystąpienie drobnego handlu przygranicznego opartego na sąsiedztwie oraz istotnym zróżnicowaniu cen detalicznych.

Wydaje się, że w odniesieniu do powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym rolę *sposobności pośredniej* pełnić mogą:

- wewnętrzny rynek zbytu, (np. aglomeracja miejsko-przemysłowa położona pomiędzy danym regionem a granicami zewnętrznymi państwa);
- kraje sąsiednie położone pomiędzy danym regionem a dalszymi państwami.

W polskich warunkach zasada *sposobności pośredniej* wskazuje zatem na potencjalne skupienie powiązań międzynarodowych w Warszawie oraz ich brak w strefie otaczającej stolicę (rynek warszawski może być *sposobnością pośrednią* zarówno dla eksportu jak i migracji zagranicznych). Wydaje się też prawdopodobne, że powiązania z krajami Europy Zachodniej są ograniczone poprzez istnienie *sposobności pośredniej* w postaci Niemiec. Możliwe jest również rozpatrywanie pozycji poszczególnych ośrodków krajowych jako *sposobności pośrednich* dla interakcji zewnętrznych z Warszawą (jako głównym biegunem takich oddziaływań). Tego typu analizę odnośnie pozycji Poznania przeprowadził R. Domański (1999).

3.1.2. TEORIE I MODELE MOBILNOŚCI PRZESTRZENNEJ LUDNOŚCI

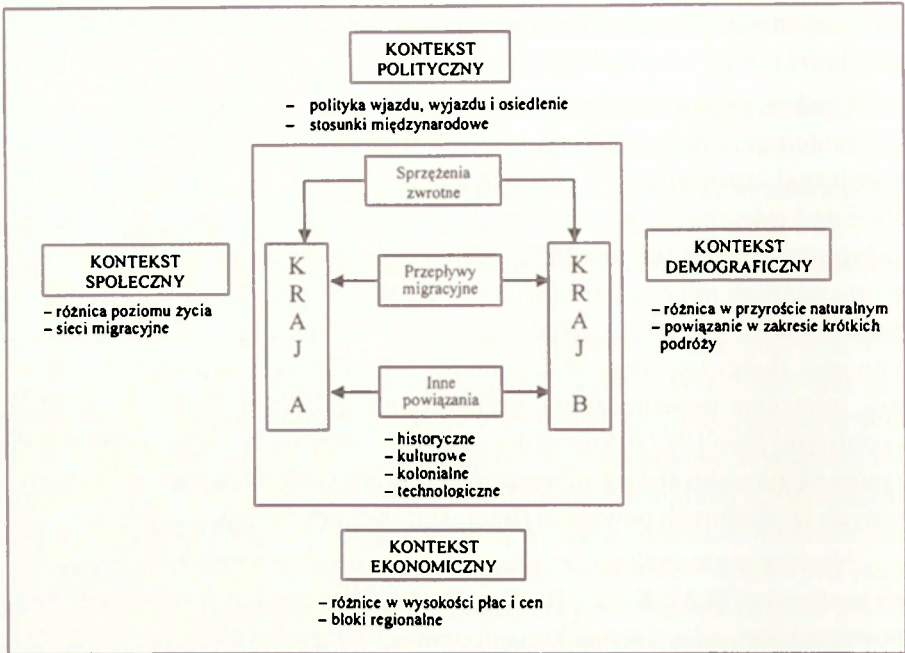
Klasyczny model mobilności przestrzennej ludności (lub inaczej model migracji) zakłada, że człowiek kieruje się przy podejmowaniu decyzji o zmianie miejsca zamieszkania wyłącznie względami ekonomicznymi, że poziom kwalifikacji migrantów jest jednakowy oraz że nie istnieją bariery dla migracji. Zgodnie z tym modelem migracje trwają do momentu osiągnięcia stanu równowagi na rynku pracy. Wymienione uproszczenia są jednak bardzo daleko idące i adekwatne bardziej do sytuacji panującej w Europie w XIX w. W studiach współczesnych nie sposób jest nie uwzględnić faktu, że pomiędzy regionami napływu i odpływu migrantów występują trzy główne rodzaje barier: odległość, restrykcje polityczne oraz ograniczona mobilność potencjalnych migrantów (Domański R. 1996). Migracje nie są więc swobodnym przemieszczaniem się osób, pozostając silnie zależne od barier (nie tylko fizycznych) (Nijkamp, Spiess 1995). Świadomość istnienia barier migracyjnych wpływa często na akceptację dotychczasowego miejsca pobytu i zaniechanie poszukiwania alternatywnego miejsca zamieszkania (Lisowski 1990). Większość autorów podkreśla także, że motywy migracji mają niejednokrotnie prócz ekonomicznego charakter polityczny, etniczny, religijny lub rodzinny. Inni uważają, że wielkość migracji zmienia się wraz ze stopniem zróżni-

owania analizowanych obszarów oraz wraz szeroko rozumianą różnorodnością ludzi (Domański R. 1982).

Oprócz, często stosowanych przy analizie migracji, wspomnianych wyżej modeli grawitacyjnych, zjawisko opisywane bywa także na gruncie ekonomicznej teorii migracji i wyjaśniane za pomocą takich wskaźników jak PŁB na 1 mieszkańca, poziom bezrobocia, struktura wykształcenia oraz udział ludności rolniczej (Termote 1972). Mimo to, zdaniem niektórych specjalistów, teoria migracji międzynarodowych pozostaje wciąż relatywnie słabo rozwinięta (Kupiszewski 2002). Większość modeli traktuje migracje przede wszystkim jako skutek określonych czynników (związanych z miejscem pochodzenia, miejscem przeznaczenia, przeszkodami pośrednimi oraz względami osobistymi (Lee 1972)). Specyfika niniejszej pracy skłania natomiast do spojrzenia na zjawisko stałych przemieszczeń ludności również jako na przyczynę innych wzajemnych powiązań (interakcji) pomiędzy regionami.

Nowsze prace analizują migracje międzynarodowe z punktu widzenia teorii systemów. M.M. Kritz i H. Złotnik (1992) wiążą je z innymi rodzajami powiązań pomiędzy dwoma krajami oraz przedstawiają jako system funkcjonujący w kontekstach: społecznym, demograficznym, ekonomicznym i politycznym (ryc. 5). Powiązania migracyjne są w ich ujęciu ściśle związane z powiązaniem historycznymi, kulturowymi, kolonialnymi i technologicznymi. Inni specjaliści dodają do tej listy także relacje czysto ekonomiczne, w tym handlowe i kapitałowe. I tak np. G. Tapinos (1994) rozważa wzajemne oddziaływanie migracji i handlu. Jego zdaniem niektóre badania potwierdzają że rozwój handlu może w krótszej perspektywie czasowej powodować nowe strumienie migracyjne z państw słabiej rozwiniętych (pośrednie nawet kontakty z krajem lepiej rozwiniętym zachęcają do wyjazdu). Jednocześnie w dłuższym okresie zależność jest raczej odwrotna (wymiana handlowa sprzyja rozwojowi gospodarczemu, zmniejsza dysproporcje między krajami i w następstwie hamuje migracje). Ujęcie systemowe w największym stopniu koresponduje z założeniami niniejszej pracy, przede wszystkim poprzez podkreślenie konieczności kompleksowych badań różnego rodzaju interakcji przestrzennych.

Zgodnie z klasycznym modelem migracji większość polskich regionów powinna być obszarami masowych wyjazdów do krajów o wyższym poziomie rozwoju, w tym przede wszystkim do sąsiednich Niemiec. Zakres tego zjawiska jest jednak relatywnie ograniczony (nawet jeżeli uwzględnimy, nie będąc migracjami stałymi, czasowe wyjazdy do pracy nie rejestrowanej). Co więcej, tereny o najwyższym bezrobociu nie są bynajmniej regionami o największym poziomie emigracji. Model klasyczny nie odpowiada zatem



Ryc. 5. Ramy systemowe migracji międzynarodowych
Systemic frames to international migrations

Źródło (Source): Kritz M.M., Zlotnik H., 1992, s. 3

istniejącej sytuacji. Przyczyny tego stanu rzeczy nie tkwią jedynie w istnieniu barier formalnych. Bariery takie są o wiele większe na granicy meksykańsko-amerykańskiej, a mimo to występuje tam znacznie silniejszy napór migracyjny. Wyjaśnienia skali zjawiska oraz jego struktury przestrzennej trzeba zatem szukać we wspomnianych kontekstach innych obecnych, a także historycznych interakcji przestrzennych. Uwzględnienie kontekstu historyczno-kulturowego wskazuje wprawdzie na możliwość emigracji z terenów zamieszkiwanych przez mniejszości narodowe, jednocześnie jednak sugerując poważne ograniczenia przy podejmowaniu decyzji migracyjnych przez mieszkańców wszystkich innych regionów kraju. Kontekst demograficzny sugerowałby silne potoki migracyjne z obszarów o relatywnie wyższym (obecnie lub w ostatnich dziesięcioleciach) przyroście naturalnym (np. z Polski południowo-wschodniej). Kontekst ekonomiczny (w tym technologiczny) pozwala przypuszczać, że silniejsze ruchy migracyjne wystąpią w dużych ośrodkach będących centrami naukowymi oraz ośrodkami nowoczesnego przemysłu i siedzibami korporacji międzynarodowych (dwukierunkowy przepływ kadr specjalistycznych i kierowniczych). Kontekst polityczny nie jest już w warunkach polskich istotny w odniesieniu do emigracji, a ponadto w przypadku imigracji nie posiada on wymiaru regionalnego.

3.1.3. TEORIE I MODELE HANDLU ZAGRANICZNEGO ORAZ INTEGRACJI EKONOMICZNEJ

Zgodnie z klasyczną teorią handlu zagranicznego, w gospodarce rynkowej wymiana i transport prowadzą do cen równowagi (Domański R. 1996). Teorie tradycyjne skupiały się na identyfikowaniu korzyści jakie z handlu zagranicznego czerpią kraje będące jego uczestnikami (teoria przewagi komparatywnej), przy jednoczesnym założeniu braku mobilności czynników wytwórczych (Dziemianowicz 1997). Współcześnie szeroko rozumiane powiązania ekonomiczne są natomiast wyrazem stałego ruchu w przestrzeni zarówno towarów jak i kapitału, a także osób. Teorie klasyczne miały też charakter typowo podażowy, to znaczy nie uwzględniały różnicowań w zakresie popytu na określone towary na rynkach poszczególnych krajów. Na gruncie modeli klasycznych (takich jak model Ricardo, czy model Heckschera-Ohlina-Samuelsona) trudno było ponadto wytłumaczyć typowe dla współczesnego handlu zagranicznego zjawiska jak intensywne wymiana pomiędzy krajami o podobnym stopniu rozwoju i strukturze produkcji oraz wymiana w obrębie poszczególnych gałęzi wytwórczości (Cieślak 2000). Mimo to badania empiryczne prowadzone na poziomie krajów w rozbiciu na branże potwierdzały na ogół słuszność teorii przewagi komparatywnej (Budnikowski 2003). Trzeba jednak podkreślić, że większość cytowanych w literaturze analiz dotyczyła wymiany pomiędzy Wielką Brytanią i Stanami Zjednoczonymi. Z drugiej strony fakt, że powstanie EWG nie spowodowało zwiększenia stopnia specjalizacji produkcji w krajach członkowskich (prowadząc raczej do zwiększenia specjalizacji wewnątrzgałęziowej) wskazywał jednoznacznie na niepełną adekwatność ujęć tradycyjnych.

Począwszy od lat 60. sformułowano szereg teorii starających się rozbudować model klasyczny, głównie poprzez rezygnację z niektórych nierealistycznych założeń wyjściowych. Dotyczyło to m.in. uwzględnienia handlu wewnątrzgałęziowego, korzyści skali, mobilności czynników wytwórczych, warunków niedoskonałej konkurencji (konkurencji monopolistycznej) oraz tzw. strony popytowej (w tym zachowań konsumentów). Modele te określane bywają, nie do końca precyzyjnie, jako neoklasyczne modele handlu zagranicznego. Odnosząc teorie ekonomiczne opisujące handel zagraniczny do omawianych wcześniej modeli geograficznych (szczególnie do „triady Ulmana”) należy stwierdzić, że większość z nich uwzględnia wyłącznie element komplementarności. Będąc z natury a-przestrzenne nie brały one pod uwagę przenośności i sposobności pośredniej. Dopiero w ostatnich dekadach XX wieku niektórzy ekonomiści zaczęli wskazywać także, na dawno dostrzegany

w geografii, element odległości jako czynnika determinującego (choćby poprzez koszty transportu) wielkość wymiany handlowej na określonych kierunkach. Podkreślają oni konieczność poświęcenia większej uwagi roli odległości w teorii wymiany międzynarodowej (Cieślik 2000), a nawet proponują tzw. „ekonomistom głównego nurtu”, aby zwrócili uwagę na prace z zakresu geografii ekonomicznej (Krugman 1991).

Wśród opracowań teoretycznych dotyczących handlu zagranicznego na uwagę zasługują także liczne próby wyjaśnienia tzw. paradoksu Leontiefa, czyli wytłumaczenia relatywnie wysokiego udziału artykułów pracochłonnych w strukturze eksportu Stanów Zjednoczonych w latach 50. XX wieku (podczas gdy zgodnie z wcześniejszymi teoriami eksport tego kraju powinien być zdominowany przez artykuły kapitałochłonne) (Leontief 1956). Wśród licznych proponowanych wyjaśnień jako podstawowe uznać należy uwzględnienie tzw. kapitału ludzkiego. Określenie kapitał ludzki rozumiane jest jako część pracy wykonywana przez siłę roboczą o wyższym poziomie wykształcenia i umiejętności (użycie słowa kapitał wynika przy tym z założenia, że poziom wykształcenia jest wynikiem zainwestowania w siłę roboczą nakładów kapitałowych). Stany Zjednoczone eksportowały zatem w latach 50. dużo towarów wymagających dużych nakładów pracy, ale była to praca wysoko wykwalifikowana (Budnikowski 2003). Wydaje się, że rola kapitału ludzkiego powinna być uwzględniana również przy analizie handlu zagranicznego na poziomie regionalnym. Kapitał ten charakteryzuje się bowiem większym zróżnicowaniem przestrzennym wewnątrz poszczególnych państw niż to ma miejsce w przypadku innych czynników produkcji (kapitału finansowego oraz niewykwalifikowanej siły roboczej). Innymi słowy koncentracja kapitału ludzkiego w mieście lub regionie może tłumaczyć istnienie intensywnych ekonomicznych powiązań z zagranicą.

Z punktu widzenia kompleksowej analizy powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym, przydatność ekonomicznych modeli handlu zagranicznego jest ograniczona. Mogą one natomiast mieć zastosowanie w opisie samych tylko powiązań gospodarczych. Teoretycznie państwa, będące podmiotami większości studiów, można by w poszczególnych modelach zastąpić regionami. W praktyce oznaczałoby to jednak dalsze spiętrzenie trudności, jakie już dzisiaj stają przed ekonomistami w związku z rozwojem globalizacji. W sytuacji gdy główne podmioty handlu światowego, jakimi są wielkie korporacje, wytwarzają komponenty do swoich produktów w wielu krajach jednocześnie, „przypisanie” ich do konkretnych jednostek niższego rzędu wydaje się zabiegiem sztucznym i ryzykownym. Z drugiej strony nie ulega wątpliwości, że stopień uczestnictwa w handlu światowym ma wpływ na

ogólny poziom interakcji międzynarodowych, a także na rozwój społeczno-ekonomiczny regionów.

Ponieważ poziom rozwoju gospodarczego Polski, a także koszty wytwarzania (zwłaszcza koszty pracy) są w Polsce znacząco różne od występujących zarówno w Niemczech (in minus), jak i w krajach sąsiednich leżących na wschodzie (in plus), opierając się na klasycznych modelach handlu zagranicznego, można domniemywać, że sytuacja ta wpływa również na wewnętrzny rozkład przestrzenny regionów eksporterów i importerów. Korzyści wynikające z przewagi komparatywnej powinny być wówczas największe w przypadku powiązań obszarów słabiej rozwiniętych – z Niemcami, a obszarów o wyższym poziomie rozwoju – z krajami Europy Wschodniej. W ujęciu geograficznym tłumaczyłoby to np. ewentualne relacje handlowe Polski wschodniej z Unią Europejską i Polski południowo-zachodniej z Ukrainą. Jeżeli natomiast sytuacja taka nie ma miejsca, należałoby to tłumaczyć wyższą koncentracją kapitału ludzkiego w niektórych regionach kraju.

Z problematyką handlu zagranicznego nierozzerwalnie wiąże się zagadnienie szeroko rozumianej integracji. Intensywne powiązania społeczne i ekonomiczne na poziomie międzynarodowym są najbardziej namacalnym przejawem procesów integracyjnych. Wielu autorów zwraca uwagę na fakt, że brak jest jednolitej definicji międzynarodowej integracji gospodarczej (Doliwa-Klepacki 1996). Integracja bywa określana jako proces prowadzący do większego stopnia jedności. Najczęściej podkreśla się, że pełna integracja występuje wówczas gdy przepływ towarów, kapitału i ludzi może się odbywać równie swobodnie pomiędzy krajami jak i wewnątrz nich. W sensie czysto ekonomicznym rozróżnia się integrację poziomą i pionową. Pierwsza dokonuje się pomiędzy mniejszymi firmami wewnątrz poszczególnych regionów. Druga pojawia się gdy zakłady lub filie dużych firm działają w różnych regionach (Kuciński 1998b). Instytucjonalnym wyrazem integracji ekonomicznej jest unia celna oraz obszary wolnego handlu. Ich istnienie skutkuje najczęściej efektami (Kundera, Ostrowska 1998): kreacji handlu i przesunięcia handlu (odchylenie od dotychczasowego kierunku geograficznego).

W literaturze wyodrębnia się trzy rodzaje integracji – polityczną, ekonomiczną i społeczną. Nie mają one w swoim założeniu natury przestrzennej. Tymczasem właśnie integracja przestrzenna jest najpełniejszą formą integracji (Cornett, Snickars 2002). Teoretycznych podstaw integracji regionalnej szukać należy w teorii integracji politycznej i ekonomicznej. Zdaniem A. Cornetta i F. Snickarsa (2002) jednym z przejawów integracji przestrzennej jest zmiana wzajemnej relacji natężenia przepływów wewnętrznych. Niezbędnym

elementem integracji jest rozwój współpracy międzynarodowej na wielu poziomach: administracji centralnej, regionalnych i lokalnych jednostek samorządowych (w tym miast), przedsiębiorstw, instytucji kulturalnych, a nawet pojedynczych osób. Cornett i Snickars wykorzystują model integracji do analizy handlu zagranicznego i inwestycji bezpośrednich w regionie basenu Morza Bałtyckiego. Analiza handlu przeprowadzona jest wprawdzie na poziomie krajów, ale zagadnienie inwestycji zewnętrznych opracowano na poziomie miast regionu.

W cytowanym kontekście problem powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym wpisuje się w ramy studiów nad integracją przestrzenną. Jeżeli o integracji świadczy jednoczesny rozwój różnych rodzajów współpracy i powiązań, to wielopłaszczyznowe badanie tychże powiązań jest w jakimś sensie badaniem poziomu integracji. Układ akcesyjny (a wcześniej stowarzyszeniowy) z Unią Europejską oraz niektóre inne porozumienia dotyczące liberalizacji handlu (m.in. CEFTA i dwustronne umowy o wolnym handlu) w niewątpliwy sposób skutkowały w Polsce wspomnianymi wyżej efektami kreacji i przesunięcia handlu analizowanego na poziomie krajowym. Pomimo że podmiotem wszystkich porozumień była cała Polska, efekty te nie wystąpiły jednak na obszarze kraju w sposób równomierny. Wiąże się to z faktem, że większość umów dotyczyła w pierwszej kolejności obrotów artykułami przemysłowymi i pozostawiała szereg ograniczeń w handlu płodami rolnymi i towarami spożywczymi. W rezultacie można sądzić, że efekty kreacji i przesunięcia (a więc intensyfikacji powiązań ekonomicznych oraz ich ukierunkowania na Unię Europejską) wystąpiły w większym stopniu na terenach zurbanizowanych, a szczególnie w okręgach przemysłowych, podczas gdy obszary wiejskie oraz ośrodki przemysłu spożywczego pozostały generalnie słabiej powiązane z zagranicą lub poszukiwały rynków zbytu w Europie Wschodniej.

3.1.4. MODELE SIECI TRANSPORTOWYCH

Powiązania międzynarodowe regionów z natury rzeczy pozostają w silnej współzależności z siecią transportową. Na tej sieci odbywają się przepływy osób i towarów. Powiązania międzynarodowe są więc uzależnione od układu sieci, z drugiej strony wpływając przez swoje istnienie na tenże układ (silne relacje wymuszają nowe inwestycje transportowe). W opinii niektórych badaczy szlaki transportowe interesują geografów o tyle, o ile są one odbiciem całokształtu życia gospodarczego i społecznego (Clozier 1959). Już zdaniem E.L. Ullmana transport może być wykorzystywany jako miernik powiązań

międzyregionalnych. Stwierdza on, że *celem ustalenia powiązań między poszczególnymi obszarami i istoty wymiany przestrzennej konieczne jest znalezienie określonego sposobu pomiaru i kartowania przepływu ładunków i osób, biorąc pod uwagę wielkość i szybkość przewozów oraz ich pochodzenie i przeznaczenie* (Ullman 1959a).

Z tych właśnie względów układ przestrzenny powiązań społeczno-gospodarczych z zagranicą można próbować odnieść do modeli sieci transportowych. Klasyczne, statyczne modele sieci komunikacyjnych nawiązywały kształtem do szachownicy (model McLeana, przeznaczony dla obszarów kolonii zamorskich), trójkąta (model C. Kehra dla Stanów Zjednoczonych), sześciokąta (zasada komunikacyjna modelu ośrodków centralnych Christallera; model heksagonalny A.C. Comeya dla sieci lokalnych) lub pajęczyny (A. Lösch, modyfikacja christallerowskiego modelu ośrodków centralnych) (Potrykowski, Taylor 1982). Każdy z klasycznych modeli był jednak pewnego rodzaju uproszczeniem. Bliższe rzeczywistości były późniejsze koncepcje (m.in. W. Isarda i R. Domańskiego) zakładające odchylenie od układu heksagonalnego spowodowane istnieniem aglomeracji i przebiegiem dróg głównych (tzw. model anizotropowy (Domański R. 1982)). Wszystkie wymienione modele przeznaczone były w gruncie rzeczy dla obszarów położonych w obrębie jednej jednostki politycznej. Nie sformułowano modelu dla rozwoju sieci międzynarodowej. Tymczasem transgraniczna infrastruktura transportowa stała się w XX wieku jednym z kluczowych elementów wpływających na relacje międzynarodowe. Jej istnienie może być przy tym rozpatrywane na płaszczyźnie elementów infrastruktury przecinających granicę (transgraniczne drogi, linie kolejowe) oraz infrastruktury *stricte* granicznej (ogólnodostępne przejścia graniczne) (Komornicki 1996a). Rozwój procesów integracyjnych prowadził do zbliżenia się obu płaszczyzn. W warunkach zaawansowanej integracji przestrzennej (np. obszar Schengen) nie istnieją już przejścia graniczne, a o poziomie rozwoju sieci międzynarodowych świadczy samo istnienie łączących różne kraje dróg lub linii kolejowych.

Wiele współczesnych opracowań łączy w sobie elementy modeli transportowych i powstałych na gruncie ekonomii modeli rozwoju ekonomicznego. Ich celem jest m.in. ukazanie wpływu rozbudowy infrastruktury transportowej na rozwój gospodarczy regionów (np. model SASI przygotowany przez M. Wegenera i K. Spiekrmanna (*Competitive and Sustainable...* 2002)). Pozwala on na prognozowanie wzrostu dostępności przestrzennej oraz poziomu PKB i stopy bezrobocia w zależności od stopnia realizacji inwestycji transportowych w skali kontynentalnej. Niejako w przeciwnym kierunku zmiernają badania Eurostatu opierające się na zamkniętym układzie przepływów pomię-

dzy regionami (NUTS 3) w obrębie Unii Europejskiej (a ostatnio także krajów kandydujących). W swojej istocie nawiązują one do omówionych wcześniej modeli nakładów-wyników. Celem jest bowiem badanie potencjalnych obciążeń sieci transportowej, z wykorzystaniem modelu transportowego (*Road freight transport....* 2001).

Możemy zastanawiać się czy układ powiązań międzynarodowych na terenie Polski (ogółem, a zwłaszcza z poszczególnymi krajami sąsiednimi) nawiązuje do układu sieci głównych korytarzy transportowych na terenie kraju. We wcześniejszych badaniach rozkładu handlu zagranicznego na transgraniczne korytarze transportowe (Komornicki 2000a) stwierdzono, że układ powiązań handlowych nawiązuje do południowego korytarza równoleżnikowego (od granicy ukraińskiej przez Kraków i Wrocław w kierunku Drezna), oraz że na pozostałym obszarze Polski dominują układy skośne skierowane w stronę dużych ośrodków na terenie kraju (Warszawa, Poznań) i poza jego granicami (Berlin).

3.1.5. TEORIE ROZWOJU REGIONÓW TRANSGRANICZNYCH

Szeroko rozumiana współpraca przygraniczna zasługuje w niniejszej pracy na wyjątkową uwagę, gdyż jest szczególnym przypadkiem relacji międzynarodowych rozważanych na poziomie regionalnym. Z uwagi na sąsiedztwo geograficzne odległość nie stanowi na obszarach przygranicznych istotnej bariery w rozwijaniu wzajemnych powiązań. Jednocześnie głównym czynnikiem kształtującym natężenie relacji są funkcje granic politycznych (rozumianych jako bariery przestrzenne), w tym przede wszystkim przenikalność tychże granic. Badania rozwoju regionów nadgranicznych i transgranicznych są w geografii (a szczególnie w geografii polskiej) zagadnieniem nowym. W dobie globalizacji i integracji na poziomie kontynentalnym możemy mówić nie tylko o wzroście znaczenia współpracy transgranicznej, ale także o jej przestrzennym rozprzestrzenianiu się w głąb sąsiadujących państw. Dlatego też pewne metody zastosowane do analizy kontaktów transgranicznych w skali lokalnej mogą być wykorzystane przy badaniu powiązań międzynarodowych regionów niezależnie od ich położenia względem granicy państwowej.

Już W. Christaller (1963) wskazywał, że ośrodki centralne położone przy stabilnej granicy mogą czerpać korzyści z rozwoju handlu, magazynowania itd. Sanguin (1983) wyróżnia trzy rodzaje obszarów przygranicznych: „luki” przygraniczne (niezagospodarowane), „mgławice” przygraniczne (rozproszone osadnictwo o znikomych powiązaniach) oraz regiony przygraniczne (silne

powiązania transgraniczne). Zdaniem L. Mazurkiewicza (1993), region transgraniczny można określić jako policentryczny system, będący fragmentem kilku przestrzeni społeczno-ekonomicznych, którego stopień integracji wewnętrznej jest znacznie niższy niż w regionie węzłowym. Według autora, rozwój regionu transgranicznego powinien się oprzeć na komplementarności. Z. Chojnicki (1998) wyróżnia (za O.J. Martinezem (1994)) cztery kolejne stadia rozwoju regionów nadgranicznych (rozumianych przez niego jako obszar po obu stronach granicy, a więc zgodnie z innymi autorami jako regiony transgraniczne): regiony izolowane, regiony koegzystujące, regiony współpracujące, regiony zintegrowane. Rozwój współpracy między regionami rozdzielonymi akwenem morskim oraz formowanie się nadmorskich regionów transgranicznych opisuje T. Palmowski (2000). Wyróżnia on sześć etapów rozwoju od prawie pełnej izolacji po pełną integrację. Jednym z głównych czynników determinujących współpracę są w tym wypadku, zdaniem autora, połączenia transportowe (od tradycyjnej żeglugi handlowej, poprzez regularne linie promowe, aż po budowę mostów i tuneli).

W różnych opracowaniach różnie delimitowano polskie obszary przygraniczne. Czasami był to tylko pas gmin lub powiatów przygranicznych, kiedy indziej całe obecne województwa (11 spośród 16 jednostek przylega do granicy lądowej lub morskiej). Rzeczywiste badanie natężenia powiązań w strefie nadgranicznej wymaga ponadto odniesienia do ogólnej intensywności interakcji między całymi obszarami sąsiadujących krajów. Tylko w ten sposób można bowiem odpowiedzieć na pytanie, czy na obszarze transgranicznym występuje koncentracja powiązań z partnerem zagranicznym.

Przyjmując, że szeroko rozumiana współpraca transgraniczna jest istotnym elementem powiązań społeczno-gospodarczych pomiędzy krajami sąsiednimi, możemy przyjąć hipotezę, że powiązania te będą tym intensywniejsze i tym bardziej skoncentrowane w regionie przygranicznym im bardziej przenikalna będzie granica państwowa. Badając te zagadnienia w drugiej połowie lat 90. wydzielono sześć faz przemian funkcjonalnych granic europejskich i stwierdzono, że granice z Niemcami, Czechami i Słowacją znajdowały się w IV fazie przemian, zaś wszystkie granice wschodnie pozostają w mniej zaawansowanej fazie III (Komornicki 1999). Już wówczas dawało się jednak zaznaczyć postępujące różnicowanie sytuacji na poszczególnych wschodnich odcinkach granicznych. W początku nowej dekady granica litewska stała się znacznie bardziej przenikalna niż granice z Rosją, Białorusią i Ukrainą. Kontynuując myśl sugerowanej hipotezy, silniejsza koncentracja powiązań z krajem sąsiedzkim powinna wystąpić na obszarach przylegających do granic z Niemcami, Czechami, Słowacją i Litwą.

3.1.6. HIPOTEZY WYNIKAJĄCE Z WYBRANYCH TEORII I MODELI

Na podstawie omówionych teorii oraz modeli geograficznych i ekonomicznych można sformułować kilka hipotez dotyczących przestrzennego rozkładu międzynarodowych powiązań polskich regionów. Dalsze szczegółowe rozważania oraz analiza empiryczna, są zatem również próbą weryfikacji następujących hipotez:

– Można oczekiwać, że koncentracja powiązań międzynarodowych wystąpi w dużych aglomeracjach miejsko-przemysłowych oraz że będzie ona proporcjonalna do ich potencjału demograficznego i ekonomicznego oraz do skupionego w nich kapitału ludzkiego; ponadto wokół aglomeracji może ujawnić się strefa o słabszych interakcjach zewnętrznych.

– Polskie regiony znajdują się najprawdopodobniej pod wpływem silnego oddziaływania grawitacyjnego Niemiec (w tym aglomeracji berlińskiej), względnie w szerszym ujęciu – oddziaływania grawitacyjnego jądra Unii Europejskiej, które to oddziaływanie zmniejsza się w kierunku wschodnim.

– Obszary o intensywnych powiązaniach międzynarodowych powinny układać się wzdłuż transkontynentalnych korytarzy transportowych, w szczególności wzdłuż dwóch głównych szlaków wschód-zachód;

– Można domniemywać, że obszary przygraniczne są obszarami o podwyższonym poziomie powiązań. W sposób szczególny powinno być to widoczne w przypadku Niemiec, Czech, Słowacji i Litwy – krajów, z którymi polska przestrzeń staje się coraz bardziej zintegrowana;

– Pozycja Niemiec w strukturze polskich powiązań międzynarodowych wydaje się być szczególna, gdyż w wypadku tego kraju rozwojowi interakcji sprzyjają wszystkie trzy elementy, określane jako „triada Ullmana”.

3.2. POWIĄZANIA MIĘDZYNARODOWE POLSKICH REGIONÓW W LITERATURZE PRZEDMIOTU

Wspominana wyżej koncentracja dotychczasowych badań geograficznych na interakcjach wewnątrz krajowych oraz międzypaństwowych nie oznacza, że geografowie nie sygnalizowali potrzeby badań powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym. Stwierdzenie to dotyczy również geografów polskich. Już w 1965 r. A. Wróbel, zastanawiając się nad rolą pojęcia „region”, zauważył, że w wyniku rozwoju terytorialnego społecznego podziału pracy tworzy się współcześnie na obszarze całej praktycznie ziemi pewien system współzależności gospodarczych (Wróbel 1965). W dalszej części swoich rozważań autor oddzielnie traktował jednak powiązania międzynarodowe, któ-

rych podmiotami były dla niego kraje, a oddzielnie powiązania wewnętrzne. W Polsce i innych krajach Europy Środkowej i Wschodniej warunki do prowadzenia badań powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym pojawiły się dopiero po 1990 r. Istotne pozycje literatury dotyczące poszczególnych rodzajów powiązań zostały omówione w rozdziale 5. W tym miejscu wymieniono tylko najważniejsze spośród opracowań o charakterze bardziej kompleksowym.

Analizy powiązań międzynarodowych wykonywano najczęściej, dla niektórych miast oraz obszarów przygranicznych. Prace takie podejmowano m.in. w ramach projektu *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, realizowanego w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN pod kierunkiem A. Stasiaka (Komornicki, Powęska 1996). Głównym przedmiotem badań były w tym wypadku wzajemne relacje obszarów przygranicznych (przede wszystkim polsko-niemieckich, polsko-ukraińskich i polsko-białoruskich). Powiązania międzynarodowe były też kilkakrotnie analizowane pod kątem planów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportowej. Dotyczyło to m.in. postulowanej trasy „Via Intermare” z Gdańska do Odessy przez Warszawę i Lwów (Rościszewski 1997) oraz „trajektorii” Berlin – Poznań – Warszawa (*The changing map of...* 1999).

Jednym z pierwszych projektów analizujących różnorakie powiązania międzynarodowe na poziomie regionalnym w Europie Środkowo-Wschodniej był natomiast projekt „West – Ost Axe” realizowany przez Institut für Landerkunde w Lipsku. Badaniu poddano związki łączące obszary położone na osi od Saksonii przez całą południową Polskę po Lwów. Do określenia natężenia powiązań (przede wszystkim między południową Polską i Niemcami) wykorzystano następujące miary: handel zagraniczny (na poziomie dawnych województw), turystykę przyjazdową (według województw i przejść granicznych), ruch graniczny pojazdów (w tym szczegółowe badania struktury na podstawie tablic rejestracyjnych), sprzedaż biletów do stacji w Polsce przez koleje niemieckie, natężenie rozmów telefonicznych z Polską (według Deutsche Telekom) (Rössner i in. ... 1998; Komornicki, Miros 1997).

Powstawały także opracowania dotyczące powiązań międzynarodowych poszczególnych regionów bądź województw. Najczęściej dotyczyły one jednak pojedynczych rodzajów interakcji ekonomicznych (głównie handlu zagranicznego lub inwestycji zagranicznych). Należy tu wymienić opracowania wykonane dla dawnego województwa białostockiego oraz obecnego podlaskiego (*Województwo podlaskie ...* 2001) i badania w ramach projektu dotyczącego Euroregionu Bug. Nowe kierunki powiązań międzynarodowych

w Polsce (szczególnie wschodniej) i Europie Środkowej były tematem konferencji organizowanych dorocznie przez Uniwersytet Rzeszowski (dawniej przez filię UMCS w Rzeszowie) oraz przez IGiPZ PAN w Polańczyku i później w Arłamowie. Efektem tych konferencji były kolejne tomy „Prac i Monografii Wydziału Ekonomicznego” (m.in. *New Arrangements ...* 2002). Powiązaniem międzynarodowymi z perspektywy samorządów lokalnych interesowano się w pracach Instytutu Spraw Międzynarodowych (*Polski Przegląd Dyplomatyczny* 2001).

Zagadnienie powiązań zagranicznych pojawiało się też w literaturze w kontekście badań konkurencyjności regionów. Przy analizie tejże konkurencyjności częstym elementem wykorzystywanym w porównaniach jest, obok wewnętrznego potencjału ekonomicznego, także tzw. stopień internacjonalizacji gospodarki (Kuciński 1998a). We współczesnej Europie to właśnie regiony, a nie państwa są bowiem podmiotami współzawodnictwa międzynarodowego (o inwestycje, środki pomocowe). W latach 90. w Polsce podjęto również zagadnienie internacjonalizacji miast. Wiązało się, to z przyjmowanym przez niektórych badaczy założeniem, iż w miastach występuje największa koncentracja powiązań międzynarodowych (Komorowski 2000a, 2002). J. Komorowski podejmuje próbę kompleksowego badania miast polskich w kontekście ich internacjonalizacji (umiędzynarodowienia) za pomocą analizy czynnikowej (Komorowski 2000b). Spośród 13 wybranych przez niego zmiennych tylko 5 opisuje mniej lub bardziej bezpośrednio istniejące powiązania międzynarodowe (m.in. inwestycje zagraniczne i liczba biur podróży). Pozostałe dotyczą ich potencjału jako podmiotu geograficznego funkcjonującego na arenie międzynarodowej. W przypadku największych ośrodków w miejsce internacjonalizacji, wielu autorów wspomina raczej o metropolizacji. J. Parysek (2002) wydziela na obszarze Polski pięć potencjalnych metropolii subkontynentalnych (Warszawę, Poznań, Trójmiasto, Kraków i Wrocław).

Podsumowując należy stwierdzić, że w ostatniej dekadzie XX w. powstało w Polsce wiele opracowań poświęconych całkowicie lub częściowo kontaktom międzynarodowym regionów. Dorobek ten jednak nie tworzy spójnej całości. Składa się na to kilka przyczyn: a) objęcie badaniami tylko niektórych regionów lub ośrodków na terenie Polski; b) podejmowanie badań przez specjalistów z różnych dyscyplin, w tym geografii, ekonomii, socjologii, politologii, a nawet historii; c) wiążące się z tym silnie zróżnicowane podejście metodologiczne, d) ograniczanie się do niektórych tylko rodzajów powiązań.

4. MODELOWE SCHEMATY GRAFICZNE POWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH NA POZIOMIE REGIONALNYM

4.1 SCHEMATY MODELOWE POWIĄZAŃ BILATERALNYCH

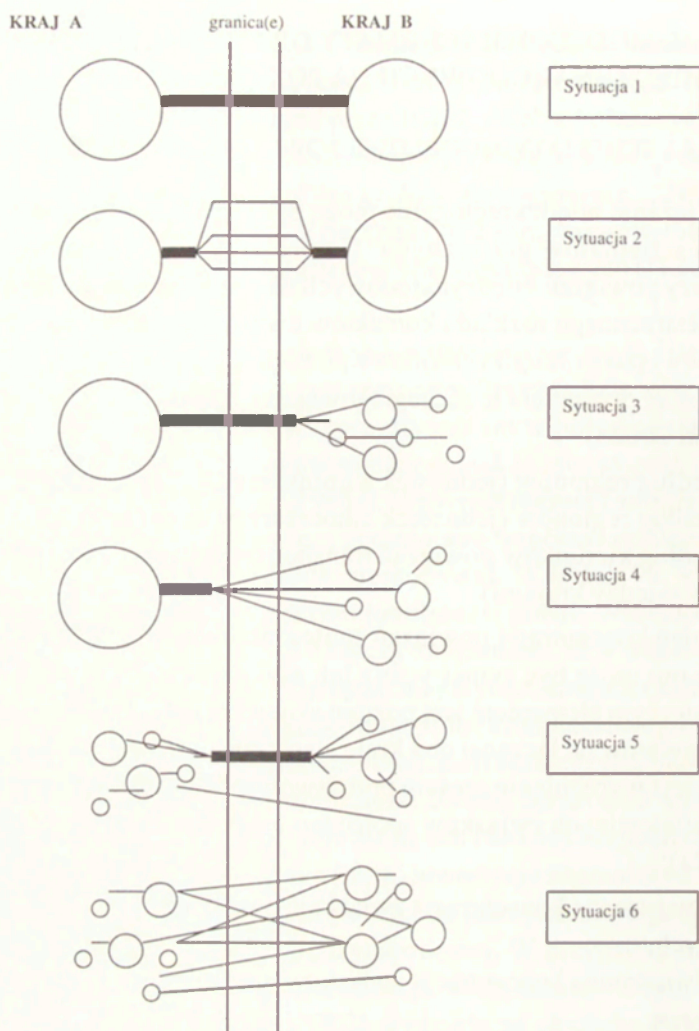
Powiązania międzyregionalne mogą być przedstawiane w formie modelowych schematów graficznych. Najprostszym schematem graficznym do analizy powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym jest schemat przestrzennego rozkładu kontaktów dwustronnych. Do celów analitycznych, powiązania międzynarodowe pomiędzy dwoma (lub więcej) krajami mogą zostać przestrzennie zdezagregowane na trzy podstawowe sposoby (Komornicki 2002a):

- według regionów (jednostek administracyjnych) w kraju A,
- według regionów (jednostek administracyjnych) w kraju B,
- według kierunków powiązań transportowych (przewozu towarów i pasażerów między krajami).

Stopień koncentracji powiązań społeczno-ekonomicznych między dwoma krajami może być symetryczny lub asymetryczny. Co więcej, dodatkowym, istotnym elementem jest poziom skupienia dwustronnych przepływów osób i towarów na łączącej oba kraje sieci transportowej. W tym kontekście celowe jest wyróżnienie sześciu podstawowych sytuacji modelowych w zakresie bilateralnych związków społeczno-gospodarczych (ryc. 6; Komornicki 2002a):

- 1) dwustronna koncentracja związków oraz koncentracja powiązań transportowych,
- 2) dwustronna koncentracja związków oraz rozproszenie powiązań transportowych,
- 3) jednostronna koncentracja związków oraz koncentracja powiązań transportowych,
- 4) jednostronna koncentracja związków oraz rozproszenie powiązań transportowych,
- 5) dwustronne rozproszenie związków oraz koncentracja powiązań transportowych,
- 6) dwustronne rozproszenie związków oraz rozproszenie powiązań transportowych.

W rzeczywistości koncentracja może być pełna (np. gdy źródłem wszystkich powiązań jest stolica państwa) lub częściowa (związki są skupione w kilku największych ośrodkach, okręgach przemysłowych lub też np. wyłącznie na obszarach przygranicznych).



Ryc. 6. Sytuacje modelowe w zakresie dwustronnych powiązań międzynarodowych
Model situations as regards bilateral international linkages

Źródło (Source): T. Komornicki, 2002, s. 241

4.2. SCHEMATY MODELOWE POWIĄZAŃ: REGIONY-KRAJE

Z chwilą objęcia analizą wiclu krajów liczba możliwych relacji, a tym samym stopień skomplikowania schematu wzrasta w postępie geometrycznym. W przypadku uwzględnienia wszystkich państw świata i 16 polskich województw liczba możliwych relacji przekroczyłaby 3000, zaś gdyby jednostkami odniesienia były powiaty zbliżyłaby się do 75000. Dla przyjętej w niniejszej pracy macierzy 16 (województwa) x 36 (wybrane kraje) liczba ta wynosi 576.

Celem uproszczenia zagadnienia możemy przyjąć, że możliwe są następujące sytuacje modelowe (do których później odnosić możemy stan faktyczny mający miejsce np. w przypadku Polski; rycina 7):

– Powiązania jednokierunkowe scentralizowane (ryc. 7a). W powiązaniach międzynarodowych danego kraju dominuje jeden kierunek (pojedynczy kraj – partner, względnie grupa krajów) i powiązania te są silnie skoncentrowane w jednym regionie administracyjnym (najczęściej w regionie stołecznym). Przykładem mogą być powiązania gospodarcze byłych kolonii, z jednej strony silnie ukierunkowane na dawną metropolię, z drugiej w ogromnej mierze skupione w ośrodku stołecznym (często miście portowym).

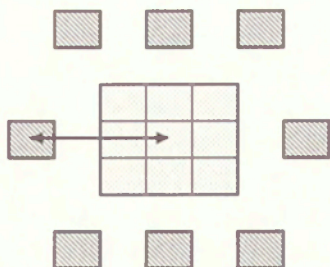
– Powiązania jednokierunkowe scentralizowane przygranicznie (ryc. 7b). W powiązaniach nadal dominuje jeden kierunek, obok (lub zamiast) stolicy uczestniczą w nich jednak obszary sąsiadujące geograficznie (poprzez granicę lądową względnie morską) z krajem partnera. Koncentracji takiej sprzyja wysoki poziom przenikalności granicy, przy której występuje koncentracja, a także niski poziom przenikalności innych granic. Nic bez znaczenia jest też zróżnicowanie poziomów rozwoju gospodarczego i rozmieszczenie mniejszości narodowych.

– Powiązania jednokierunkowe rozproszone (ryc. 7c). Utrzymuje się dominacja jednego partnera, ale powiązana z nim jest większość (lub wszystkie) regionów. W swej podstawie jest to również model „kolonialny”. Występuje przede wszystkim w krajach słabiej rozwiniętych, sąsiadujących z silnymi partnerami, np. w Meksyku względem Stanów Zjednoczonych, w Nepalu względem Indii itd.

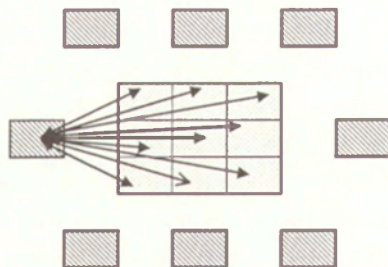
– Powiązania wielokierunkowe scentralizowane (ryc. 7d). W ich przypadku kraj posiada wielu partnerów zagranicznych, jednak związki z nimi są silnie skoncentrowane w jednym (względnie kilku) regionie. Sytuacja taka występowała w pewnym stopniu w Europie Środkowej w schyłkowym okresie gospodarki centralnie planowanej. Liczba kierunków powiązań międzynarodowych wzrastała (przełamywany był monopol współpracy w ramach RWPG), ale utrzymywała się kontrola państwa nad kontaktami zarówno gospodarczymi, jak i społecznymi, co skutkowało koncentracją przestrzenną tychże powiązań. Przykładami mogą być też państwa stosunkowo małe, gdzie centralizacja powiązań wynika z silnej koncentracji ludności i potencjału gospodarczego (np. Węgry).

– Powiązania wielokierunkowe rozproszone (ryc. 7e). Sytuacja modelowa, w której w powiązaniach uczestniczy wiele regionów, a każdy z nich utrzymuje kontakty z wieloma partnerami zagranicznymi. W praktyce nie wy-

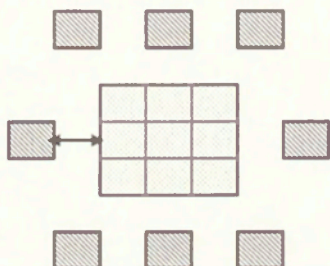
a/ Powiązania jednokierunkowe scentralizowane / Unidirectional centralized linkages



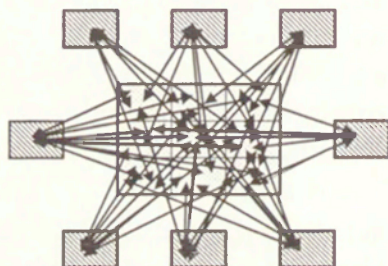
d/ Powiązania jednokierunkowe rozproszone / Unidirectional disperse linkages



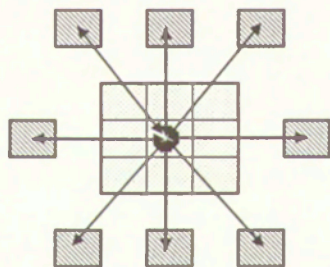
b/ Powiązania jednokierunkowe scentralizowane przygranicznie / Unidirectional border-centralized linkages



e/ Powiązania wielokierunkowe rozproszone / Multidirectional disperse linkages



c/ Powiązania wielokierunkowe scentralizowane / Multidirectional centralized linkages



Ryc. 7. Schematy modelowe powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym
Model schemes for international linkages at regional level

stępuje jednak ani pełna dekoncentracja powiązań, ani też pełna dywersyfikacja partnerów. Najbliższe takiemu układowi są kraje o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego, niskim wewnętrznym zróżnicowaniu tego poziomu, posiadające jednocześnie przenikalne granice oraz gospodarkę i społeczeństwo otwarte na otoczenie zewnętrzne. Do grupy tej można zaliczyć niektóre (choć nie wszystkie) spośród krajów Unii Europejskiej.

Oczywiście oprócz opisanych wariantów modelowych występuje wiele sytuacji pośrednich. Często w kontaktach międzynarodowych uczestniczy znaczna część terytorium kraju, ale jednocześnie pewne jego obszary pozostają strefą zmarginalizowaną w świetle powiązań międzynarodowych. Z drugiej strony niejednokrotnie mamy do czynienia ze specjalizacją regionalną w zakresie kontaktów z określonymi partnerami. Innymi słowy całość kontaktów jest rozproszona przestrzennie, partnerów jest w skali państwa wielu, ale powiązania z konkretnymi krajami pozostają silnie skoncentrowane w poszczególnych regionach lub nawet miastach.

Analizę najsilniejszych kontaktów na linii regiony-kraje ułatwia ich graficzna prezentacja (ryciny 7a–e). W przypadku relacji wielokierunkowych rozproszonych uzyskany obraz przybiera charakterystyczny kształt *gwiazdy powiązań*. Układ jest tym bliższy ostatniej z opisanych sytuacji modelowych im więcej ramion posiada *gwiazda*, na im większej liczbie regionów wewnętrznych opierają się te ramiona oraz im bardziej symetryczny jest ich układ. Asymetria *gwiazdy* może mieć wymiar zewnętrzny (ramiona skierowane jedynie na wschód, zachód itd.) lub wewnętrzny (ramiona oparte na kilku tylko regionach danego kraju). Tym samym *gwiazda powiązań* może być pełna lub niepełna, a zarówno wierzchołek jak i podstawa jej ramion mogą być opisywane przy użyciu określeń kierunków geograficznych (np. *gwiazda* niepełna skierowana na zachód). Obrazem graficznym powiązań jednokierunkowych rozproszonych oraz wielokierunkowych scentralizowanych jest *pęk powiązań*. W pierwszej sytuacji jego zwornik położony jest na zewnątrz analizowanego państwa, w drugiej zaś w jednym lub kilku regionach na jego obszarze. W przypadku wysokiego stopnia specjalizacji w zakresie posiadanych partnerów zagranicznych, nawet przy generalnie wysokim poziomie decentralizacji powiązań oraz rozproszenia partnerów, obraz graficzny może mieć wygląd nakładających się na siebie *pęków*, a nie *gwiazdy powiązań*. Często sytuacją jest także nałożenie *gwiazdy* i *pęku powiązań*. *Gwiazda* odpowiada wówczas rozproszeniu kontaktów z kilkoma najważniejszymi partnerami zagranicznymi, zaś *pęk* świadczy o koncentracji (najczęściej w stolicy) powiązań z innymi krajami. Na podstawie obrazu graficznego możliwa jest również ocena spójności systemu powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym. Nawet w przypadku obrazu nawiązującego do symetrycznej i rozbudowanej *gwiazdy powiązań* wystąpić może rozbitcie układu (jeżeli związki z niektórymi partnerami są rozproszone wśród regionów jednej części analizowanego kraju, a związki z innymi rozproszone na innym fragmencie jego obszaru).

Jednym z celów niniejszej pracy jest wskazanie, która spośród wymienionych sytuacji modelowych w największym stopniu odpowiada rozkładowi przestrzennemu polskich powiązań międzynarodowych (zarówno ogółem, jak i w zakresie ich poszczególnych rodzajów). W tym celu, w przypadku miar, dla których istniały odpowiednie dane, na podstawie macierzy przygotowano mapy najsilniejszych powiązań pomiędzy polskimi województwami i krajami Europy (**mapy interakcji**). Ich kształt był następnie porównywany z omówionymi sytuacjami modelowymi i ich obrazami graficznymi.

4.3. RODZAJE KONCENTRACJI PRZESTRZENNEJ POWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

Powiązania społeczno-gospodarcze z zagranicą są pochodną działalności człowieka w przestrzeni geograficznej. Podobnie jak ta działalność wykazują tendencję do skupiania na niektórych obszarach. Zależnie od istniejącej sytuacji, możemy mówić o równomiernym pokryciu terytorium przez powiązania (ogółem lub z konkretnym partnerem), lub też o koncentracji tych powiązań. Koncentracja ta może mieć charakter:

- punktowy – lub centralny względnie wyspowy; w przypadku jednej tylko „wyspy” sytuacja pokrywa się z powiązaniem scentralizowanym z poprzednio omówionych modeli;
- strefowy – silne powiązania występują na dużym zwartym obszarze stanowiącym pokaźną część kraju;
- pasmowy – silne powiązania koncentrują się wzdłuż elementów infrastruktury;
- przygraniczny – silne powiązania występują w sąsiedztwie granicy państwowej; obejmują albo całą strefę przygraniczną (w przypadku granic o wysokim poziomie przenikalności), albo jedynie regiony położone na przecięciu infrastruktury transportowej i granicy (okolice przejść granicznych; najczęściej w wypadku granic mniej przenikalnych);
- sektorowy – oznaczający koncentrację powiązań na kilku obszarach (często rozproszonych na terenie kraju) o szczególnej roli niektórych, sprzyjających powiązaniom, sektorów gospodarki (nowoczesny przemysł, turystyka).

W praktyce rozkład przestrzenny powiązań międzynarodowych jest najczęściej nałożeniem kilku spośród wymienionych układów. Określeniu charakteru koncentracji powiązań międzynarodowych na terenie Polski służy dokonana w dalszej części pracy synteza na poziomie powiatowym.

5. POWIĄZANIA MIĘDZYNARODOWE POLSKICH REGIONÓW W ŚWIETLE WYNIKÓW ANALIZY EMPIRYCZNEJ

5.1. POWIĄZANIA EKONOMICZNE

5.1.1. HANDEL ZAGRANICZNY

Handel zagraniczny jest tą spośród badanych charakterystyk, która w największym stopniu przystaje do klasycznych analiz przepływów międzyregionalnych. Przepływy towarowe stanowią zasadniczy miernik powiązań łączących podstawowe elementy struktury przestrzennej gospodarki, jakimi są regiony ekonomiczne (Chojnicki 1961). Jednocześnie uważa się, że dziedziną, która ma największy wpływ na zaawansowanie procesów globalizacji w Polsce jest obecnie handel międzynarodowy (Wnorowski 2002). Trzeba jednak pamiętać, że handel zagraniczny stracił w warunkach globalizacji swoją dotychczasowy charakter. W miejsce wymiany dóbr przez przedsiębiorstwa z różnych krajów stał się wielokrotną wymianą komponentów, półproduktów, w ramach sieci przedsiębiorstw ponad granicami państw (Strykiewicz 2002).

Liczba opracowań dotyczących wewnętrznej struktury regionalnej handlu zagranicznego jest w polskiej literaturze niewielka. Wynika to z ograniczonej dostępności danych. Do 1992 r. dane takie były całkowicie nieosiągalne. Co więcej w okresie gospodarki centralnie planowanej, prawie cały handel zagraniczny odbywał się za pośrednictwem zlokalizowanych, najczęściej w Warszawie, central handlu zagranicznego. W 1992 r. wprowadzono w odprawach towarowych dokument SAD (*Single Administrative Document*). Opracowaniem pochodzących z tego źródła informacji zajęło się Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego (CIHZ) w Warszawie (materiały CIHZ stanowią jedyne pełne źródło informacji o strukturze regionalnej wymiany towarowej). Główny Urząd Statystyczny publikował jedynie wrywkowe, niespełniające wymogu porównywalności, dane dotyczące struktury handlu niektórych dawnych i obecnych województw w „Rocznikach wojewódzkich”.

Do pierwszych opracowań wykorzystujących materiały CIHZ zaliczyć należy prace prowadzone w ramach projektu West-Ost Axe przez Institut für Landeskunde w Lipsku (Rössner i in. ... 1998). Poddano w nich analizie strukturę wymiany handlowej Polski południowej, pod kątem powiązań, z Niemcami oraz Ukrainą. Dane CIHZ w swoich opracowaniach wielokrotnie wykorzystywał też T. Komornicki, badając strukturę geograficzną wymiany poszczególnych dawnych województw, strukturę kierunkową handlu zagra-

nicznego według korytarzy transportowych (2000a), a także przestrzenny wymiar powiązań gospodarczych z poszczególnymi krajami (Niemcy – Komornicki 1997b; Słowacja – Komornicki 2002a; Ukraina – Komornicki 1997a)).

Analizą polskiego handlu zagranicznego na poziomie regionalnym zajmował się również H. Rogacki (2001). Rozpatrywał on zagadnienie z punktu widzenia „triady Ullmana”. Wyróżnił sześć podstawowych czynników kształtujących aktywność importową i eksportową polskich województw:

- strukturę przemysłu i jego nowoczesność,
- napływ kapitału,
- położenie województwa i kraju partnera,
- potencjał i poziom gospodarczy partnera,
- stabilność gospodarczą i polityczną,
- bariery własne i bariery partnera.

Wartości obrotów handlu zagranicznego w latach 1994 i 1998 autor odnosił do liczby ludności, PKB, liczby podmiotów gospodarczych, liczby pracujących w przemyśle i budownictwie i w produkcji przemysłowej. Obliczył wskaźnik dywersyfikacji, który okazał się najwyższy w przypadku województw – mazowieckiego, śląskiego i małopolskiego, a najmniejszy dla zdominowanych przez obroty z Niemcami – lubuskiego, opolskiego i wielkopolskiego.

Struktura towarowa polskiego handlu zagranicznego na poziomie wojewódzkim była też przedmiotem badań J. Grabowieckiego (2001). Analizował on sytuację województwa podlaskiego na tle wymiany prowadzonej przez inne województwa. Dokonał prostego podziału województw na cztery grupy na podstawie udziału w handlu zagranicznym. Do pierwszej (największa rola w polskich obrotach) zaliczył województwa mazowieckie i śląskie; do drugiej (średnie znaczenie) – pomorskie, wielkopolskie i dolnośląskie. W grupie ostatniej, która w minimalnym stopniu uczestniczy w wymianie znalazły się lubelskie, warmińsko-mazurskie, opolskie, podlaskie i świętokrzyskie. Zaproponowany podział nie jest precyzyjny, gdyż opiera się na wartościach bezwzględnych i nie bierze pod uwagę ani liczby ludności ani potencjału gospodarczego poszczególnych województw.

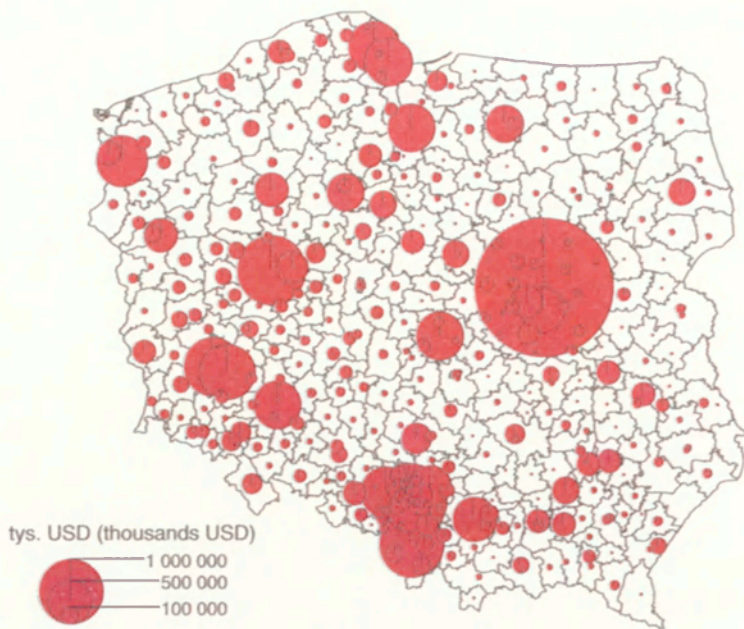
Dane Centrum Informatyki Handlu Zagranicznego w Warszawie zagregowane są w podziale na kraje pochodzenia (import) oraz nadania (eksport) i wyrażone w dolarach USA. Analiza eksportu i importu na podstawie druków SAD oznacza agregację według lokalizacji eksporterów i importerów, a nie producentów i konsumentów. Tym samym otrzymane rezultaty nie są

obrazem rozkładu przestrzennego produkcji na eksport ani miejsc konsumpcji artykułów importowanych. Są one natomiast odzwierciedleniem rozmieszczenia podmiotów gospodarczych prowadzących obrót towarowy z zagranicą. Jest to jednak atutem prowadzonej analizy (Komornicki 2000b). Autentyczne międzynarodowe więzi gospodarcze tworzą bowiem przede wszystkim eksporterzy i importerzy. To do nich, a nie do producentów, należą kluczowe w warunkach gospodarki wolnorynkowej zadania znalezienia rynków zbytu, promocji i wreszcie korzystnej sprzedaży produktów zagranicą. Tym samym to właśnie lokalizacja firm zajmujących się obrotem międzynarodowym jest wyrazem interesujących nas powiązań międzynarodowych regionu.

5.1.1.1. ZRÓŻNICOWANIE REGIONALNE POLSKIEJ WYMIANY TOWAROWEJ Z ZAGRANICĄ

Polska odznacza się bardzo nierównomiernym rozkładem wewnętrznym handlu zagranicznego. Nierównomierność ta widoczna jest już w układzie wojewódzkim (dwie spośród 16 jednostek – mazowieckie i śląskie – skupiają 35,4% eksportu i aż 52,2% eksportu), a z całą mocą ujawnia się przy analizie przestrzennej na poziomie powiatowym. Wymiana towarowa z zagranicą, a przede wszystkim eksport skupia się w szeroko rozumianej zachodniej połowie kraju, gdzie w wymianie uczestniczą praktycznie wszystkie powiaty. Jednocześnie w Polsce wschodniej handel prowadzony jest prawie wyłącznie w największych ośrodkach. Głównymi obszarami koncentracji eksportu w skali kraju są (ryc. 8):

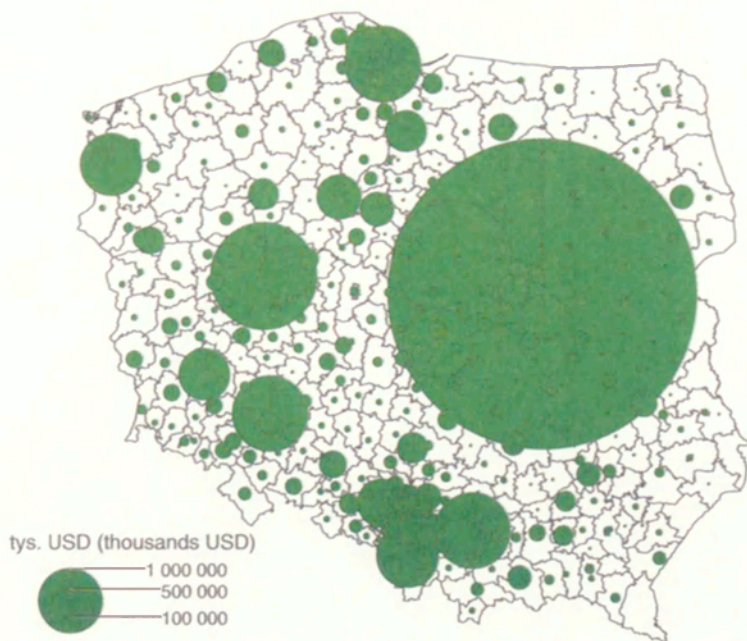
- aglomeracja warszawska (ponad 11% wartości eksportu, siedziba wielu firm handlowych, dominacja w eksporcie w prawie wszystkich branżach przemysłowych, a także w przypadku produktów rolnictwa),
- Górnośląski Okręg Przemysłowy (wraz z okręgiem Bielskim – wywóz węgla, wyrobów przemysłu metalurgicznego oraz samochodów osobowych – fabryki koncernów Fiat i General Motors),
- Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy (LGOM – wywóz miedzi),
- aglomeracja poznańska (podobnie jak w Warszawie siedziba wielu firm handlowych, a ponadto eksport wyrobów przemysłu elektromaszynowego),
- pozostałe duże aglomeracje miejsko-przemysłowe, w tym przede wszystkim gdańska, wrocławska, szczecińska, łódzka i krakowska,
- wybrane mniejsze ośrodki, w których zlokalizowane są nowoczesne zakłady przemysłowe (najczęściej z udziałem kapitału zagranicznego), jak np. Olsztyn (Michelin), Kwidzyn (International Paper Corp.), Piła (Philips), Gorzów Wielkopolski (Volkswagen).



Ryc. 8. Eksport z Polski według powiatów w 2000 r.
Year 2000 exports from Poland by poviat

Jeszcze większą koncentracją przestrzenną odznacza się import (ryc. 9). Pozycja Warszawy (jako siedziby firm-importerów) jest tutaj absolutnie dominująca (30,5% całkowitej wartości przywozu). Również rola pozostałych aglomeracji (zwłaszcza poznańskiej i gdańskiej) jest większa niż w przypadku wywozu. Relatywne mniejsze znaczenie ma natomiast Górnośląski Okręg Przemysłowy. Bezpośredni przywóz towarów zagranicznych do ośrodków lokalnych jest znikomy prawie w całym kraju (za wyjątkiem Wielkopolski i Dolnego Śląska). Gigantycznymi centrami importowymi są miasta, w których zlokalizowane są wielkie kombinaty petrochemiczne: Płock i Gdańsk. Wyraźnie zaznaczają się także, wspomniane ośrodki nowoczesnego przemysłu, gdzie produkcji na eksport towarzyszy zazwyczaj intensywny import komponentów, a niekiedy także maszyn do unowocześniania produkcji.

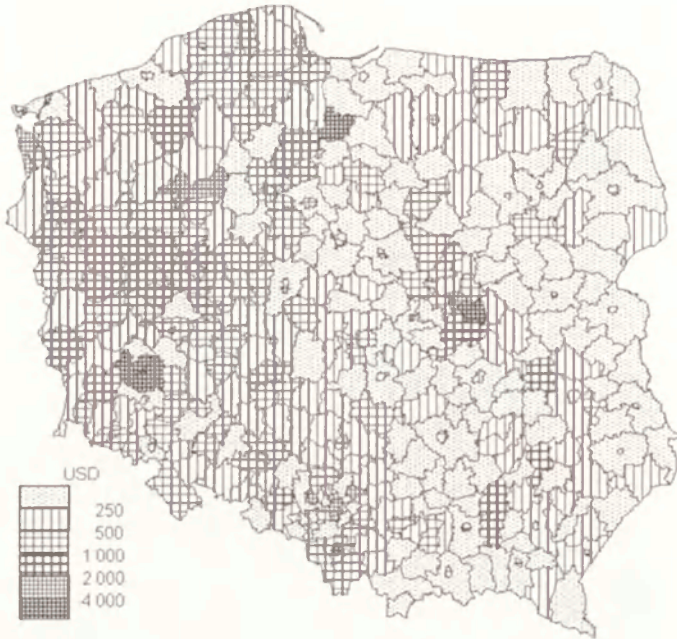
W niektórych regionach kraju zaznacza się pasmowy układ powiatów o podwyższonym znaczeniu w międzynarodowej wymianie towarowej, nawiązujący najczęściej do elementów infrastruktury transportowej. Pasy tego typu ukształtowały się np. na kierunkach: Berlin – Wrocław – Kraków – granica z Ukrainą, Warszawa – Lublin – granica z Ukrainą, a także wzdłuż wybrzeża pomiędzy Szczecinem i Gdańskiem. Zaczątki pasmowej koncentracji handlu możemy też obserwować na kierunku szlaku „Via Baltica” od



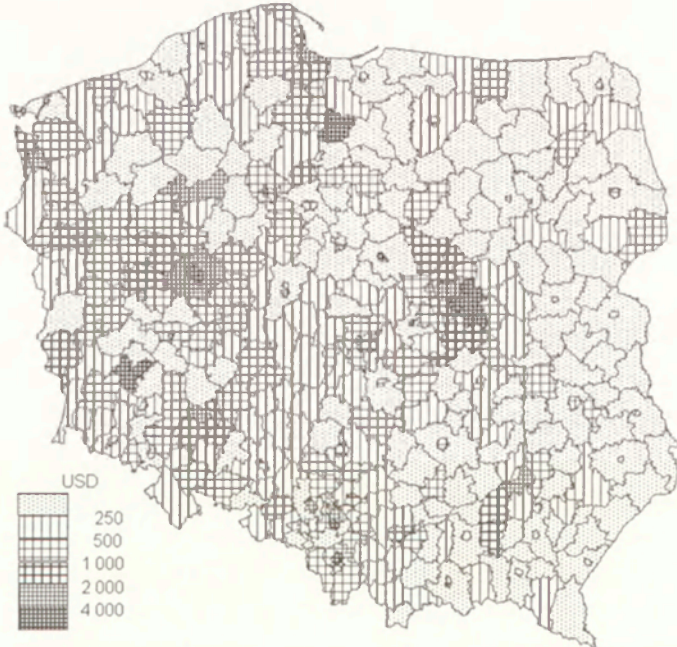
Ryc. 9. Import do Polski według powiatów w 2000 r.
Year 2000 imports to Poland by powiat

Warszawy do granicy litewskiej. Układ pasmowy wynika po części z rozmieszczenia przemysłu. Dodatkowo wzmacnia go jednak dostępność komunikacyjna, której znaczenie wydaje się systematycznie rosnać. Ma to miejsce zwłaszcza w Polsce wschodniej, gdzie nowe podmioty gospodarcze prowadzące handel z krajami byłego ZSRR powstawały w latach 90. wzdłuż tras prowadzących do granicy.

Jeżeli wielkość polskiego eksportu i importu przeliczymy na 1 mieszkańca (ryc. 10 i 11), okaże się, że dysproporcje regionalne są jeszcze większe. W układzie wojewódzkim, w przypadku eksportu, najwyższym poziomem wskaźnika charakteryzuje się województwo pomorskie (1216 USD); wartości przewyższające 1000 USD odnotowujemy ponadto w Polsce zachodniej oraz w województwie mazowieckim (gdzie jednak prawie cały eksport pochodzi z Warszawy i okolic). W województwach wschodniego pogranicza wartość wskaźnika jest mniejsza od 500 USD; w Polsce północnej najwyższa notowana jest w większych miastach, a ponadto w powiatach, w których położone są duże nowoczesne zakłady przemysłowe (np. Kwidzyn, Piła, Police). Znikoma jest natomiast wartość eksportu względem liczby mieszkańców w całym prawie województwie warmińsko-mazurskim (poza Olsztynem i Elblągiem) oraz w zachodniej części pasa nadmorskiego.



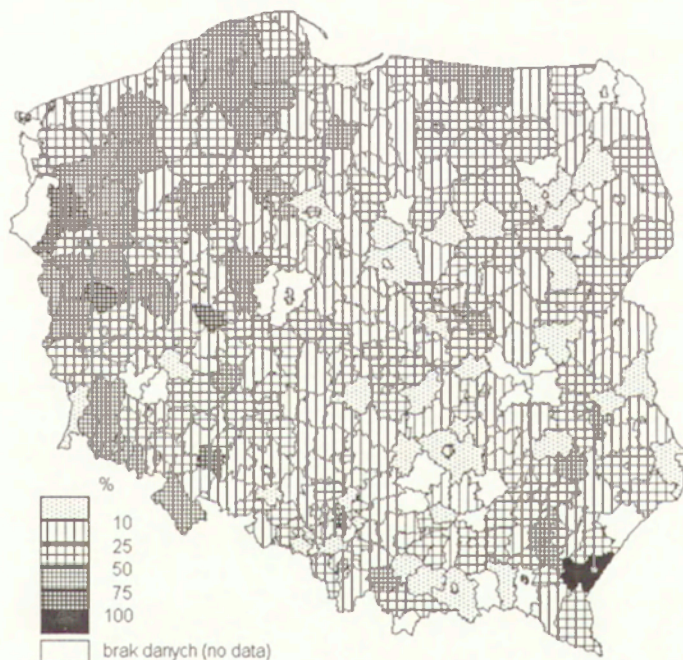
Ryc. 10. Eksport z Polski w 2000 r. w przeliczeniu na 1 mieszkańca powiatu
Year 2000 exports from Poland expressed per poviát inhabitant



Ryc. 11. Import do Polski w 2000 r. w przeliczeniu na 1 mieszkańca powiatu
Year 2000 imports to Poland expressed per poviát inhabitant

Podobny układ przestrzenny występuje w przypadku relacji wartości eksportu do PKB. Nowy podział administracyjny nie pozwala jednak, tym razem, na wystarczająco szczegółową analizę. Jeżeli jednak przyjrzymy się sytuacji z 1997 r. (Komornicki 2000b) okaże się, że relacja ta przekraczała 20% prawie wyłącznie w Polsce zachodniej (np. w dawnym gorzowskim, aż 34%). W byłym województwie warszawskim wskaźnik wynosił wprawdzie 29%, ale we wszystkich otaczających je byłych jednostkach administracyjnych nie przekraczał 10% (w woj. ciechanowskim, płońskim i siedleckim było to zaledwie 7%). Świadczy to z jednej strony o małym potencjale ekonomicznym i jeszcze mniejszej konkurencyjności pozaaglomeracyjnego Mazowsza, z drugiej zaś jest dowodem na mocną pozycję samej Warszawy „przechwytyjącej” towary z otaczającego ją regionu (ullmanowska sposobność pośrednia).

W ujęciu powiatowym możliwe jest prześledzenie przestrzennego rozkładu wartości eksportu i importu względem produkcji sprzedanej przemysłu. Wskaźnik ten nie informuje nas jednak (jak to było w przypadku PKB) o całkowitym znaczeniu wymiany towarowej w gospodarce. Przedstawia jedynie obraz charakteru lokalnej produkcji przemysłowej, ukazując pośrednio, na ile jest ona proeksportowa i na ile importochłonna. Wyraźnie nastawiona na eks-

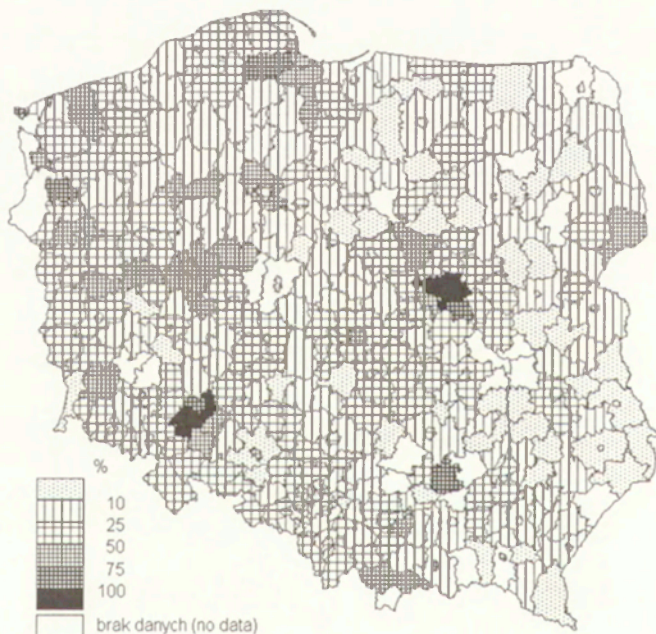


Ry. 12. Wartość eksportu w 2000 r. jako % produkcji sprzedanej przemysłu w powiatach

Value of exports in 2000 as a percentage of sold industrial output in poviats

port jest gospodarka Polski zachodniej i północno-zachodniej, a w mniejszym stopniu także południowo-wschodniej (ryc. 12). W kilku powiatach w Polsce zachodniej zanotowano nawet wartości eksportu przewyższające wielkość produkcji sprzedanej. Wynika to z lokalizacji przedsiębiorstw eksportowych, w regionach o niskim poziomie produkcji. Porównanie dwóch kartogramów, na których eksport odnoszony jest do liczby ludności i do produkcji sprzedanej wskazuje na zbliżone prawidłowości w rozkładzie przestrzennym obydwu mierników. Wyraźnie lepszą pozycję w zakresie proeksportowości gospodarki niż wielkości eksportu na 1 mieszkańca zanotowano jedynie w Polsce południowo-wschodniej. Potwierdza to tezę, że obraz potencjału handlowego regionu jest w tym drugim przypadku zaniżany przez odmienną strukturę demograficzną (większy odsetek osób w wieku przedprodukcyjnym).

W przypadku importu analizowanego względem produkcji przemysłowej (ryc. 13), największe wartości wskaźnika odnotowujemy w dużych aglomeracjach polifunkcyjnych (przede wszystkim w warszawskiej) oraz w Polsce zachodniej; zdecydowanie najniższe na całym obszarze wzdłuż wschodniej granicy kraju. Pośrednio dowodzi to faktu, że liczne zakłady przemysłowe prowadzące w Polsce wschodniej produkcję na rynek krajowy oraz na eks-

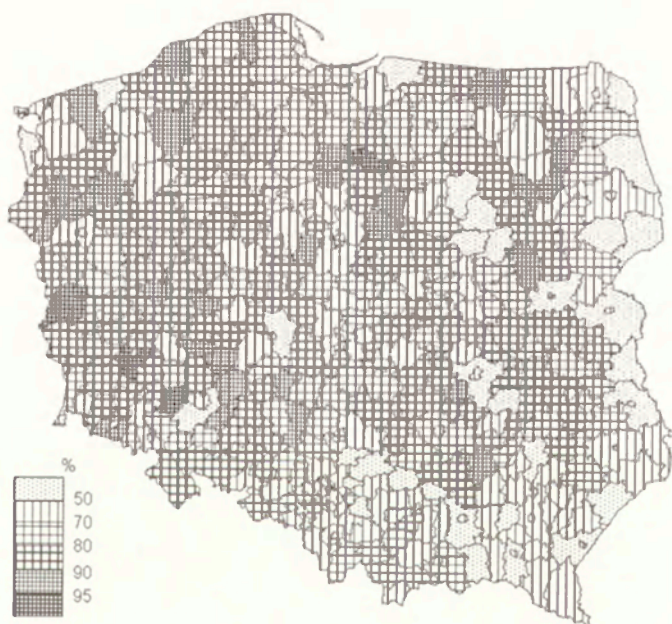


Ryc. 13. Wartość importu w 2000 r. jako % produkcji sprzedanej przemysłu w powiatach

Value of imports in 2000 as a percentage of sold industrial output in poviats



Ryc. 14. Udział Unii Europejskiej w całości eksportu z powiatów w 2000 r.
Share of all exports from poviats in 2000 taken by the EU countries

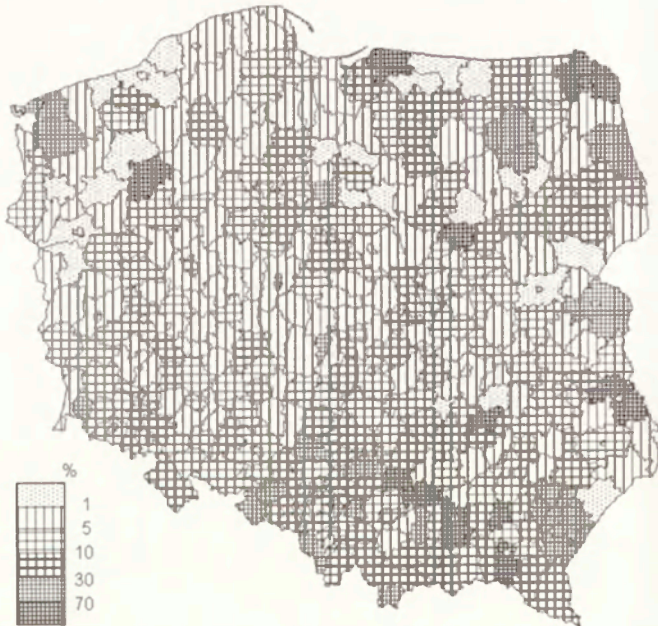


Ryc. 15. Udział Unii Europejskiej w całości importu do powiatów w 2000 r.
Share of all imports to poviats in 2000 taken by the EU countries



Ryc. 16. Udział 9 krajów kandydujących do Unii Europejskiej w eksporcie z powiatów w 2000 r.

Share of all exports from poviats in 2000 taken by 9 EU candidate countries



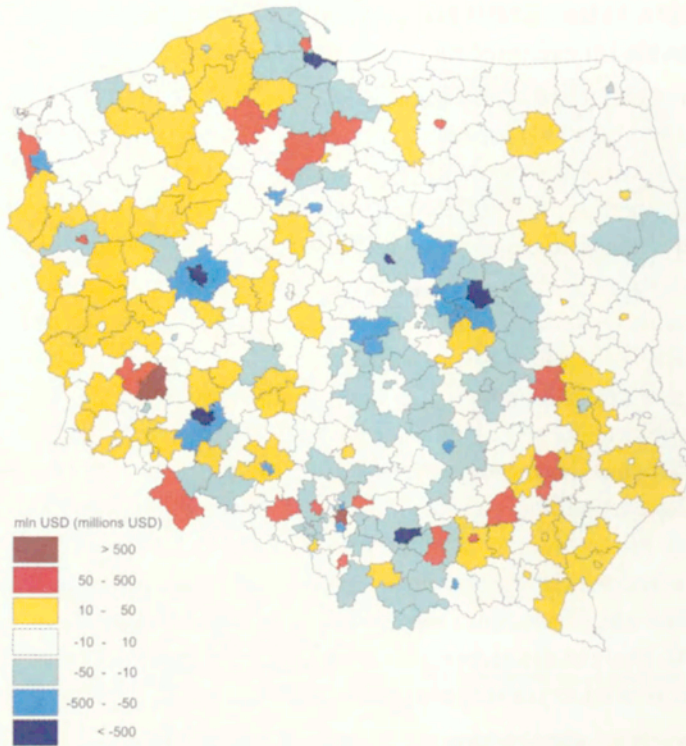
Ryc. 17. Udział 9 krajów kandydujących do Unii Europejskiej w imporcie do powiatów w 2000 r.

Share of all imports to poviats in 2000 taken by 9 EU candidate countries

port do krajów byłego ZSRR nie prowadzą koniecznej modernizacji, co z kolei nic pozwala im zaistnieć na innych rynkach zewnętrznych.

Na przeważającej części obszaru Polski dominuje handel z krajami Unii Europejskiej. Duże różnice regionalne występują jednak w udziale eksportu do Unii w stosunku do całej jego wartości (Komornicki 2000b). Układ przestrzenny jest w przypadku tego wskaźnika niezwykle przejrzysty. Znaczenie Unii w eksporcie maleje stopniowo w miarę przesuwania się ku wschodowi (spadając poniżej 50% na wschód od Wisły i poniżej 25% na pograniczu wschodnim – ryc. 14), na rzecz większego udziału wywozu do państw byłego ZSRR. Zróżnicowanie przestrzenne udziału Unii Europejskiej w wartości towarów importowanych jest znacznie mniejsze (ryc. 15). Udział ten jest na ogół wysoki także w Polsce wschodniej, z wyjątkiem powiatów przygranicznych. Stosunkowo mniejsze znaczenie import z Unii ma także w Polsce południowo-wschodniej (województwa podkarpackie i małopolskie i częściowo śląskie). Można jednak stwierdzić, że dostawcy z Unii spenetrowali już praktycznie wszystkie regiony Polski jako rynek zbytu dla swoich wyrobów. Jednocześnie zaś producenci i eksporterzy z Polski wschodniej nie zdołali w latach 90. znaleźć dla siebie miejsca na rynku zachodnioeuropejskim. Ich partnerami w większym stopniu pozostały kraje byłego ZSRR.

Ciekawych rezultatów dostarcza analiza przestrzenna handlu z dziewięcioma (poza Polską) krajami, które zakończyły już negocjacje członkowskie z Unią Europejską i przystąpią do niej w maju 2004 r. Eksport do tych państw (ryc. 16) ma relatywnie największe znaczenie w pasie ciągnącym się od Górnego Śląska i Podkarpacia przez region Łodzi i Warszawy po województwo Podlaskie (a więc na obszarach, na których udział obecnej Unii w całkowitych obrotach jest już nieco mniejszy). Przyczyn takiego właśnie rozkładu szukać należy w koncentracji obrotów z wieloma krajami Europy Centralnej w Warszawie i w rejonie GOP-u oraz na obszarach przygranicznych (Czechy, Słowacja i Litwa). Jednocześnie import z tej samej 9-tki (ryc. 17) stosunkowo dużą rolę odgrywa w Polsce południowo-wschodniej. Tym samym można domniemywać, że po rozszerzeniu rozkład przestrzenny znaczenia nowej Unii Europejskiej w polskim handlu zagranicznym ulegnie pewnym zmianom. Wystąpią one przede wszystkim w przypadku eksportu. Strefa silnego powiązania eksportowego z Unią przesunie się o kilkadziesiąt kilometrów na wschód (o szerokość omawianego pasa). Jednocześnie znaczenie Unii w imporcie w Polsce południowo-wschodniej zbliży się do ogólnokrajowego poziomu.



Ryc. 18. Saldo handlu zagranicznego według powiatów w 2000 r.
Balance to year 2000 foreign trade by poviat

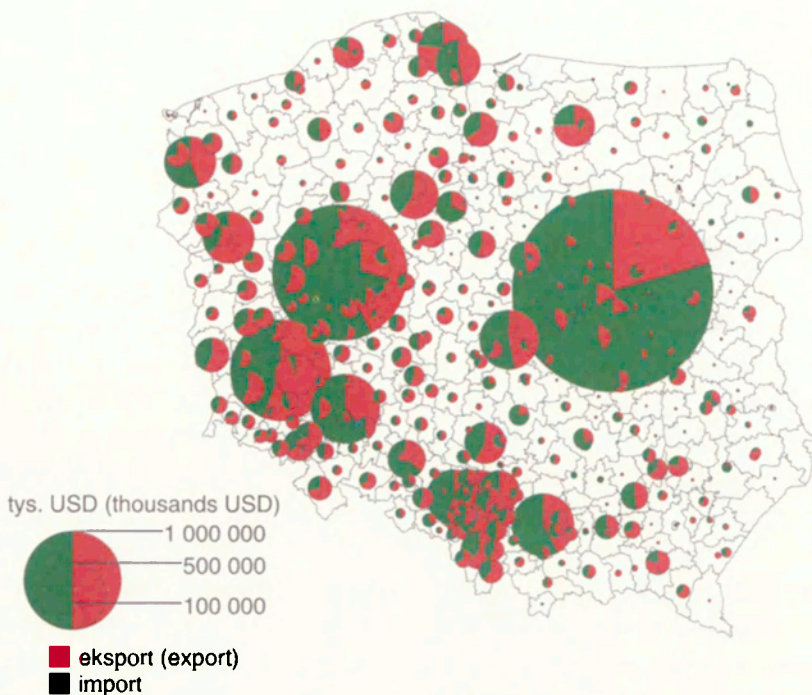
Saldo obrotów zagranicznych nie świadczy w sposób bezpośredni o poziomie kontaktów międzynarodowych regionu. Określa ono natomiast charakter powiązań gospodarczych, wskazując na regiony będące w zakresie wymiany towarowej przede wszystkim eksporterami lub w pierwszej kolejności spełniającymi rolę rynków zbytu. W grupie regionów o wyrównanym saldzie występują natomiast zarówno jednostki o dużych, zrównoważonych obrotach, jak też obszary prawie nie uczestniczące w wymianie międzynarodowej. Wyraźnie dodatnie saldo obrotów towarowych występuje w powiatach, z których wywożone są surowce mineralne (Lubin, Polkowice, Katowice – ryc. 18) oraz w mniejszych ośrodkach, w których zlokalizowano inwestycje zagraniczne (np. Olsztyn, Kwidzyn, Gliwice, Tarnów, Gorzów Wielkopolski). Ponadto dodatnim saldem odznacza się spora liczba powiatów Polski zachodniej i północno-zachodniej (m.in. prawie całe województwo lubuskie) oraz Polski południowo-wschodniej (podkarpackie, lubelskie). Zdecydowaną większość ogromnego polskiego deficytu handlowego „generują” największe aglomeracje, przede wszystkim Warszawy, Poznania, Wro-

clawia i Krakowa. Poza Górnym Śląskiem, największymi miastami o dodatnim saldzie są Gdynia, Białystok, Rzeszów i Olsztyn. Strefy ujemnego bilansu zaznaczają się na całym prawie obszarze Mazowsza i Ziemi Łódzkiej, a ponadto w zachodniej części województwa małopolskiego i na Pomorzu Gdańskim. Północno-wschodnia część kraju odznacza się wyrównanym saldem obrotów, co jest jednak najczęściej efektem jej generalnie małego udziału w tychże obrotach.

Wymiar regionalny posiada też handel zagraniczny odbywający się poza systemem rejestracji opartym na drukach SAD. Przez prawie całą dekadę lat 90. obroty bazarowe na obszarach przygranicznych równoważyły polski deficyt w handlu oficjalnym. Sprzyjały temu ogromne różnice w poziomie dochodów ludności oraz cen występujące zarówno pomiędzy Polską a Niemcami, jak i między Polską i obszarem byłego ZSRR (Powęska 2002). Obecnie jego znaczenie zmalało, m.in. na skutek wyrównywania się cen oraz zmian w polityce celnej niektórych krajów sąsiedzkich. Handel ten na granicy zachodniej i południowej miał z reguły charakter detaliczny. Tym samym nie tworzył on ścisłych powiązań ekonomicznych, mając natomiast istotny wpływ na interakcje społeczne (masowy ruch graniczny). Dla osób uczestniczących w handlu przygranicznym na granicy wschodniej był on natomiast najczęściej półoficjalną działalnością gospodarczą. Mimo dużego natężenia ruchu brało w nim udział dość mało osób, które jednak wielokrotnie przekraczały granicę państwową. Ponadto, o ile osoby przyjeżdżające do Polski w celach handlowych z Niemiec, Czech i Słowacji udawały się zazwyczaj do miejscowości położonych przy samej granicy, o tyle przybysze z Białorusi, Ukrainy i Rosji często podróżowali w głąb kraju (najczęściej do miast położonych na kierunku głównych szlaków drogowych i linii kolejowych) (*Ruch graniczny i wydatki...* 2001). Obecne interakcje międzynarodowe wywołane zjawiskiem handlu przygranicznego znajdują po części wyraz w omawianych poniżej powiązaniach w dziedzinie turystyki przyjazdowej oraz połączeń transportu publicznego.

5.1.1.2. WYMIANA TOWAROWA Z WYBRANYMI KRAJAMI

Poniżej omówiono rozkład regionalny wymiany towarowej z wybranymi partnerami handlowymi Polski. Było to kolejno dziesięciu największych partnerów (według wielkości całkowitych obrotów dwustronnych w 2000 r.), a następnie te kraje sąsiednie (w tym Dania), które nie znajdują się w tej grupie.



Ryc. 19. Obroty handlu zagranicznego z Niemcami w 2000 r. – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym

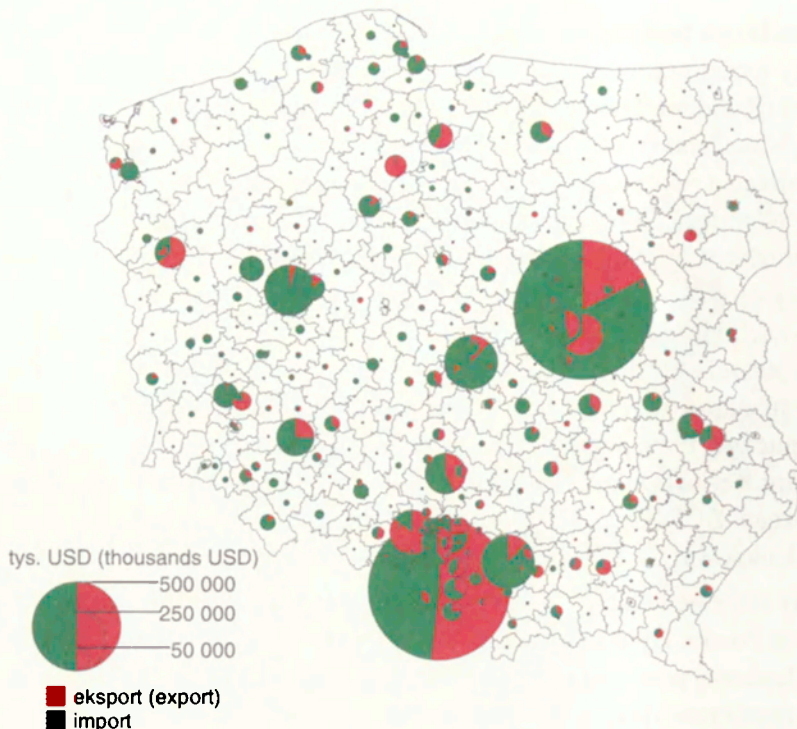
Turnover to foreign trade with Germany in 2000 – spatial distribution at poviat level

Niemcy są największym polskim partnerem handlowym. Obroty z tym krajem, przekroczyły w 2000 r. 22 mld USD i dominują prawie we wszystkich branżach oraz prawie na całym obszarze kraju. W przeciwieństwie do większości pozostałych państw Unii Europejskiej, Polska ma z Niemcami tylko nieznacznie ujemne saldo obrotów. Struktura branżowa wymiany jest pochodną różnych etapów rozwoju gospodarczego obu państw i związanej z tym komplementarności (m.in. na skutek upadku w Niemczech branż włókienniczej i meblarskiej). Na liście towarów wywożonych pierwsze miejsce zajmują meble (1,1 mld USD w 2000), odzież (927 mln), silniki spalinowe (728 mln), samochody osobowe, proste wyroby z drewna, statki, konstrukcje metalowe, a dopiero w dalszej kolejności surowce jak miedź (188 mln) i węgiel (186 mln) (*Rocznik Statystyczny Handlu Zagranicznego 2000, 2001*). Wśród towarów importowanych od zachodniego sąsiada dominują maszyny przemysłowe, tworzywa syntetyczne, samochody osobowe (541 mln), ciężarowe oraz części samochodowe (w tym silniki), a w dalszej kolejności m.in. lekarstwa, farby i pasze. Szczegółowa analiza struktury branżowej wymiany wskazuje na komplementarność gospodarki Polski i Niemiec. Jednocześnie

odzwierciedla ona tradycyjny podział pracy, w którym strona polska eksportuje towary mniej przetworzone a importuje artykuły o wysokim poziomie technologii (Kundera, Ostrowska 1998). Rozkład przestrzenny wymiany towarowej z Niemcami (ryc. 19) wydaje się być pochodną czynnika ekonomicznego (lokalizacja nowoczesnego przemysłu oraz przemysłów, które upadły na terenie Niemiec), geograficznego (odległość od granic) i historycznego (większa intensywność na terenach znajdujących się w przeszłości w granicach Niemiec). Szczególnie intensywna wymiana ma miejsce w Polsce południowo-zachodniej, w rejonie Poznania oraz w pasie wybrzeża. Pozycja Warszawy jest relatywnie słabsza (stolica charakteryzuje się najbardziej zróżnicowaną strukturą geograficzną partnerów handlowych). Możemy, umownie, wyznaczyć trzy pasma intensywnych kontaktów gospodarczych z Niemcami: Berlin–Drezno–Górny Śląsk–Polska Południowo-Wschodnia, Berlin–Poznań–Bydgoszcz–Olsztyn, oraz Berlin–Szczecin–Gdańsk. Najmniej powiązań handlowych z Niemcami występuje w Polsce północno-wschodniej.

Włochy stały się w latach 90. drugim co do wielkości obrotów partnerem handlowym Polski. Było to związane z zapoczątkowanymi jeszcze w okresie Polski Ludowej powiązaniem gospodarczymi oraz włoskimi inwestycjami w branży motoryzacyjnej. Saldo wzajemnej wymiany jest wyraźnie ujemne (w 2000 r. eksport osiągnął wartość 2,0 mld USD, podczas gdy import przekroczył 4,0 mld USD). Przedmiotem eksportu są przede wszystkim środki transportu (w tym głównie samochody osobowe z fabryk Fiata i ich części), inne maszyny i urządzenia (obie grupy razem 1,1 mld USD w 2000 r.), żywność (136 mln USD), zwierzęta żywe (m.in. konie rzeźne), miedź i meble. Występuje bardzo silna koncentracja obrotów (ryc. 20) w rejonie Górnego Śląska i Podbeskidzia (fabryki koncernu Fiat w Tychach i Bielsku Białej, ale także zakłady Opla w Gliwicach; nieznaczna przewaga eksportu nad importem) oraz w okolicach Warszawy (zdecydowana dominacja importu). Ponadto towary włoskie o znacznej wartości przywożone są do innych aglomeracji miejsko-przemysłowych, w tym przede wszystkim do Poznania, Krakowa, Wrocławia, Trójmiasta, a także Łodzi. Lokalnymi ośrodkami eksportu na rynek włoski są Gorzów Wielkopolski (części samochodowe), zagłębie miedziowe, Kwidzyn i Świecie (w obu wypadkach artykuły papiernicze). Pomijając duże ośrodki, wymiana handlowa z Włochami jest wyraźnie silniejsza w Polsce południowej (w tym na Lubelszczyźnie) i bardzo słaba w północno-zachodniej i północno-wschodniej części kraju.

Największym polskim partnerem gospodarczym na wschodzie (i trzecim ogółem) jest **Rosja**. Z uwagi na dominację importu surowców energetycznych (blisko 90% przywozu to ropa naftowa – 3,2 mld USD i gaz ziemny – 0,6 mld



Ryc. 20. Obroty handlu zagranicznego z Włochami w 2000 r. – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym

Turnover to foreign trade with Italy in 2000 – spatial distribution at poviat level

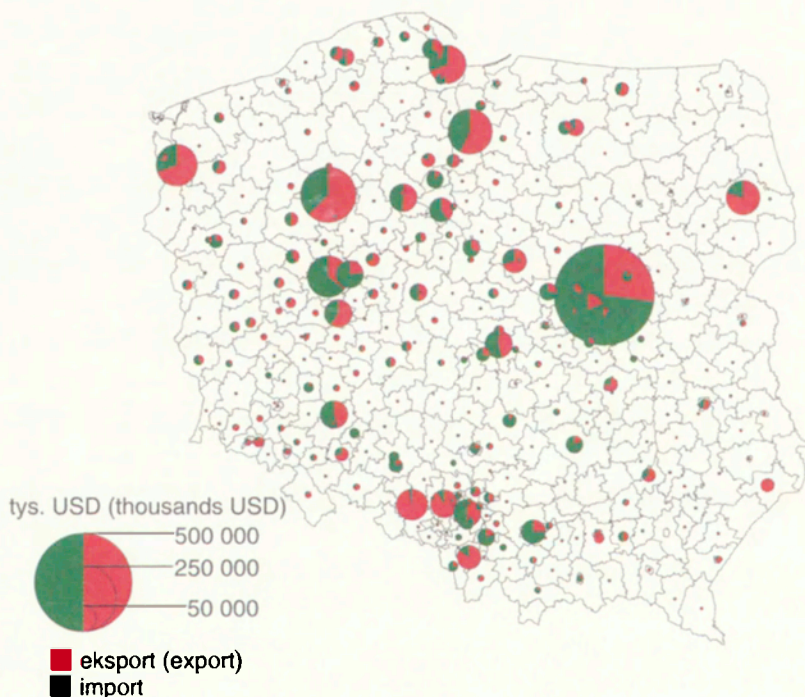
USD) bilans handlowy jest w jej wypadku zdecydowanie ujemny. W 2000 r. Polska wyeksportowała do Rosji towary o wartości zaledwie 862 mln dolarów USA, przy imporcie rzędu 4,6 mld USD. Jeszcze w 1996 r. polski eksport do Rosji w dużej mierze równoważył import surowców. Po kryzysie 1998 r. nastąpiło jego załamanie (w 2000 r. wynosił on zaledwie 52% wartości z 1996), przy jednoczesnym ciągłym wzroście, zarówno ilości jak i cen przywożonych paliw. W obecnym eksporcie największe znaczenie mają przetwory spożywcze (m.in. mięso – 73 mln USD, kawa), produkty przemysłu chemicznego (lekarstwa – 41 mln USD, kosmetyki – 35 mln, w obu wypadkach największy odbiorca), papier i wyroby z papieru (łącznie ponad 70 mln), szkło oraz meble. W skali kraju obroty towarowe z Rosją zdominowane są przez trzy ośrodki: Warszawę, Gdańsk i Płock. W Gdańsku i Płocku prawie całą wymianę stanowi import rosyjskiej ropy naftowej, w Warszawie jest nią w dużej mierze księgowany centralnie import gazu ziemnego. Stolica stanowi jednocześnie ośrodek eksportu na rynek rosyjski. Ważnymi centrami eksportowymi są również niektóre powiaty podwarszawskie (miejsca lokalizacji zakładów produkcyjnych koncernów międzynarodowych, jak Nowy

Dwór Mazowiecki, Piaseczno czy Pruszków). Jeżeli pominiemy wymienione wyżej główne „surowcowe” ośrodki koncentracji, wymiana z Rosją okaże się relatywnie zrównoważona oraz rozproszona przestrzennie na terenie całego kraju.

Francja należy również do największych partnerów handlowych Polski (w 2000 r. zajmowała czwarte miejsce; łączne obroty 4,8 mld USD). Saldo obrotów jest ponownie zdecydowanie niekorzystne dla Polski (wartość eksportu zaledwie 1,6 mld USD). W wywozie nadal dużą rolę odgrywają surowce i towary o małym stopniu przetworzenia, w tym przede wszystkim miedź (115 mln USD), wyroby ze stali i węgiel (40 mln). Jednocześnie jednak Francja jest też największym odbiorcą wyprodukowanych w Polsce telewizorów (131 mln; pochodna inwestycji Thomsona) i sprzętu telekomunikacyjnego oraz trzecim z kolei odbiorcą samochodów osobowych (85,9 mln). Duże znaczenie ma wywóz odzieży, mebli, papieru i przetworów owocowo-warzywnych. W imporcie najważniejszą pozycją są maszyny przemysłowe, samochody osobowe (330 mln, drugi dostawca po Niemczech) i urządzenia elektryczne (w tym sprzęt gospodarstwa domowego). Rozkład przestrzenny wymiany z Francją na terenie Polski odznacza się relatywnie dużym rozproszeniem. Największe skupienie importu ma miejsce w Warszawie, Poznaniu, Wrocławiu i Krakowie; eksportu w zagłębiu miedziowym, miastach w których zlokalizowane są fabryki samochodów (Gliwice, Bielsko-Biała) oraz w Katowicach (węgiel), Kwidzynie (papier) i Pile (wyroby oświetleniowe). W obrotach uczestniczy też dużo małych ośrodków z Dolnego Śląska, Wielkopolski, Pomorza Gdańskiego i rejonu Warszawy (Piaseczno). Nie bierze w nich udziału Polska wschodnia, centralna (poza rejonami Warszawy i Łodzi) oraz Pomorze Zachodnie i pogranicze niemieckie.

Obroty z **Wielką Brytanią** są nieco niższe niż w przypadku Włoch i Francji. W 2000 r. wartość eksportu wyniosła 1,4 mld USD a importu 2,2 mld USD. Z Polski na rynek brytyjski trafiają maszyny i urządzenia, odzież, sprzęt transportowy (w tym samochody osobowe), opony i meble, a ponadto węgiel, miedź, papier, instrumenty muzyczne i wyroby czekoladowe. Rozkład regionalny wymiany ze Zjednoczonym Królestwem charakteryzuje się stosunkowo dużym rozproszeniem na terenie Polski. Miejscami największej koncentracji obrotów są – Warszawa, Poznań, Kraków, Wrocław, Górny Śląsk (w tym Bielsko-Biała), zagłębie miedziowe i w mniejszym stopniu Polska południowo-wschodnia. W dużych aglomeracjach przeważa import, w zagłębiach surowcowych i niektórych powiatach z dużymi inwestycjami zagranicznymi dominuje polski eksport.

W odniesieniu do potencjału demograficznego, a także w porównaniu z innymi krajami podobnej wielkości bardzo ożywioną wymianę towarową prowadzi z Polską **Holandia**. W 2000 r. łączna wartość obrotów wyniosła 3,4 mld USD (prawie tyle samo co Wielka Brytania; szóste miejsce w rankingu partnerów), a saldo wymiany było tylko nieznacznie niekorzystne dla Polski (wartość eksportu – 1,6 mld USD). Do Holandii eksportujemy m.in. telewizory, sprzęt AGD, drewno, wyroby z drewna, chemikalia, tworzywa sztuczne, odzież, wyroby ze szkła, warzywa. Najważniejszymi obszarami koncentracji wymiany polsko-holenderskiej (ryc. 21) jest pas od Wielkopolski poprzez Kujawy po Pomorze Gdańskie, a ponadto Warszawa i powiaty przyległe oraz Górny Śląsk, Szczecin i Białystok. Obok Warszawy ośrodkiem najsilniej powiązanych handlowo z Holandią jest Piła (zakłady Philipsa). W Warszawie i Poznaniu przeważa import z Holandii, na prawie całym pozostałym obszarze dominuje polski eksport. Cechą charakterystyczną jest rozproszenie kontaktów z Holandią (tak eksportowych jak i importowych), w rejonie Wielkopolski i Kujaw, na wszystkie praktycznie powiaty tych regionów. Jest to związane z rozproszeniem inwestycji holenderskich na tym terenie.



Ryc. 21. Obroty handlu zagranicznego z Holandią w 2000 r. – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym

Turnover to foreign trade with The Netherlands in 2000 – spatial distribution at poviat level

Największym pozaeuropejskim (i siódmym ogółem) partnerem handlowym Polski są **Stany Zjednoczone**. Bilans wymiany z tym krajem jest zdecydowanie ujemny. W 2000 r. wartość eksportu wyniosła zaledwie 1,0 mld USD, podczas gdy import przekroczył 2,1 mld. Ważnymi towarami eksportowanymi do tego kraju są m.in. chemikalia, miedź, opony, wyroby ze szkła, napoje alkoholowe (wódki) i meble. Na powiat warszawski przypada ponad 30% wymiany z USA. Ponadto istotną rolę we wzajemnych obrotach odgrywa Bydgoszcz, Poznań, Kraków i Wrocław, a także ośrodki, w których doszło do amerykańskich inwestycji bezpośrednich (jak Kwidzyn lub Mielec). Charakterystyczne jest stosunkowo małe znaczenie regionu Górny Śląsk.

Rola Czech jako polskiego partnera handlowego, po wyraźnym załamaniu w początkowym okresie przemian społeczno-gospodarczych, ponownie wzrasta. Jednocześnie utrzymuje się ujemne saldo obrotów. W 2000 r. wartość eksportu na tym kierunku wyniosła 1,2 mld USD, a importu 1,6 mld USD. Czechy są najważniejszym odbiorcą polskiego mydła i innych środków czystości, ważnym odbiorcą węgla i koks, miedzi, samochodów osobowych, produktów hutnictwa, opon, mebli, warzyw, szkła i papieru. Handel z Czechami skupiony jest w Polsce południowo-zachodniej (obszar przygraniczny, Górny Śląsk, Kraków, Wrocław i zagłębie miedziowe) oraz w Warszawie i Poznaniu. Na pozostałym obszarze Polski wymiana z tym krajem odgrywa minimalną rolę.

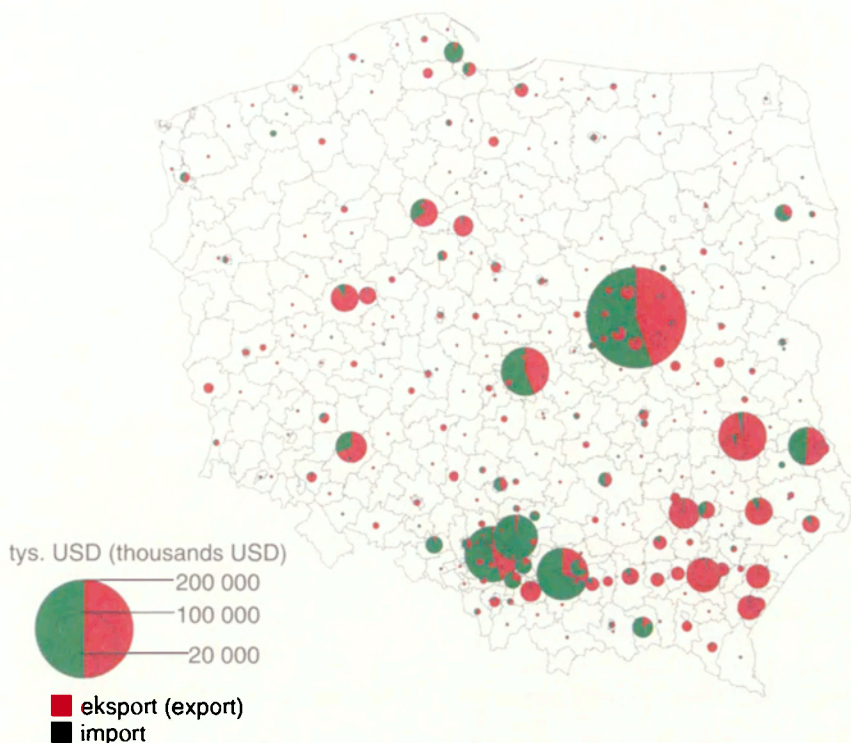
Także **Szwecja** należy do ważnych partnerów handlowych Polski. Łączne obroty dwustronne przekraczają 2,2 mld USD. Spośród państw skandynawskich wymiana ze Szwecją odznaczała się w drugiej połowie lat 90. największą dynamiką (wzrost o około 50% w obu kierunkach). Bilans handlowy jest jednak zdecydowanie ujemny. Do Szwecji wywożone są przede wszystkim meble (95 mln USD; m.in. na skutek inwestycji koncernu IKEA w Polsce), miedź (65 mln), sprzęt elektryczny (47 mln), wyroby hutnicze i węgiel. Jednocześnie w imporcie dominują części samochodowe (423 mln), sprzęt telekomunikacyjny (126 mln) i silniki spalinowe. Handel ze Szwecją koncentruje się w kilku regionach kraju. Obok Warszawy i okolic, najważniejszym jest cały pas wybrzeża od Szczecina po Elbląg. Głównymi ośrodkami eksportu do Szwecji są na tym terenie Gdańsk, Police i Kwidzyn; w imporcie największe znaczenie odgrywiają Słupsk (zakłady autobusowe Scania), Szczecin i Gdynia; rola mniejszych ośrodków jest znikoma. W wymianie praktycznie nie uczestniczy Polska północno-wschodnia.

Dziesiątą pozycję w rankingu najważniejszych polskich partnerów handlowych, zajmuje **Belgia**. W 2000 r. wartość eksportu do tego kraju wyniosła 0,9 mld USD, a importu zbliżyła się do 1,3 mld USD. Z Polski do Bel-

gii trafiają przede wszystkim silniki spalinowe (132 mln USD), meble (drugi odbiorca po Niemcach – 111 mln), odzież (90 mln), a także urządzenia elektryczne, srebro i cynk (największy odbiorca). W imporcie ważne miejsce zajmują tworzywa syntetyczne i wyroby z nich wykonane (m.in. największy dostawca polimerów etylenu), leki (82 mln), wykładziny podłogowe (największy dostawca – 52 mln), wysokogatunkowe wyroby stalowe, szkło, maszyny przemysłowe, tkaniny (zwłaszcza z włókien chemicznych) oraz pasze. Na terenie Polski handel z Belgią skupiony jest w Warszawie, na Górnym Śląsku, w Wielkopolsce oraz w kilku największych miastach. Warszawa, Poznań, Łódź, Szczecin i Wrocław są miejscami największej koncentracji importu. Jednocześnie eksport do tego kraju pochodzi przede wszystkim ze Śląska, LGOM-u oraz z powiatów ziemskich centralnej Wielkopolski (wywóz mebli).

Saldo wymiany towarowej z **Danią** jest wyrównane (całkowite obroty 1,6 mld USD), ale dynamika wzajemnych obrotów była w ostatnich latach niewielka. Przedmiotem eksportu do tego kraju jest m.in. odzież (168 mln USD), węgiel (58 mln USD, czwarty największy odbiorca), oleje ropy naftowej (78 mln – największy odbiorca), meble (51 mln), przetwory owocowe, pasze i drewno. Polska sprowadza z Danii farmaceutyki (66 mln), tkaniny bawełniane i z włókien syntetycznych oraz maszyny i urządzenia. Najważniejszymi ośrodkami wymiany z Danią są Warszawa, Górny Śląsk, Szczecin, Gdańsk, Poznań i Piła. W układzie pasmowym obszary większych dwustronnych kontaktów gospodarczych zaznaczają się na kierunku od Szczecina przez Poznań w stronę Warszawy oraz wzdłuż wybrzeża ze Szczecina przez Gdańsk do Olsztyna.

Z pozostałych krajów sąsiednich największe obroty handlu zagranicznego odnotowywane są z **Ukrainą**. Jest ona drugim po Rosji polskim partnerem w Europie Wschodniej i jednocześnie jednym z nielicznych krajów, z którymi Polska posiada zdecydowanie dodatnie saldo obrotów towarowych. W 2000 r. łączna wartość eksportu wynosiła 798 mln dolarów USA, przy imporcie wysokości 475 mln USD. Po okresie dominacji wymiany surowcowej, polski eksport na Ukrainę jest obecnie zaskakująco zdywersyfikowany branżowo. Obejmuje on wywóz węgla, wyrobów spożywczych, chemikaliów, tworzyw syntetycznych, produktów przemysłu lekkiego, wyrobów stalowych, maszyn i urządzeń oraz mebli. Analogiczna dywersyfikacja nie występuje natomiast w przywozie, w którym ponad 70% wartości przypada na rudy żelaza, gaz ziemny i inne surowce mineralne. W układzie terytorialnym (ryc. 22), wymiana z Ukrainą w bardzo wyraźny sposób nawiązuje do układu głównych korytarzy transportowych (równoleżnikowego z Niemiec przez Kraków



Ryc. 22. Obroty handlu zagranicznego z Ukrainą w 2000 r. – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym

Turnover to foreign trade with Ukraine in 2000 – spatial distribution at poviats level

do Lwowa oraz skośnego z kierunku Kujaw i Warszawy przez Lublin do Kijowa i Lwowa). W skali kraju głównymi ośrodkami wywozu są Warszawa, Lublin, Rzeszów, Łódź i Katowice. Towary importowane z Ukrainy trafiają przede wszystkim do Krakowa, Katowic, Dąbrowy Górniczej (rudzie żelaza dla polskich hut), a ponadto do Warszawy. Obszar pogranicza jest miejscem bardzo silnej koncentracji eksportu.

Łączne obroty ze Słowacją wynoszą 1,2 mld USD. Bilans wzajemnej wymiany jest zdecydowanie ujemny. Kraj ten jest największym odbiorcą polskiego prądu elektrycznego i wyrobów walcowanych ze stali. Na rynek słowacki trafiają też m.in. związki chemiczne i samochody osobowe. Obroty koncentrują się w Warszawie, Poznaniu i Polsce południowej. Największymi ośrodkami w tym regionie są Katowice, Kraków i Tarnów, dużym jest Nowy Sącz. W Krakowie i Poznaniu przeważa import ze Słowacji, w Katowicach i Tarnowie eksport do tego kraju. Bilans Warszawy jest wyrównany (z niewielką przewagą importu).

Litwa należy również do niewielkiej grupy państw, z którymi Polska posiada zdecydowanie dodatni bilans handlowy. W 2000 r. sprowadzono z tego kraju towary o wartości 278 mln dolarów USA, podczas gdy eksport wynosił aż 562 mln USD. Obroty w obu kierunkach zwiększyły się dwuipółkrotnie w drugiej połowie lat 90. Przedmiotem polskiego eksportu są przede wszystkim maszyny i urządzenia (urządzenia grzewcze, domowy sprzęt elektryczny), wyroby ze stali, produkty przemysłu włókienniczego, papier i wyrobu z papieru (łącznie około 60 mln), meble, drewno, środki czystości (48 mln – największy odbiorca), kosmetyki (31 mln), lekarstwa (12,4 mln – drugi odbiorca) oraz artykuły spożywcze (m.in. kawa). Polsko-litewska wymiana towarowa, koncentruje się na terenie Polski w dużych ośrodkach miejsko-przemysłowych, w Wielkopolsce na Kujawach oraz w województwie podlaskim. W tym ostatnim największymi skupiskami obrotów są Białystok (z wyraźną dominacją eksportu) oraz Suwałki (w których przeważa import). Można zaobserwować koncentrację kontaktów gospodarczych z Litwą w pasie od granicy litewskiej w stronę Warszawy (korytarz transportowy „Via Baltica”, m.in. powiat Grajewo).

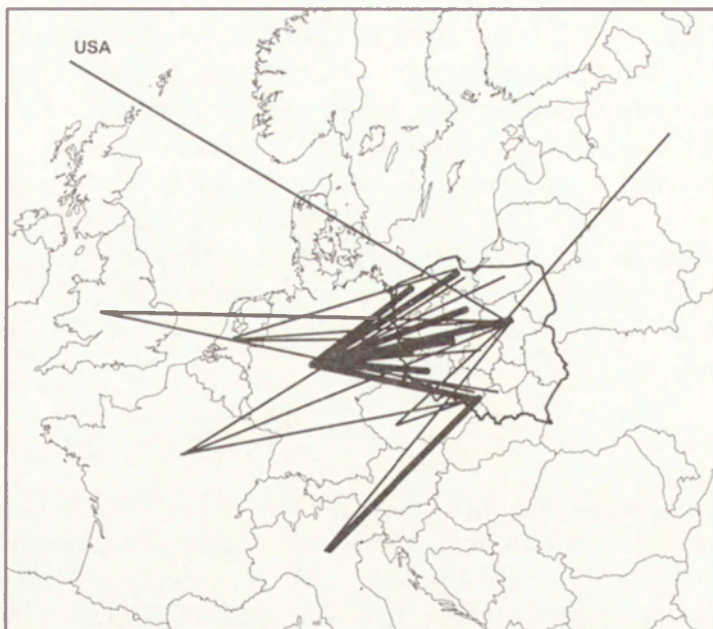
Spośród wszystkich bezpośrednich sąsiadów Polski najmniejsze oficjalne obroty handlowe odnotowywane są z Białorusią. W 2000 r. wartość importu z tego kraju wyniosła zaledwie 153 mln dolarów USA, zaś wartość eksportu 244 mln USD. Jednocześnie w wywozie na Białoruś bardzo duże znaczenie zachowały obroty nieformalne. Struktura branżowa wymiany jest korzystna dla naszego kraju. Oficjalnie Polska dostarcza przede wszystkim maszyny i urządzenia, zaś Białoruś do Polski chemikalia i produkty mineralne. W eksporcie nieformalnym dominuje sprzęt RTV i AGD, materiały budowlane i żywność. W ramach ruchu „turystycznego” do Polski trafiają znaczne ilości napojów alkoholowych i wyrobów tytoniowych. Obroty z Białorusią koncentrują się w rejonie Warszawy (przewaga importu), na południowej Białostocczyźnie i na Górnym Śląsku (w obu przypadkach przewaga eksportu). Ponadto ośrodkami wymiany handlowej z tym państwem jest Płock (eksport), Poznań, Łódź i Lublin. Zaskakująco niskie są obroty handlowe powiatów położonych wzdłuż korytarza transportowego Warszawa-Brześć-Mińsk. W wymianie z bezpośrednim sąsiadem nie uczestniczy, praktycznie wcale, północna część Lubelszczyzny. Można domniemywać, że kontakty gospodarcze z sąsiadem na tych terenach są zdominowane przez handel nieoficjalny. W przeciwieństwie do obszarów pogranicza polsko-ukraińskiego nie następowało tu stopniowe przechodzenie do handlu oficjalnego, co jest najprawdopodobniej efektem białoruskich przepisów dotyczących prowadzenia działalności gospodarczej (w tym handlu zagranicznego).

Obroty towarowe z bardziej odległymi państwami Europy oraz z krajami pozaeuropejskimi z reguły pozostają silnie skoncentrowane w Warszawie. Przedsiębiorstwa z innych regionów Polski mają mniejsze możliwości nawiązania zamorskiej współpracy gospodarczej. Duża część wymiany z krajami rozwijającymi się przypada nadal na firmy będące spadkobiercami central handlu zagranicznego, których siedziby prawie zawsze znajdowały się w stolicy. Ponadto przedstawicielstwa międzynarodowych koncernów, np. z branży elektronicznej, zlokalizowane są najczęściej w Warszawie. Dlatego tam właśnie trafiają towary wytwarzane przez te firmy w krajach azjatyckich (Japonia, Korea Pd., Maleszja).

5.1.1.3. KIERUNKI POWIĄZAŃ HANDLOWYCH Z ZAGRANICĄ

Celem przeprowadzenia analizy kierunków powiązań handlowych pomiędzy 16 polskimi województwami i wybranymi krajami sporządzono macierze powiązań. Łącznie wykonano 10 macierzy prezentujących każdorazowo oddzielnie eksport i import w wartościach bezwzględnych oraz w odniesieniu do liczby ludności województw, liczby ludności krajów – partnerów oraz PKB województw i PKB krajów – partnerów. Na podstawie wszystkich macierzy wykonano zamieszczone w pracy mapy interakcji przedstawiające najsilniejsze powiązania.

Macierz eksportu w wartościach bezwzględnych (załącznik 2) ukazuje najsilniejsze powiązania w części odpowiadającej kontaktom z krajami Unii Europejskiej. Zdecydowanie najmocniejsze interakcje występują z partnerem niemieckim. Eksport do Niemiec przekracza wartość 100 mln USD w 14 spośród 16 województw (za wyjątkiem podlaskiego i świętokrzyskiego). Niemcy są głównym partnerem eksportowym dla wszystkich województw, chociaż w przypadku lubelskiego wartość wywozu na Ukrainę jest tylko nieznacznie mniejsza. Najsilniejszą zanotowaną bezwzględną relacją eksportową jest wywóz z województwa wielkopolskiego do Niemiec (1,7 mld USD; m.in. w efekcie niemieckich inwestycji na tym obszarze oraz na skutek koncentracji zakładów meblarskich w rejonie Poznania). Nieznacznie ustępującej powiązania województw śląskiego i dolnośląskiego z zachodnim sąsiadem. Pomijając partnera niemieckiego, najsilniejsze powiązanie występuje pomiędzy województwem śląskim i Włochami. Krajami, których pozycja wyraźnie zaznacza się w macierzy są również Francja, Wielka Brytania i Holandia. Najwięcej silnych powiązań eksportowych uwidacznia się w województwie mazowieckim, a ponadto w dolnośląskim, pomorskim, śląskim i wielkopolskim. W przypadku krajów spoza obecnej Unii Europejskiej sil-



Wartości eksportu z poszczególnych województw (Size of export from different voivodships)

————— > 500 mln USD ————— 200-500 mln USD

Ryc. 23. Najsilniejsze powiązania eksportowe w wartościach bezwzględnych
The strongest export linkages in absolute terms

niejsze relacje występują już tylko dla mazowieckiego i śląskiego. W grupie tej partnerami mającymi większą liczbę silnych powiązań z polskimi województwami są Czechy, Ukraina i Stany Zjednoczone. Najmniej silnych powiązań eksportowych odnotowano w województwach świętokrzyskim i podlaskim (w obu przypadkach wartość wywozu do żadnego z państw nie przekroczyła 100 mln USD), lubelskim i warmińsko-mazurskim. W przypadku lubuskiego, małopolskiego, łódzkiego i opolskiego silne relacje wystąpiły tylko z Niemcami. Obraz graficzny najsilniejszych powiązań eksportowych wyrażonych w wartościach bezwzględnych (ryc. 23) jest wyraźnie asymetryczny. Dominują w nim powiązania zachodniej części Polski z Niemcami. Ponadto widoczne są ramiona *gwiazdy powiązań* skierowane do Włoch, Francji, Wielkiej Brytanii i Holandii.

Macierz eksportu względem liczby mieszkańców województw ma w przybliżeniu podobny układ. Ujawnia ona jednak istnienie relatywnie istotnych relacji pomiędzy województwami wschodnimi a Ukrainą i Litwą. Pokazuje również, że Niemcy, Włochy, Wielka Brytania, Francja i Holandia są najważniejszymi odbiorcami eksportu także z województw o mniejszym potencja-



Wartość eksportu w przeliczeniu na 1 mieszkańca województw (Size of export expressed per voivodship inhabitant)

————— > 100 USD ————— 50-100 USD

Ryc. 24. Najsilniejsze powiązania eksportowe w przeliczeniu na liczbę ludności województw

The strongest export linkages calculated per voivodship inhabitant

le demograficznym. Województwem, które pomimo odniesienia do liczby ludności nie wykazało silniejszych powiązań eksportowych w żadnym kierunku oprócz niemieckiego pozostaje świętokrzyskie. Jest to zapewne pochodną generalnie mniejszego potencjału przemysłowego regionu. Pewnemu osłabieniu uległa też pozycja powiązań generowanych w najludniejszych województwach – mazowieckim i śląskim, wzrosła zaś rola relacji międzynarodowych pomorskiego i dolnośląskiego. Obraz graficzny powiązań eksportowych odniesionych do liczby mieszkańców województw (ryc. 24) jest bardziej równomierny niż w przypadku wartości bezwzględnych wywozu. Przede wszystkim powiązania z partnerami z Europy Zachodniej (zwłaszcza z Niemcami) sięgają tym razem także Polski wschodniej. Pojawiają się nowe ramiona *gwiazdy powiązań* skierowane do Szwecji i na Ukrainę.

Macierz zmienia swój obraz po przeliczeniu wartości eksportu na liczbę ludności krajów – partnerów (ryc. 25). Silne relacje uwidaczniają się teraz także z krajami spoza Unii Europejskiej. Spośród najważniejszych (w obliczu dotychczasowych analiz) partnerów eksportowych znaczenie zachowują je-

dynie Niemcy i to w odniesieniu do niektórych tylko obszarów Polski (zachodnia część kraju). Drastycznie mniejsza jest w takim ujęciu rola relacji z Włochami, Wielką Brytanią i Francją. Jednocześnie okazuje się, że niektóre polskie województwa są istotnymi partnerami dla kilku krajów europejskich o mniejszym potencjale demograficznym, w tym przede wszystkim dla Danii, Holandii, Szwecji, Czech, Słowacji, Litwy, Łotwy i Estonii. Ujawniają się także niewidoczne dotychczas relacje z Węgrami, Słowenią, Norwegią i Belgią. Najsilniejsze relacje eksportowe analizowane względem ludności kraju przeznaczenia wystąpiły pomiędzy województwem mazowieckim i Litwą (47 USD na 1 mieszkańca Litwy) oraz między województwem pomorskim a Norwegią i Cypr (po 43 USD na mieszkańca każdego z tych



Eksport w przeliczeniu na 1 mieszkańca kraju przeznaczenia (Export expressed per inhabitant of the destination country)

————— > 20 USD ————— 10-20 USD

Ryc. 25. Najsilniejsze powiązania eksportowe w przeliczeniu na liczbę ludności kraju przeznaczenia

The strongest export linkages per head of population in the destination country

państw). W obu ostatnich przypadkach były one najprawdopodobniej związane ze sprzedażą statków. Generalnie okazuje się, że powiązania niektórych województw wschodnich i północnych z partnerami regionu Morza Bałtyckiego mają większe znaczenie gospodarcze niż się powszechnie sądzi. Widoczna staje się również rola Warszawy, Poznania, Gdańska i Aglomeracji Górnośląskiej (*pęki powiązań*), jako ośrodków eksportowych o dużym oddziaływaniu regionalnym w Europie Środkowej.

Odniesienie wartości eksportu do PKB poszczególnych województw (ryc. 26) powoduje ujawnienie się w macierzy jeszcze silniejszych związków z Niemcami niż w przypadku odniesienia do liczby ludności. Obraz kartograficzny odzwierciedla powiązania jednokierunkowe rozproszone, nawiązując jednak w pewnym stopniu do obrazu uzyskanego dla wartości bezwzględ-



Eksport jako udział procentowy PKB województw (Export as a percentage of voivodship GDPs)



> 5 %



2-5 %

Ryc. 26. Najsilniejsze powiązania eksportowe, jako udział procentowy PKB województw

The strongest export linkages as a percentage of voivodship GDPs

nych. Dowodzi to pośrednio większej zależności pomiędzy eksportem a potencjałem ekonomicznym województw, niż pomiędzy eksportem a liczbą ich ludności. Zdecydowanie najsilniejszą zanotowaną relacją jest powiązanie województwo lubuskie – Niemcy. Wartość towarów wywiezionych przez zachodnią granicę województwa sięga 18,5% jego PKB. Bardzo silne są także relacje eksportowe wielkopolskiego i dolnośląskiego z Niemcami.

Odniesienie wartości eksportu do PKB krajów-partnerów powoduje drastyczne wzmocnienie pozycji jaką w macierzy powiązań zajmują kraje spoza Unii Europejskiej, szczególnie te o relatywnie niskim produkcie krajowym. Najsilniejsza relacja występuje ponownie pomiędzy Litwą i mazowieckim (eksport z tego województwa odpowiada ponad 16‰ litewskiego PKB). Zarówno Litwa jak i Łotwa charakteryzują się posiadaniem (tak obliczonych)



Eksport jako promil PKB krajów przeznaczenia (Export as a promille of the GDP in destination countries)

—————

> 4 ‰

—————

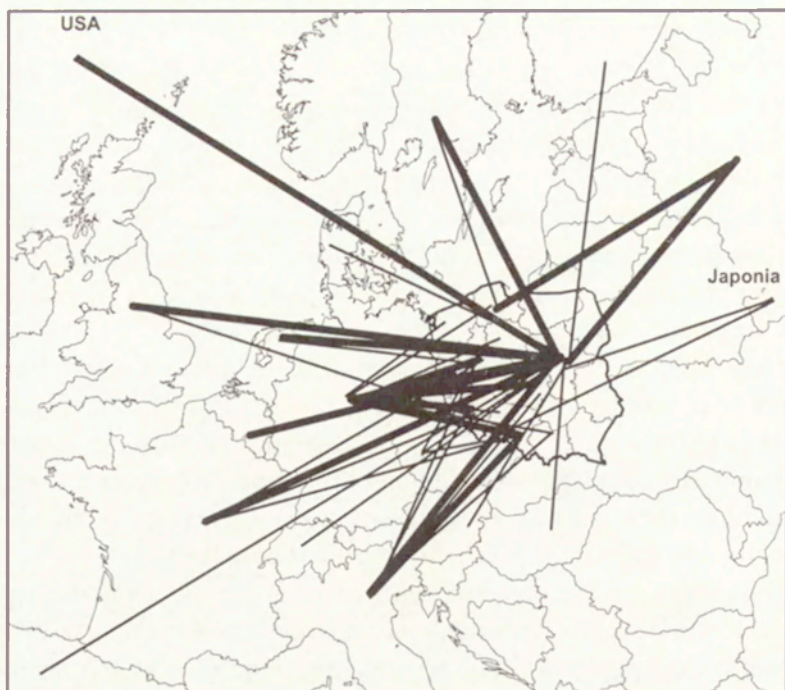
1-4 ‰

Ryc. 27. Najsilniejsze powiązania eksportowe jako udział procentowy PKB kraju przeznaczenia

The strongest export linkages as a percentage of GDP in the destination country

silnych relacji ze wszystkimi prawie województwami. W skali całego kraju eksport z Polski na Litwę przekracza 5% litewskiego PKB, a eksport na Łotwę – 3% PKB Łotwy. Znaczące i rozproszone przestrzennie powiązania identyfikujemy także w przypadku Ukrainy (co nie było widoczne w odniesieniu do dużej liczby mieszkańców tego kraju), Słowacji, Czech, Estonii oraz Węgier. Bardziej skoncentrowane (najczęściej w mazowieckim lub śląskim), ale także silne, są powiązania z Białorusią, Bułgarią, Rumunią i Słowenią. Powiązania z krajami Unii Europejskiej po odniesieniu do PKB jej członków okazały się relatywnie bardzo słabe. Co więcej zauważalne na tych kierunkach relacje skupione były tylko w 5 województwach: mazowieckim, śląskim, wielkopolskim, pomorskim i dolnośląskim. Obraz graficzny (ryc. 27) ma charakter niepełnej *gwiazdy powiązań*, której ramiona skierowane są przede wszystkim w stronę sąsiadów południowych, Węgier, Ukrainy oraz państw bałtyckich. Odwrotnie niż na poprzednich mapach interakcji, obszarem na którym zanotowano najmniej silnych powiązań jest północno-zachodnia część kraju. Dają się również zaobserwować *pęki powiązań* w województwach mazowieckim i śląskim oraz w mniejszym stopniu w wielkopolskim. Jest to efektem struktury gałęziowej eksportu do mniejszych krajów Europy Środkowej, która obejmuje z jednej strony tradycyjne surowce (węgiel), a z drugiej towary konsumpcyjne i żywność (wywożoną bardzo często za pośrednictwem firm działających w Warszawie lub Poznaniu).

Macierze powiązań importowych, pomimo ujemnego salda obrotów i tym samym ogólnie większej wartości towarów przywożonych do Polski, nie odznaczają się wyraźnie wyższą liczbą silnych relacji województwa – kraje. Wynika to z większej niż w przypadku eksportu koncentracji przywozu w Warszawie i kilku innych dużych aglomeracjach. W macierzy wyrażonej w wartościach bezwzględnych ponownie ujawnia się dominacja silnych relacji z krajami Unii Europejskiej. Rozkład przestrzenny tych relacji jest jednak inny niż w przypadku eksportu. Występuje mniejsza koncentracja silnych powiązań na kierunku niemieckim, rośnie znaczenie innych państw „Piętnastki” (Włoch, Francji, Szwecji, a także Hiszpanii i Belgii) oraz Stanów Zjednoczonych. Jednocześnie skupienie na terenie Polski jest większe, niż w przywozie. Import o wartości przekraczającej 500 mln USD dokonywany był w 2000 r. do województwa mazowieckiego z Belgii, Francji, Holandii, Niemiec, Szwecji, Wielkiej Brytanii i Włoch. Ponadto równie duże wartości notowano przy przywozie z Niemiec do dolnośląskiego, wielkopolskiego, śląskiego i łódzkiego oraz z Włoch do śląskiego. Najsilniejsza bezwzględna relacja importowa wystąpiła pomiędzy Niemcami i województwem mazowieckim (wartość przywozu 3,5 mld USD). Ponadto zaznaczyły się silne



Wartość importu do województw (Size of import to voivodships)



> 500 mln USD



200-500 mln USD

Ryc. 28. Najsilniejsze powiązania importowe w wartościach bezwzględnych
The strongest import linkages in absolute terms

powiązania mazowieckiego i pomorskiego z Rosją (import ropy dla rafinerii w Płocku i Gdańsku) oraz mazowieckiego ze Stanami Zjednoczonymi. Cała macierz ukazała silną koncentrację najsilniejszych relacji w województwach mazowieckim, śląskim i wielkopolskim. Graficzny obraz relacji importowych (ryc. 28) jest wyraźnie bardziej symetryczny niż w odniesieniu do eksportu. Przyjął on postać nałożonych na siebie: *gwiazdy* i *pęku powiązań*. Ramiona *gwiazdy* odzwierciedlały relacje różnych województw z Niemcami, Włochami, Francją, Wielką Brytania, Szwecją i Rosją, zaś zwornikiem *pęku powiązań* z innymi krajami było województwo mazowieckie.

Macierz powiązań importowych odniesiona do liczby mieszkańców województw (ryc. 29) charakteryzowała się większym podobieństwem do macierzy wyrażonej w wartościach bezwzględnych, niż to miało miejsce dla eksportu. Dowodzi to tego, że koncentracja importu w kilku województwach jest większa niż koncentracja ludności na ich obszarze. Dla mniejszych województw jedynymi relatywnie istotnymi partnerami w zakresie importu okazały się Niemcy, Włochy, Francja i Czechy. Żadne z województw nie odzna-



Wartość importu w przeliczeniu na 1 mieszkańca województw (Size of import expressed per voivodship inhabitant)

————— > 100 USD ————— 50-100 USD

Ryc. 29. Najsilniejsze powiązania importowe w przeliczeniu na liczbę ludności województw

The strongest import linkages expressed per voivodship inhabitant

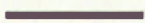
czało się całkowitym brakiem silnych powiązań importowych (jak to miało w kilku przypadkach miejsce w odniesieniu do relacji eksportowych). Nadal jednak najsłabsze relacje odnotowano w świętokrzyskim, lubelskim, warmińsko-mazurskim oraz podlaskim. Niemcy były relatywnie najważniejszym partnerem dla wszystkich województw, a najsilniejszą relacją względem liczby mieszkańców była ponownie relacja województwo mazowieckie – Niemcy (692 USD wartości importu na 1 mieszkańca województwa). Obraz graficzny przyjął kształt stosunkowo symetrycznej gwiazdy wieloramiennej (ramiona wschodnie sięgają do Rosji i Japonii).

Macierz relacji przywozowych odniesionych do liczby mieszkańców kraju pochodzenia towaru ujawnia ponownie powiązania z krajami spoza Unii Europejskiej. Dla zdecydowanej większości państw są to relacje z województwem mazowieckim. Mimo to koncentracja silnych relacji na obszarze Polski jest mniejsza niż przy analizie względem liczby mieszkańców

województw. Wynika to z faktu, że dla niektórych mniejszych krajów relatywnie istotnymi partnerami w Polsce są często mniejsze województwa. Przykładem mogą być powiązania importowe Luksemburga z województwem podkarpackim lub Finlandii z zachodniopomorskim. Najsilniejsze relacje ujawniły się jednak na linii mazowieckie – Słowacja i mazowieckie – Finlandia (odpowiednio 89 i 79 USD na 1 mieszkańca tych krajów). Województwami nie będącymi istotnymi partnerami dla żadnego z uwzględnionych w macierzy krajów okazały się lubelskie, opolskie i świętokrzyskie. Obraz graficzny relacji importowych względem potencjału demograficznego państw (ryc. 30) ma kształt niesymetrycznego *pęka powiązań* skupionego w mazowieckim i skierowanego głównie na zachód i południe Europy.



Import w przeliczeniu na 1 mieszkańca kraju pochodzenia (Import expressed per inhabitant of the country of origin)



> 20 USD



10-20 USD

Ryc. 30. Najsilniejsze powiązania importowe w przeliczeniu na liczbę ludności kraju pochodzenia

The strongest import linkages expressed per inhabitant of the country of origin

Odniesienie importu do PKB województw pokazuje dominację relacji z Niemcami, Włochami oraz w mniejszym stopniu z Francją, Czechami i Rosją. Najsilniejsza relacja uwidacznia się na kierunku Niemcy – wielkopolskie (import z tego kraju stanowi aż 13,4% wartości PKB województwa). W przeciwieństwie do analogicznej macierzy dla eksportu, nadal widoczna jest koncentracja powiązań w województwie mazowieckim. Obraz graficzny (ryc. 31) ma charakter niekompletnej *gwiazdy powiązań* posiadającej tylko trzy dobrze ukształtowane ramiona skierowane do Niemiec, Włoch i Rosji. Macierz relacji importowych odniesionych do PKB krajów – partnerów różni się znacząco od analogicznej macierzy sporządzonej dla eksportu. Także i w tym wypadku występuje wprawdzie przesunięcie silniejszych relacji w stronę krajów spoza Unii Europejskiej, ale jednocześnie koncentracja po-



Import jako udział procentowy PKB województw (Import as a percentage of voivodship GDPs)



> 5 %



2-5 %

Ryc. 31. Najsilniejsze powiązania importowe jako udział procentowy PKB województw

The strongest import linkages expressed as a percentage of voivodship GDPs



Import jako promil PKB krajów pochodzenia (Import as a promille of the GDPs in the countries of origin)

————— > 4 ‰ ————— 1-4 ‰

Ryc. 32. Najsilniejsze powiązania importowe jako udział procentowy PKB kraju pochodzenia

The strongest import linkages expressed as percentage shares of GDP in the country of origin wiązań w mazowieckim jest bardzo silna na całej długości macierzy. O ile jednak w przypadku krajów 15-ki poza mazowieckim relatywnie silne relacje (względem ich PKB) prawie nie występują, to w odniesieniu do kilku krajów Europy Środkowej mamy do czynienia z rozproszeniem powiązań. Dotyczy to przede wszystkim Czech i Słowacji, a w dalszej kolejności także Litwy i Ukrainy. Najsilniejsza zanotowana relacja występuje raz jeszcze na linii Litwa – mazowieckie (import z Litwy do województwa stanowi 14‰ litewskiego PKB). Poza mazowieckim, najwięcej silnych powiązań posiadają województwa wielkopolskie i śląskie. Obraz graficzny interakcji importowych przeliczonych na PKB kraju pochodzenia (ryc. 32) przyjmuje kształt *pęka powiązań* osadzonego w województwie mazowieckim. Ramiona *gwiazdy* mogące wskazywać na znaczniejsze rozproszenie powiązań skierowane są jedynie do Czech, na Słowację i na Ukrainę.

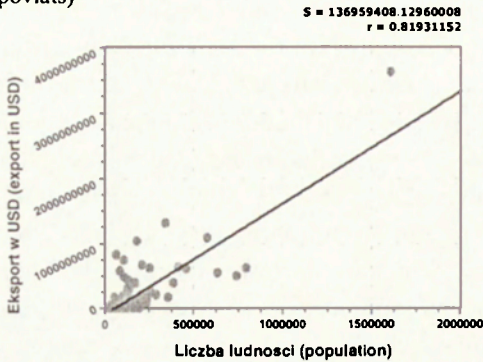
Ogólna analiza macierzy dotyczących handlu zagranicznego oraz ich obrazów graficznych potwierdziła tezę, że powiązania eksportowe są w większym stopniu związane z potencjałem ekonomicznym województw, zaś powiązania importowe z liczbą ich ludności. Ujawniło się wiele zależności trudnych do intuicyjnego zidentyfikowania. Dotyczy to przede wszystkim silnie rozproszonych i nadproporcjonalnie (w stosunku do potencjału partnera) silnych związków handlowych z Danią i Litwą oraz bardziej skoncentrowanych, ale również relatywnie mocnych powiązań ze Szwecją, Słowacją, a w mniejszym stopniu także z pozostałymi krajami basenu Morza Bałtyckiego. Podsumowując można stwierdzić, że powiązania eksportowe, aczkolwiek w sensie geograficznym niesymetryczne, to jednak w coraz większym stopniu upodobniają się do modelu powiązań *wielokierunkowych rozproszonych* (przy zachowaniu silnej dominacji kierunku niemieckiego dla większości obszaru Polski). Jednocześnie relacje importowe nadal noszą znamiona układu *wielokierunkowego skoncentrowanego* (w Warszawie i kilku innych regionach).

5.1.1.4. CZYNNIKI WARUNKUJĄCE ROZKŁAD PRZESTRZENNY POWIĄZAŃ HANDLU ZAGRANICZNEGO NA TERENIE POLSKI

Charakter zależności pomiędzy powiązaniem handlowym, wyrażonym w liczbach bezwzględnych, a rozkładem ludności i produkcji zbadano za pomocą analizy korelacji i regresji (rycina 33). Z opisanych wcześniej względów, analizę przeprowadzono również każdorazowo dla 372 jednostek, z pominięciem powiatu warszawskiego (ryc. 33 a i 33 b). Najbardziej zauważalne różnice w obrazie uzyskanym po zastosowaniu takiego zabiegu wystąpiły w przypadku relacji eksportu i importu oraz liczby ludności. Współczynnik korelacji liniowej utrzymujący się w obu wypadkach dla całego zbioru na poziomie około 0,800, ulega po eliminacji Warszawy zmniejszeniu, w przypadku eksportu do 0,630, a w przypadku importu do 0,668. Tym samym, po pominięciu stolicy zależność wielkości wymiany handlowej z zagranicą od potencjału demograficznego jest już wyraźnie słabsza.

W przypadku eksportu zależność z liczbą ludności w zadowalający sposób opisuje funkcja liniowa (nie jest możliwe znalezienie funkcji, której poziom dopasowania byłby znacząco wyższy), w odniesieniu do zależności z importem lepsze dopasowanie osiągamy przy zastosowaniu funkcji kwadratowej (ryc. 33 c). Innymi słowy, możemy domniemywać, że im bardziej zaludniony jest dany powiat, tym bardziej wzrasta wartość trafiającego doń importu. Powyższe rozważania prowadzą nas do generalnego wniosku, iż jedynie duża koncentracja ludności wpływa zdecydowanie dodatnio na intensywność powiązań handlowych danej jednostki. W przeważającej grupie

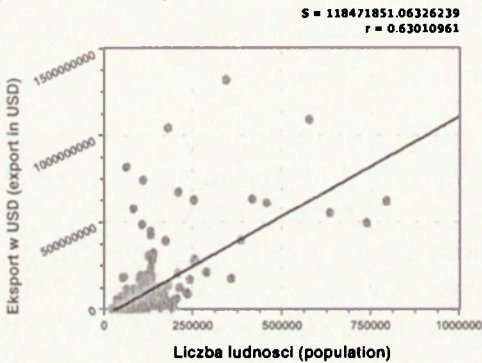
a. Zależność eksportu i liczby ludności opisana funkcją liniową (zbiór 373 powiatów)
Relationship between exports and population size as described by a linear function (set of 373 poviats)



$$y = a + bx$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:
 $a = -92686189$
 $b = 1710,90$

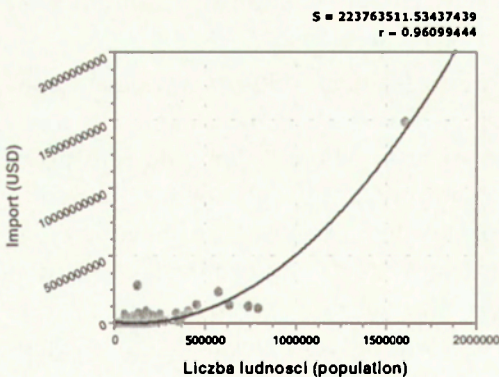
b. Zależność eksportu i liczby ludności opisana funkcją liniową (zbiór 372 powiatów, bez Warszawy)
Relationship between export and population size as described by a linear function (set of 372 poviats, excluding that of Warsaw)



$$y = a + bx$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:
 $a = -39390816$
 $b = 1148,01$

c. Zależność importu i liczby ludności opisana za pomocą funkcji kwadratowej (zbiór 373 powiatów)
Relationship between import and population size described with the aid of a quadratic function (set of 373 poviats)

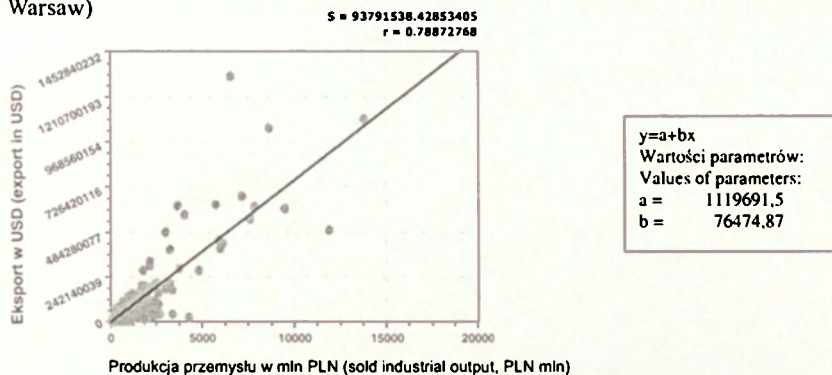


$$y = a + bx + cx^2$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:
 $a = 1.2821884e+08$
 $b = -1463,64$
 $c = 0,0064$

d. Zależność eksportu i produkcji sprzedanej przemysłu (zbiór 372 powiatów, bez Warszawy)

Relationship between export and sold industrial output (set of 372 poviats, excluding that of Warsaw)



Ryc. 33. Zależności pomiędzy intensywnością powiązań handlowych a liczbą ludności i produkcją sprzedaną przemysłu

Relationship between intensity of trade linkages and number of people, as well as sold industrial output

powiatów o mniejszym zaludnieniu potencjał demograficzny tylko w ograniczonym stopniu jest czynnikiem determinującym kontakty w zakresie wymiany towarowej.

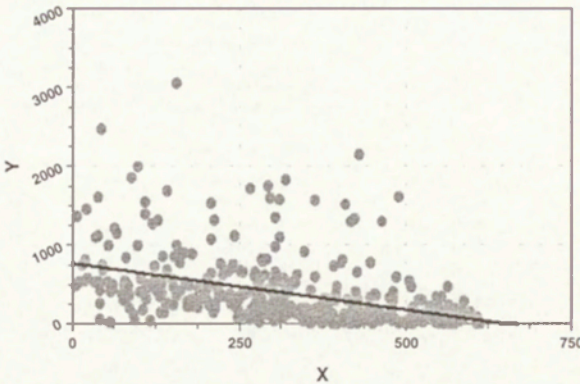
Produkcja przemysłowa pozostaje w Polsce generalnie silnie skorelowana z potencjałem demograficznym. Różnice w charakterze jej oddziaływania na powiązania handlowe ujawniają się przy usunięciu ze zbioru ośrodka warszawskiego (ryc. 33 d). Wpływ takiego zabiegu jest dużo mniejszy niż w przypadku zależności z liczbą ludności. Można więc sądzić, że kontakty handlowe są skorelowane z produkcją sprzedaną przemysłu, również dla zbioru powiatów powiatów o mniejszym potencjale ekonomicznym. Jest to zrozumiałe w obliczu faktu, że pomiędzy handlem zagranicznym (zwłaszcza eksportem) a produkcją mamy do czynienia z oczywistym sprzężeniem zwrotnym.

Trzecim czynnikiem o potencjalnie dużym wpływie na intensywność powiązań handlowych jest odległość geograficzna. Dla obrotów towarowych ogółem (przeliczonych na 1 mieszkańca) możemy analizować istnienie zależności ich natężenia od dystansu dzielącego daną jednostkę od granic państwa. W Polsce zależność taka nie występuje. Współczynnik korelacji pozostaje bliski zeru, niezależnie od zastosowanej funkcji. Na zmianę jego wartości nie wpływa też eliminacja powiatów o największych lub najmniejszych obrotach towarowych z zagranicą. Można tym samym stwierdzić, że natężenie całości handlu zagranicznego (w odniesieniu do liczby mieszkańców) nie jest w Polsce związane z położeniem geograficznym powiatu względem granic państwowych.

a. Zależność pomiędzy obrotami polsko-niemieckimi (w przeliczeniu na 1 mieszk.) a odległością od granicy niemieckiej (zbiór 372 powiatów, bez powiatu polkowickiego)
Relationship between Polish-German trade turnover (expressed per inhabitant) and distance from German border (set of 372 poviats, excluding that of Polkowice)

$$S = 404.67579844$$

$$r = 0.41508920$$



$$y = a + bx$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:

$$a = 771,76$$

$$b = -1,1805$$

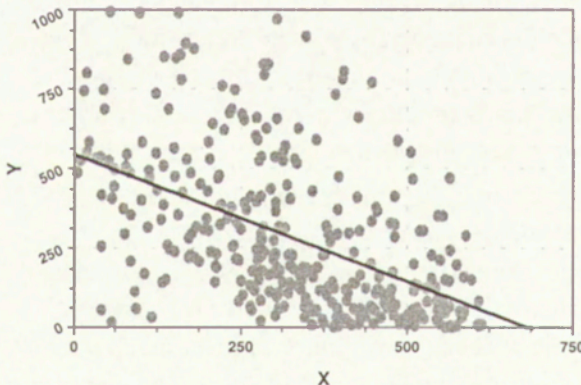
x – odległość od granicy niemieckiej w km (distance from German border in km)
y – obroty polsko-niemieckie na 1 mieszkańca w USD (Polish-German trade turnover per inhabitant in USD)

b. Zależność pomiędzy obrotami polsko-niemieckimi (w przeliczeniu na 1 mieszk.) a odległością od granicy niemieckiej (zbiór 338 powiatów o obrotach mniejszych niż 1000 USD/mieszk.)

Relationship between Polish-German trade turnover (expressed per inhabitant) and distance from German border (set of 338 poviats with trade turnover worth less than 1000 USD per inhabitant)

$$S = 205.97226698$$

$$r = 0.51130442$$



$$y = a + bx$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:

$$a = 544,72$$

$$b = -0,797$$

x – odległość od granicy niemieckiej w km (distance from German border in km)
y – obroty polsko-niemieckie na 1 mieszkańca w USD / Polish-German trade turnover per inhabitant in USD

Ryc. 34. Zależności pomiędzy intensywnością powiązań handlowych a odległością od granicy

Relationship between intensity of trade links and distance from border

Bardziej szczegółową analizę przeprowadzono w odniesieniu do wpływu odległości od odpowiednich granic na wielkość obrotów z krajami sąsiednimi. Analizując wpływ odległości na powiązania handlowe z Niemcami, w oparciu o zbiór wszystkich powiatów stwierdzamy słabą zależność liniową. Przebieg funkcji jest jednak silnie zdeformowany przez gigantyczne obroty jednej tylko jednostki – powiatu polkowickiego (wywóz miedzi). Jej eliminacja powoduje natychmiastowy wzrost współczynnika korelacji liniowej do poziomu $-0,415$ (ryc. 34 a). Pominięcie wszystkich powiatów o obrotach na 1 mieszkańca przekraczających 1000 USD skutkuje dalszym wzrostem wartości współczynnika do wartości $-0,511$ (ryc. 34 b). Można zatem przyjąć, że dla zdecydowanej większości powiatów oddalenie od granicy z Niemcami ma wpływ na wielkość obrotów z tym krajem. Regule tej nie poddają się tylko jednostki o bardzo dużych obrotach. O istnieniu zależności między obrotami handlowymi i odległością można mówić również w odniesieniu do Czech i Słowacji. Także i w tym przypadku eliminacja jednostek o najsilniejszych powiązaniach powoduje pewne zwiększenie współczynnika korelacji liniowej. Dla Słowacji zależność nie ma charakteru liniowego (w odległości 100–200 km od granicy wzrost oddalenia wyraźnie wpływa na spadek obrotów, dalej zależność ta praktycznie już nie występuje). Państwami o najmniejszym stopniu zależności pomiędzy handlem zagranicznym i dystansem od granicy są Rosja, Białoruś i Litwa.

5.1.2. INWESTYCJE ZAGRANICZNE

Jednym z najistotniejszych przejawów międzynarodowych powiązań ekonomicznych są bezpośrednie inwestycje zagraniczne. Oprócz mającego ogromne znaczenie dla gospodarki transgranicznego przepływu kapitału, generują one bezpośrednio i pośrednio wiele wtórnych kontaktów międzynarodowych. Należy tu wymienić stymulowanie handlu zagranicznego, migracje czasowe cudzoziemców, podróże służbowe i szkoleniowe, kontakty za pomocą środków łączności, a także oddziaływanie na aktywność międzynarodową samorządów lokalnych (także w tych jednostkach, które inwestycje zagranicznych nie posiadają – działania promocyjne zagranicą celem ich pozyskania).

Napływ obcego kapitału jest w warunkach polskich nowym zjawiskiem ekonomicznym. W praktyce rozpoczął się dopiero po zmianach politycznych i gospodarczych 1989 r. Od początku znalazł się jednak w orbicie zainteresowań zarówno ekonomistów jak i geografów. Pierwsze analizy przestrzenne dotyczyły rozkładu geograficznego pochodzenia inwestorów, z czasem (pomimo ułomności dostępnych danych) zaczęły pojawiać się prace prezentujące

rozkład przestrzenny obcych inwestycji wewnątrz kraju. Szersze otwarcie gospodarki polskiej na inwestycje zagraniczne powodowało od samego początku zróżnicowane zainteresowanie przestrzenią naszego kraju, przy czym tendencje lokalizacyjne były odmienne w przypadku inwestorów dużych, średnich i małych (Węclawowicz 2002). Na nierówności regionalne w rozmieszczeniu inwestycji zagranicznych na terenie Polski zwracał uwagę F. Szlajfer (2001). Według tego autora w 1997 r. na 8 spośród ówczesnych 49 województw przypadło aż 71% zainwestowanego w Polsce kapitału, zaś 42% inwestycji trafiło do aglomeracji warszawskiej. Zagadnienie rozkładu przestrzennego inwestycji z poszczególnych krajów w układzie starych województw analizował T. Palmowski (1997), a w nowym podziale administracyjnym Z. Ejsmont (2001). Wykorzystując dane PAIZ przedstawił on liczbę inwestycji według 16 województw w latach 1997–1999. W wyliczeniach nie uwzględnił jednak wartości inwestycji, co poważnie ograniczyło ich wartość porównawczą. Ocenę kierunków inwestycji niemieckich podjął J. Łoboda (1999). Na uwagę zasługuje fakt, że oprócz rozkładu na terenie Polski analizował on także lokalizację pierwotną inwestora na obszarze Niemiec. P. Brezdeń (2000) przeprowadził badanie rozmieszczenia inwestycji na poziomie powiatowym w województwie dolnośląskim, J. Meissner i M. Borówka (1997) analizowali ich wpływ na rozwój regionalny w dawnym województwie poznańskim. Szersze studia nad atrakcyjnością inwestycyjną w krajach Europy centralnej podjął J. Głowacki (1998). Jedynymi próbami pełnej prezentacji inwestycji w układzie regionalnym w Polsce były jednak jak dotąd opracowania W. Dziemianowicza (1997) (obecnie niestety już w znacznym stopniu nieaktualne) i B. Domańskiego (2002). Dla potrzeb niniejszej pracy najbardziej przydatna wydaje się druga z wymienionych pozycji. B. Domański skoncentrował się wprawdzie na inwestycjach w sferze produkcji, zdołał jednak dokonać precyzyjnych szacunków w skali województw, a nawet miast, z jednoczesnym odniesieniem do kraju pochodzenia inwestora zagranicznego. Są to zatem jedyne dostępne dane spełniające warunek układu macierzowego.

Inwestycje obcego kapitału w ujęciu przestrzennym mogą być analizowane przy zastosowaniu różnych miar. Należy tu wymienić:

- a) liczbę spółek z udziałem kapitału zagranicznego (dane gromadzone przez GUS),
- b) wartość zainwestowanego kapitału (dane gromadzone przez PAIZ i NBP),
- c) udział spółek z kapitałem zagranicznym w obrotach przedsiębiorstw (dane osiągalne na podstawie rankingów największych przedsiębiorstw).

Wszystkie wymienione miary odznaczają się pewnymi ułomnościami w zakresie osiągalności danych oraz merytorycznej przydatności do oceny intensywności powiązań międzynarodowych regionów. Przyjmuje się, że liczba spółek może być dobrym miernikiem przy badaniu rozmieszczenia małych firm z kapitałem zagranicznym, a w przypadku dużych przedsiębiorstw i korporacji międzynarodowych muszą to być miary ukazujące stopień ich zaangażowania finansowego (Domański B. 2002). Dane PAIZ są dostępne w ujęciu regionalnym tylko w sensie lokalizacji przedsiębiorstw. Dane o wartości inwestycji przypisane są do konkretnych firm i gdy ich filie lub oddziały mieszczą się w kilku miejscach nie jest możliwa ich dezagregacja. Mankamentem danych PAIZ-u jest także nieuwzględnienie inwestycji o wartości poniżej 1 mln dolarów. Nie ma to dużego znaczenia przy analizach makroekonomicznych, pozostając ważnym elementem w skali poszczególnych regionów. Dotyczy to szczególnie drobnych spółek polsko-niemieckich.

W niniejszej pracy omówiono kolejno wszystkie spośród trzech możliwych charakterystyk (jako źródła wzajemnie się uzupełniające). Do analizy sumarycznej na poziomie powiatowym wykorzystano jedynie dane o liczbie spółek z udziałem kapitału zagranicznego, zaś do oceny kierunków powiązań na poziomie wojewódzkim dane o wartości inwestycji w sektorze produkcyjnym.

5.1.2.1. ROZMIESZCZENIE SPÓŁEK Z UDZIAŁEM KAPITAŁU ZAGRANICZNEGO

Dane o liczbie spółek z udziałem obcego kapitału zbierane są przez GUS i dostępne na poziomie powiatowym, a nawet gminnym. Na podstawie spisu REGON, GUS zlicza wszystkie firmy zarejestrowane, bez względu na ich późniejszy obrót oraz wartość inwestycji. Nie można jednak określić wielkości spółek. Dlatego ocena rozkładu przestrzennego inwestycji zagranicznych musi być w tym wypadku dokonywana bardzo ostrożnie i wyłącznie w powiązaniu z innymi wspomnianymi wcześniej miarami. Analizą taką zajął się W. Dziemianowicz (1997). W swojej pracy przedstawił on sytuację z 1993 r. (a więc z wstępnej fazy procesu napływu inwestycji bezpośrednich do Polski) i w układzie ówczesnych województw. Analizie poddał on rozkład regionalny spółek z udziałem kapitału pochodzącego z konkretnych państw. Wykorzystał przy tym wskaźniki liczby spółek oraz wielkości ich kapitału zakładowego. Zgodnie z rezultatami tych badań spółki niemieckie skoncentrowane były w pierwszej połowie ubiegłej dekady w zachodniej części kraju oraz w Warszawie, spółki amerykańskie w dawnych województwach warszawskim i gdańskim, austriackie na Górnym Śląsku i w rejonie Krakowa, a szwedzkie na całym Pomorzu i w województwie warszawskim.



Ryc. 35. Rozmieszczenie spółek z udziałem kapitału zagranicznego w 2000 r. według powiatów. (A – liczba spółek)

Year 2000 distribution by poviát of companies with a share of foreign capital. (A – number of companies)

Także obecne rozmieszczenie spółek z udziałem kapitału zagranicznego jest na terenie Polski bardzo nierównomierne (ryc. 35). Są one skupione przede wszystkim w Warszawie i jej najbliższych okolicach, a w następnej kolejności w niektórych innych dużych ośrodkach i aglomeracjach: Poznaniu, Trójmieście, Wrocławiu, Szczecinie, Krakowie i Łodzi. Zaskakująco mała ich liczba znajduje się na Górnym Śląsku oraz w większych miastach Polski wschodniej. Na terenie pozostałych powiatów dużo spółek zarejestrowanych jest na pograniczu niemieckim, w pasie pobrzeża Bałtyku oraz w Wielkopolsce i na Opolszczyźnie. Rozkład przestrzenny spółek z obcym kapitałem nie uległ zatem w drugiej połowie lat 90. zasadniczym zmianom. Wyjątkiem wydaje się być zwiększenie ich koncentracji w pasie pogranicza polsko-niemieckiego. W 2000 r. na ogólną liczbę 40,4 tys. zarejestrowanych spółek z zagranicznym kapitałem, 11,5 tys. (blisko 25%) zlokalizowanych było w Warszawie, po około 1,8 tys. we Wrocławiu i Poznaniu, 1,3 tys. w Krakowie i 1,2 tys. w Szczecinie. Poza dużymi miastami najwyżej w rankingu znalazły się podwarszawskie powiaty pruszkowski i piaseczyński (odpowiednio 452 i 315 spółek).

Obraz rzeczywistej roli spółek z obcym kapitałem w gospodarce lokalnej otrzymujemy po odniesieniu ich liczby do liczby mieszkańców powiatów (ryc. 36). Zdecydowanie największa jest ona w pasie pogranicza polsko-niemieckiego. Wiele małych firm typu *joint venture* zlokalizowanych jest tam

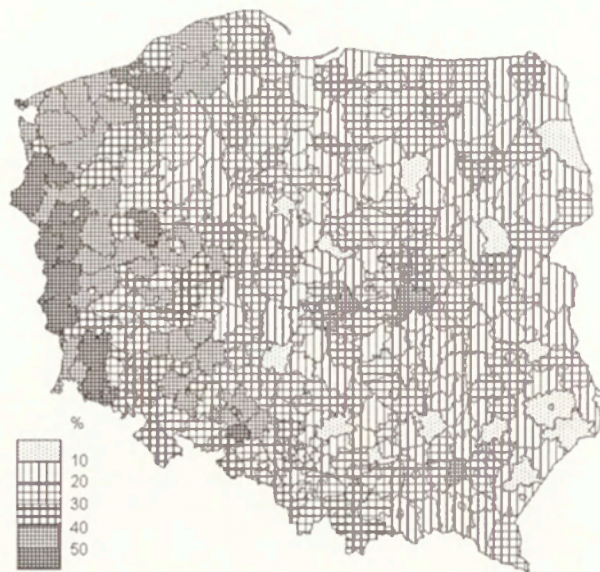


Ryc. 36. Spółki z udziałem kapitału zagranicznego w 2000 r. na 1 tys. mieszkańców powiatów

Year 2000 companies with a share of foreign capital per 1000 poviat inhabitants

nawet na terenach słabo zaludnionych. Jednocześnie także w większych ośrodkach regionu takich firm jest nadproporcjonalnie dużo. Obszarami o relatywnie dużym znaczeniu firm z obcym kapitałem jest też całe Pomorze, Dolny Śląsk, Opolszczyzna oraz „wyspy” dużych aglomeracji (przede wszystkim warszawskiej, poznańskiej, gdańskiej i łódzkiej). Na pozostałym obszarze Mazowsza, Małopolski i pogranicza wschodniego znaczenie to jest znikome. W przeliczeniu na 1000 mieszkańców najwięcej interesujących nas spółek było w 2000 r. w Warszawie (7,2), Sopocie i w przygranicznym powiecie słu-bickim. W czołówce rankingu znalazły się też duże i średnie miasta Pol-ski zachodniej oraz powiaty podwarszawskie.

Podobny obraz przestrzenny uzyskujemy odnosząc liczbę spółek z kapi-tałem zagranicznym do ogólnej liczby spółek prawa handlowego (ryc. 37). Wskaźnik ten ilustruje niejako poziom uzależnienia lokalnej gospodarki od kapitału zagranicznego. Na całym prawie zachodnim pograniczu ponad po-łowa wszystkich firm posiada obcy kapitał. Na Dolnym Śląsku, w centralnej Wielkopolsce, na Opolszczyźnie i Pomorzu odsetek ten przekracza 30%. Odmienna niż w przypadku poprzedniego wskaźnika sytuacja panuje w du-żych aglomeracjach, które charakteryzują się najczęściej relatywnie niskim poziomem udziału obcego kapitału. Jest to spowodowane faktem silnej kon-centracji rodzimej drobnej przedsiębiorczości w dużych ośrodkach. Pięć powiatów, o najwyższym w kraju odsetku spółek z zagranicznym kapitałem,



Ryc. 37. Udział spółek z kapitałem zagranicznym w ogólnej liczbie spółek prawa handlowego w 2000 r.

Share of all commercial law companies that have foreign capital as of 2000

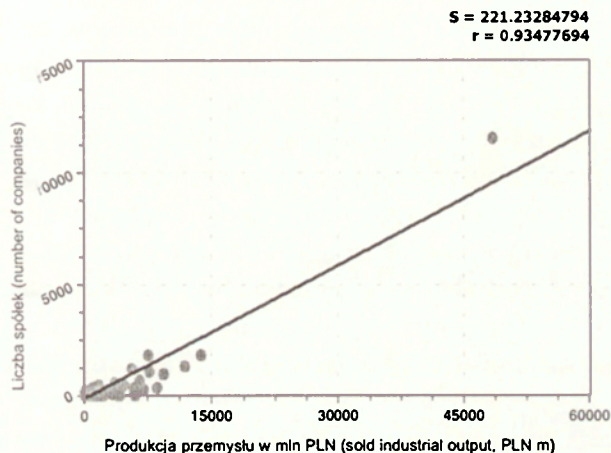
położonych jest w województwie lubuskim. W przypadku ślubickiego odsetek ten wynosi aż 66,5%. W Warszawie analogiczny udział jest zdecydowanie niższy (35,7%), a w Krakowie i większości miast Górnego Śląska utrzymuje się na poziomie 20%. Podobnie niski jest też w Trójmieście. Najniższym odsetkiem charakteryzują się powiaty Polski południowo-wschodniej i Lubelszczyzny. W Zamościu i Tomaszowie Lubelskim spółki z obcym kapitałem to tylko nieco ponad 7% wszystkich spółek prawa handlowego. Na bazie powyższych faktów można zaryzykować twierdzenie, że dynamika gospodarcza związana z położeniem w sąsiedztwie granicy, na zachodnich obszarach przygranicznych wykorzystywana jest w dużej mierze przez przedsiębiorstwa obce lub mieszane; zaś na pograniczu wschodnim głównie przez firmy polskie.

Przeprowadzona analiza korelacji i regresji wykazała początkowo silną zależność rozmieszczenia spółek z obcym kapitałem zarówno od liczby ludności jak i od wielkości produkcji przemysłowej. Współczynniki korelacji liniowej w pierwszym przypadku przekroczyły poziom 0,800, a w drugim nawet 0,900. Podobnie jednak jak w przypadku obrotów handlu zagranicznego w obu wypadkach nastąpiło ich wyraźne zmniejszenie po wyeliminowaniu ze zbioru powiatu warszawskiego (ryc. 38). Spadek ten był, co charakterystyczne, znacznie większy w odniesieniu do produkcji przemysłowej, niż

w odniesieniu do liczby ludności. Można więc sądzić, że o ile w największych ośrodkach czynnikiem stymulującym powstawanie przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym jest przede wszystkim potencjał ekonomiczny, o tyle w ośrodkach mniejszych większą rolę odgrywa liczba ludności. Może to wynikać z dużej liczby drobnych firm o profilu handlowym i usługowym, których rozwój uwarunkowany jest lokalnym popytem.

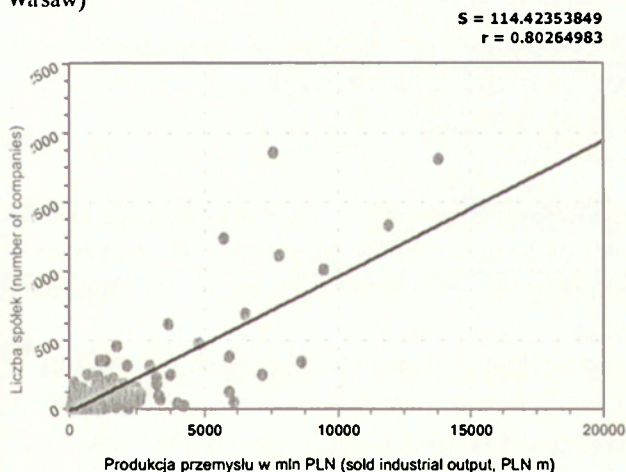
a. Zależność opisana za pomocą funkcji liniowej (zbiór 373 powiatów)

Relationship described with the aid of a linear function (set of 373 poviats)



$y=a+bx$
Wartości parametrów:
Values of parameters:
a = -108,96
b = 0,199

b. Zależność opisana za pomocą funkcji liniowej (zbiór 372 powiatów, bez Warszawy)
Relationship described with the aid of a linear function (set of 372 poviats, excluding that of Warsaw)



$y=a+bx$
Wartości parametrów:
Values of parameters:
a = -16,592
b = 0,098

Ryc. 38. Zależności pomiędzy liczbą spółek z udziałem kapitału zagranicznego a produkcją sprzedaną przemysłu

Relationship between number of companies with a share of foreign capital and sold industrial output

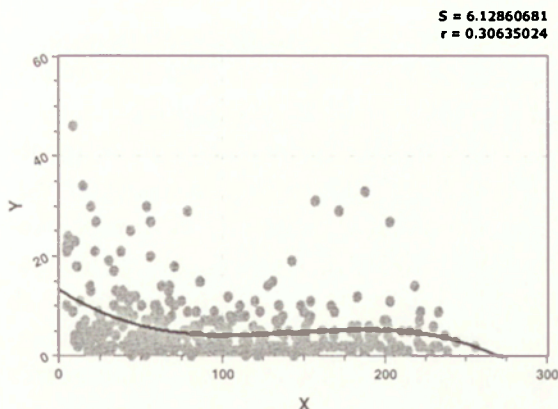
Zależność pomiędzy liczbą spółek z kapitałem zagranicznym (odnoszoną do liczby mieszkańców), a odległością od granic państwowych nie istnieje. Niskie wartości współczynnika korelacji spowodowane są wysoką koncentracją spółek w dużych miastach oraz niewielką ich ilością na pograniczu wschodnim. Jednocześnie analiza regresji wskazuje jednak na istnienie słabej tendencji do zmniejszania się relatywnej ilości spółek w miarę oddalania się od granicy. Odrzucenie ze zbioru powiatu warszawskiego oraz zastosowanie funkcji wielomianowej trzeciego stopnia powoduje wzrost dopasowania (ryc. 39 a). Przebieg funkcji wskazuje, że odległość wywiera wpływ na liczbę spółek z obcym kapitałem (na 1000 mieszkańców) jedynie w bezpośrednim sąsiedztwie granicy oraz na terenach najbardziej od niej oddalonych. Na pozostałym obszarze kraju rola odległości jest niezauważalna. Innymi słowy, interesujące nas spółki mają tendencję do lokalizowania się na obszarach przygranicznych. Obraz sytuacji zmienia się jeżeli liczbę spółek na 1000 mieszkańców odniesiemy do odległości od samej tylko granicy niemieckiej. Zważywszy na dużą liczbę małych firm, właśnie z kapitałem niemieckim, zabieg taki wydaje się merytorycznie usprawiedliwiony. Wówczas współczynnik dopasowania przy zastosowaniu funkcji liniowej, obliczony dla całej próby, wzrasta do poziomu $-0,404$, a w przypadku odrzucenia Warszawy oraz zastosowania funkcji wielomianowej trzeciego stopnia nawet do poziomu $-0,523$ (ryc. 39 b). Przebieg funkcji wielomianowej wskazuje przy tym jednoznacznie na to, że liczba spółek maleje szybko w miarę oddalania się od granicy niemieckiej, dalej zaś wpływ odległości jest już słabo zauważalny. Rozkład chmury punktów potwierdza, że praktycznie nie istnieją powiaty położone w pobliżu Nysy i Odry, w których wskaźnik liczby spółek z obcym kapitałem na 1000 mieszkańców nie przyjmowałby dużych wartości.

5.1.2.2. ROZMIESZCZENIE INWESTYCJI ZAGRANICZNYCH W PRZEMYSŁE

Analiza przeprowadzona w poniższym podrozdziale oparta jest na książce B. Domańskiego (2002). Jak dotąd nie ma bowiem opracowania precyzyjniejszego w tej dziedzinie. Autor wykorzystał różne dostępne źródła. Objął analizą wyłącznie przedsiębiorstwa przemysłowe, w których zainwestowano minimum 0,5 mln USD (lub jeżeli pracuje w nich ponad 50 osób) i w których udział kapitału zagranicznego przekracza 10%. Opierając się na danych PAIZ (zawierających lokalizację inwestycji, ale oceniających ich wartość metodą przedsiębiorstw) opracował i rozesłał ankietę. Na podstawie ankiet dokonał szacunkowej dezagregacji danych dla pojedynczych zakładów (miejscowości). Badanie dotyczy skumulowanej wartości inwestycji zagranicznych

a. Zależność liczby spółek z obcym kapitałem od odległości od granic ogółem opisana funkcją wielomianową trzeciego stopnia (zbiór 372 powiatów bez Warszawy)

Relationship between number of companies with foreign capital and distance from the border described with the aid a third-order polynomial function (set of 372 voivodships excluding that



$$y = a + bx + cx^2 + dx^3$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:

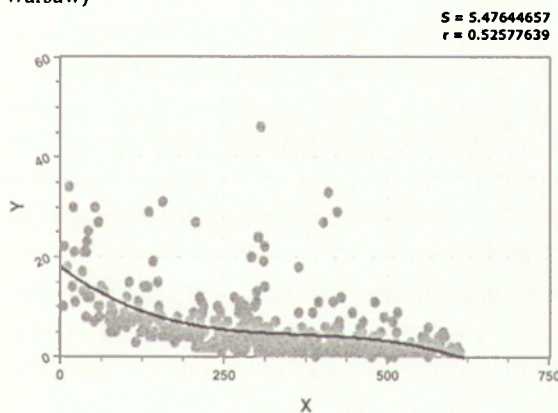
a =	13,359
b =	-0,217
c =	0,0016
d =	-3,709

x – odległość od granic w km (distance from border in km)

y – liczba spółek z kapitałem zagranicznym na 10 tys. mieszkańców (no. of companies with foreign capital per 10,000 inhabitants)

b. Zależność liczby spółek z obcym kapitałem od odległości od granicy niemieckiej opisana funkcją wielomianową trzeciego stopnia (zbiór 372 powiatów bez Warszawy)

Relationship between number of companies with foreign capital and distance from German border, as described by a third-order polynomial function (set of 372 poviats, excluding that of Warsaw)



$$y = a + bx + cx^2 + dx^3$$

Wartości parametrów:
Values of parameters:

a =	17,93
b =	-0,098
c =	0,00025
d =	-2,260

x – odległość od granicy niemieckiej w km (distance from German border in km)

y – liczba spółek z kapitałem zagranicznym na 10 tys. mieszkańców (no. of companies with foreign capital per 10,000 inhabitants)

Ryc. 39. Zależności pomiędzy liczbą spółek z udziałem kapitału zagranicznego a odległością od granicy

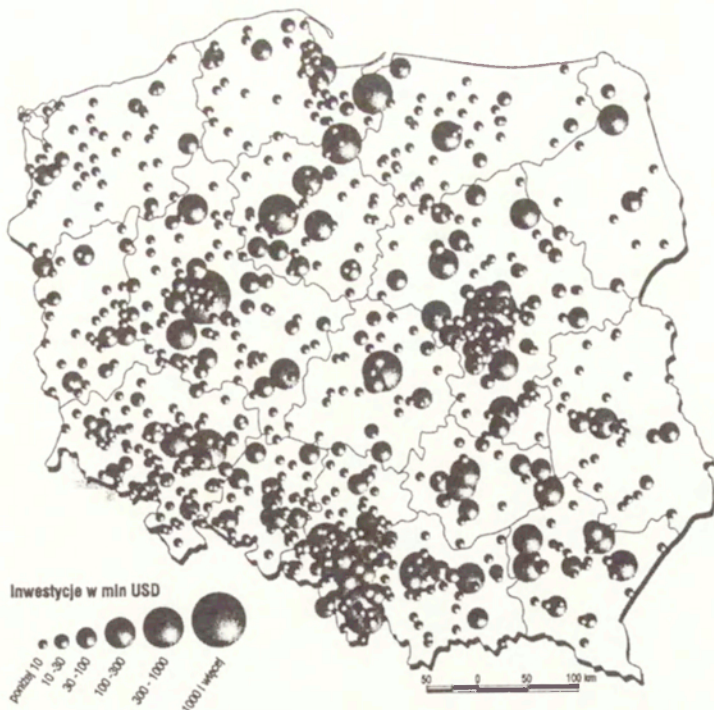
Relationship between number of companies with a share of foreign capital and distance from border

do 1998 r. włącznie. Analiza objęła 2020 zakładów produkcyjnych (2020 różnych lokalizacji), w których w badanym okresie zagraniczni inwestorzy ulokowali 19,9 mld USD i w których w 1998 r. zatrudnionych było 488 tys. osób (Domański B. 2002).

Wykonana w omawianym opracowaniu analiza regionalna wykazała, że aż 20,7% obcego kapitału inwestowanego w polski przemysł trafiło do 1998 r. do województwa mazowieckiego, dalszych 17,3% do śląskiego i 11,9% do wielkopolskiego. Tym samym trzy województwa wiodące przyciągnęły ponad połowę inwestycji. Jednocześnie udział województw lubelskiego i podlaskiego w napływie kapitału do sektora produkcyjnego był znikomy (po około 1,5%). Zaskakująca jest też bardzo słaba pozycja województwa zachodniopomorskiego. Z wymienionych 19,9 mld USD, 5 mld zainwestowanych zostało w inwestycje nowe (typu greenfield). Poziom ich skupienia w województwie mazowieckim był jeszcze większy (ponad 32%). Jednocześnie koncentracja w śląskim i wielkopolskim była nieco mniejsza. W przeliczeniu na 1 mieszkańca do 1998 r., w polski przemysł zainwestowano (z zagranicy) 516 USD. Wskaźnik ten najwyższe wartości osiągał ponownie w mazowieckim, wielkopolskim i śląskim, relatywnie wysokie także w warmińsko-mazurskim, opolskim i świętokrzyskim.

Szczegółowy rozkład przestrzenny (Domański B. 2002, mapa na str. 86; ryc. 40) wskazuje na to, że w mazowieckim i wielkopolskim mamy do czynienia z silną koncentracją inwestycji, odpowiednio w rejonie Warszawy i Poznania. Jednocześnie w całej Polsce południowej zakłady przemysłowe z udziałem obcego kapitału tworzą wyraźne pasmo ciągnące się od Zgorzelca po Przemyśl. W paśmie tym obok inwestycji dużych jest też wiele małych zakładów. O paśmie podwyższonej koncentracji inwestycji obcych w sektorze produkcyjnym możemy też mówić w centralnej części Polski północnej (od Poznania przez Bydgoszcz po Trójmiasto). Analogiczny rozkład przestrzenny inwestycji w nowe zakłady (Domański 2002, mapa na str. 90) charakteryzuje się bardzo wyraźną koncentracją w rejonach: Warszawy, Górnego Śląska, Wrocławia, Poznania, Krakowa oraz w mniejszym stopniu Łodzi i Bydgoszczy. W wielu regionach inwestycje w nowe zakłady praktycznie nie występują (szczególnie na terenie województw podlaskiego, warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego).

B. Domański (2002) dokonał także zestawienia inwestycji zagranicznych w sektorze produkcyjnym według kraju pochodzenia i województw. Na tej podstawie w niniejszej pracy skonstruowano macierze i mapy interakcji w zakresie obcych inwestycji w przemyśle (do 1998 r.). Przyjęte do opracowania kraje wykluczały jednak konstrukcje macierzy identycznej, jak w przy-

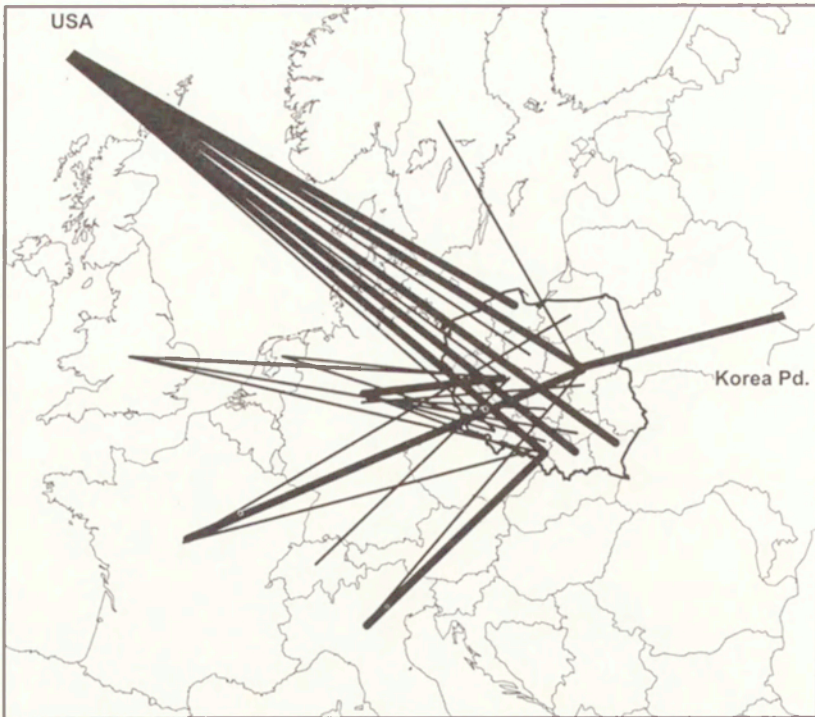


Ryc. 40. Inwestycje zagraniczne w przemyśle według miejscowości (1990–1998)
Foreign investments in industry by locality (1990–1998)

Źródło (Source): Domański B., 2001, s. 86

padku handlu zagranicznego. Powstały 4 macierze i mapy interakcji prezentujące zagadnienie w wartościach bezwzględnych oraz w odniesieniu do liczby ludności (województw), a także PKB (ponownie województw i dodatkowo także krajów inwestorów).

Macierz sporządzona w wartościach bezwzględnych inwestycji pokazuje, iż najbardziej rozproszone są na obszarze Polski powiązania inwestycyjne z Niemcami i Stanami Zjednoczonymi. Relacje z USA są jednak w przypadku większości województw silniejsze od relacji z zachodnim sąsiadem. Pewnym stopniem rozproszenia charakteryzują się także powiązania z Francją, Holandią i Wielką Brytanią. Powiązania z innymi krajami są słabsze i najczęściej silnie skoncentrowane w jednym lub dwóch województwach, w których zlokalizowano duże inwestycje (np. Włochy – silne relacje tylko ze śląskim – FIAT i mazowieckim – huta Luccini). Na obszarze Polski zdecydowanie największe skupienie powiązań inwestycyjnych występuje w województwie mazowieckim, śląskim i wielkopolskim. Silnych relacji tego typu nie odnotowuje się w ogóle w województwie lubelskim i lubuskim. Obraz graficzny powiązań inwestycyjnych wyrażonych w wartościach bezwzględnych



Inwestycje bezpośrednie w przemyśle w województwach (Direct investments in industry in the different voivodships)

————— > 500 mln USD ————— 200-500 mln USD

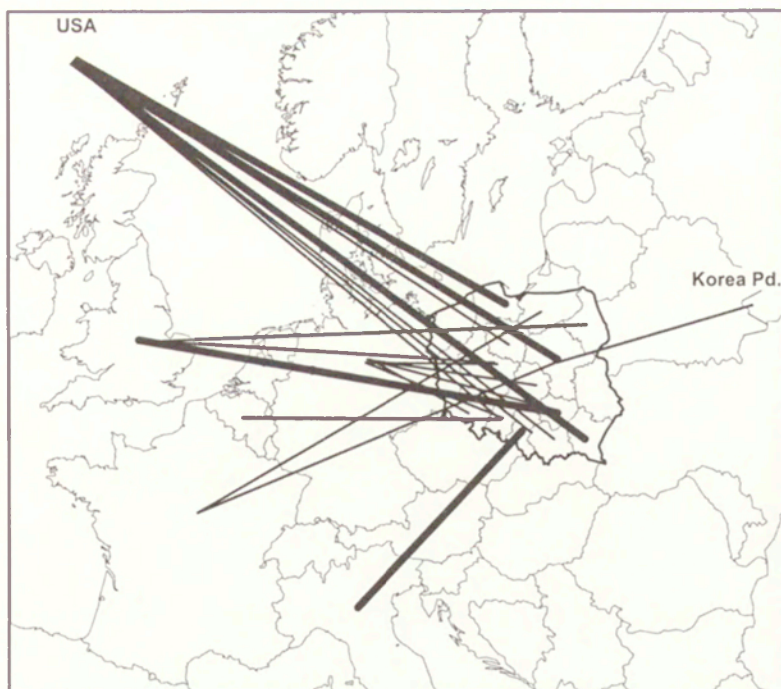
Ryc. 41. Najsilniejsze powiązania w zakresie inwestycji zagranicznych w przemyśle w wartościach bezwzględnych

The strongest linkages as regards foreign investment in industry in absolute terms

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Domański B., 2002 (Source: Author's own work on the basis of Domański, B. (2001))

(ryc. 41) ma kształt niepełnej *gwiazdy powiązań*, której ramiona skierowane są do Niemiec, USA, Wielkiej Brytanii, Francji i Włoch. Jedynym silnym powiązaniem na kierunku wschodnim są niefortunne inwestycje koreańskie w warszawski przemysł motoryzacyjny. Podstawą ramion są wszystkie województwa z wyjątkiem Polski północno-wschodniej.

Odniesienie wartości inwestycji dokonanych w sektorze przemysłowym do liczby mieszkańców województwa powoduje zredukowanie znaczenia, jakie zajmowało w macierzy województwo mazowieckie. Relatywnie silne powiązania ujawniają się w mniej zaludnionych województwach, takich jak świętokrzyskie, warmińsko-mazurskie i lubuskie. Województwem o słabych powiązaniach pozostaje natomiast lubelskie. Najsilniejszymi relacjami analizowanymi względem liczby ludności województw są relacje pomiędzy Włochami i województwem śląskim (inwestycje w przemysł motoryzacyjny);



Inwestycje bezpośrednie w przemyśle na 1 mieszkańca województw (Direct investments in industry per head of population in the voivodship)

————— > 200 USD ————— 100-200 USD

Ryc. 42. Najsilniejsze powiązania w zakresie inwestycji zagranicznych w przemyśle w przeliczeniu na liczbę ludności województw

The strongest linkages as regards foreign investment in industry expressed per inhabitant of voivodships

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Domański B., 2002 (Source: Author's own work on the basis of Domański, B. (2002))

275 USD na 1 mieszkańca województwa) i pomiędzy Stanami Zjednoczonymi a pomorskim (251 USD; branża papiernicza). Obraz graficzny (ryc. 42) jest podobny do uzyskanego dla wartości bezwzględnych. Wyraźnie słabiej zaznacza się jednak na nim ramię gwiazdy powiązań skierowane do Niemiec.

Przedstawienie wartości inwestycji jako odsetka PKB województw potwierdza zauważony już fakt, iż relatywnie najistotniejsze (z punktu widzenia gospodarki regionu) powiązania inwestycyjne mają miejsce nie w województwie mazowieckim, ale w innych regionach kraju. Na szczególną uwagę zasługują tu powiązania stwierdzone w województwach wielkopolskim, świętokrzyskim i lubuskim. Układ krajów-inwestorów o najbardziej rozproszonych kontaktach pozostaje nie zmieniony. Można jednak mówić o tym, że pozycja Niemiec jest nieco silniejsza niż przy odniesieniu do liczby ludności. Dowodzi to skupienia części inwestycji niemieckich w województwach



Investycje bezpośrednie w przemyśle jako % PKB województw (Direct investments in industry as a percentage of voivodships' GDP):

————— > 3 % ————— 2-3 %

Ryc. 43. Najsilniejsze powiązania w zakresie inwestycji zagranicznych w przemyśle jako udział procentowy PKB województw

The strongest linkages as regards foreign investment in industry expressed as a percentage of GDP in voivodships

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Domański B., 2002 (Source: Author's own work on the basis of Domański, B. 2002)

o mniejszym potencjale ekonomicznym. Obraz kartograficzny (ryc. 43) jest zbliżony do uzyskanego przy odniesieniu do liczby mieszkańców województw i ma kształt silnie niesymetrycznej gwiazdy powiązań.

Jeżeli wielkość inwestycji odniesiemy do PKB kraju pochodzenia kapitału, obraz najsilniejszych relacji ulegnie znacznym przekształceniom. Z macierzy znikną wówczas całkowicie powiązania z USA (w porównaniu z potencjałem ekonomicznym tego kraju wartość inwestycji w Polsce jest znikoma) oraz prawie całkowicie powiązania z Niemcami, Francją i Wielką Brytanią. Istotne okażą się natomiast relacje z Danią, Szwecją, Holandią i Norwegią. Najsilniejszymi staną się powiązania województw, w których zloka-



Inwestycje bezpośrednie w przemyśle jako promil PKB krajów pochodzenia kapitału
(Direct investments in industry as a promille of GDP in the countries of origin of the capital):

————— > 0,5 ‰ ————— 0,25-0,5 ‰

Ryc. 44. Najsilniejsze powiązania w zakresie inwestycji zagranicznych w przemyśle jako udział procentowy PKB krajów pochodzenia kapitału

The strongest linkages as regards foreign investment in industry expressed as a percentage of GDP of country of origin

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Domański B., 2002 (Source: Author's own work on the basis of Domański, B. 2002)

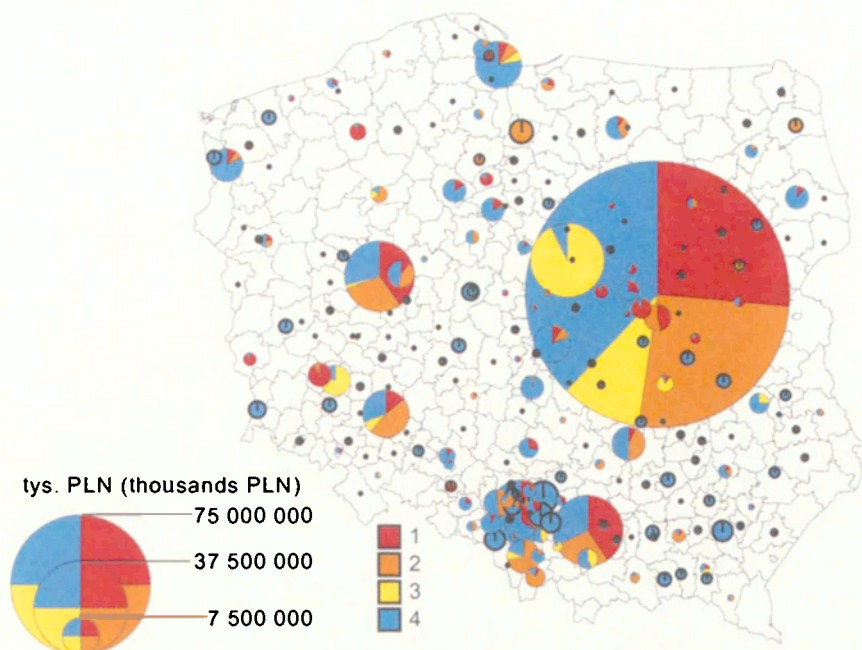
lizowano duże inwestycje motoryzacyjne z krajami inwestora (śląskiego z Włochami i mazowieckiego z Koreą Południową). Wyraźnie zaznaczy się koncentracja przestrzenna najsilniejszych związków w mazowieckim i wielkopolskim. Na mapie interakcji (ryc. 44) uwidacznia się o wiele pełniejsza niż w poprzednich przypadkach *gwiazda połączeń*. Jej ramiona skierowane są nie tylko na zachód, ale przede wszystkim na północ. Brak jest ramion obrazujących związki z Niemcami i Stanami Zjednoczonymi. Podstawą ramion są oprócz mazowieckiego prawie wyłącznie województwa Polski zachodniej i północnej.

5.1.2.3. ROZMIESZCZENIE PRZYCHODÓW UZYSKIWANYCH PRZEZ NAJWIĘKSZE FIRMY Z UDZIAŁEM KAPITAŁU ZAGRANICZNEGO

Skumulowana wartość inwestycji zagranicznych, jakie miały miejsce w danym regionie, nie zawsze przesądza o aktualnych powiązaniach zagranicznych obszaru. Przykładem mogą być znaczne inwestycje firmy Daewoo w Lublinie, które w efekcie upadku zakładu nie generują już dziś żadnych powiązań na kierunku województwo lubelskie – Korea Południowa. O faktycznym i aktualnym znaczeniu firm zagranicznych w gospodarce regionalnej i lokalnej świadczą zatem raczej obroty firm, w których udział ma obcy kapitał. Uzyskanie kompletnej informacji na ten temat nie jest możliwe. Osiągalne są natomiast informacje o przychodach największych firm. Ich źródłem jest tzw. „lista 1000” przygotowana przez dziennik *Rzeczpospolita (Polskie Przedsiębiorstwa... 2002)*. Redakcja tej gazety wysłała 1700 ankiet do firm, które w 2000 r. uzyskały przychody przekraczające 100 mln PLN. Do sporządzenia listy wykorzystano uzyskane odpowiedzi, a w przypadku firm, które ich nie udzieliły, raporty finansowe wysyłane obligatoryjnie do Komisji Papierów Wartościowych i Giełd oraz publikowane w Monitorze Polskim B i Monitorze Spółdzielczym B. Podobną analizę przestrzenną form własności dla listy 500 w 2000 r. wykonał P. Śleszyński (2002).

Ranking zawiera ujętą w postaci kodów informację o strukturze własności firm. Na tej podstawie możliwy jest podział 1000 największych przedsiębiorstw na 4 grupy: a) z wyłączną własnością kapitału zagranicznego, b) w których kapitał obcy jest największym udziałowcem, c) z udziałem jakiegokolwiek kapitału zagranicznego, d) bez udziału kapitału zagranicznego. Brak jest informacji o pochodzeniu kapitału w poszczególnych przedsiębiorstwach, choć są one często do ustalenia w oparciu o porównanie z bazą PAIZ u. Nie daje to jednak podstaw do stworzenia macierzy. Walorem „listy 1000” jest natomiast uwzględnienie wszystkich działów gospodarki (a nie wyłącznie przemysłu, jak w opracowaniu B. Domańskiego) oraz możliwość ustalenia relatywnej roli kapitału zagranicznego w największych firmach danego obszaru.

Na potrzeby niniejszej pracy dokonano obliczeń wartości przychodów firm położonych w poszczególnych powiatach, znajdujących się na „liście 1000” i należących do każdej z wymienionych wyżej 4 grup. Na tej podstawie wykonano kartodiagram (ryc. 45). Ogółem w 2001 r. 1000 największych przedsiębiorstw polskich zlokalizowanych było w 215 powiatach. Aż 305 przedsiębiorstw (30,5%) o największych obrotach miało swoją siedzibę w Warszawie, kolejnych 42 w Poznaniu, a 38 w Krakowie. Firmy z obcym



Ryc. 45. Przychody największych przedsiębiorstw według powiatów i udziału kapitału zagranicznego w 2001 r.

Year 2001 earnings of the largest enterprises by poviata and shares of foreign capital

1 – wyłącznie kapitał obcy (foreign capital only); 2 – przewaga kapitału obcego (predominantly foreign capital); 3 – udział mniejszościowy kapitału obcego (minority share of foreign capital); 4 – wyłącznie kapitał krajowy (domestic capital only)

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Polskie Przedsiębiorstwa*, 2002 (Source: Author's own work on the basis of *Polskie Przedsiębiorstwa*, 2002)

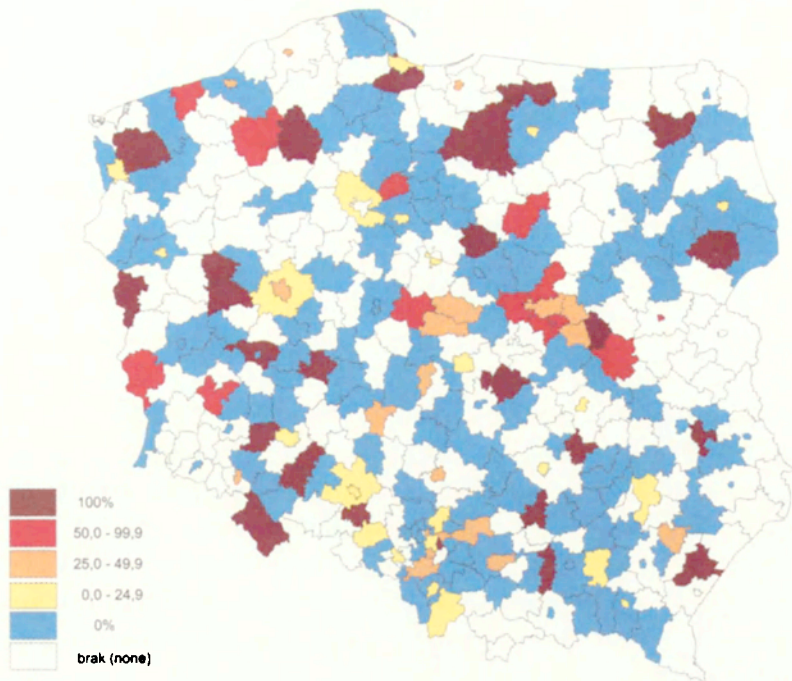
kapitałem stanowiły blisko połowę wymienionych w wykazie. Było ich 448, przy czym kapitał ten dominował w 404, a w przypadku 381 była to jedyna forma własności. Wielkości te dowodzą ogromnego udziału firm zagranicznych w polskiej gospodarce. Świadczą też pośrednio o powodzeniu ekonomicznym większości inwestorów. Koncentracja przestrzenna dużych przedsiębiorstw z kapitałem zagranicznym jest jeszcze większa niż dużych firm ogółem. W 2001 r. znajdowały się one zaledwie w 124 powiatach, z czego w Warszawie swoje siedziby miało 197 spośród nich (44%). Większość dużych firm zlokalizowanych w mniejszych ośrodkach to firmy czysto polskie, zazwyczaj będące własnością skarbu państwa. Centrami o dużej roli gospodarki opartej na kapitale zagranicznym są na obszarze Polski, oprócz Warszawy, Poznań, Wrocław, Kraków, Bielsko-Biała i Kielce. Na kapitale krajowym opierają się nadal: Gdańsk, Szczecin, Łódź, Katowice (i prawie cały obszar

GOP, poza Gliwicami), Bydgoszcz, Toruń, Lublin i Białystok. Jednocześnie w skali lokalnej znaczące są obroty firm z obcym kapitałem w Elblągu, Gorzowie Wielkopolskim, oraz w powiatach: kwidzyńskim, pilskim, legnickim, dębickim, augustowskim, żywieckim i w powiatach podwarszawskich.

Ogółem w skali kraju przychody 1000 największych przedsiębiorstw wynosiły w 2001 r. 632,4 mld PLN. 53,5% tych przychodów zrealizowanych zostało w firmach z mniejszym lub większym udziałem kapitału zagranicznego. Na przedsiębiorstwa z pełnym udziałem obcego kapitału przypadło 21,1% przychodów, z przewagą (lecz nie wyłączością) tej formy własności 21,6% i wreszcie na firmy, gdzie kapitał zagraniczny był mniejszościowy – 10,9%. Wielkości te dowodzą, że o ile pod względem samej liczby przedsiębiorstw, dominują firmy z kapitałem wyłącznie obcym, o tyle w przypadku analizy przychodów rola firm z kapitałem mieszanym jest zdecydowanie większa. Skupienie się na firmach ze 100%-owym udziałem kapitału zagranicznego wpływa na zmianę obrazu zróżnicowania przestrzennego przedsiębiorstw obcych w obrotach największych firm (ryc. 46). W 28 powiatach wszystkie znajdujące się tam firmy z listy 1000 są całkowitą własnością kapitału zagranicznego, a w dalszych 13 ich liczba jest przeważająca. Powiaty takie występują w różnych regionach kraju (otrzymany obraz przestrzenny ma charakter mozaikowy). Mimo to możemy mówić o ich koncentracji w regionie Warszawy, a także na Warmii i w niektórych częściach Wielkopolski i Dolnego Śląska. Jednocześnie w szeroko rozumianej Polsce południowo-wschodniej, powiatów takich jest tylko kilka.

5.1.2.4. PODSUMOWANIE

Reasumując rozważania dotyczące powiązań w zakresie inwestycji zagranicznych należy podkreślić, że każda z zastosowanych charakterystyk tego zjawiska odznacza się w Polsce innym rozkładem przestrzennym. Elementami łączącymi owe rozkłady są jedynie aglomeracja warszawska i niektóre inne duże ośrodki (Poznań, Wrocław, Kraków), gdzie bardzo dużej liczbie obcych spółek towarzyszy największa wartość zainwestowanego kapitału zagranicznego oraz największy udział przedsiębiorstw z tym kapitałem w obrotach dużych firm. Owe niedopasowanie rozkładów wynika z ogromnej różnicy w czynnikach determinujących rozmieszczenie firm małych i największych. W przypadku pierwszych mamy w większym stopniu do czynienia z klasycznymi czynnikami lokalizacji, czego potwierdzeniem może być np. koncentracja spółek na pograniczu niemieckim (oddziaływanie grawitacyjne Niemiec). Największe przedsiębiorstwa są natomiast z reguły jedynie



Ryc. 46. Udział firm ze 100% udziałem kapitału zagranicznego w przychodach największych przedsiębiorstw w 2001 r.

Contribution of firms with a 100% share of foreign capital to the incomes of the largest enterprises in 2001

Źródło: opracowanie własne na podstawie *Polskie Przedsiębiorstwa*, 2002 (Source: Author's own work on the basis of *Polskie Przedsiębiorstwa*, 2002)

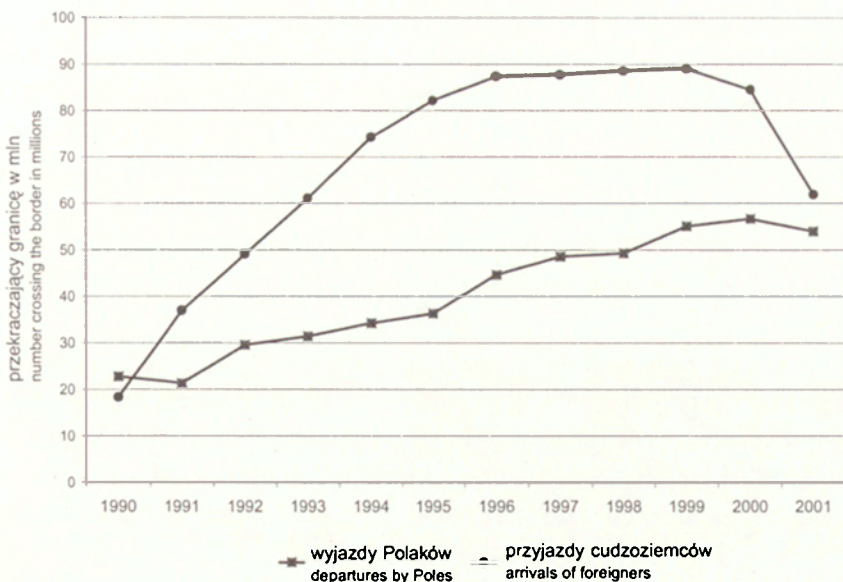
częściami wielkich korporacji międzynarodowych i ich lokalizacja bywa efektem polityki prowadzonej przez te firmy w skali globalnej. Pomimo pozorowanej dekoncentracji (w skali świata) paradoksalnie przejawia się to w większej koncentracji przestrzennej w obrębie poszczególnych państw. Koncentracja ta występuje przede wszystkim w dużych ośrodkach łączących w sobie potencjał ludnościowy i ekonomiczny z wysokim poziomem kwalifikacji pracowników (kapitał ludzki) i dobrze rozwiniętą, szeroko rozumianą infrastrukturą, w tym szczególnie dobrym skomunikowaniem transportowym ze światem. Zgodnie z wynikami badań przeprowadzonych na Uniwersytecie Wrocławskim, wśród inwestorów zagranicznych, którzy ulokowali kapitał w Polsce, aż 68% badanych firm, jako kluczowy czynnik lokalizacyjny podało dostęp do nowoczesnej infrastruktury transportowej (Namyślak 2002). W tym kontekście na szczególną uwagę, jako bieguny powiązań międzynarodowych, zasługuje zatem kilka wymienianych wyżej ośrodków średniej wielkości, w których zlokalizowano duże inwestycje zagraniczne.

5.2. POWIĄZANIA SPOŁECZNE

5.2.1. TURYSTYKA MIĘDZYNARODOWA

Lata 90. przyniosły w Polsce niespotykany rozwój turystyki międzynarodowej. Wynikało to przede wszystkim z otwarcia granic politycznych, zmiany relacji kursowych walut oraz przygranicznej koniunktury handlowej. Zjawisko to było zgodne z tendencją światową (ocenia się, że w 1995 r. uczestnikami turystyki zagranicznej było prawie 600 mln osób, a więc 10% mieszkańców Ziemi) i tym samym może być traktowane jako dowód na wejście Polski w fazę postindustrialną gospodarki oraz na rosnący udział kraju w procesach globalizacyjnych (Kowalczyk 2001a). Polska wkroczyła w dekadę lat 90. z przewagą wyjazdów własnych obywateli nad przyjazdami cudzoziemców (ryc. 47). Później, aż do 1999 r., oba rodzaje ruchu turystycznego rozwijały się bardzo szybko (zwłaszcza w okresie 1991–1996). Wzrost liczby przyjazdów był przy tym bardziej dynamiczny na skutek koniunktury przygranicznej. W latach 2000–2001 doszło jednak do jego spadku, co przy stagnacji wyjazdów doprowadziło do ponownego zbliżenia się obu wielkości. W 2001 r. na teren Polski wjechało 62 mln cudzoziemców, a wyjechało z niego 54 mln Polaków. Rok 2002 przyniósł dalszy zauważalny spadek, tym razem w obu wymienionych kategoriach ruchu. Liczba przyjeżdżających zmniejszyła się do 51 mln, a wyjeżdżających do 46 mln.

Badając turystykę zagraniczną na terenie Polski w układzie przestrzennym, zmuszeni jesteśmy do oddzielnej analizy przyjazdów cudzoziemców do Polski i wyjazdów obywateli Polskich za granicę. W literaturze oba problemy, zazwyczaj badane są oddzielnie a ponadto tylko niektóre opracowania uwzględniają ich zróżnicowanie regionalne wewnątrz obszaru Polski. Analizą rozkładu zagranicznego ruchu turystycznego na terenie kraju zajmowali się m.in. T. Lijewski i in. (2002) oraz K. Miros (1997). Badania ofert wycieczek turystycznych do Polski (w ujęciu regionalnym) prowadził, w ramach przygotowanej na Uniwersytecie Warszawskim pracy magisterskiej A. Matjas (1994; Kowalczyk 2001a). Teoretyczne aspekty związane z analizowaniem ruchu turystycznego na obszarach przygranicznych badał J. Zegadlewicz (1995). Rozpatrywano także natężenie i rozkład turystyki zagranicznej w poszczególnych województwach lub regionach (m.in. Meyer 2000). Typologię rodzajów turystyki transgranicznej przeprowadził T. Lijewski (1994). Większość badaczy traktowała przyjazdy z zagranicy jako element ruchu turystycznego (m.in. w kontekście walorów turystycznych Polski, istniejącej infrastruktury itd.), nie zaś jako przejaw interakcji na określonym kierunku



Ryc. 47. Wyjazdy Polaków zagranicę i przyjazdy cudzoziemców do Polski w latach 1990–2001

Journeys made abroad by Poles and to Poland by foreigners in the years 1990–2001

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej (Source: author's own study on the basis of Border Guard materials)

ku. Jeszcze mniej opracowań dotyczyło wyjazdów obywateli polskich zagranicę. Oba podstawowe zagadnienia (przyjazdy i wyjazdy) charakteryzują się bowiem daleko idącą dychotomią w zakresie dostępności źródłowych danych statystycznych. Dostępność ta jest o wiele wyższa w przypadku przyjazdów cudzoziemców do Polski, niż w odniesieniu do wyjazdów obywateli polskich zagranicę. W pierwszym wypadku mamy do dyspozycji:

- dane ogółem o liczbie noclegów udzielonych cudzoziemcom na poziomie powiatów (GUS),
- strukturę noclegów udzielonych cudzoziemcom według obywatelstwa na poziomie województw (GUS),
- strukturę przyjazdów do Polski według obywatelstwa i przejść granicznych (Straż Graniczna).

W przypadku wyjazdów obywateli polskich, jedyną pełną statystyką dysponujemy dla przejść granicznych. Daje ona możliwość analizy kierunków podróży w kontekście infrastruktury transportowej, w żaden jednak sposób nie informuje nas o celach i kierunkach (krajach docelowych) wyjazdu. W tej sytuacji jedyną możliwością jest wykorzystanie, z konieczności niepełnych,

danych pochodzących z badań ankietowych. Regularnie w styczniu każdego roku ankiety dotyczące wyjazdów przeprowadza Firma Taylor Nelson i OBOP według projektu Instytutu Turystyki (www.intur.com) w ramach tzw. Badań Sondażowych Uczestnictwa Polaków w Turystyce (na próbie około 4000 respondentów). W badaniach tych, jako wyjazdy zagraniczne traktuje się wyjazdy z minimum jednym noclegiem poza granicami Polski (zgodnie z zaleceniami Światowej Organizacji Turystyki). Także badania Instytutu Turystyki nie pozwalają jednak na analizę przestrzenną ruchu wyjazdowego wewnątrz obszaru Polski. Dlatego do analizy rozkładu przestrzennego ruchu wyjazdowego wykorzystano opisane wcześniej własne badania ankietowe.

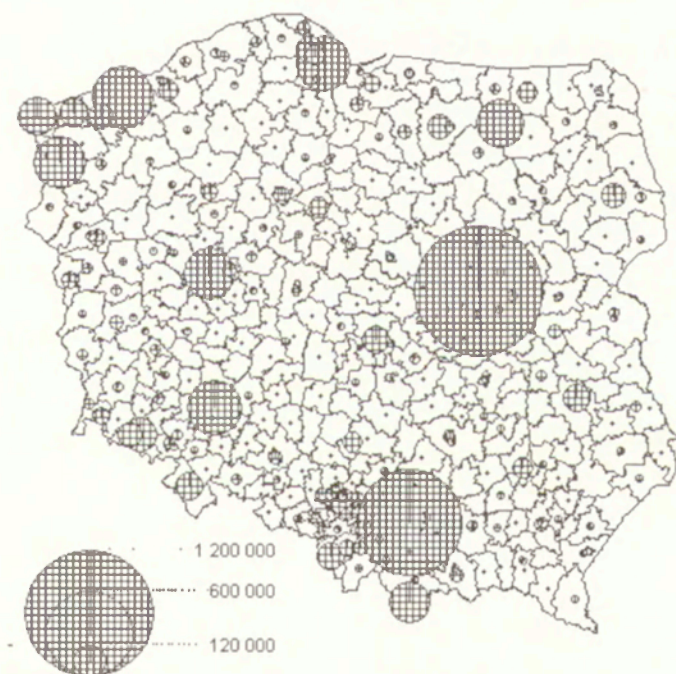
Z punktu widzenia niniejszej pracy istotne jest przede wszystkim zbadać rozkład przestrzenny przyjazdów i wyjazdów turystycznych, jako miary powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym. Dlatego, jako słuszne uznano zastosowanie szerokiej definicji turysty, jako „osoby znajdującej się dobrowolnie czasowo poza miejscem stałego pobytu środowiska związanego z codziennym rytmem życia” (Kowalczyk 2001a). O istnieniu powiązań międzynarodowych pomiędzy określonymi regionami/krajami świadczy bowiem prawie każdy występujący pomiędzy nimi ruch osób (z wyjątkiem ruchu tranzytowego, choć i wtedy wybór trasy przejazdu nie zawsze jest przypadkowy), niezależnie od długości i celów podróży. Analizowane dane GUS narzuciły jednak w praktyce konieczność ograniczenia się w badaniu do osób korzystających w Polsce z oficjalnego noclegu. Ich uzupełnieniem jest odpowiednie porównanie z pełnymi danymi Straży Granicznej, a także omówione, w rozdziale 5.2. niniejszej pracy, zagadnienie przyjmowania cudzoziemców w domu osób, które były respondentami ankiety.

5.2.1.1 TURYSTYKA PRZYJAZDOWA

5.2.1.1.1. NOCLEGI UDZIELONE CUDZOZIEMCOM W POLSCE

W roku 2000 cudzoziemcom udzielono w Polsce 6,9 mln noclegów rejestrowanych. Ich rozkład regionalny był bardzo nierównomierny, szczególnie po analizie przeprowadzonej na poziomie powiatowym (ryc. 48). Powiatami, w których udzielono w 2000 r. najwięcej noclegów cudzoziemcom były Warszawa (1174 tys.), Kraków (844 tys.) i powiat kołobrzescki (339 tys.). W Warszawie gośćmi były najczęściej osoby przyjeżdżające służbowo. Kraków przyjmował zdecydowanie największą liczbę uczestników zagranicznych grup turystycznych. Jako miasto szczególnie atrakcyjne turystycznie, w przeciwieństwie do Warszawy, znajduje się on na trasie prawie wszystkich wycie-

czek objazdowych po Europie Środkowej. Jest też bazą noclegową dla odwiedzających Oświęcim wycieczek i grup szkolnych z Izraela. Zachodnia część polskiego wybrzeża (w tym Kołobrzeg) stanowiła natomiast miejsce tanich pobytów wypoczynkowych obywateli Niemiec. Ponadto miejscami koncentracji przyjazdów były Gdańsk, Poznań, Wrocław i Szczecin oraz regiony turystyczne Sudetów, Mazur i Podhala. Spośród dużych ośrodków, znacznie słabsza była natomiast pozycja miast Górnego Śląska, Łodzi i Bydgoszczy. Z powiatów, na których terenie położone są duże przejścia graniczne, w grupie o znacznej liczbie udzielonych noclegów znalazły się jedynie cieszyński i ślubicki. Jeżeli liczbę noclegów odniesiemy do liczby ludności, na czoło rankingu wysuną się powiaty turystyczne zachodniego wybrzeża (kołobrzegi - 4316 noclegów udzielonych cudzoziemcom na 1000 mieszkańców powiatu, kamieński, miasto Świnoujście). Łącznie w województwie zachodniopomorskim turyści zagraniczni stanowili w 1999 r. aż 18% wszystkich korzystających z obiektów noclegowych (Meyer 2000). Wysoką wartością wskaźnika charakteryzują się także Mazury (szczególnie powiat mrągowski), Sudety (jeleniogórski) i Podhale (tatrzański), a z dużych ośrodków ponownie Kraków oraz Warszawa. Układ przestrzenny powiatów o dużej liczbie udzielonych noclegów względem liczby ludności jest obrazem znaczenia turystyki



Ryc. 48. Noclegi udzielone cudzoziemcom w 2000 r. według powiatów
Overnight stays made by foreigners in the different poviats in 2000

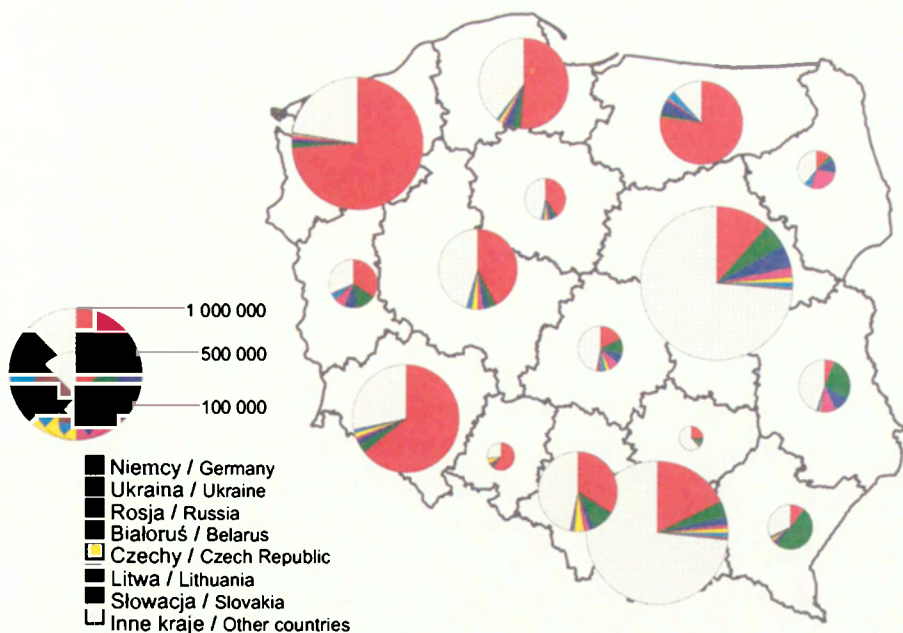


Ryc. 49. Noclegi udzielone cudzoziemcom na 1000 mieszkańców powiatów w 2000 r.
Overnight stays made by foreigners in 2000 per 1000 inhabitants of the powiats

zagranicznej w gospodarce lokalnej (ryc. 49). Uzyskany rozkład jest bardzo przejrzysty. Powiaty, w których turystyka odgrywa dużą rolę układają się pierścieniem wzdłuż wybrzeża oraz granic Polski (przede wszystkim zachodniej, północnej i południowej), stanowiąc zwarty obszar w całym pasie wybrzeża Bałtyku, na Ziemi Lubuskiej, w rejonie Karkonoszy i w Kotlinie Kłodzkiej, w Beskidzie Śląskim oraz na Mazurach. W rejonie Tatr koncentracja ruchu przyjazdowego ogranicza się do jednego tylko powiatu – tatrzańskiego. Ponadto „wyspami” większej intensywności zagranicznej turystyki przyjazdowej są duże aglomeracje miejsko-przemysłowe i niektóre ośrodki regionalne o lepszej sytuacji ekonomicznej (szczególnie miejsca lokalizacji inwestycji zagranicznych – przyjazdy służbowe). Na pozostałym obszarze kraju nieco większe znaczenie turystyki zagranicznej obserwuje się w Wielkopolsce i Polsce południowo-wschodniej; znikome w Polsce centralnej i wschodniej.

5.2.1.1.2. TURYSTYKA PRZYJAZDOWA Z WYBRANYCH KRAJÓW

W 2000 r. ze zdecydowanie największej liczby noclegów skorzystali w Polsce obywatele Niemiec – 2,7 mln. Po około 400 tys. noclegów udzielono przyjezdnym ze Stanów Zjednoczonych, Ukrainy i Wielkiej Brytanii. Dość wysoką pozycję w rankingu odwiedzających Polskę zajmują też oby-



Ryc. 50. Noclegi udzielone cudzoziemcom z krajów sąsiednich w 2000 r. według województw

Overnight stays made by foreigners from neighbouring countries in 2000, by voivodship

watele Francji, Rosji, Włoch, Danii, Szwecji, Holandii, Izraela i Białorusi. Znikoma jest liczba oficjalnych noclegów, z jakich skorzystali pozostali sąsiedzi Polski – Czesi, Litwini, a zwłaszcza Słowacy (mniej niż Japończycy). Jest to wynikiem zdecydowanej dominacji pobytów trwających kilka godzin i ograniczonych do strefy przygranicznej.

W układzie regionalnym, w prawie wszystkich województwach przeważały noclegi udzielone obywatelom krajów sąsiednich (ryc. 50). W całej Polsce zachodniej i północnej byli to Niemcy (absolutna dominacja w zachodniopomorskim, dolnośląskim i warmińsko-mazurskim), w pasie województw wschodnich przyjezdni z byłego ZSRR (w podkarpackim i lubelskim z Ukrainy; w podlaskim – z Białorusi i Litwy). Zupełnie inną strukturę noclegów posiadały województwa mazowieckie i małopolskie, gdzie na gości z państw ościennych (w tym Niemców) przypadało niecałe 30% ogółu nocujących. Do tych dwóch województw (a w praktyce do: Warszawy i Krakowa) kierowała się znaczna część turystów z wszystkich prawie państw nie będących bezpośrednimi sąsiadami Polski (w tym przede wszystkim ze Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Izraela). Ponadto w województwach północnych zaznaczył się większy udział przyjezdnych ze Skandynawii, a w południowych z Włoch. Ciekawą strukturą udzielonych noclegów

charakteryzowało się województwo lubuskie, gdzie przy względnie mniejszym udziale Niemców, nocowało wielu obywateli Rosji, Białorusi i Ukrainy (noclegi tranzytowe przy podróżach do Europy Zachodniej).

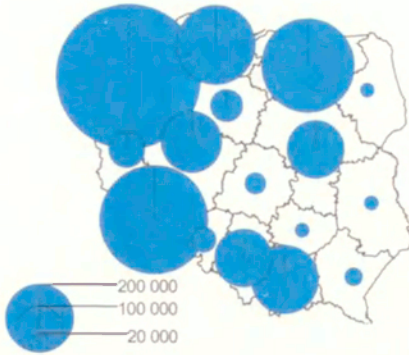
Rozkład przestrzenny noclegów udzielonych Niemcom (ryc. 51 a), według województw, charakteryzuje się mniejszym niż w przypadku przyjazdów ogółem znaczeniem mazowieckiego i małopolskiego oraz ogromną koncentracją w zachodniej części kraju. Nie zmienia to faktu, że goście zza zachodniej granicy licznie nocowali w 2000 r. we wszystkich województwach. Także na terenie całego kraju, z obiektów noclegowych korzystali Włosi (ryc. 51 b), Brytyjczycy i Francuzi. W przypadku Brytyjczyków koncentracja w dwóch województwach dominujących (mazowieckim i małopolskim) była jednak wyraźnie większa. Przyjezdni z Czech i Słowacji nocowali najczęściej w województwach graniczących z tymi krajami oraz w mazowieckim i małopolskim. W przypadku przyjezdnych zza wschodniej granicy prawidłowość ta występowała w o wiele mniejszym stopniu. Szczególnie Rosjanie (ryc. 51 c) i Białorusini korzystali z obiektów noclegowych na terenie całego kraju. Ukraińcy (ryc. 51 d) nocowali natomiast w całej prawie Polsce południowej, natomiast Litwini w całym kraju z wyjątkiem podkarpackiego, świętokrzyskiego i opolskiego. W każdym z tych przypadków dużo gości zatrzymywało się w województwie lubuskim, prawdopodobnie bezpośrednio przed (lub po) przekroczeniu granicy niemieckiej.

Noclegi udzielone przedstawicielom wszystkich innych krajów pozostawały silnie skoncentrowane w województwie mazowieckim i małopolskim. W przypadku Szwecji (ryc. 51 e), Danii i Norwegii duże znaczenie miały też pomorskie i zachodniopomorskie, a w przypadku Holandii – wielkopolskie. Obywatele Rumunii najczęściej nocowali w Polsce południowo-wschodniej. Wspomniana koncentracja w mazowieckim i małopolskim była najsilniejsza w przypadku krajów pozaeuropejskich, w tym Stanów Zjednoczonych (ryc. 51 f), Japonii i Izraela.

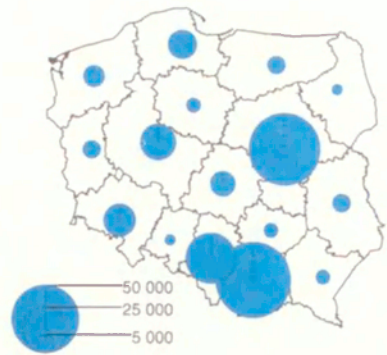
5.2.1.1.3. TURYSTYKA PRZYJAZDOWA NIEREJESTROWANA W OBIEKTACH NOCLEGOWYCH

W warunkach polskich dysponujemy dwoma podstawowymi źródłami informacji dotyczących turystyki przyjazdowej. Jednym są statystyki Straży Granicznej opisujące strukturę ruchu wjazdowego do Polski w punktach odprawy paszportowej, drugim – dane zbierane przez GUS (*Turystyka w 2000 r.* 2001) w hotelach i innych obiektach o noclegach udzielonych obcokrajowcom. Porównanie obu źródeł prowadzi do zaskakującego wniosku, że zdccy-

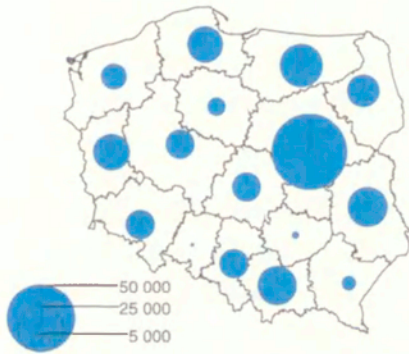
A – Niemcy / Germany



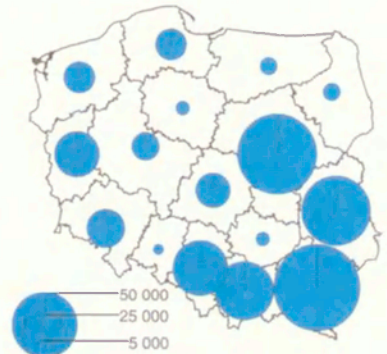
B – Włochy / Italy



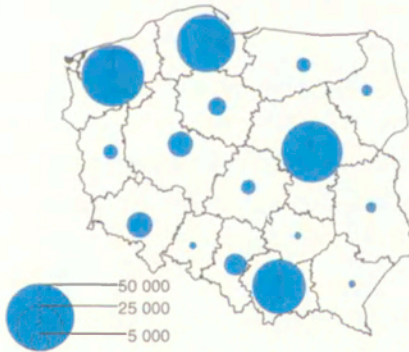
C – Rosja / Russia



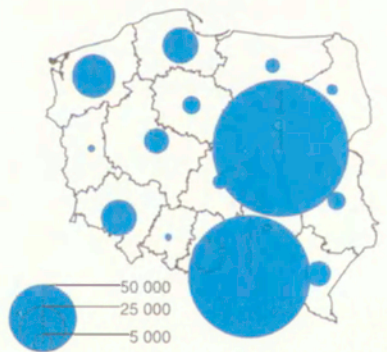
D – Ukraina / Ukraine



E – Szwecja / Sweden



F – Stany Zjednoczone / USA



Ryc. 51. Noclegi udzielone obywatelom wybranych krajów w 2000 r. – rozkład przestrzenny na poziomie województw

Overnight stays made by citizens of selected countries in 2000 – spatial breakdown at voivodship level

dowana większość osób odwiedzających nasz kraj nie korzysta z noclegów ewidencjonowanych. W 2000 r. do Polski przyjechało 84,5 mln cudzoziemców, a z noclegów skorzystało oficjalnie zaledwie 3,5 mln (4,1%). Przyczyny takiej sytuacji tkwią zarówno w przeważającej liczbie przyjazdów jednodniowych, jak i znacznej (choć trudnej do określenia) ilości noclegów wymykających się statystikom (nierejestrowane kwatery prywatne, noclegi u rodziny, noclegi w samochodach poza kampingami). Badania szacunkowe prowadzone przez Instytut Turystyki dowodzą, że z noclegów skorzystało około 18 mln osób (*Kompendium wiedzy o turystyce, 2001*), co oznaczałoby, że faktyczny udział przyjezdnych jednodniowych wynosi około 80%. Badania te jednak nie zawierają informacji pozwalających na analizę regionalną (nawet w rozbiciu na kraje pochodzenia przyjezdnych).

Udział turystów korzystających z noclegów (względem przekraczających granicę Polski) jest bardzo silnie zróżnicowany w zależności od obywatelstwa gości. Zdecydowanie najwyższy jest on w przypadku krajów odległych (Stany Zjednoczone – 68%, Wielka Brytania, Włochy, a również Danii i Finlandii), wyraźnie niższy w odniesieniu do obywateli krajów bliższych jak Austria (15%), Węgry (14%), ale także Belgia (24%) i Holandia (29%). Obywatele krajów sąsiednich nocują w obiektach hotelowych sporadycznie. Wyjątkiem są Rosjanie, których 14% zatrzymuje się w hotelach (przede wszystkim przybysze z głębi Rosji). Udział nocujących w przypadku pozostałych sąsiadów nie przekracza 10%. Najniższy jest on dla Czechów (0,3%) i Słowaków (0,4%) oraz dla Niemców (2%, pomimo iż w wartościach bezwzględnych właśnie turyści niemieccy stanowią najliczniejszą grupę nocujących – ponad 1 mln osób). Nieco większy jest odsetek użytkowników hoteli wśród obywateli Litwy (5%), Białorusi (5,9%) i Ukrainy (8,8%).

W kontekście dotychczasowych rozważań, szczególnie interesującym zagadnieniem jest struktura przestrzenna przyjazdów, którym nie towarzyszy korzystanie z obiektów noclegowych. Informacji takich dostarczają pośrednio dane GUS (*Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców ... 2001*). Ankietowani przez tę instytucję zmotoryzowani cudzoziemcy agregowani byli w trzech grupach zależnie od odległości w jakiej dokonywali zakupów: do 21 km (obszar bezpośrednio przygraniczny, strefa I), między 21 a 100 km (rejon Polski sąsiadujący z granicą, strefa II) i ponad 100 km (w głębi kraju, strefa III). W 1999 r., w przypadku granicy wschodniej aż 48,2% badanych dokonywało zakupów w strefie II i 22,7% w strefie III. Proporcje były zupełnie inne na granicy południowej (odpowiednio 37,2 i tylko 3%), a szczególnie zachodniej (15,1% i 9,8%), gdzie na obszar bezpośrednio przygraniczny (strefa I) przypadało aż 75,1% zmotoryzowanych kupujących. Jak widać obszar Polski pod-

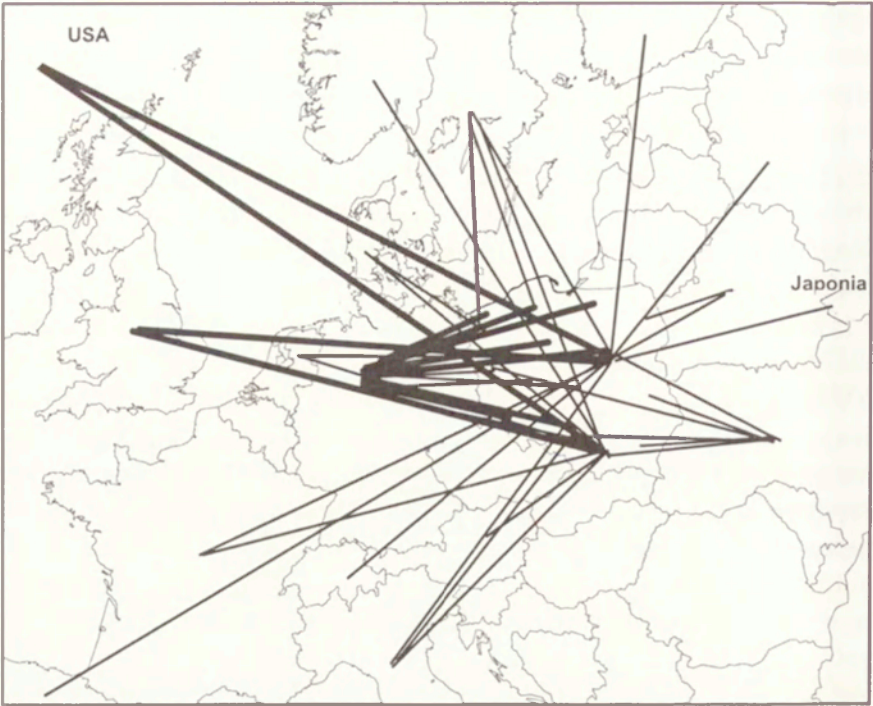
legający penetracji uczestników krótkotrwałego ruchu handlowego jest daleko większy na wszystkich odcinkach granicy wschodniej, niż w przypadku przyjezdnych z Czech, Słowacji i tym bardziej Niemiec.

Badania GUS nie pozwalają jednak precyzyjnie określić miejsc do jakich udają się przyjeżdżający na jeden dzień cudzoziemcy. Podczas badań przeprowadzonych w 2001 r. przez Główny Urząd Cel we współpracy z Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (w ramach projektu badawczego pt. *Stopień wykorzystania ulg i norm celnych w ruchu osobowym oraz poziom ich przekraczania* (Komornicki, Powęska 2001)) na przejściu granicznym w Terespolu, potwierdzono tezę, że większość przyjeżdżających ze wschodu udaje się do kolejnych miejscowości położonych wzdłuż, przecinającego granicę, korytarza transportowego. W przypadku przejścia Terespol aż 85% ankietowanych wówczas Białorusinów udawało się do trzech ośrodków położonych przy drodze E-30: Terespol, Białej Podlaskiej i Warszawy.

5.2.1.1.4. KIERUNKI POWIĄZAŃ W ZAKRESIE TURYSTYKI PRZYJAZDOWEJ

Macierz turystyki przyjazdowej wyrażona w wartościach bezwzględnych (liczba udzielonych noclegów rejestrowanych) ujawnia z całą mocą dominację przyjazdów do województw mazowieckiego i małopolskiego. Spośród krajów uwzględnionych w macierzy zdecydowanie najbardziej rozproszone na obszarze Polski są przyjazdy z Niemiec, Rosji i Ukrainy. Niemcy są krajem, którego obywatelom udzielono najwięcej noclegów w 12 województwach. Najsilniejszym bezwzględnym powiązaniem w zakresie przyjazdów jest relacja Niemcy – zachodniopomorskie (724 tys. noclegów w 2000 r.). W województwie mazowieckim więcej noclegów udzielono Amerykanom niż Niemcom, w podkarpackim i lubelskim najczęściej nocowali Ukraińcy, zaś w podlaskim – Białorusini. Województwami o wyraźnie najsłabszych powiązaniach turystyki przyjazdowej okazały się opolskie i kujawsko-pomorskie (powiązania silne, ale tylko z Niemcami) oraz świętokrzyskie (także liczba nocujących Niemców była niewielka). Obraz graficzny macierzy bezwzględnej liczby nocujących cudzoziemców (ryc. 52) stanowi nałożenie układu symetrycznej gwiazdy (z ramionami skierowanymi do Niemiec, Włoch, Francji, USA, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Białorusi i Ukrainy) i układu dwóch pęków powiązań skupionych w mazowieckim i małopolskim, w których skoncentrowane są relacje z innymi państwami.

Macierz przeliczona na liczbę mieszkańców województw zachowuje swój układ krzyżowy z dominacją z jednej strony Niemiec, a z drugiej wojewódz-



Liczba noclegów udzielonych turystom z poszczególnych krajów w województwie
(No. of overnight stays made by tourists from different countries, by voivodship):

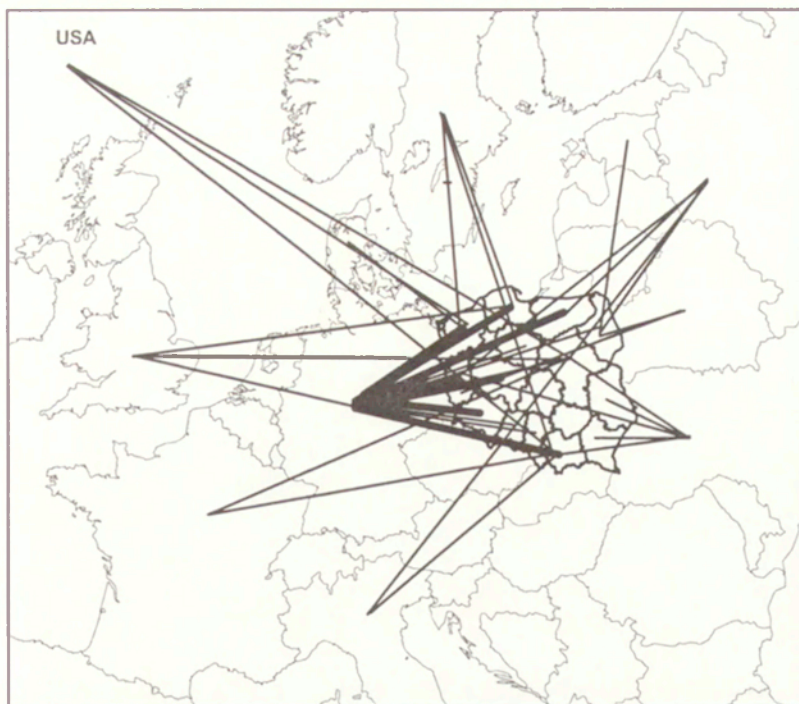
————— > 100 tys.

————— 25-100 tys.

Ryc. 52. Najsilniejsze powiązania w zakresie turystyki przyjazdowej w wartościach bezwzględnych

The strongest linkages as regards inbound tourism in absolute terms

two mazowieckiego i małopolskiego. Tym samym możemy stwierdzić, że koncentracja powiązań turystycznych tych regionów jest proporcjonalnie większa od koncentracji ludności na ich obszarze. O ile jednak dominacja Niemiec jest nadal bardzo wyraźna, to koncentracja powiązań w dwóch wymienionych województwach (w tym zwłaszcza w mazowieckim) jest już wyraźnie słabsza niż w ujęciu bezwzględnym. W całej macierzy najsilniejszą pozostaje relacja zachodniopomorskie – Niemcy. Rozproszeniem powiązań odznacza się także Ukraina i w pewnym stopniu Francja. Obraz graficzny (ryc. 53) nie ulega, po przeliczeniu na liczbę mieszkańców, dużym zmianom. Mniej widoczny jest jednak wspomniany układ *pęków powiązań* (w mazowieckim i małopolskim) a wzmocniony zostaje układ *gwiazdy powiązań* (a tym samym stopień ich rozproszenia). Wzmocnieniu ulegają szczególnie ramiona *gwiazdy* skierowane do Rosji, na Ukrainę i na Białoruś, co wiąże się z tym, że obywatele tych państw odwiedzają często województwa o mniejszej całkowitej liczbie ludności (szczególnie podlaskie i warmińsko-mazur-



Liczba noclegów udzielonych turystom z poszczególnych krajów w przeliczeniu na 1 tys. mieszk. województwa (No. of overnight stays made by tourists from different countries, as expressed per 1000 inhabitants of a voivodship):

————— > 50 ————— 10-50

Ryc. 53. Najsilniejsze powiązania w zakresie turystyki przyjazdowej w przeliczeniu na liczbę ludności województw

The strongest linkages as regards inbound tourism expressed per head of population in the voivodships

skie). Odniesienie do potencjału demograficznego nie zmienia natomiast pozycji województw opolskiego i kujawsko-pomorskiego, jako regionów o powiązaniach jednokierunkowych oraz świętokrzyskiego, jako obszaru o najniższym stopniu powiązań międzynarodowych w zakresie turystyki przyjazdowej.

Podobnie jak w przypadku handlu zagranicznego, tak i w odniesieniu do turystyki macierz, odniesiona do liczby ludności krajów – partnerów (w tym wypadku krajów pochodzenia nocujących w Polsce cudzoziemców), charakteryzuje się większym znaczeniem relacji z krajami nie będącymi członkami Unii Europejskiej. Znacznemu osłabieniu ulega w tym ujęciu pozycja relacji poszczególnych województw z Niemcami, Włochami, Francją, a także Ukrainą i Rosją. Stosunkowo często silne relacje pojawiają się natomiast w przypadku Danii, Litwy, Białorusi i Norwegii. Najsilniejszym zano-



Liczba noclegów udzielonych obywatelom poszczególnych krajów na 1 tys. mieszkańców kraju pochodzenia (No. of overnight stays made by tourists from different countries, as expressed per 1000 inhabitants of country of origin)

————— > 5 ————— 2-5

Ryc. 54. Najsilniejsze powiązania w zakresie turystyki przyjazdowej w przeliczeniu na liczbę ludności krajów pochodzenia

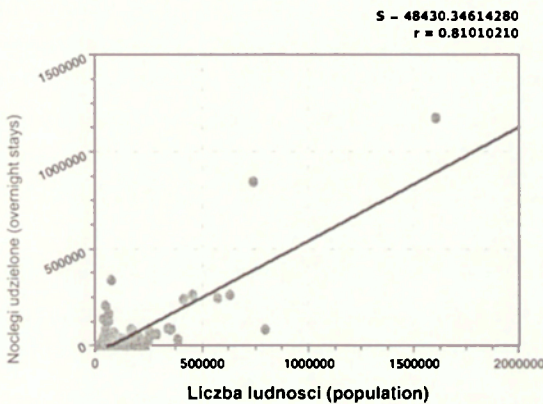
The strongest linkages as regards inbound tourism, as expressed per head of population of the countries of origin

towanym powiązaniem jest relacja Dania – zachodniopomorskie (15,6 noclegów na 1000 obywateli Danii), zaś drugim w kolejności relacja Estonia – podlaskie (11,4 noclegu na 1000 obywateli Estonii). Jednocześnie jednak macierz ponownie uwypukla dominację województw mazowieckiego i małopolskiego w badanych relacjach. Na rycinie 54 zaznaczają się *pęki powiązań* w tych dwóch regionach. *Gwiazda powiązań* staje się ponownie asymetryczna. „Traci” ona ramiona skierowane do Rosji i na Ukrainę, przy jednoczesnym wzmocnieniu ramion skierowanych do Europy Północnej.

5.2.1.1.5. CZYNNIKI WARUNKUJĄCE ROZKŁAD POWIĄZAŃ W ZAKRESIE
TURYSTYKI PRZYJAZDOWEJ NA TERENIE KRAJU

Korelacja liniowa pomiędzy liczbą noclegów udzielonych cudzoziemcom i liczbą ludności, obliczona dla zbioru wszystkich powiatów jest silna (0,810). Wysoka wartość oraz przebieg funkcji regresji (ryc. 55 a) są jednak uwarunkowane dominującą pozycją Warszawy i Krakowa (duże miasta będące głównymi centrami turystyki międzynarodowej). Ich eliminacja ze zbioru powoduje znaczne zmniejszenie wartości współczynnika korelacji liniowej do poziomu 0,542 (ryc. 55 b). Eliminacja pozostałych największych miast

a. Zależność opisana funkcją liniową (zbiór 373 powiatów)
Relationship described by a linear function (set of 373 poviats)



b. Zależność opisana funkcją liniową (zbiór 371 powiatów, bez Warszawy i Krakowa)
Relationship described by a linear function (set of 371 poviats, excluding those of Warsaw and Kraków)



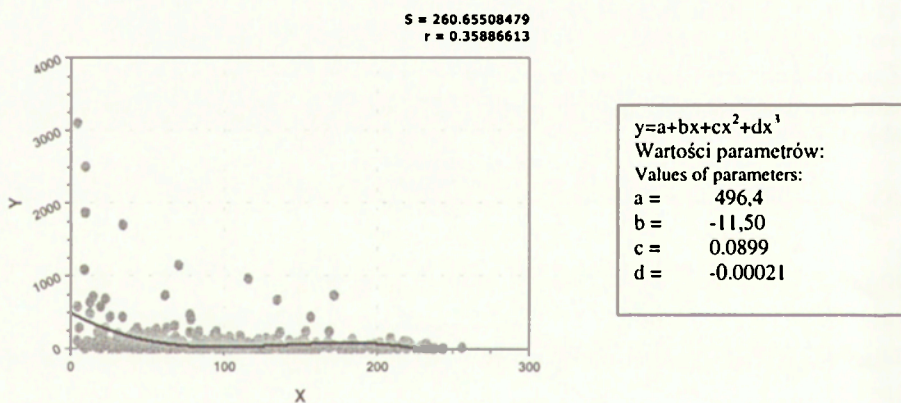
Ryc. 55. Zależności pomiędzy powiązaniem w zakresie turystyki przyjazdowej a liczbą ludności

Relationships between linkages as regards inbound tourism and population size

skutkuje dalszym osłabieniem identyfikowanej zależności. Tym samym można więc przyjąć, że liczba ludności warunkuje intensywność powiązań w zakresie turystyki w dużych aglomeracjach. Jednocześnie na całym pozostałym obszarze kraju większą rolę odgrywają inne czynniki.

Zależność pomiędzy relatywną liczbą noclegów udzielonych cudzoziemcom, a dystansem od granic praktycznie nie istnieje (współczynnik korelacji liniowej – 0,178). Powodem jest ponownie koncentracja noclegów udzielonych w Warszawie i Krakowie oraz małe znaczenie turystyki przyjazdowej na pograniczu wschodnim. Eliminacja dwóch jednostek o największej liczbie udzielonych noclegów w przeliczeniu na 1000 mieszkańców (powiaty mragowski i kołobrzeski) ze zbioru oraz zastosowanie funkcji wielomianowej (ryc. 56) powoduje pewien wzrost dopasowania funkcji (współczynnik – 0,359). Przebieg funkcji wskazuje na to, że największy wpływ na intensywność turystyki odległość wywiera na obszarach najbliższych granicy (do 50 km). Biorąc pod uwagę fakt, że zdecydowana większość przyjazdów nierejestrowanych w obiektach noclegowych odbywa się właśnie na terenach przygranicznych należy stwierdzić, że faktyczna rola czynnika odległości jest znacznie większa.

Nie ulega także wątpliwości, że w przypadku powiązań w zakresie turystyki przyjazdowej bardzo istotne są inne czynniki. Trzeba tu wymienić przede wszystkim atrakcyjność oraz stan infrastruktury turystycznej (a po części tak-



x – odległość od granic w km / distance from border in km

y – noclegi udzielone na 1 tys. mieszkańców / no. of overnight stays per 1000 inhabitants

Ryc. 56. Zależność pomiędzy powiązaniem w zakresie turystyki przyjazdowej a odległością od granicy (opisana funkcją wielomianową trzeciego stopnia; zbiór 371 powiatów, bez mragowskiego i kołobrzeskiego)

Relationship between linkages as regards inbound tourism and distance from the border (as described by a third-order polynomial function; set of 371 poviats, excluding those of Mragowo and Kołobrzeg)

że infrastruktury transportowej). Różne koncepcje teoretyczne wiążą np. etapy rozwoju ośrodków turystycznych (w tym turystyki międzynarodowej) z pojawieniem się pierwszych hoteli (Kowalczyk 2001b). Na liczbę udzielanych noclegów pośredni wpływ ma też intensywność powiązań ekonomicznych generujących podróże służbowe.

5.2.1.2. TURYSTYKA WYJAZDOWA

Zgodnie z danymi Straży Granicznej w 2001 r. zagranicę wyjechało 54 mln osób. Ogromna ich większość spędzała jednak poza Polską tylko kilka godzin (zakupy w Niemczech, wędrowki turystyczne na pograniczu). Średnio w skali kraju statystyczny Polak wyjechał więc zagranicę 1,4 razy. Ponieważ ankietowani proszeni byli o wymienienie swoich wyjazdów w ostatnich 5 latach, dane należałoby odnieść do okresu 1996–2001, kiedy średni roczny ruch wyjazdowy obywateli polskich wynosił 51,9 mln (średnio 8 razy przez 6 lat, czyli 1,34 razy rocznie).

Zgodnie z badaniami Instytutu Turystyki (www.intur.pl) na pobyty z minimum jednym noclegiem wyjechało w 2001 r. około 7,7 mln osób (14,3% wszystkich przekraczających granicę kraju – pozostali opuszczali go zatem najprawdopodobniej za ledwie na kilka godzin) i było to o blisko 20% mniej niż w roku poprzednim. Spadek ten był wynikiem zmniejszenia się częstotliwości wyjazdów, ponieważ liczba osób uczestniczących w podróżach zagranicznych (przynajmniej raz w roku) praktycznie się nie zmieniła (każdego roku około 4,5 mln – 11,5% mieszkańców Polski). Badania ankietowe przeprowadzone w ramach niniejszej pracy (dotyczące wszystkich wyjazdów, także jednodniowych) dowodzą natomiast, że w latach 1996–2001 za granicą było 55,6% badanych (z ośrodków wojewódzkich nawet 60,1%). Na 1 ankietowanego przypada 8,1 wyjazdów zagranicznych w okresie 5 lat (1,4 wyjazdów rocznie, co jest prawie całkowicie zgodne z materiałami Straży Granicznej i Instytutu Turystyki), w tym 5,1 wyjazdów do Niemiec, 1,0 do Czech i 0,32 na Słowację.

Osoby ankietowane odpowiadały na pytanie o liczbę swoich wyjazdów do poszczególnych krajów w ciągu ostatnich 5 lat. Pozwalało to na bezpośrednie określenie prostych charakterystyk: a) odsetka osób wyjeżdżających w latach 1996–2001 do danego kraju i b) przeciętnej częstotliwości wyjazdów do danego kraju. W praktyce obie miary nie dawały jednak syntetycznej oceny natężenia kontaktów (wyrażonej wyjazdami). Pierwsza nie brała pod uwagę częstotliwości, druga mogła być z łatwością zafalszowana przez wartości ekstremalne. Dlatego zdecydowano się na konstrukcję prostego wskaźnika in-

tensywności opartego na liczbie wyjazdów. Ustalono trzy przedziały, którym przyporządkowano określoną liczbę punktów. Sumę punktów podzielono przez wielkość próby (liczbę ankietowanych w danym ośrodku). Otrzymało prosty wskaźnik intensywności wyjazdów zagranicznych (W_{iwz}), mający w przypadku wyjazdów do jednego konkretnego kraju i postać:

$$W_{iwz(i)} = \frac{3Z_{1i} + 2Z_{2i} + Z_{3i}}{n}$$

a w przypadku wyjazdów z danego ośrodka (lub dla całej próby)

$$W_{iwz} = \frac{\sum_{i=1}^N (3Z_{1i} + 2Z_{2i} + Z_{3i})}{n}$$

gdzie:

Z_1 – liczba osób wyjeżdżających do danego kraju i (w latach 1996–2001) 5 razy lub częściej

Z_2 – liczba osób wyjeżdżających do danego kraju i (w latach 1996–2001) 2, 3 lub 4 razy

Z_3 – liczba osób wyjeżdżających do danego kraju i (w latach 1996–2001) 1 raz

n – ogólna liczba ankietowanych w danym mieście

N – ogólna liczba krajów do jakich wyjeżdżali ankietowani

W przypadku relacji z jednym krajem wartość W_{iwz} teoretycznie mieściła się w przedziale od 0 do 3, w praktyce zaś prawie nigdy nie przekraczała 1. W przypadku wartości ogółem (dla danego miasta) wielkość wskaźnika nie była ograniczona (poszczególne osoby mogły bowiem odwiedzać wiele różnych krajów). Analizę kontaktów na linii „poszczególne miasta – państwa” oparto na zróżnicowaniu wskaźnika W_{iwz} . Pozostałe miary (udział wyjeżdżających oraz przeciętna liczba wyjazdów) znalazły zastosowanie przy charakterystyce ogólnej liczby wyjazdów z poszczególnych miast i do konkretnych krajów.

Śród objętych badaniem ankietowym w latach 1996–2001 za granicą minimum raz przebywało 55,6% osób. Odsetek ten był zauważalnie wyższy dla ośrodków wojewódzkich niż dla małych miast (odpowiednio 60,1 i 48,5%). Zdecydowanie największy udział podróżujących zagranicę (ponad 70%) zanotowano w miejscowościach położonych blisko granicy niemieckiej oraz czeskiej (przede wszystkim w Słubicach – 93%, Polanicy Zdroju, Szczec-

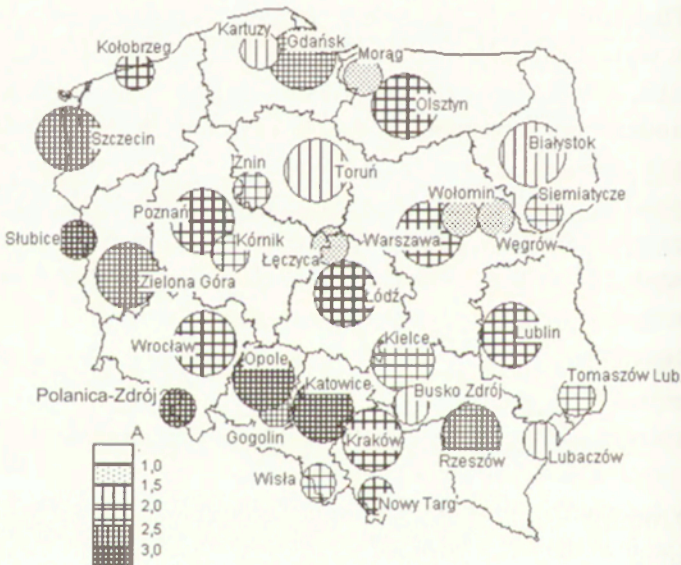
cinie, Wiśle) oraz wśród mieszkańców Katowic, Opola i Olsztyna. W większości pozostałych ośrodków wojewódzkich (w tym w Warszawie i Krakowie) odsetek ten wahał się na poziomie 60–66%, niższy był w Gdańsku, Kielcach, Toruniu, Lublinie oraz w Łodzi i Białymstoku (oba miasta tylko 44%). Najmniejsze udziały podróżujących odnotowano w małych miastach Polski wschodniej i północnej (w Wołominie tylko 20%, w Węgrowie 26%).

Zdecydowanie najwięcej badanych wyjeżdżało w ostatnich latach do Niemiec (28%), jednocześnie bardzo niewielka była w tym wypadku różnica między ośrodkami wojewódzkimi i małymi miastami. Jeszcze mniejszą różnicą w tym zakresie charakteryzowały się wyjazdy do Czech i na Słowację. Oba te kraje odwiedziło w latach 1996–2001 odpowiednio 14,2 oraz 9,5% ankietowanych. Odsetek wyjeżdżających do Włoch i Francji także utrzymywał się na poziomie ok. 10%. Dalsze miejsca w rankingu zajmowały Austria, Hiszpania, Holandia, Wielka Brytania, Grecja, Węgry i Szwecja. Spośród krajów pozauropczyjskich relatywnie najwięcej badanych odwiedziło Stany Zjednoczone (2,5%), Tunezję (1,6%) i Turcję (1,4%). W tym kontekście zaskakująco mało osób przyznało się do odbycia wyjazdów do wschodnich krajów sąsiednich (tylko 1,8% do Rosji, 1,6% na Ukrainę, 1,6% na Litwę i zaledwie 0,9% na Białoruś). W przypadku wszystkich państw typowo turystycznych (Włochy, Hiszpania, Grecja, Chorwacja, Tunezja, Turcja) znacznie większym odsetkiem wyjeżdżających charakteryzowały się ośrodki wojewódzkie. Do Hiszpanii, w interesującym nas okresie wyjechało, aż 8,2% ankietowanych w ośrodkach wojewódzkich i tylko 2,7% w małych miastach. Wiąże się to zapewne z wyższym poziomem życia w większych miastach (pozwalającym na udział w lotniczej turystyce zorganizowanej). Analogiczne, choć znacznie mniejsze różnice wystąpiły w przypadku krajów Europy Zachodniej. Najmniejsze były one przy wyjazdach do Francji, Belgii, Austrii i Holandii, co może pośrednio wskazywać na większe znaczenie podróży do pracy w tych właśnie kierunkach.

Ogółem badane 1314 osób odwiedziło w okresie 1996–2001 55 różnych krajów na wszystkich kontynentach. Największą różnorodnością kierunków geograficznych charakteryzowały się podróże ankietowanych mieszkańców Warszawy (odwiedzili łącznie 32 kraje). Badani z wszystkich pozostałych ośrodków wojewódzkich odwiedzali w każdym wypadku od 21 do 24 państw (jedynie z Olsztyna tylko 19). Zróżnicowanie kierunków w małych miastach było mniejsze nie tylko z uwagi na mniejszą liczebność próby (najczęściej badani podróżowali do 10–14 krajów, ankietowani z Morąga tylko do 7, a z Nowego Targu i Kartuz do 9).

Jak już wspomniano, obie omówione charakterystyki składały się na konstrukcję wskaźnika intensywności wyjazdów zagranicznych (W_{iwz}). Sumaryczna wartość wskaźnika dla całej próby wynosiła 2,08 i była wyższa dla mieszkańców ośrodków wojewódzkich (2,31), niż dla ankietowanych z małych miast (1,72). Z uwagi na konstrukcję wskaźnika, różnice między obydwoimi rodzajami ośrodków zostały jednak złagodzone. Sumaryczny wskaźnik W_{wz} był najwyższy w przypadku Niemiec, Czech, Słowacji, Francji i Włoch.

W ujęciu regionalnym wartość wskaźnika najwyższa (ponad 3; załącznik 3 i ryc. 57) była w Słubicach, (4,03), Opolu, Polanicy Zdroju i Katowicach; zdecydowanie najniższa (poniżej 1) w Wołominie, Węgrowie i Morągu, a z miast wojewódzkich w Toruniu, Białymstoku i Kielcach. Generalnie wyższa intensywność wyjazdów zagranicznych obywateli występowała w południowo-zachodniej połowie kraju i zmniejszała się ku wschodowi i północnemu-wschodowi. Główne aglomeracje (w tym warszawska, ale poza katowicką) charakteryzowały się na ogół przeciętną intensywnością wyjazdów. Najmniejszą intensywność odnotowano w małych miastach Polski wschodniej i centralnej.

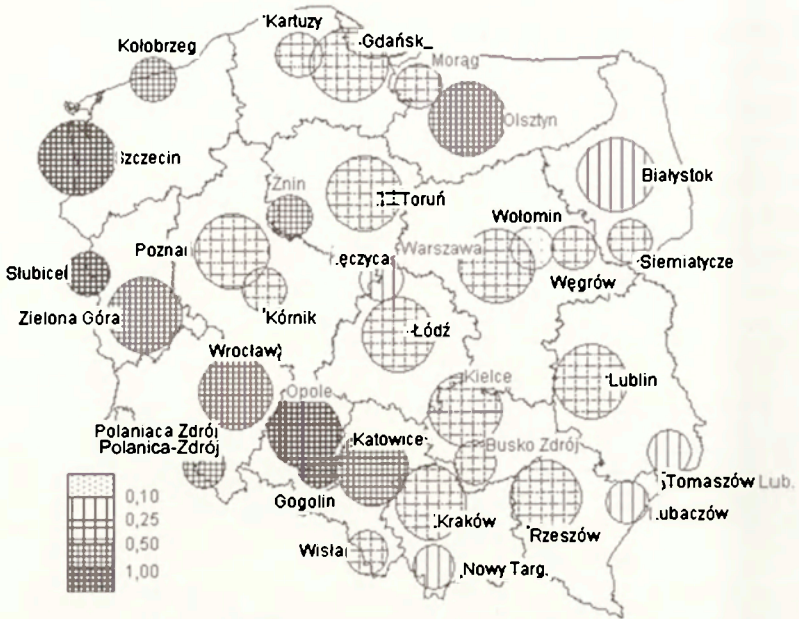


Ryc. 57. Intensywność wyjazdów zagranicznych respondentów w latach 1996–2001 (A – punkty na I ankietowanego)

Frequency of foreign trips among respondents in the years 1996–2001 (A – points per surveyed individual)

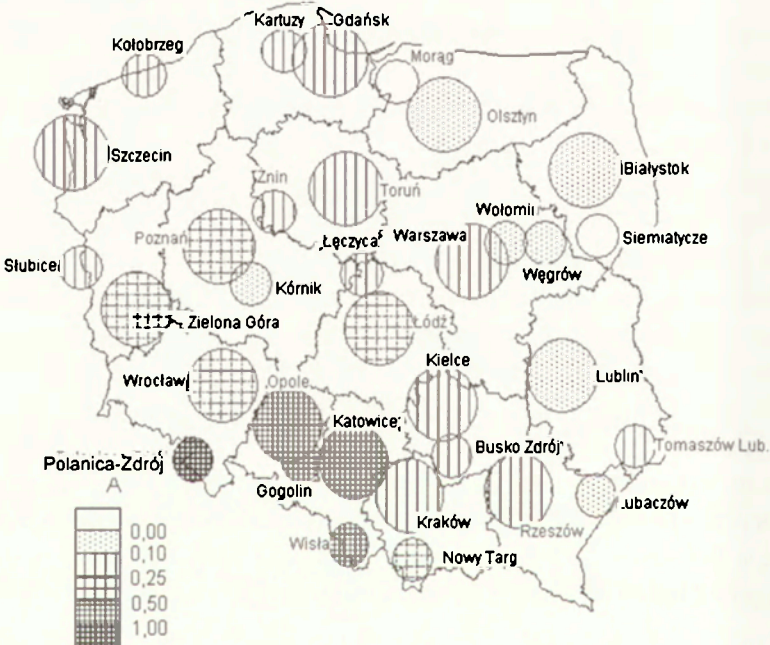
Z uwagi na dominującą rolę Niemiec w ogólnej liczbie i częstotliwości wyjazdów, rozkład regionalny wartości wskaźnika nawiązywał w przypadku tego kraju do omówionego rozkładu ogółem (ryc. 58). Najwyższe wartości wskaźnika zanotowano na Śląsku i obszarach przygranicznych, najniższe na wschodzie. W przeciwieństwie do intensywności ogółem nie wystąpiły natomiast różnice pomiędzy ośrodkami wojewódzkimi i małymi miastami. Dowodzi to tego, że mieszkańcy tych ostatnich, jeżeli już podróżują zagranicę, to są to właśnie wyjazdy do Niemiec. Intensywność wyjazdów do Czech (ryc. 59) i na Słowację nawiązywała wyraźnie do geograficznego oddalenia od granicy z tymi krajami. W pierwszym przypadku najwyższa była w badanych miastach z województw śląskiego, opolskiego, dolnośląskiego i mała stopniowo w kierunku północno-wschodnim; w drugim pas podwyższonej intensywności wyjazdów obejmował podkarpackie, małopolskie i śląskie. Trzeba jednak podkreślić, że wyjazdy do obu południowych sąsiadów deklarowali ankietowani z prawie wszystkich badanych ośrodków. Niewielka ogólna intensywność wyjazdów nie pozwoliła na przeprowadzenie pełnej analizy regionalnej wskaźnika w odniesieniu do wschodnich sąsiadów. W przypadku Rosji jego wartość była nieznacznie wyższa w Olsztynie i Morągu (wyjazdy do obwodu kaliningradzkiego) oraz w Wołominie, a w przypadku Ukrainy – w Lublinie, Tomaszowie Lubelskim i Lubaczowie.

Prawie we wszystkich ośrodkach zanotowano (ryc. 60) osoby wyjeżdżające do Wielkiej Brytanii, Francji i Włoch. W przypadku Wielkiej Brytanii rozkład przestrzenny był bardzo wyrównany (podwyższona wartość wskaźnika wystąpiła tylko w Warszawie). Zaskakująco wysoka intensywność wyjazdów do Francji wystąpiła w Słubicach i Siemiatyczach. Wyjazdy do Włoch miały zdecydowanie większą częstotliwość w Polsce południowej, w tym przede wszystkim w Krakowie, Katowicach i Lublinie. Wiąże się to z koncentracją kontaktów gospodarczych z Włochami na południu, mniejszą odległością geograficzną (większa dostępność dla indywidualnego ruchu turystycznego) oraz być może także wyższą religijnością mieszkańców dawnej Galicji i Górnego Śląska (udział w pielgrzymkach do Rzymu). Także w przypadku Austrii wyższe wartości wskaźnika notowano na południu Polski, m.in. w Opolu, Polanicy Zdroju i Nowym Targu (czynnik geograficzny i historyczny). Wyjazdy do Belgii odznaczały się wyraźnie większą intensywnością w Polsce wschodniej, w tym przede wszystkim w (dostarczających siły roboczej na belgijski rynek pracy) Siemiatyczach.



Ryc. 58. Intensywność wyjazdów respondentów do Niemiec w latach 1996–2001 (A – punkty na 1 ankietowanego)

Frequency of respondents' foreign trips to Germany in the years 1996–2001 (A – points per surveyed individual)



Ryc. 59. Intensywność wyjazdów respondentów do Czech w latach 1996–2001 (A – punkty na 1 ankietowanego)

Frequency of respondents' foreign trips to the Czech Republic in the years 1996–2001 (A – points per surveyed individual)



Ryc. 60. Główne kierunki wyjazdów zagranicznych respondentów w latach 1996–2001
Main directions to respondents' foreign trips in the years 1996–2001

5.2.1.3. PODSUMOWANIE

Podsumowując powyższą analizę, należy podkreślić, że turystyka przyjazdowa jest w Polsce bardzo silnie skoncentrowana przestrzennie. Obszarami najaktywniej w niej uczestniczącymi są północne, zachodnie i południowe rubieże kraju (w tym głównie obszary atrakcyjne turystycznie) oraz duże ośrodki, przede wszystkim warszawski i krakowski. Jest też charakterystyczne, że pozycja Łodzi jest pod tym względem słabsza niż Lublina i Białegostoku. Czynnikiem decydującymi o koncentracji noclegów cudzoziemców są w pierwszej kolejności: walory turystyczne, koncentracja ludności, gospodarki i administracji oraz położenie przygraniczne. Obywatele Unii Europejskiej (w tym głównie Niemiec) dominują wśród przyjeżdżających do Polski z zachodniej, a ich udział maleje ku wschodowi. Najbardziej zróżnicowaną strukturą narodowościową gości odznaczają się województwa mazowieckie i małopolskie (głównie Warszawa i Kraków). Generalnie jednak zróżnicowanie struktury wzrasta ku wschodowi, gdzie oprócz przyjezdnych z byłego ZSRR częściej pojawiają się też np. Amerykanie i Izraelczycy.

Badania ankietowe wskazują, że zróżnicowanie przestrzenne intensywności wyjazdów, choć wyraźne, jest w Polsce o wiele mniejsze aniżeli przyjazdów do naszego kraju. Wyjazdy w znacznie mniejszym stopniu uzależnione

są od czynników o wyraźnym zróżnicowaniu regionalnym. Przeprowadzone badania dowodzą tego, że klasyczny czynnik poziomu zamożności społeczeństwa nie nadaje się do opisywania intensywności wyjazdów czasowych z Polski. W wyjazdach analizowanych ogółem uczestniczą bowiem ludzie o bardzo zróżnicowanym statusie majątkowym. Poziom życia wpływa natomiast wyraźnie na strukturę ruchów wyjazdowych zarówno pod względem celów podróży, jak też jej kierunków oraz wykorzystywanych środków transportu. Obszarami, na których uczestnikami wyjazdów zagranicznych są osoby bardzo nisko sytuowane ekonomicznie, są regiony przygraniczne (koszt wyjazdu jest tam bardzo niski, zaś potencjalne zyski materialne z drobnego handlu lub przemytu relatywnie wysokie). Z drugiej strony z dużych aglomeracji zagranicę wyjeżdżają osoby zamożne podróżujące służbowo i uczestniczące w zorganizowanej turystyce międzynarodowej.

Badania wyjazdów zagranicznych można także rozpatrywać, jako swego rodzaju analizę przestrzeni aktywności (aktywności międzynarodowej). Zgodnie z badaniami R.M. Haynessa, przestrzeń aktywności opisuje najczęściej „malejąca funkcja odległości”, wyrażająca tendencję do podejmowania przez ludzi podróży częściej do miejsc położonych w mniejszej odległości (Potrykowski, Taylor 1982). W przypadku powyższej analizy funkcja ta znajduje zastosowanie dla dużej części badanych krajów (zwłaszcza sąsiednich – Czech, Słowacji, Ukrainy, Rosji, Szwecji, ale także Węgier, Austrii, Danii, a nawet Włoch), które chętniej odwiedzane są przez mieszkańców najbliższych położonych rejonów Polski. Jednocześnie w przypadku zarówno Niemiec, jak i dalej położonych państw Europy Zachodniej oraz Stanów Zjednoczonych, czynnik odległości z pewnością nie wyjaśnia w pełni intensywności wyjazdów zagranicznych z Polski. Przy podróżach do zachodniego sąsiada, dużą rolę odgrywa czynnik ekonomiczny oraz rozmieszczenie mniejszości niemieckiej. Przy wyjazdach do Europy Zachodniej i USA decydujące wydają się aktualne powiązania ekonomiczne i wcześniejsze ruchy migracyjne (np. wyjazdy z Siemiatycz do Belgii i z Nowego Targu do Stanów Zjednoczonych).

5.2.2. STAŁE MIGRACJE ZAGRANICZNE

Migracje międzynarodowe pozostają od kilkadziesiąt lat jednym z najsłabiej zbadanych zagadnień demograficznych w Polsce. W praktyce brak jest w ich przypadku wiarygodnych statystyk oficjalnych. Ogromna część ruchu wyjazdowego, a w ostatnim okresie także przyjazdowego, odbywa się poza systemem rejestracyjno-meldunkowym. Przez cały okres Polski Ludowej

Polacy emigrowali z reguły na podstawie paszportów turystycznych. Jednocześnie pozostawali oni w ewidencji ludności poszczególnych jednostek administracyjnych. Dane te nie były korygowane także podczas kolejnych spisów powszechnych, gdyż rodzina z reguły deklarowała, że osoby nieobecne wyjechały na krótko w celach turystycznych. Nawet ostatni spis powszechny (z 2002 r.) wykazał, że liczba ludności jest mniejsza od szacowanej tylko o około 300 tys. osób (www.stat.gov.pl). Jest to sprzeczne z wynikami wielu badań szczegółowych i dowodzi, że także w 2002 r. odpowiedzi spisowe nie były w pełni wiarygodne. W prognozach demograficznych powszechnie uważa się migracje międzynarodowe za jedno z głównych źródeł niepewności. Różnice w danych pomiędzy krajami wjazdu i wyjazdu bywają nawet trzydziestokrotne (Kupiszewski 2002).

Wymienione przyczyny stały się powodem podejmowania różnorodnych studiów badających zarówno sam rozmiar zjawiska, jak i jego strukturę społeczną oraz regionalną. Były one prowadzone najczęściej przez geografów i socjologów. Kompleksowe badania z zakresu migracji międzynarodowych prowadzono w Instytucie Pracy i Spraw Socjalnych. Pracownicy tego Instytutu badali także intensywność legalnych i nielegalnych wyjazdów okresowych z Polski do pracy (Marek 1996). Na gruncie geografii dynamikę procesów migracji zagranicznej analizowali m.in. P. Korcelli (1994), A. Mync i R. Szul (1998), a w skali lokalnej K. Heffner (1999).

Według oficjalnych danych w latach 1961–1989, Polskę na stałe opuściło blisko 900 tys. osób (Marek 1992). Spis powszechny z 1988 r. wykazał, że za granicą przebywało czasowo około 667 tys. osób. Można przyjąć, że większość z nich nie wróciła do Polski. O obecnych powiązaniach społecznych świadczą w oczywisty sposób nie tylko migracje bieżące, ale także ruchy wcześniejsze obejmujące praktycznie cały okres powojenny. Pełna analiza przestrzenna tych migracji nie jest jednak możliwa z uwagi na brak odpowiednich danych. Lukę tę uzupełniają częściowo omówione w dalszej części pracy badania ankietowe, podczas których respondentów pytano m.in. o fakt posiadania rodziny lub znajomych za granicą.

Jeszcze nowszym zagadnieniem badawczym są przyjazdy imigracyjne do Polski. W 1997 r. zdecydowanie najwięcej cudzoziemców, mieszkających w Polsce na stałe i posiadających zezwolenie na pracę, skupionych było w dawnych województwach warszawskim, katowickim, opolskim oraz rzeszowskim (Węclawowicz 2002). Wśród niewielkiej grupy 10,5 tys. osób, które otrzymały w 1998 r. polską wizę z prawem pracy, aż 15,1% stanowili Wietnamczycy (częściowo osoby studiujące w przeszłości w Polsce lub ich rodziny), 13,1% obywatele Ukrainy i 6,7% Chińczycy. Dominacja narodo-

wości azjatyckich jest jednak pozorna. W przeciwieństwie do nich większość faktycznych imigrantów z krajów sąsiednich przebywa bowiem na terenie Polski, jako turyści i nie ubiega się o wizy z prawem pracy. Karty stałego pobytu przyznano w 1997 r. 4 tys. osobom, z czego 23% stanowili przybysze z Ukrainy, 15% z Kazachstanu i po 8% z Rosji, Białorusi i Wietnamu (Iglićka 2001).

Żadne spośród wspomnianych badań szczegółowych nie dostarczyło jednak danych o rzeczywistych wielkościach procesów migracji międzynarodowych w ujęciu regionalnym. Dlatego też jedynym źródłem możliwym do wykorzystania w niniejszej pracy są dane GUS-u o migracjach oficjalnych (odnotowujące ruchy osób deklarujących wyjazd lub przyjazd na stałe). Uznano, że dla potrzeb analizy powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym dane oficjalne mogą, mimo wspomnianych ułomności, spełniać istotną rolę informacyjną. Można bowiem zaryzykować twierdzenie, że istnienie migracji oficjalnych dowodzi głębszych związków przestrzennych aniżeli w przypadku ruchu nierejestrowanego. Co więcej, o powiązaniach wynikających z migracji nierejestrowanych informują nas pośrednio inne analizowane miary (np. połączenia autobusowe. Jednocześnie migracje oficjalne są w Polsce w ogromnej części odzwierciedleniem powiązań polsko-niemieckich o charakterze etnicznym. Powiązania te mają znaczenie szczególne i tym samym zasługują na wzmocnienie ich reprezentacji w materiale empirycznym. Ponadto w praktyce emigracja oficjalna nie musi oznaczać pełnej emigracji faktycznej. Ma ona na celu zdobycie niemieckiego paszportu i tym samym prawa pracy na obszarze Unii Europejskiej. Dowodem są silne obecnie powiązania Opolszczyzny z Holandią, która stała się miejscem legalnej pracy sezonowej dla wielu mieszkańców regionu.

Założono, że o silnych związkach świadczą zarówno ruchy emigracyjne, jak i imigracyjne. Jedne i drugie są efektem wcześniejszych kontaktów (choćby nawet tych o charakterze historycznym, realizowanych przez poprzednie pokolenia) i skutkują dalszym rozwojem powiązań pomiędzy krajami wyjazdu i przyjazdu migranta (podróże w odwiedziny, kontakty za pomocą środków łączności, podejmowanie działalności gospodarczej związanej z obydwojoma państwami). Dlatego też przy prezentacji kartograficznej, podczas analizy korelacji oraz przy ujęciach syntetycznych (patrz rozdział 7) dokonano zsumowania obu rodzajów ruchu.

Zdecydowana większość osób oficjalnie emigrujących z Polski pochodzi z województwa opolskiego i niektórych miast Górnego Śląska. Obecnie są to najczęściej osoby, wyjeżdżające do rodzin, które wyemigrowały do Niemiec (na podstawie obowiązującego do niedawna, sprzyjającego im prawodawstwa

niemieckiego) w latach poprzednich. Podobny charakter ma też emigracja z obszaru Sudetów i Mazur. Ponadto obszarami emigracji są niektóre duże aglomeracje (Warszawa, Kraków, Trójmiasto, Łódź), a także powiaty Polski południowo-wschodniej (ruchy będące echem wcześniejszych migracji do Stanów Zjednoczonych). Charakterystyczna jest znikoma liczba oficjalnych emigracji z Poznania i całej Wielkopolski. Rozkład przestrzenny imigracji oficjalnej jest bardzo zbliżony do rozkładu emigracji. Jedynie natężenie zjawiska jest wszędzie odpowiednio mniejsze. Dowodzi to tego, że dużą część przyjazdów na stałe stanowią powroty osób wcześniej emigrujących (np. z Niemiec po przejściu na emeryturę). Największymi różnicami w rozkładzie imigracji (względem emigracji) jest jej mniejsza koncentracja na Opolszczyźnie oraz zdecydowanie większa w Warszawie, Trójmieście i Krakowie, a także na Podhalu. Przyjazdy na stałe do Warszawy wiążą się ze skupieniem w stolicy innych rodzajów powiązań (w tym ekonomicznych), które mogą skutkować np. związkami małżeńskimi. Przyjazdy w rejon Podhala mogą oznaczać powroty m.in. ze Stanów Zjednoczonych.

Rozkład przestrzenny całkowitego ruchu migracyjnego (emigracja plus imigracja) przeliczonego na 1 tys. mieszkańców powiatów jest bardzo przejrzysty (ryc. 61). Obszary o silnych powiązaniach migracyjnych koncentrują się w szerokim pasie wzdłuż południowych, zachodnich i północnych (w tym wybrzeże Bałtyku) granic Polski. W całej Polsce Centralnej i na pograniczu wschodnim relatywne znaczenie migracji oficjalnych jest znikomą. Nawet pozycja Warszawy po odniesieniu do liczby jej mieszkańców jest stosunkowo słaba. Zdecydowanie najsilniejsze powiązania występują na Opolszczyźnie, Górnym Śląsku, Pomorzu Gdańskim, Mazurach i w północnej części województwa podkarpackiego.

Opolszczyzna i Górny Śląsk są bez wątpienia obszarami o największym natężeniu migracji nierejestrowanych jako oficjalne. Ocenia się, że tylko w latach 1970–1995 około 340 tys. osób pochodzących z tego obszaru przyjęło obywatelstwo niemieckie, nie rezygnując z polskiego, a w niektórych wsiach Opolszczyzny stale zagranicą przebywa nawet 30% ich oficjalnych mieszkańców (Heffner 1999). Wcześniejsze ruchy migracyjne (także nierejestrowane) są, zdaniem K. Heffnera, katalizatorem ruchów współczesnych. Dotyczy to zarówno emigracji jak i imigracji (powroty). Jednocześnie jest charakterystyczne, że również niektóre wymienione wcześniej obszary o najmniejszej intensywności migracji oficjalnych są zarazem terenami o dużym natężeniu ruchów nierejestrowanych. Dowodem na ich istnienie jest m.in. omówiony w dalszej części pracy rozkład międzynarodowych linii autobusowych. W chwili obecnej nie są to jednak najczęściej migracje o charakterze stałym,



Ryc. 61. Zagraniczny ruch migracyjny (emigracja + imigracja) na 1 tys. mieszkańców w 2000 r. według powiatów

Foreign migratory movements (emigration + immigration) in 2000 per 1000 inhabitants of poviats

a jedynie długookresowe wyjazdy zarobkowe. Dotyczy to zarówno wyjazdów do pracy w Europie Zachodniej z Polski wschodniej, jak i napływu nielegalnych pracowników z Europy Wschodniej na ten sam obszar oraz do Warszawy i jej okolic. Polska stała się krajem tranzytowym dla obywateli państw byłego Związku Radzieckiego i biedniejszych krajów Azji na drodze do bogatszych krajów Unii Europejskiej. Jednocześnie stała się krajem atrakcyjnym pod względem nielegalnego handlu i pracy dla obywateli Ukrainy, Białorusi i w mniejszym stopniu Litwy (Węclawowicz 2002). Potwierdza to analiza udziału ludności przebywającej czasowo za granicą przez okres powyżej 2 miesięcy. W starym układzie administracyjnym obok województw śląskich (katowickie, dawne opolskie) udział ten przekraczał 4% w gdańskim (najprawdopodobniej marynarze) oraz na Podlasiu (białostockie, łomżyńskie) i na Podkarpaciu (tarnowskie, rzeszowskie) (Mync, Szul 1997).

O skali zjawiska imigracji z krajów Europy Wschodniej i Azji do Polski i przez Polskę świadczą też pośrednio dane Straży Granicznej dotyczące ruchu na poszczególnych odcinkach granicznych. Przyjmując założenie wzajemnego znoszenia błędów popełnianych przy określaniu wielkości ruchu przez funkcjonariuszy Straży, można pozwolić sobie na porównanie liczby wjazdów i wyjazdów cudzoziemców notowanych na poszczególnych odcinkach granicznych. Wynik takiego porównania jest niezwykle przejrzysty. Anali-

zując zagadnienie od strony Polski, dodatni bilans ruchu cudzoziemców występuje na wszystkich granicach poza granicą niemiecką (tabela 3). Największa nadwyżka wjazdów nad wyjazdami występuje w przypadku granicy białoruskiej (777 tys. osób; 11,9% wszystkich przyjazdów, w 2000 r.) i ukraińskiej (472 tys.; 8,2%). W ujęciu procentowym także bilanse granic litewskiej i rosyjskiej są zauważalnie dodatnie. Ogółem nadwyżka wjazdów na granicy wschodniej sięga 1,4 mln osób, co oznacza ponad 9% całego ruchu przyjazdowego. Dla porównania: na tym samym odcinku nadwyżka wjazdów powrotnych obywateli polskich wynosi tylko 1,6%, co świadczy o dość wysokim stopniu kontroli (nie jest możliwe, aby zakres błędu był tak różny dla Polaków i cudzoziemców).

Sytuacja na granicy południowej i zachodniej jest bardziej skomplikowana, gdyż na niski stopień kontroli nakłada się duża liczba przyjazdów odbywających się poprzez inną granicę niż ta, którą przekraczono później przy wyjeździe (dotyczy to zwłaszcza ruchu przez granice niemiecką i czeską – podróże obywateli obu krajów tranzytem przez Polskę, często tylko w jedną stronę). Pomimo to negatywny bilans granicy czeskiej nie „tłumaczy” nawet połowy pozytywnego bilansu granicy niemieckiej. Reasumując można przyjąć, że dane odnośnie ruchu granicznego jednoznacznie wskazują na to, iż statystycznie istotna część przybyszów ze wschodu nie wraca (przynajmniej trasą przez Polskę, w przeciągu jednego roku) do swoich domów. Dane nie pozwalają jednoznacznie określić, w jakich proporcjach osoby te pozostają na terytorium Polski lub udają się na terytorium Unii Europejskiej, a także czy są to wyjazdy o charakterze migracji okresowych czy stałych.

Migracje stałe są w Polsce tym rodzajem powiązań międzynarodowych, dla których każdy z podstawowych czynników warunkujących (potencjał ludnościowy, ekonomiczny, odległość od granic), już przy wstępnej analizie, wydaje się niewystarczający do opisu istniejących różnicowań przestrzennych. Pomimo to zależność pomiędzy natężeniem migracji oficjalnych (zsumowany ruch emigracyjny i imigracyjny) a liczbą ludności powiatów charakteryzuje się wartością współczynnika korelacji liniowej aż 0,476. Jest to spowodowane znacznym poziomem imigracji w największych miastach kraju oraz dwukierunkowym ruchem migracyjnym w miastach Górnego Śląska. Eliminacja Warszawy i innych dużych ośrodków nie tylko nie powoduje tym razem zwiększenia siły zależności, ale przeciwnie wydaje się tę zależność osłabiać. Potwierdza to istnienie względnie dużych potoków migracyjnych z powiatów o stosunkowo mniejszym zaludnieniu. Również próba opisu zależności za pomocą funkcji innej niż liniowa nie przynosi spodziewanych efektów.

Tabela 3. Bilans wjazdów i wyjazdów cudzoziemców według granic w 2000 r.

Granice:	Polacy				Cudzoziemcy			
	Wyjazdy w tys.	Przyjazdy w tys.	Bilans		Przyjazdy w tys.	Wyjazdy w tys.	Bilans	
			ogółem w tys.	jako % wyjazdów			ogółem w tys.	jako % przyjazdów
rosyjska	1 029	1 045	16	1,6	1 210	1 143	67	5,5
litewska	159	152	-7	-4,4	1 390	1 326	64	4,6
białoruska	248	254	6	2,4	6 515	5 738	777	11,9
ukraińska	401	415	14	3,5	5 743	5 271	472	8,2
słowacka	7 506	6 981	-525	-7,0	3 133	3 120	13	0,4
czeska	22 893	21 712	-1 181	-5,2	16 803	16 434	369	2,2
niemiecka	21 463	20 048	-1 415	-6,6	47 047	48 139	-1 092	-2,3
morska	1 718	1 699	-19	-1,1	1 513	1 459	54	3,6
powietrzna	1 259	1 195	-64	-5,1	1 161	1 086	75	6,5
tylko gr. wschodnia	1 837	1 866	29	1,6	14 858	13 478	1 380	9,3
RAZEM	56 676	53 501	-3 175	-5,6	84 515	83 716	799	0,9

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów Straży Granicznej (Source: author's own study on the basis of Border Guard materials)

Trzeba jednak pamiętać, że analiza korelacji dotyczyła wyłącznie migracji oficjalnych. Gdyby było możliwe uwzględnienie wszystkich ruchów migracyjnych (w tym nierejestrowanych z okresu lat 80.) uzyskany obraz byłby z pewnością odmienny. Podstawowym czynnikiem warunkującym intensywność stałych migracji oficjalnych pozostaje bowiem w Polsce element historyczno-kulturowy powiązany z wcześniejszą i obecną polityką imigracyjną Niemiec. W przypadku pozostałych migracji stałych (i długookresowych wyjazdów do pracy) rola czynników klasycznych jest z pewnością większa. Niektórzy autorzy wskazują także na wzajemną relację pomiędzy migracjami wewnętrznymi i międzynarodowymi (Korcelli 1994). Istnienie atrakcyjnego krajowego ośrodka imigracyjnego (jakim w Polsce jest np. Warszawa) działa ograniczająco na wielkość ruchów zagranicznych (na zasadzie *spособności pośredniej*). Mimo to uznać należy, że potwierdzona została teza, iż polskich migracji międzynarodowych (tak oficjalnych jak i nierejestrowanych) w ujęciu regionalnym nie można opisywać opierając się na klasycznym modelu migracji. O wiele właściwsze jest w tym wypadku ujęcie systemowe, uwzględniające wpływ innych rodzajów współczesnych i historycznych interakcji międzynarodowych.

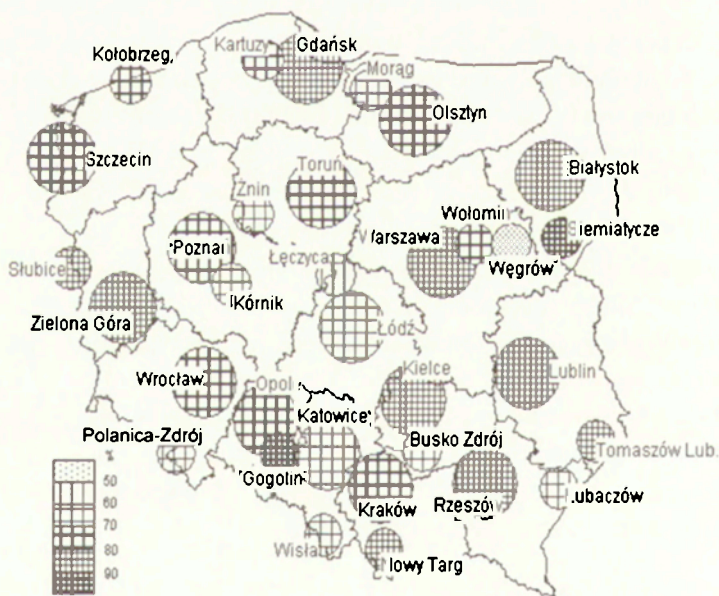
5.2.3. KONTAKTY OSOBISTE

Pojęcie „kontaktów osobistych” nie jest jednoznacznym terminem naukowym. W pewnym sensie wszystkie opisane wyżej powiązania społeczne (turystyka przyjazdowa i wyjazdowa oraz migracje stałe) mają charakter osobisty, gdyż wymagają interakcji jednostek z przestrzenią i/lub obywatelami innych krajów. W tym miejscu pod pojęciem „kontaktów osobistych” rozumiemy jednak wyłącznie bliskie relacje pomiędzy obywatelami Polski i innych państw. Jako takie przyjęto posiadanie zagranicą rodziny lub bliskich przyjaciół oraz przyjmowanie we własnym domu cudzoziemców. Są to kontakty z jednej strony najbliższe, a z drugiej niewątpliwie najslabiej poznane naukowo. Mogły one zostać przeanalizowane wyłącznie na podstawie badań ankietowych. Ich omówienie ma też swój dodatkowy cel, którym jest uzupełnienie niepełnych informacji dotyczących innych rodzajów powiązań społecznych. Odpowiedzi na pytania o posiadanie rodziny za granicą są uzupełnieniem posiadanych informacji o wcześniejszych migracjach stałych, zaś dane o przyjmowaniu w domu cudzoziemców rzucają dodatkowe światło na problem rozmieszczenia turystyki przyjazdowej.

5.2.3.1. POSIADANIE RODZINY LUB BLISKICH ZNAJOMYCH ZA GRANICĄ

Polska była przez wiele dziesięcioleci krajem emigracyjnym. Według różnych badań ocenia się, że poza granicami kraju mieszka 10–15 mln osób o polskich korzeniach. Według szacunków z początku lat 90. (*Polonia na świecie* 1992) tylko w Stanach Zjednoczonych mieszkało około 8 mln osób pochodzenia polskiego, w Niemczech – 1,5 mln, we Francji – 750 tys., w Brazylii – 700 tys., na Białorusi – 600 tys. i w Kanadzie – 550 tys. Faktyczna liczba osób utrzymujących kontakt z krajem jest prawdopodobnie nieco wyższa od cytowanej w przypadku Niemiec (niedawne wyjazdy, podwójne obywatelstwo) i znacznie mniejsza w krajach o masowej emigracji z początku XX wieku (Stany Zjednoczone, Brazylia, Argentyna). W ankiecie pytano jednak respondentów nie tylko o posiadanie rodziny, ale także bliskich znajomych. Jej celem nie było bowiem analizowanie powiązań rodzinnych Polonii, ale identyfikacja wszystkich silnych związków osobistych bez względu na narodowość partnera zagranicznego.

Blisko 3/4 ankietowanych osób stwierdziło, że posiada rodzinę lub bliskich znajomych za granicą. Odsetek ten był o 6 punktów procentowych wyższy w ośrodkach wojewódzkich niż w małych miastach. Jednocześnie jednak najwyższe poziomy udziału (ponad 90%) odnotowano w Gogolinie i Siemiatyczach (ryc. 62). Generalnie wyższym odsetkiem posiadających bliskich w innych krajach charakteryzowały się badane miasta położone w Polsce



Ryc. 62. Respondenci posiadający rodzinę lub bliskich znajomych zagranicą
Respondents with family or close acquaintances abroad

Słubicach, Kołobrzegu i Kartuzach oraz w Opolu. W Polsce wschodniej omawiany odsetek wyraźnie maleje, przy jednoczesnym odwróceniu proporcji (więcej osób posiada rodzinę w Niemczech, wśród ankietowanych w ośrodkach wojewódzkich). Miastami praktycznie bez tego typu powiązań z naszym zachodnim sąsiadem okazały się Nowy Targ i Węgrów. Regionalne zróżnicowanie powiązań rodzinno-towarzyskich ze Stanami Zjednoczonymi jest dopełnieniem kontaktów z Niemcami. Najwięcej osób ankietowanych deklarowało posiadanie bliskich w USA w tych badanych miastach, w których powiązania z Niemcami okazały się relatywnie słabsze (ryc. 64). W grupie tej oprócz ośrodków z Polski południowo-wschodniej znalazła się także Warszawa (44% ankietowanych ma rodzinę lub znajomych w USA, a tylko 22% w Niemczech). Jednocześnie kontakty osobiste ze Stanami Zjednoczonymi były zdecydowanie najslabsze na Śląsku. Wyraźnie najsilniej związany rodzinie z USA okazał się Nowy Targ (73,3% ankietowanych ma bliskich w tym kraju), a ponadto Rzeszów (50%), Białystok i Warszawa.

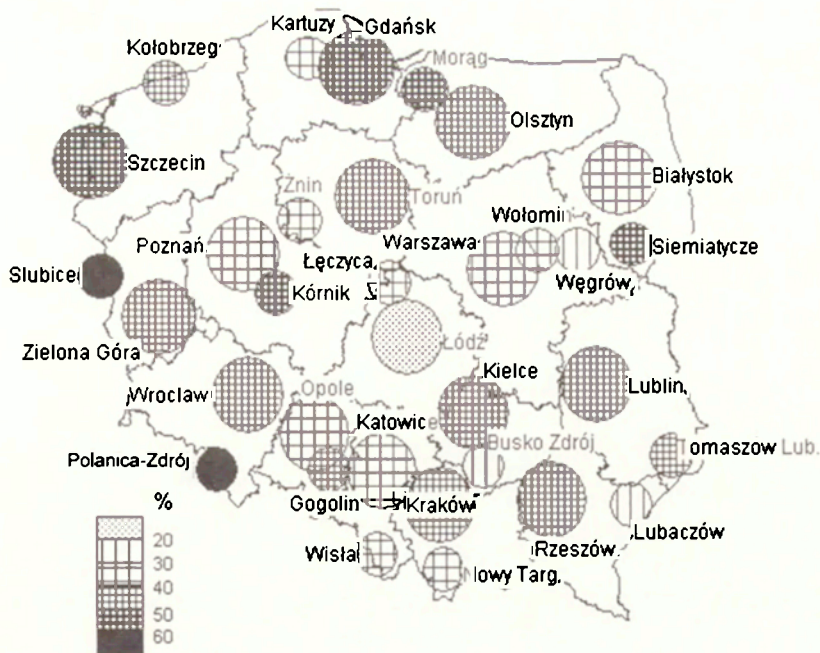
Posiadanie rodziny w Kanadzie i w Australii charakteryzuje się rozkładem regionalnym zbliżonym do występującego w przypadku Stanów Zjednoczonych. Spośród badanych ośrodków największa koncentracja wystąpiła w Lublinie, Tomaszowie Lubelskim (20% badanych ma bliskich w Kanadzie i 16% w Australii) oraz w Kielcach. Kontakty osobiste z obydwojma tymi krajami praktycznie nie występowały w Polsce północnej. Również rodzinę lub znajomych we Włoszech i we Francji mają częściej mieszkańcy południowej części kraju. W pierwszym przypadku najwyższy odsetek badanych odnotowano ponownie w Kielcach i Lublinie, w drugim, w Słubicach (20%), Lublinie, Zielonej Górze, Rzeszowie i Lubaczowie. Bliskich w Szwecji posiadali przede wszystkim ankietowani z Gdańska (16%), Warszawy i Łodzi. Aż 42% badanych w Siemiatyczach przyznało się do posiadania krewnych lub znajomych w Belgii (efekty długookresowych wyjazdów do pracy „na czarno”). Najsilniejsze powiązania rodzinne z Austrią stwierdzono w Krakowie, z Czechami w Opolu (20%), Gogolinie i Wrocławiu, a z Holandią w Kórniku. Jedynymi ośrodkami w których odnotowano istotną statystycznie liczbę osób mających bliskich na Ukrainie były Lublin i Lubaczów (ryc. 65).

5.2.3.2. PRZYJMOWANIE CUDZOZIEMCÓW W DOMU

Przyjmowanie w domu obywateli innych państw jest zjawiskiem znacznie rzadszym niż wyjazdy zagranicę czy międzynarodowe rozmowy telefoniczne. Jest ono najczęściej dowodem bliskiego kontaktu osobistego. Może być też przejawem intensywnych powiązań ekonomicznych jak np. kontakty w ramach prowadzonej w domu działalności gospodarczej (w tym wynajmu kwater turystycznych) lub nielegalne zatrudnienie obcokrajowców. O skali dwóch ostatnich zjawisk świadczy pośrednio, wspomniany już fakt, że spośród 84,5 mln obcokrajowców, którzy wjechali do Polski w 2000 r., tylko 3,5 mln skorzystało z noclegu w hotelu lub innym obiekcie tego typu. Pozostali przebywali w Polsce tylko kilka godzin, lub zatrzymali się właśnie w domach prywatnych.

W grupie poddanych badaniom ankietowym do przyjmowania w domu cudzoziemców (niezależnie od faktu czy korzystali oni z noclegu) w ostatnich 5 latach przyznało się 40,3% osób. Jest przy tym charakterystyczne, że odsetek ten jest prawie identyczny dla ośrodków wojewódzkich jak i dla małych miast. W skali kraju, zdecydowanie najczęściej przyjmowani okazali się obywatele Niemiec (w swoich domach gościło ich blisko 20% ankietowanych) oraz Stanów Zjednoczonych (5,3%). W obu przypadkach dużą część gości stanowią z pewnością osoby pochodzenia polskiego (względnie posiadające podwójne obywatelstwo). Dość często do domów zapraszani są także Rosjanie (3,5%), Brytyjczycy (3,0%), Ukraińcy (2,8%), Francuzi, Szwedzi, Holendrzy, Włosi i Czesi (wszyscy w przypadku ponad 2% badanych). Ośrodki wojewódzkie charakteryzowały się wyższym udziałem gości ze Stanów Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii i Szwecji oraz niższym w przypadku Niemiec oraz pozostałych krajów ościennych. Spośród krajów sąsiednich zaskakująco niski był odsetek osób przyjmujących w domu obywateli Słowacji, Litwy i Białorusi. W ostatnim przypadku może to jednak wynikać z faktu nierozróżniania przez niektórych ankietowanych Rosjan i Białorusinów.

Rozkład regionalny zjawiska przyjmowania cudzoziemców, analizowany ogółem, nie wykazuje jednoznacznych prawidłowości (ryc. 66). Najczęściej przyjeźdźni odwiedzali mieszkania Polaków w przygranicznych Słubicach oraz Polanicy Zdroju (przyjmowało ich 60% badanych); często w miastach portowych (Gdańsk, Szczecin) oraz niektórych ośrodkach lokalnych (Siemiatyczach, Kórniku i Morągu). Zaskakująco niskim odsetkiem goszczących obcokrajowców charakteryzują się duże aglomeracje (m.in. Warszawa, Poznań, Katowice), zdecydowanie najniższym (tylko 14%) miasto Łódź. Relatywnie niski odsetek w przypadku Opola i Gogolina tłumaczyć należy tym, że przy-



Ryc. 66. Respondenci, którzy przyjmowali w domu cudzoziemców w okresie 1996–2001

Respondents who had hosted foreigners in their homes in the period 1996–2001

jeżdżące tam z Niemiec osoby nie są traktowane jak obcokrajowcy. Na uwagę zasługuje rzadsze przyjmowanie cudzoziemców w miejscowościach na pograniczu ukraińskim i słowackim (w porównaniu ze wspomnianymi ośrodkami położonymi przy granicy niemieckiej i czeskiej).

Przyjmowanie w domu obywateli niemieckich występuje o wiele częściej w zachodniej, a szczególnie południowo-zachodniej części kraju. Z tym zjawiskiem mamy do czynienia zarówno w dużych miastach, jak i w ośrodkach przygranicznych oraz turystycznych (prawdopodobnie goszczenie Niemców np. w Polanicy Zdroju i Wiśle oznaczało wynajmowanie im kwater prywatnych). Zachodni sąsiedzi rzadko zapraszani są do domów w badanych ośrodkach z Polski wschodniej, z wyjątkiem Warszawy oraz Siemiatycz. Zdecydowanie inny rozkład przestrzenny charakteryzuje przyjmowanie obywateli Stanów Zjednoczonych. Ma ono najczęściej miejsce w Rzeszowie, Wrocławiu, Krakowie i Nowym Targu, a ponadto w Gdańsku. Natężenie zjawiska w szeroko rozumianej Polsce centralnej jest znikome. Największy udział osób goszczących obywateli Rosji odnotowano w Siemiatyczach, Białymstoku i Olsztynie, wysoki w Gdańsku, Morań i Kartuzach. Jeszcze większą zależność od położenia geograficznego względem granicy wykazało zjawisko

przyjmowania Ukraińców, zdecydowanie najpowszechniejsze w Tomaszowie Lubelskim (27%) oraz innych badanych miastach Polski południowo-wschodniej. Rzeszów i Słubice okazały się też ośrodkami o największym odsetku ankietowanych deklarujących domowe wizyty obywateli Francji. Aż 27% badanych w Kórniku stwierdziło, że gościło w domu Holendrów, 18% ankietowanych w Gdańsku podejmowało Szwedów, a 16% w Siemiatyczach – Belgów (najprawdopodobniej osoby polskiego pochodzenia, które uzyskały już obywatelstwo belgijskie). Obywatele czescy najczęściej odwiedzali domy mieszkańców Opola i Gogolina.

5.2.3.3. PODSUMOWANIE

Podsumowując rozważania dotyczące kontaktów osobistych należy stwierdzić, że wydają się one być silnie skorelowane z wcześniejszymi masowymi ruchami migracyjnymi oraz z bieżącymi wyjazdami zarobkowymi. Innymi słowy, najwięcej bezpośrednich kontaktów mieszkańcy Polski mają z osobami pochodzenia polskiego, które w poprzednich latach (lub nawet w poprzednich pokoleniach) wyjechały do Niemiec i Stanów Zjednoczonych, a także do Kanady, Australii, Wielkiej Brytanii i Francji. W tym kontekście charakterystyczne jest przerwanie więzi rodzinnych i osobistych z obywatelami państw byłego ZSRR. Rzeczywiste utrudnienia we wzajemnych kontaktach w okresie Polski Ludowej były, jak widać, najprawdopodobniej większe niż w relacjach z państwami Zachodu (pomimo tzw. „żelaznej kurtyny”). Swego rodzaju kontaktami osobistymi, które ujawniły się w badaniu, są także „drobne relacje ekonomiczne”, do których zaliczyć należy: pracę (najczęściej nielegalną) w gospodarstwach domowych i małych firmach rodzinnych (Polaków w Europie Zachodniej i przyjezdnych ze wschodu w Polsce), nierejestrowany wynajem pokojów i mieszkań, a także długotrwałe korzystanie z usług na ośszarze przygranicznym kraju sąsiedniego (np. Niemcy odwiedzający fryzjera lub dentystę w Polsce).

5.3. POWIĄZANIA POLITYCZNE

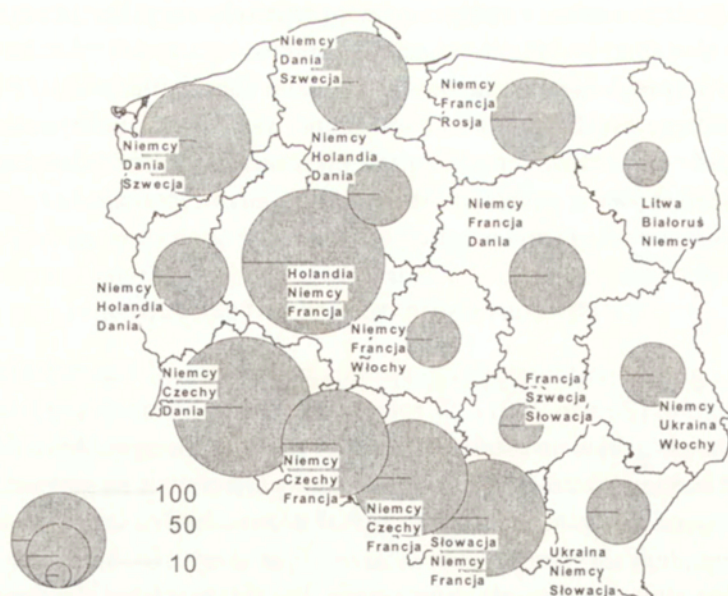
W przeszłości wszelkie powiązania międzynarodowe, które moglibyśmy nazwać powiązaniami politycznymi realizowane były wyłącznie na szczeblu centralnym. Działo się tak nie tylko w krajach o ustrojach totalitarnych, ale także w państwach uważanych za demokratyczne. Sytuacja zaczęła zmieniać się dopiero po drugiej wojnie światowej, a na naszym kontynencie impulsem do tej zmiany były w szczególności procesy integracyjne i polityka Unii Europejskiej. Przejawem decentralizacji (lub regionalizacji) powiązań politycz-

nich było podejmowanie współpracy międzynarodowej przez samorządy lokalne i regionalne, zawiązywanie euroregionów, a z czasem także bezpośrednie kontakty regionów z centralnymi organami Unii Europejskiej (zwłaszcza w charakterze beneficjentów środków pomocowych). Do analizy rozkładu powiązań politycznych na terenie Polski, jako szczególnie przydatne uznano istniejące umowy o partnerstwie zawierane przez samorządy różnych szczebli.

5.3.1. POWIĄZANIA MIĘDZYKRAJOWE GMIN

Miasta i gminy partnerskie funkcjonują w przestrzeni europejskiej od początku lat 50. (Żelazo 2001). W roku 1995 w Unii Europejskiej istniało ponad 14 tys. związków dwustronnych, w których uczestniczyły blisko 10 tys. gmin (Furmankiewicz 2001). W Polsce dane o partnerstwie są gromadzone przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych dopiero od kilku lat. W ewidencjach nie znajdują się wcześniejsze umowy. Tym samym brakuje jednolitej bazy źródłowej dla omówienia zagadnienia. W tej sytuacji jedynym możliwym źródłem informacji są badania ankietowe. Były one, w drugiej połowie lat 90., prowadzone kilkakrotnie w skali kraju (patrz poniżej) oraz dla wybranych regionów, m.in. dla Pomorza Środkowego (Rydz, Jażewicz 2002) i województwa kujawsko-pomorskiego (Szymańska, Michniewicz 2002).

W 1998 r. analizę rozkładu związków partnerskich w całym kraju przeprowadził Związek Miast Polskich (Brzozowska 1998; Kręc 1998). Ustalono, że 337 polskich miast i gmin posiadało wówczas umowy partnerskie z Niemcami, 138 z Holandią, 124 z Francją i 106 z Danią. Najwięcej umów posiadał Kraków (48). Na badaniach tych opiera się w swoich opracowaniach M. Furmankiewicz (2001). Zgodnie z jego ustaleniami w końcu 1998 r. istniało co najmniej 1481 związków międzynarodowych, w których uczestniczyły co najmniej 643 polskie gminy. Autor dokonał zestawienia trzech najczęściej spotykanych partnerów dla wszystkich 16 województw, porządkując je jednocześnie według liczby posiadanych umów (ryc. 67). Niemcy były krajem, z którym zawarto najwięcej porozumień w przypadku aż 11 województw. Odstępstwa od tej reguły dotyczyły najczęściej kontaktów z bezpośrednim sąsiadem danego województwa. I tak w przypadku podlaskiego najwięcej porozumień podpisano z Litwą, podkarpackiego z Ukrainą i małopolskiego ze Słowacją. Zaskakująca jest natomiast pierwsza pozycja Francji w świętokrzyskim oraz Holandii w wielkopolskim. Autor zwraca też uwagę na relatywnie niski udział Warszawy i niektórych innych dużych aglomeracji w samorządowych kontaktach międzynarodowych. Wydaje się, że istotnym elementem



Ryc. 67. Liczba związków partnerskich gmin oraz ich najczęściej występujący partnerzy

Number of partnerly links on the part of gminas, and the most commonly occurring partners

Źródło (Source): Furmankiewicz, M. (2001)

wyjaśniającym jest silna pozycja tych ośrodków w europejskiej przestrzeni społeczno-ekonomicznej. Swoje cele w zakresie kontaktów międzynarodowych realizują one w ramach innych form współpracy (powiązania poszczególnych przedsiębiorstw, izb handlowych i gospodarczych, w Warszawie powiązania instytucji centralnych). Tym samym współpraca partnerska jest im niejako „mniej potrzebna” niż w innych miastach, gdzie istotnym elementem pozostaje kwestia szeroko rozumianej promocji.

Kolejne ogólnopolskie badania interesującego nas zagadnienia przeprowadził w 2000 r. OBOP na zlecenie Polskiego Instytutu Spraw Międzynarodowych. Wykorzystano reprezentatywną próbę 500 gmin. Jednym z celów analizy było określenie geograficznego zróżnicowania intensywności kontaktów samorządowych z zagranicą. Niestety, analizę rezultatów przeprowadzono wyłącznie na silnie zgeneralizowanym poziomie 16 nowych województw. Zgodnie z wynikami tego badania, najwięcej partnerów zagranicznych posiadają gminy z województw Polski zachodniej, w tym przede wszystkim lubuskie (73% wszystkich gmin), dolnośląskie i opolskie (Żelazo 2001). Ponad 50% jednostek samorządowych ma też partnerów zagranicznych w wielkopolskim i pomorskim. Zdecydowanie najsłabsze kontakty zagraniczne reali-

zowane są w jednostkach samorządowych Polski centralnej. W województwie mazowieckim umowy partnerskie ma tylko 13%, a w łódzkim 22% (w obu przypadkach jest to zauważalnie mniej niż w województwach pogranicza wschodniego). A. Żelazo przyczyn takiego stanu rzeczy doszukuje się w większym udziale gmin wiejskich w obu województwach, przy jednoczesnej dużo mniejszej ich ogólnej aktywności międzynarodowej. Wśród czynników wpływających na rozkład przestrzenny powiązań samorządowych autorka wskazuje także na elementy historyczne (w tym rolę mniejszości narodowych), atrakcyjność inwestycyjną oraz poziom wykształcenia i znajomości języków obcych wśród urzędników samorządowych.

Badani przedstawiciele samorządów wymienili 41 państw, z którymi podpisane są umowy partnerskie. Najwięcej umów zawarto z Niemcami (z krajem tym współpracuje 28% badanych gmin). Wiele gmin ma po kilku partnerów w Niemczech. Związki z Niemcami dominują w województwach zachodniej Polski i w województwie warmińsko-mazurskim. Aż 12% gmin ma podpisane umowy z Francją (głównie w województwach mazowieckim, łódzkim i lubelskim), po około 6% z Czechami (głównie w przygranicznych województwach dolnośląskim i śląskim) i Holandią (w rozproszeniu). Kolejne miejsca wśród krajów najsilniej związanych z polskimi samorządami zajmują Ukraina (w lubelskim i podkarpackim), Dania, Litwa, Słowacja i Węgry. Spośród bezpośrednich sąsiadów zdecydowanie najmniej umów o partnerstwie podpisano z Białorusią i Rosją (Żelazo 2001).

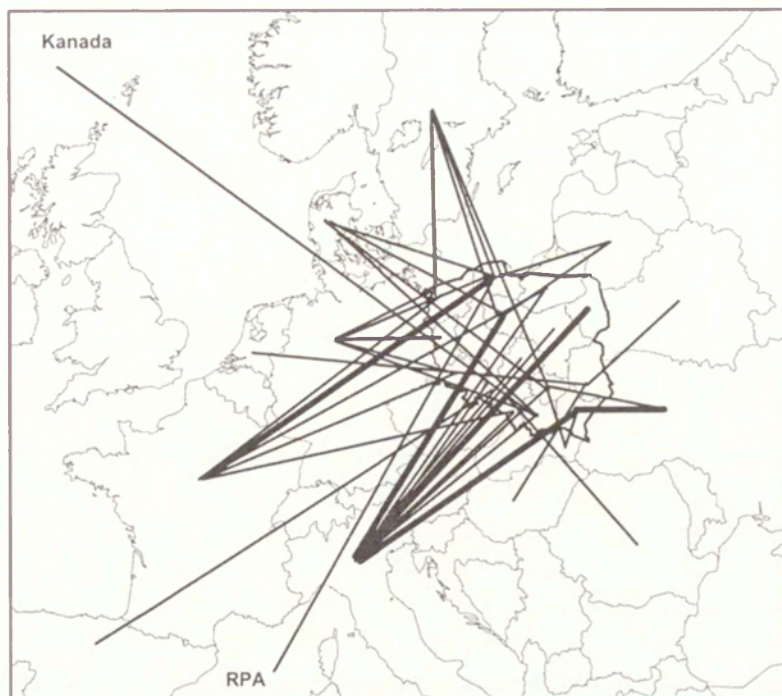
Zgodnie z opinią Rady Gmin i Regionów Europy o wyborze kraju, z którym podejmowana jest współpraca decydują (Weber 1996): bliskość geograficzna, czynnik historyczny, bliskość językowa i zbliżona sytuacja społeczno-ekonomiczna. W Polsce i innych krajach Europy Środkowej czynniki te nie miały jednak kluczowego znaczenia (Żelazo 2001). Podejmowano współpracę głównie z krajami Europy Zachodniej, najczęściej odległymi geograficznie i językowo oraz o wiele lepiej rozwiniętymi gospodarczo (dopiero w końcu lat 90. wystąpił wzrost znaczenia kontaktów z krajami sąsiedzkimi). Istotnym elementem wydają się w Polsce czynniki historyczne (zainteresowanie Niemców współpracą z jednostkami w Polsce zachodniej) oraz możliwość dofinansowywania projektów i imprez pod warunkiem pozyskania zagranicznego partnera (szczególnie w Niemczech) ze strony różnych fundacji oraz funduszy europejskich (Furmankiewicz 2001). Współpraca międzynarodowa staje się tym samym ważnym czynnikiem rozwoju, szczególnie w sytuacji niedostatku kapitału inwestycyjnego (Parysek 1997). Analizując rozkład przestrzenny związków partnerskich można też zaobserwować zja-

wisko dyfuzji innowacji. Umowy najpierw zawierają ośrodki większe, a następnie popularność współpracy międzynarodowej rozszerza się na otaczającą je region (Szymańska, Michniewicz 2002).

5.3.2. POWIĄZANIA MIĘDZYNARODOWE WOJEWÓDZTW

Analizą umów o współpracy oraz porozumień międzynarodowych zawieranych przez województwa zajmował się W. Zgliński (2001). Z uwagi na reformę administracyjną Polski, umowy takie są z konieczności nowym zjawiskiem (rozkład geograficzny umów zawieranych przez stare jednostki badała M. Pacuk (1997a), część z tych umów przejęły automatycznie nowe województwa). Tym samym ich liczba nie jest duża, a analiza rozkładu przestrzennego o wiele łatwiejsza. W 2000 r. (a więc po dwóch latach działania nowych województw) mówić możemy o 46 umowach i porozumieniach (w tym kilka na etapie podpisania listu intencyjnego). Na omówienie zasługują one nie tylko z uwagi na to, że jedynie na tym poziomie dysponujemy kompletną listą istniejących związków formalnych. Interesujący, z merytorycznego punktu widzenia, jest również wspomniany krótki okres funkcjonowania umów. Ich analiza dostarcza zatem informacji o aktualnych ciężeniach (w sensie poszukiwania partnerów) i nie jest obciążona bagażem porozumień zawartych na początku okresu transformacji (a częściowo nawet w poprzednich latach), obecnie niejednokrotnie faktycznie nie funkcjonujących.

Na potrzeby niniejszej pracy, na podstawie materiałów opracowanych przez W. Zglińskiego przygotowano macierz i mapę interakcji (ryc. 68) międzynarodowych powiązań formalnych, których stroną są polskie województwa. Podobnie jak w przypadku miast wojewódzkich ujawnia ona prawidłowość zgodnie z którą województwa o silnej pozycji ekonomicznej oraz silnych międzynarodowych związkach na poziomie przedsiębiorstw (handel zagraniczny, inwestycje bezpośrednie) nie należą do najaktywniejszych przy zawieraniu formalnych porozumień międzynarodowych. Województwo wielkopolskie jako jedyne, nie posiadało w 2000 r. żadnego nowego oficjalnego partnera za granicą (nie licząc „przejętych” partnerów byłego woj. poznańskiego), województwo mazowieckie mogło się pochwalić tylko jednym takim partnerem. Jednocześnie niespodziewanie dużą ilość umów i porozumień obserwujemy w przypadku świętokrzyskiego i kujawsko-pomorskiego, co można interpretować jako poszukiwanie dla własnego regionu miejsca w przestrzeni europejskiej, w warunkach ograniczonych, dotychczasowych powiązań międzynarodowych. Bardzo aktywne przy zawieraniu umów jest też województwo pomorskie, w którego przypadku wiąże się to pośrednio ze



Liczba umów i porozumień z danym krajem (numbers of agreements with the given country):



Ryc. 68. Umowy i porozumienia międzynarodowe województw w latach 1999–2000
Voivodships' international agreements in the years 1999–2000

Źródło (Source): Zgliński W., 2001

współpracą w regionie Morza Bałtyckiego (z siedmiu zawartych umów, cztery dotyczą państw basenu Bałtyku).

Interesujący jest również rozkład przestrzenny partnerów zagranicznych. Odwrotnie niż w przypadku umów zawieranych przez gminy, Niemcy odgrywają w powiązaniach województw rolę zaskakująco ograniczoną. Może to wynikać ze zbyt silnej pozycji niemieckich landów jako partnerów dla słabszych, nie tylko budżetowo, ale i kompetencyjnie, polskich województw (pomimo reformy administracyjnej z 1999 r., która miała na celu m.in. wyrównanie pozycji województw i regionów w ramach Unii Europejskiej). Zdecydowanie najpopularniejszym kierunkiem przy poszukiwaniu regionów do współpracy, są natomiast Włochy. Przypada na nie aż 13 umów i porozumień, których stroną jest aż 10 polskich województw (kujawsko-pomorskie, podlaskie i podkarpackie posiadają po dwóch niezależnych partnerów włoskich). Silna pozycja Włoch, jako partnera jednostek samorządowych różnego szczebla (szczególnie w Polsce południowo-wschodniej), bywa tłumaczona

wyjazdami pielgrzymkowymi i oddziaływaniem Katolickiego Uniwersytetu Lubelskiego (Furmankiewicz 2001). Relatywnie dużo umów o partnerstwo samorządy wojewódzkie zawarły też z Francją, Danią i Szwecją. Spośród bezpośrednich sąsiadów Polski, żadnych porozumień nie było w 2000 r. z Czechami, Słowacją i Rosją.

5.3.3. WSPÓLPRACA TRANSGRANICZNA

O wiele częściej przedmiotem badań przestrzennych były kontakty samorządów w samym pasie przygranicznym, określane najczęściej mianem współpracy przygranicznej lub transgranicznej. Badania te realizowano w latach 90. m.in. w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN (Projekt *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*; Stasiak 1995), pod auspicjami Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju (*Problemy współpracy regionalnej ...* 1996) oraz w wielu ośrodkach regionalnych. Szczegółowe studia dotyczące polsko-niemieckiej współpracy przygranicznej podejmowano wielokrotnie na uniwersytetach wrocławskim (m.in. Ciok 1998) i poznańskim (m.in. Strykiewicz 1996). Współpraca na pograniczu wschodnim analizowana była w ośrodkach rzeszowskim, lubelskim i białostockim. Szereg oddzielnych prac naukowych o charakterze geograficznym poświęcono też euroregionom jako nowym formom współpracy międzynarodowej samorządów. Analizowano wszystkie euroregiony na granicach Polski (m.in. *Euroregiony – mosty do Europy bez Granic* 2000; *Euroregiony wschodniego pogranicza* 2002; Pacuk 1998), lub poszczególne jednostki jak np. Euroregion Bałtyk (Palmowski 1998), Euroregion Nysa (*Euroregion Nysa – trzy lata doświadczeń* 1994) czy Euroregion Karpaty (Kozanecka 1998).

Przyjmuje się, że o ile przed 1990 r. położenie przygraniczne było elementem ograniczającym rozwój, to wraz z pojawieniem się możliwości podejmowania współpracy transgranicznej stało się niejednokrotnie stymulatorem tego rozwoju. Uważa się, że współpraca ta może polegać nie tylko na wymianie towarowej, ale także m.in. na współdziałaniu technologicznym, czy wspólnej ekspansji marketingowej (Kuciński 1998a). Wśród podstawowych czynników determinujących rozwój lokalnej współpracy transgranicznej najczęściej wymienia się (Szul 2001): czynniki geograficzne, czynniki ekonomiczne, czynniki socjokulturowe i językowe, czynniki instytucjonalne, czynniki polityczno-międzynarodowe. W warunkach polskich rola poszczególnych czynników jest zróżnicowana w zależności od tego, na którym odcinku granicznym ma miejsce analizowana współpraca. Jednocześnie, jako

główne bariery dla rozwoju takiej współpracy wskazywane są (Ciok 1998): *brak równowagi ekonomicznej, dystans kulturowy i językowy, nieadekwatności instytucjonalne*.

Podstawę współpracy transgranicznej stanowią ogólnoeuropejskie umowy oraz dwustronne akty prawne. Polska posiada porozumienia o takiej współpracy ze wszystkimi sąsiadami. Przedmiotem współpracy transgranicznej są najczęściej: rozwój przejść granicznych i transportu, infrastruktura komunalna, turystyka, ochrona środowiska, kultura, edukacja oraz przeciwdziałanie klęskom żywiołowym. W ramach tejsze współpracy od początku lat 90. tworzone są euroregiony. W listopadzie 2002 r. wzdłuż wszystkich granic Polski istniało ich 16: Bałtyk, Niemen, Puszcza Białowieska, Bug, Karpaty Wschodnie, Tatry, Beskidy, Śląsk Cieszyński, Silesia, Pradziad, Glacensis, Dobrava, Nysa, Szprewa-Nysa-Bóbr, Pro Europa Viadrina, Pomerania. Ich funkcja, jak i możliwości działania są bardzo zróżnicowane. Relatywnie dobrze rozwinięta jest współpraca na pograniczu polsko-niemieckim i polsko-czeskim, dobrze na polsko-słowackim. Euroregiony polsko-niemieckie mogą być beneficjentem pomocy Unii Europejskiej. Dzięki temu udało się tam zrealizować szereg lokalnych inwestycji infrastrukturalnych. Działanie najstarszego Euroregionu Nysa na pograniczu polsko-niemiecko-czeskim przyczyniło się do poprawy stanu środowiska naturalnego w tzw. „Czarnym Trójkącie”. Dla większości euroregionów opracowano programy rozwoju regionalnego (niektóre z nich zawierały też elementy planów zagospodarowania przestrzennego). W kilku miastach rozciętych granicą polsko-niemiecką podjęto próbę koordynacji lokalnej polityki przestrzennej (m.in. w Zgorzelcu, Gubinie i Słubicach). Władze samorządowe sąsiadujących jednostek wspólnie zabiegały o dofinansowanie konkretnych projektów, a nawet startowały w konkursach planistycznych. Na granicy polsko-czeskiej i polsko-słowackiej szczególną rolę odgrywa turystyka, w tym wspólna promocja transgranicznych regionów turystycznych (m.in. w Kotlinie Kłodzkiej). Niewątpliwym efektem współpracy transgranicznej jest też reaktywowanie autentycznego małego ruchu granicznego oraz uruchomienie górskich turystycznych przejść granicznych.

Wielu autorów (Kaczmarek 1996; Eberhardt 1995) zgodnie podkreśla, że warunkiem efektywnej współpracy pomiędzy samorządami dwóch krajów (w tym współpracy przygranicznej i euroregionalnej) jest autentycznie samorządowy charakter, podobna wielkość oraz kompetencje współpracujących jednostek. Sytuacja taka występuje na zachodniej i południowej granicy polskiej. Euroregiony na wschodzie oparte są na odgórnych porozumieniach administracji centralnej i stanowią raczej wyrażenie woli współpracy niż samą

współpracę. Kompetencje lokalnych partnerów na Ukrainie i Białorusi są mniejsze, niż w przypadku polskich władz lokalnych. Niekorzystne jest też nadmierne rozbudowanie przestrzenne nowopowstałych struktur (Euroregiony Karpaty, Bug, Niemen, Bałtyk). Ograniczyło ono powstanie mniejszych jednostek, które w większym stopniu mogłyby przyczynić się do rozwoju obszarów bezpośrednio sąsiadujących z granicą. Słabe społeczno-gospodarcze podstawy rozwoju euroregionów wschodnich ulegną dalszemu zachwianiu po wprowadzeniu w 2003 r. wiz dla obywateli Rosji, Ukrainy i Białorusi.

W kontekście analizy międzynarodowych powiązań na poziomie regionalnym należy stwierdzić, że tylko na niektórych obszarach powstanie euroregionów przyczyniło się do rzeczywistej intensyfikacji szeroko rozumianych kontaktów dwustronnych. W wielu innych miejscach intensyfikacja ta ograniczyła się do okolicznościowych podróży przedstawicieli władz samorządowych. Na niektórych obszarach można nawet zaryzykować stwierdzenie o powstaniu bariery dla współpracy lokalnej poprzez odgórne powołanie nazbyt rozbudowanych struktur euroregionalnych. „Wartość dodana” w zakresie kontaktów dwustronnych wystąpiła z pewnością w niektórych euroregionach na granicy zachodniej i południowej. Ilustracją tego faktu mogą być kwoty pomocy, jakie udało się uzyskać euroregionom (głównie z Unii Europejskiej w ramach programu PHARE i INTERREG) w latach 1996–1999. Spośród niespełna 164 mln euro całkowitej pomocy, aż 155 mln trafiło do czterech euroregionów polsko-niemieckich, w tym 73,2 mln do euroregionu roEuropa Viadrina i 42 mln do euroregionu Nysa. Spośród euroregionów położonych na innych granicach znacznie większą kwotę otrzymał jedynie polsko-czeski euroregion Glaciensis (7 mln). Całkowita suma, jaka trafiła do jednostek na granicy wschodniej wyniosła zaledwie 850 tys. euro (Zgliński 2001).

5.4. POWIĄZANIA POZOSTAŁE

W kolejnych podrozdziałach dokonano omówienia powiązań pozostałych, które trudno jest jednoznacznie zakwalifikować do jednej z wcześniejszych kategorii interakcji (ekonomicznych, społecznych i politycznych). Często mają one charakter wtórny, choć niejednokrotnie same generują wymienione wyżej powiązania. Do grupy tej zaliczono interakcje transportowe oraz kontakty ludności za pomocą środków łączności. Analiza tych powiązań ma istotne znaczenie, gdyż może ona w pewnym stopniu pełnić funkcję weryfikującą względem dotychczasowych rozważań. I tak np. istnienie linii autobusowej z określonego regionu do jednego z państw europejskich jest prawie zawsze odzwierciedleniem istnienia jakichś interakcji, nawet jeżeli nie ujawniły się one w żadnych innych danych.

5.4.1. POWIĄZANIA BEZPOŚREDNIE TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Transport jest miernikiem wielkości związków przestrzennych; stąd też stanowi podstawowy aspekt geografii (Ullman 1959b). Dorobkowi geografii transportu poświęcono wiele odrębnych pozycji. W tym miejscu na podkreślenie zasługują prace analizujące połączenia międzynarodowe polskiego transportu z uwzględnieniem jego zróżnicowanej dostępności na obszarze Polski. Zagadnieniem tym zajmował się T. Lijewski (1986), dla komunikacji autobusowej – T. Komornicki (1996b, 2001b). Liczne opracowania poświęcono połączeniom transportowym na obszarach pogranicza (m.in. Więckowski 2001, Koziarski 1998, Ciok 2002) oraz powiązaniom największych metropolii (m.in. Korcelli 1995). Pozycję Krakowa i innych miast Polski południowo-wschodniej, jako węzłów komunikacji międzynarodowej badała M. Kozaneczka (1995, 1996). Rozwój powiązań transportowych w kontekście współpracy curoregionalnej analizował Z. Makiela (2000).

Międzynarodowe powiązania transportowe badać możemy na trzech podstawowych płaszczyznach: transgranicznej infrastruktury transportowej, transgranicznych regularnych połączeń transportowych, transgranicznych przewozów pasażerskich i towarowych. Z punktu widzenia celów niniejszej pracy, analiza przewozów towarowych byłaby w znacznej mierze powieleniem analizy powiązań w zakresie handlu zagranicznego. Dlatego postanowiono skupić się na transporcie pasażerskim. Uznano przy tym, że bezpośrednie międzynarodowe połączenia pasażerskie transportu publicznego są najbardziej użyteczną miarą powiązań międzynarodowych na poziomie regionalnym. W przeciwieństwie do charakteryzujących się wysoką stabilnością systemów sieci infrastruktury transportowej, układ wykonywanych na tej sieci połączeń pasażerskich ulega szybkim przemianom. Dopasowuje się on elastycznie do istniejącego popytu oraz ewentualnych ograniczeń formalnych (m.in. wynikających z poziomu przenikalności granic politycznych). Popyt na przewozy występuje zaś przede wszystkim pomiędzy regionami o silnych związkach społeczno-ekonomicznych.

Analizę połączeń bezpośrednich można przeprowadzić w ujęciu zarówno wojewódzkim, jak i powiatowym. W warunkach polskich występują cztery rodzaje międzynarodowych połączeń transportu publicznego: linie lotnicze, kolejowe, autobusowe i promowe. Wszystkie one zostały uwzględnione w opracowaniu. Pominięto połączenia sezonowe nie ujęte w rozkładach jazdy, loty czarterowe i rejsy białej floty (Komornicki 2001b). Z omawianych rodzajów stałych linii komunikacyjnych, największą stabilnością odznaczają się połączenia promowe i kolejowe. Są one w większym stopniu przywiązane

do infrastruktury technicznej (ograniczona liczba transgranicznych linii kolejowych oraz terminali promowych). Także i w ich przypadku obserwujemy jednak w ostatnich latach istotne przekształcenia wynikające ze zmian w popycie. Daleko większą elastycznością charakteryzuje się sieć połączeń lotniczych, a zwłaszcza autobusowych. Komunikacja lotnicza przywiązana jest wprawdzie do infrastruktury (w postaci lotnisk o statusie międzynarodowym), z drugiej jednak strony z uwagi na relatywnie wyższe koszty utrzymania linii, poszczególne połączenia funkcjonują zwykle wyłącznie w warunkach rentowności. Komunikacja autobusowa pozostaje najmniej zależna od infrastruktury. Jest też najbardziej zdecentralizowana w sensie organizacyjnym. Oba rodzaje sieci (lotnicza i autobusowa) obsługują zupełnie inne segmenty rynku. Tym samym dobrze się uzupełniają przy tworzeniu obrazu regionalnych powiązań społeczno-gospodarczych.

W pracy wykorzystano rozkłady jazdy pociągów PKP i lotów obowiązujące jesienią 2001 r. Z tego też okresu pochodzą dane dotyczące żeglugi promowej. Najnowsze dostępne informacje o komunikacji autobusowej odpowiadają stanowi z początku 2002 r. i pochodzą z ewidencji wydanych zezwoleń Ministerstwa Infrastruktury. Wymierną jednostką wykorzystywaną w opracowaniu są kursy powrotne realizowane na danym kierunku w ciągu tygodnia. W przypadku rozkładowych połączeń sezonowych, w kilku wypadkach dokonano przeliczeń odnosząc ich liczbę proporcjonalnie do całego roku (np. 4 połączenia w tygodniu tylko przez 3 miesiące = 1 połączenie w tygodniu w skali roku). Dane odnośnie komunikacji autobusowej podają w niektórych (choć rzadkich) wypadkach wyłącznie liczbę linii, a nie kursów. Na podstawie analizy pozostałego materiału przyjęto umownie, że na każdej z owych niekompletnie opisanych linii odbywają się średnio 4 kursy powrotne w tygodniu.

Jeszcze w latach 80. międzynarodową komunikację publiczną zapewniały na terenie Polski, prawie wyłącznie skoncentrowane w Warszawie linie lotnicze, dalekobieżne linie kolejowe, cztery trasy promowe oraz kilka autobusowych. Jednocześnie z gwałtownym rozwojem jaki nastąpił w tym zakresie w latach 90. postępowała stała dekoncentracja tych połączeń zarówno na terenie Polski, jak i zagranicą (w obrębie sieci znajdowało się coraz więcej mniejszych ośrodków). Większego znaczenia nabrały linie lokalne i regionalne. Tendencje te były spowodowane przede wszystkim: a) decentralizacją i deregulacją gospodarki; b) zniesieniem ograniczeń paszportowych i wizowych dla obywateli Polski; c) ogromnym wzrostem natężenia osobowego ruchu granicznego, w tym przede wszystkim ruchu lokalnego; d) uruchamianiem nowych przejść granicznych (drogowych, kolejowych i lotniczych);

e) prywatyzacją transportu samochodowego. Na przekształcenia sieci połączeń publicznych w znacznym stopniu wpływał również gwałtowny rozwój motoryzacji indywidualnej. Prywatny samochód stał się najpowszechniejszym środkiem transportu przy podróżach zagranicę. Spowodowało to polaryzację rynku połączeń publicznych. Popyt na nie generują w znacznej części podróżujący samotnie (wówczas podróż własnym samochodem jest najmniej opłacalna). Z jednej strony są to ludzie mniej zamożni, trudniący się drobnym handlem (w tym cudzoziemcy z krajów byłego ZSRR) lub pracujący (często nieoficjalnie) za granicą, z drugiej podróżujący służbowo biznesmeni. Pierwsi korzystają głównie z połączeń autobusowych, drudzy z lotniczych.

5.4.1.1. POŁĄCZENIA LOTNICZE

Międzynarodowe połączenia lotnicze realizowane są w Polsce z 8 portów lotniczych, z których każdy zlokalizowany jest w innym województwie (tabela 4). W 7 portach odprawiane są całoroczne samoloty rejsowe. W Szymonach koło Szczytna komunikacja ma charakter regularny tylko w okresie letnim. Prawie wszystkie porty lotnicze obsługują ośrodki wojewódzkie i zarazem największe aglomeracje kraju. Tylko niektóre spośród nich (Warszawa-Okęcie, Poznań-Ławica, Wrocław-Strachowice i Gdańsk-Rębiechowo) położone są w granicach administracyjnych tych miast. Pozostałe znajdują się w okolicznych gminach (w przypadku Katowic-Pyrzowic nawet dość odległych od ośrodka wojewódzkiego).

Międzynarodowa komunikacja lotnicza charakteryzuje się ogromną koncentracją w porcie Warszawa-Okęcie. Druga połowa lat 90. przyniosła jednak znaczącą decentralizację regionalnych, a nawet transkontynentalnych linii lotniczych. W 2000 r. spośród 5,2 mln osób odprawionych w polskich międzynarodowych portach lotniczych 4,2 mln (81%) przypadało na lotnisko warszawskie. Jeszcze w 1996 r. analogiczny odsetek wynosił ponad 88%. Przyczyną zmian była częściowa liberalizacja polityki w zakresie dostępu obcych przewoźników do portów regionalnych. Również polskie linie lotnicze LOT zwiększyły zakres swoich połączeń z tych portów. W walce o klienta biura turystyczne organizujące loty czarterowe, w coraz większym stopniu jako miejsce odlotu wyznaczały lotniska w Katowicach, Wrocławiu, Poznaniu lub Gdańsku.

Jesienią 2001 r. z terytorium Polski odbywało się 829 rozkładowych lotów pasażerskich tygodniowo. Należy zaznaczyć, że ich liczba była w tym okresie nieco mniejsza aniżeli latem 2001 r., z uwagi na wahania sezonowe oraz kryzys w branży spowodowany wydarzeniami z 11 września 2001 r. Bezpośred-

Tabela 4. Międzynarodowe połączenia lotnicze wg województw w 2001 r. (liczba lotów powrotnych w tygodniu)

Kraje	Dolnośląskie (Wrocław Strachowice)	Małopolskie (Kraków Balice)	Mazowieckie (Warszawa Okęcie)	Pomorskie (Gdańsk Rębiechowo)	Śląskie (Katowice Pyrzowice)	Warmińsko-Mazurskie (Szymany)	Wielkopolskie (Poznań Ławica)	Zachodniopomorskie (Szczecin Goleniów)	Razem Polska
Niemcy	13	7	134	14	19	2	19	0	208
Dania	12	0	38	20	0	0	20	6	96
Francja	0	4	53	0	0	0	0	0	57
Wielka Brytania	0	7	45	0	0	0	0	0	52
Austria	3	7	39	0	0	0	0	0	49
Szwajcaria	0	7	35	0	0	0	0	0	42
Włochy	0	3	34	0	0	0	0	0	37
Belgia	0	0	28	0	0	0	7	0	35
Węgry	0	0	27	0	0	0	0	0	27
Szwecja	0	0	25	0	0	0	0	0	25
Czechy	0	0	21	0	0	0	0	0	21
Holandia	0	0	21	0	0	0	0	0	21
Rosja	0	0	19	0	0	7	0	0	19
Ukraina	0	0	19	0	0	0	0	0	19
USA	0	2	15	0	0	0	0	0	17
Litwa	0	0	14	0	0	0	0	0	14
Finlandia	0	0	14	0	0	0	0	0	14
Norwegia	0	0	12	0	0	0	0	0	12
Białoruś	0	0	8	0	0	0	0	0	8
Hiszpania	0	0	8	0	0	0	0	0	8
Rumunia	0	0	8	0	0	0	0	0	8
Bułgaria	0	0	7	0	0	0	0	0	7
Chorwacja	0	0	6	0	0	0	0	0	6
Turcja	0	0	6	0	0	0	0	0	6
Izrael	0	1	5	0	0	0	0	0	6
Łotwa	0	0	6	0	0	0	0	0	6
Estonia	0	0	6	0	0	0	0	0	6
Grecja	0	0	4	0	0	0	0	0	4
Kanada	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Mołdawia	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Cypr	0	0	2	0	0	0	0	0	2
Liban	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Syria	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Tunezja	0	0	1	0	0	0	0	0	1
RAZEM	28	38	656	34	19	2	46	6	829

Źródła: Rozkład lotów PLL LOT, Warszawa 2001

nie połączenia lotnicze łączyły Polskę z 34 krajami (w tym 26 w Europie, 2 w Ameryce Pn., 4 na Bliskim Wschodzie i 1 w Afryce). Zdecydowanie najwięcej połączeń bezpośrednich prowadziło do Niemiec (208 czyli aż 25%). Na drugim miejscu w rankingu krajów powiązanych z Polską drogą lotniczą, dość nieoczekiwanie znalazła się Dania (96 połączeń – 12%; efekt dużej liczby połączeń z portami regionalnymi w Polsce). Kolejne lokaty zajmują Francja, Wielka Brytania, Austria, Szwajcaria (powiązania kapitałowe LOT-u z upadłą już dziś linią Swissair), Włochy i Belgia. Spośród krajów sąsiednich najintensywniejsza komunikacja lotnicza (poza Niemcami) odbywa się z Rosją, Czechami i Ukrainą, wyraźnie słabsza z Litwą i Białorusią. Na początku 2002 r. Polska nie posiada żadnego połączenia lotniczego ze Słowacją (obecnie połączenie wznowiono).

656 połączeń (79%) miało miejsce z Warszawy. Z lotniska na Okęciu startowały samoloty do wszystkich wspomnianych 34 krajów, z którymi Polska posiada komunikację lotniczą. W strukturze połączeń zdecydowanie mniejszy od ogólnopolskiego był udział Niemiec (20%) i Danii (6%). Na większości pozostałych kierunków koncentracja w stolicy była pełna lub prawie pełna. Tym samym województwo mazowieckie w oczywisty sposób pozostaje najlepiej skomunikowane drogą lotniczą z Europą. Spośród portów regionalnych najwięcej samolotów rejsowych odprawianych było w Krakowie-Balicach i Poznaniu-Ławicy. W pierwszym przypadku jest to po części odzwierciedleniem powiązań społecznych (masowe przyjazdy turystyczne), w drugim tradycyjnych międzynarodowych relacji ekonomicznych (targi poznańskie). Znaczenie lotnisk w Szczecinie-Goleniowie i w Szymanach jest marginalne. Najbardziej zróżnicowanym geograficznie wachlarzem połączeń dysponowało w 2001 r. lotnisko regionalne w Krakowie-Balicach, obsługujące bezpośrednie loty do Niemiec, Francji, Wielkiej Brytanii, Austrii, Szwajcarii, Włoch, Stanów Zjednoczonych i Izraela. Pozostałe regionalne porty lotnicze obsługiwały głównie połączenia do Niemiec i Danii, lub jednego z tych krajów. Wyjątkiem były linie z Poznania do Brukseli i z Wrocławia do Wiednia. Rozwój połączeń z portów regionalnych prowadzi do powolnego włączenia w system europejskiej komunikacji lotniczej terenów Polski zachodniej i południowej. Jest to związane z konkurencją o pasażerów z tej części kraju, którą toczą między sobą duże porty lotnicze w Warszawie, Berlinie i Kopenhadze. Jednocześnie Polska wschodnia nie posiada żadnych lotnisk obsługujących połączenia międzynarodowe. Wynika to zarówno z braków infrastrukturalnych, jak i braku zagrożenia dla Okęcia konkurencją ze strony portów zagranicznych. Intensywność połączeń autobusowych z tej części kraju (patrz niżej) świadczy o potencjalnym popycie również na przewozy lotnicze.

5.4.1.2. POŁĄCZENIA KOLEJOWE

Aż do lat 80. komunikacja kolejowa zapewniała tanie połączenia do wielu miast w obrębie byłych krajów socjalistycznych (Leningrad, Moskwa, Kijów, Praga, Budapeszt, Bukareszt, Burgas, Sofia, Belgrad, Berlin, Lipsk). Istniały też dalekobieżne linie do Europy Zachodniej (Wiedeń, Kolonia, Frankfurt, Hock van Holland, Paryż), których klientami były m.in. osoby obdarowane przywilejem wykupu biletów za złotówki (normalna cena ustalana była w walutach wymiennalnych). Łącznie w 1983 r. funkcjonowały bezpośrednie połączenia kolejowe aż z 17 państwami (Lijewski 1986). Jednocześnie liczba kursów w tygodniu była stosunkowo niewielka (zwłaszcza jeżeli nie liczyć, niedostępnego dla obywateli polskich ruchu tranzytowego pomiędzy ówczesnymi ZSRR i NRD), a komunikacja była silnie skoncentrowana w Warszawie i kilku innych większych miastach.

W latach 90. nastąpił szybki spadek udziału, a z czasem także bezwzględnej liczby, osób przekraczających granicę koleją (na skutek rozwoju motoryzacji, konkurencji ze strony przewoźników autobusowych i mało elastycznej polityki taryfowej PKP). Zlikwidowano europejskie połączenia dalekobieżne. Swoje znaczenie zachowały jedynie kierunki do Berlina i Wiednia, gdzie wykorzystano fragmenty nowoczesnej infrastruktury i uruchomiono połączenia typu *Eurocity* i *Intercity*. Jednocześnie organizowano liczne transgraniczne linie lokalne, związane z otwieraniem nowych kolejowych przejść granicznych (na istniejącej wcześniej infrastrukturze) i przygranicznym ruchem handlowym. W końcu lat 90. doszło jednak do ograniczenia ich liczby głównie w związku z mniejszym, niż początkowo zakładano, popytem. Jednocześnie zlikwidowano prawie wszystkie połączenia z głębi Polski przekraczające granicę wschodnią (poza pociągami dalekobieżnymi do Wilna, Moskwy, Kijowa i Odessy). Pozostałe w rozkładzie kursy zaczynają swój bieg z reguły na stacjach granicznych, lub w miastach położonych blisko granicy. Część z nich jest przy tym bardzo krótka (np. Terespol–Brześć). Za wprowadzeniem zmian przemawiały wymagania kontroli celnej (w pociągu jadącym w głąb kraju było na nią zbyt mało czasu, biorąc pod uwagę skalę nielegalnego przywozu towarów objętych akcyzą) oraz możliwość uniknięcia czasochłonnej procedury wymiany podwozi na styku torów o szerokości normalnej i wschodnioeuropejskiej.

W efekcie opisanych zmian, jesienią 2001 r. Polska posiadała bezpośrednie połączenia kolejowe już tylko z 10 krajami ((Komornicki 2001b) pomimo rozpadu państw sąsiednich ZSRR i Czechosłowacji – tabela 5). Oprócz wszystkich krajów sąsiedzkich były to jedynie Węgry, Austria i Rumunia.

Tabela 5. Międzynarodowe połączenia kolejowe wg województw w 2001 r.

WOJEWÓDZTWA	Liczba rozkładowych połączeń kolejowych w tygodniu (jesień 2001)										
	Niemcy	Czechy	Słowacja	Białoruś	Ukraina	Węgry	Rosja	Litwa	Austria	Rumunia	RAZEM
dolnośląskie	28	42	7	0	0	7	0	0	0	0	70
kujawsko-pomorskie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
lubelskie	7	7	0	60	35	0	25	0	0	0	102
lubuskie	228	0	0	4	7	0	4	0	0	0	239
łódzkie	42	7	0	0	7	0	0	0	0	0	49
małopolskie	0	14	53	0	0	14	0	0	0	7	67
mazowieckie	46	44	22	25	14	22	18	7	14	7	151
opolskie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
podkarpackie	0	0	14	0	35	0	0	0	0	0	49
podlaskie	0	0	0	35	0	0	0	21	0	0	56
pomorskie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
śląskie	0	136	85	1	0	15	1	0	14	0	200
świętokrzyskie	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
warmińsko-mazurskie	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0	7
wielkopolskie	67	14	7	4	7	7	4	0	0	0	92
zachodniopomorskie	117	7	7	0	0	0	0	0	0	0	124
RAZEM POLSKA	373	178	152	95	63	36	32	21	14	7	860

Źródła: Sieciowy rozkład jazdy pociągów PKP, Warszawa 2001

Spośród ogólnej liczby 860 kursów tygodniowo, aż 373 (43%) przypadło na Niemcy, 178 (21%) na Czechy i 152 (18%) na Słowację. Na kierunku wschodnim najwięcej pociągów przekraczało granicę białoruską (95 w tygodniu, w tym tranzyt do Rosji). Relatywnie dużo połączeń było też z Węgrami (36).

Połączenia międzynarodowe posiadało 13 spośród 16 nowych polskich województw. Żadnej możliwości bezpośredniego wyjazdu koleją za granicę nie mieli mieszkańcy kujawsko-pomorskiego, opolskiego i świętokrzyskiego. Największą liczbą połączeń bezpośrednich odznaczały się te województwa przygraniczne, przez które prowadzą główne transeuropejskie szlaki kolejowe: lubuskie (szlak Warszawa–Berlin; 239 połączeń), śląskie (Warszawa–Wiedeń/Budapeszt/Praga; 200), lubelskie (Warszawa–Moskwa i Warszawa–Kijów; 102). Ponadto duża koncentracja wystąpiła w mazowieckim (węzeł dalekobieżnych linii międzynarodowych w Warszawie), zachodniopomorskim (liczne kursy lokalne ze Szczecina do miast Meklemburgii-Pomorza Przedniego; 124) i wielkopolskim (92). W ujęciu powiatowym koncentracja międzynarodowych połączeń kolejowych miała miejsce w kilku dużych miastach: Warszawie, Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach i Krakowie oraz w po-

wiatkach nadgranicznych położonych przy niektórych kolejowych przejściach granicznych (m.in. Szczecin, Kostrzyn, Słubice, Cieszyn, Biała Podlaska). Całkowitym brakiem bezpośrednich połączeń zagranicznych charakteryzowały się tak duże ośrodki, jak Gdańsk, Bydgoszcz, Toruń, Radom, Kielce, Olsztyn i Opole. Powiaty posiadające zagraniczne powiązania kolejowe koncentrowały się na kierunkach Trespól–Warszawa–Słubice, Warszawa–Łódź–Wrocław–Zgorzelec, a także na Górnym Śląsku. Łącznie zdecydowanie więcej połączeń istniało w szeroko rozumianej Polsce południowej (na południe od linii Warszawa–Berlin). Jednocześnie wykorzystywanie przez wszystkie pociągi międzynarodowe jadące z Warszawy na południe, Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) powoduje, że na obszarze pomiędzy stolicą a Katowicami i Krakowem brak jest dostępu do bezpośrednich zagranicznych połączeń kolejowych.

Najwięcej połączeń na kierunku niemieckim miały obszary przygraniczne, szczególnie położone na terenie województwa lubuskiego (pociągi tranzytowe oraz linie lokalne głównie z Berlina do Kostrzyna) oraz duże miasta, w których zaczynają trasę lub zatrzymują się pociągi dalekobieżne do Berlina (Warszawa, Poznań, a także Kutno i Konin). Mimo przygranicznego położenia wyraźnie mniejsze znaczenie w komunikacji z zachodnim sąsiadem miała kolej w przypadku województwa dolnośląskiego (tylko 28 kursów). Województwa wschodnie (poza lubelskim) nie miały bezpośredniej komunikacji kolejowej z Niemcami. Najwięcej możliwości dotarcia pociągiem do Czech mieli mieszkańcy obszarów na terenie województw: śląskiego (aż 136 kursów, głównie linie lokalne) i dolnośląskiego. Brak czynnego przejścia granicznego spowodował, że żadnej komunikacji kolejowej z tym krajem nie posiadało opolskie. Stosunkowo dużo pociągów bezpośrednich do Czech odjeżdżało również z Warszawy (przez przejście graniczne w Zebrzydowicach odbywa się ruch tranzytowy na Słowację, Węgry i do Austrii). W przypadku pozostałych sąsiadów większość połączeń kolejowych rozpoczyna się na terenach przygranicznych. Nieco inaczej przedstawiała się jedynie sytuacja w zakresie połączeń z Rosją. Zdecydowanie najsilniej powiązane kolejowo były z tym krajem Warszawa i Biała Podlaska, a dopiero w dalszej kolejności przygraniczne (z obwodem kaliningradzkim) Braniewo (tylko 7 kursów w tygodniu). Powiązania z pozostałymi trzema krajami dostępnymi w bezpośredniej komunikacji kolejowej (Węgry, Austria i Rumunia) koncentrowały się w Warszawie, Krakowie i na Górnym Śląsku.

Podsumowując należy stwierdzić, że w 2001 r. w kolejowej komunikacji międzynarodowej dominowały połączenia stricte lokalne oraz dalekobieżne tranzytowe (w tym Eurocity). Rola linii regionalnych zdecydowanie zma-

łała. Tym samym transport kolejowy odgrywał rolę w międzynarodowych powiązaniach pomiędzy: obszarami przygranicznymi (w tym w lokalnej turystyce) oraz dużymi aglomeracjami Europy Środkowej (Warszawa, Berlin, Praga, Wiedeń, Budapeszt, GOP/Kraków, Poznań). Układ taki był w dużej mierze pochodną stanu infrastruktury technicznej. Ponieważ jest on zadowalający tylko na głównych (poddawanych modernizacji) trasach, szybkie i konkurencyjne połączenia możliwe są tylko na tych właśnie szlakach oraz na trasach krótkich (gdzie niska prędkość pociągów ma mniejsze znaczenie).

5.4.1.3. POŁĄCZENIA AUTOBUSOWE

Międzynarodowe linie autobusowe są na polskim rynku transportowym zjawiskiem stosunkowo nowym. Ich początki sięgają wprawdzie lat 70. (wówczas państwowa firma PEKAES obsługiwała połączenia z Londynem, Manchesterem, Lille, Sztokholmem, Rzymem, Dubrownikiem, Burgas i Budapesztem (Lijewski 1986)). Najczęściej były to jednak linie sezonowe i o niewielkiej częstotliwości kursów. Prawdziwy boom międzynarodowych połączeń autobusowych nastąpił po 1990 r. wraz uwolnieniem rynku przewozów pasażerskich. W pierwszym okresie znaczna część połączeń miała charakter nielegalny lub półlegalny. Z czasem rynek uległ znacznemu ucywilizowaniu, choć nadal podlega on żywiołowym, trudnym do zbadania przemianom. Jednocześnie następowała też systematyczna poprawa jakości usług i selekcja dużej grupy nieuczciwych przewoźników (Komornicki 1996b, 2001a).

Po stagnacji okresu 1993–1996, w końcu lat 90. nastąpiła ponowna szybka ekspansja sieci międzynarodowych połączeń autobusowych. Należy to wiązać z jednej strony z stale rosnącym popytem, z drugiej z wychodzeniem niektórych przewoźników z szarej strefy i rejestrowaniem półlegalnych dotąd linii autobusowych (głównie skierowanych na zachód). Na wschodzie największy przyrost liczby linii (w latach 1996–1998 o 71%) nastąpił w relacjach z Ukrainą, wysoki z Litwą, Białorusią i Rosją. Na zachodzie nowe linie zarejestrowano przede wszystkim do Niemiec, Wielkiej Brytanii (podwojenie liczby połączeń), Francji oraz Belgii i Holandii.

Większość międzynarodowych linii autobusowych posiada oficjalnie prawo przewozu osób do jednego tylko kraju i nie obsługuje komunikacji do leżących na trasie państw tranzytowych. Wyjątkami od tej zasady są m.in. obsługujące również komunikację z Francją linie hiszpańskie, zatrzymujące się w Amsterdamie linie belgijskie i wiodące przez Węgry i dawną Jugosławię połączenia do Turcji i Grecji. W tabeli 6 przedstawiono łączną liczbę połączeń z danego województwa wraz z ewentualnymi połączeniami podczas

Tabela 6. Międzynarodowe połączenia autobusowe wg województw w 2002 r. (liczba kursów powrotnych w tygodniu)

WOJEWÓDZTWA	Niemcy	Ukraina	Białoruś	Litwa	Wielka Brytania	Francja	Rosja	Słowacja	Holandia	Czechy	Belgia	Włochy	Austria	Szwecja	Turcja	Hiszpania	Węgry	Łotwa	Bulgaria	Dania	Szwajcaria	Rumunia	Norwegia	Grecja	Estonia	Moldawia	RAZEM
dolnośląskie	456	4	0	0	67	83	0	0	19	26	20	7	7	6	0	23	0	0	0	0	35	0	3	3	0	0	709
kujawsko-pomorskie	132	0	0	11	20	30	0	0	17	0	8	7	0	1	0	7	0	0	0	2	7	0	0	0	0	0	225
lubelskie	49	247	111	0	35	4	7	0	13	0	0	21	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	494
lubuskie	128	0	7	0	65	7	0	0	19	0	21	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	232
łódzkie	119	0	41	21	62	18	0	0	17	14	23	22	7	12	4	0	0	0	4	4	21	0	2	1	0	0	358
małopolskie	171	11	0	0	71	37	0	42	11	3	20	31	32	14	0	20	3	0	18	0	16	0	2	2	0	0	458
mazowieckie	168	66	136	68	112	34	27	2	31	17	40	36	7	15	12	0	4	23	22	6	21	4	1	1	0	0	769
opolskie	374	4	0	0	57	45	0	0	17	0	14	10	0	4	0	7	0	0	0	0	16	0	2	1	0	0	526
podkarpackie	86	151	0	0	48	45	0	21	10	0	13	21	7	0	0	18	2	0	0	0	9	4	0	1	0	0	422
podlaskie	48	0	169	153	26	14	6	0	8	7	19	17	0	0	0	7	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	478
pomorskie	136	0	0	14	35	19	13	0	19	0	0	14	0	12	0	0	0	7	0	2	7	0	2	0	4	3	280
śląskie	384	7	0	0	64	47	0	2	19	11	20	32	11	15	12	16	4	0	18	0	16	4	4	2	0	0	640
świętokrzyskie	51	46	0	0	18	13	0	0	8	3	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	168
warmińsko-mazurskie	119	0	0	43	19	7	31	0	13	0	4	7	0	11	0	0	0	7	0	0	0	0	2	0	4	0	252
wielkopolskie	196	0	24	18	109	37	16	0	31	0	36	17	7	5	0	7	0	0	0	4	7	0	1	2	0	0	465
zachodniopomorskie	142	0	0	0	33	7	10	0	13	0	0	7	0	9	0	0	0	7	0	2	0	0	4	2	4	0	230
RAZEM POLSKA	806	497	259	213	221	89	51	46	49	30	45	74	46	18	12	34	5	23	18	6	37	4	6	5	4	3	2601

Źródło: rejestr Ministerstwa Infrastruktury (2002 r.)

tranzytu. Dlatego też nie należy sumować opisywanych poniżej udziałów procentowych połączeń z poszczególnymi krajami (otrzymalibyśmy wynik ponad 100%). Spośród 494 międzynarodowych linii autobusowych, jakie istniały w Polsce w 2002 r. aż 168 (34,0%) zapewniało komunikację z Niemcami, dalszych 63 (12,8%) z Ukrainą, 40 z Białorusią i 36 z Litwą. Spośród krajów Europy Zachodniej najwięcej połączeń prowadziło do Wielkiej Brytanii (49, czyli blisko 10% wszystkich linii), Francji (17 linii) i Włoch (13 linii). Łącznie Polska posiadała komunikację autobusową z 24 krajami Europy oraz z Turcją.

Rozkład dostępności międzynarodowej komunikacji autobusowej na terenie kraju jest o wiele bardziej równomierny niż w przypadku linii kolejowych i tym bardziej lotniczych. Bezpośrednie połączenia autobusowe z zagranicą posiada aż 271 spośród 373 powiatów. Można jednak zaobserwować silne skupienie połączeń w pasie Polski południowej (od Przemyśla po Bolesławiec wraz z Podkarpaciem i Przedgórzem Sudeckim), a ponadto w Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Białymstoku, Szczecinie, Trójmieście i Bydgoszczy. Koncentracja w niektórych spośród wymienionych ośrodków (a także w wielu mniejszych miastach) jest częściową odpowiedzią na brak połączeń kolejowych. Lokalne węzły komunikacji autobusowej ukształtowały się także na wschodnich i częściowo na południowych obszarach przygranicznych (krótkie połączenia z krajem sąsiednim). Największymi z nich są: Białystok, Suwałki, Tomaszów Lubelski, Przemyśl, Nowy Targ. Pierwsze obsługują przede wszystkim drobnych handlarzy, drugie lokalny ruch turystyczny. Analogicznej koncentracji na obszarze przygranicznym nie można natomiast zaobserwować na obszarach sąsiadujących z Niemcami. Zdecydowana większość połączeń na kierunku zachodnim ma bowiem charakter dalekobieżny. Obszarami o najmniejszej liczbie międzynarodowych połączeń autobusowych są województwa mazowieckie (poza Warszawą) oraz zachodniopomorskie i pomorskie (poza pasem wybrzeża). Przebieg niektórych linii autobusowych świadczy o istnieniu powiązań międzynarodowych w skali lokalnej. Wiele połączeń nawiązuje do rozmieszczenia mniejszości narodowych (zwłaszcza linie do Niemiec, ale także na Białoruś i na Litwę). Na trasie kilku linii ze wschodu znajduje się Tuszyn pod Łodzią (bazar hurtowy).

Podsumowując należy stwierdzić, że sieć międzynarodowych połączeń autobusowych objęła swym zasięgiem cały kraj. Jednocześnie dostęp do bezpośrednich kursów na konkretnych kierunkach jest zróżnicowany regionalnie. Z tego punktu widzenia możemy wydzielić cztery grupy połączeń: a) połączenia do Niemiec dostępne w całym kraju, bardzo intensywne w rejonie Górnego i Dolnego Śląska oraz Opolszczyzny; b) połączenia do pozo-

stałych krajów sąsiednich dostępne przede wszystkim na terenach przygranicznych, a w przypadku kierunku wschodniego także w Warszawie; c) połączenia do Wielkiej Brytanii, Francji, Belgii i Holandii, dostępne z większości terytorium Polski, najintensywniejsze z dużych ośrodków (Warszawa, Katowice, Kraków, Wrocław i Poznań); d) połączenia do pozostałych krajów Europy oraz Turcji, dostępne głównie z dużych ośrodków oraz niektórych obszarów na trasie przejazdu.

5.4.1.4. POŁĄCZENIA PROMOWE

Międzynarodowa komunikacja promowa z portów polskich ogranicza się obecnie do połączeń ze Szwecją i Danią. W 1995 r. zlikwidowano linię promową z Gdańska do Helsinek. W Polsce funkcjonują trzy terminale promowe w Gdańsku, Gdyni i Świnoujściu. W 2001 r. największym natężeniem ruchu charakteryzowało się Świnoujście (27 rejsów w tygodniu, w tym 21 do Szwecji i 6 do Danii). Z Gdańska prom do Oxelosundu (Szwecja) odpływał trzy razy w tygodniu, a z Gdyni do Karlskrony (Szwecja) 6 razy w tygodniu. Istniejące w rejonie Zalewu Szczecińskiego transgraniczne połączenia białej floty nie miały charakteru linii komunikacyjnych. Służyły one głównie zakupom w sklepach wolnocłowych. W sezonie czynna była natomiast linia wodolotowa z Ustki na Bornholm oraz połączenia z Krynicy Morskiej i Fromborka do Kaliningradu.

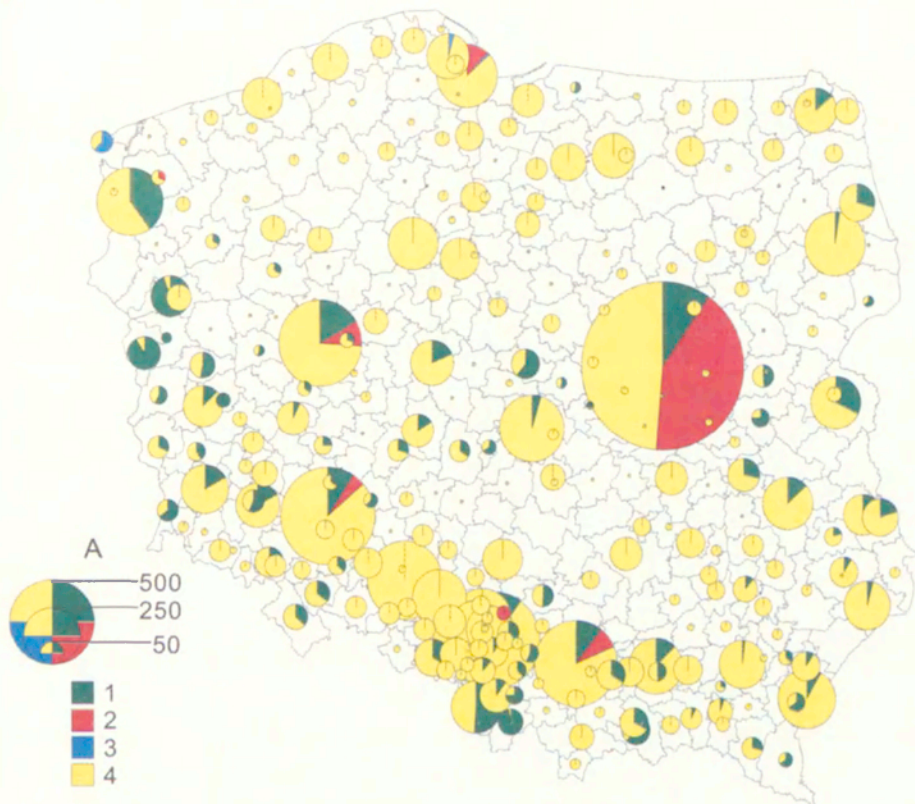
Wszystkie stałe pasażerskie połączenia żeglugowe, koncentrują się w województwach nadmorskich, zapewniając ich komunikację ze Skandynawią. Dla województwa zachodniopomorskiego stanowią one podstawowy środek komunikacji na tym kierunku. W przypadku województwa pomorskiego ich znaczenie jest mniejsze, co w pierwszej kolejności wynika z mniej intensywnego ruchu tranzytowego i odległości geograficznej (dłuższe rejsy), po części jest prawdopodobnie wynikiem konkurencji ze strony połączeń samolotowych do Kopenhagi. Znaczenie żeglugi promowej pozostaje mniejsze od potencjalnych możliwości. Polska, będąc po Rosji i Niemczech najludniejszym krajem nadbałtyckim, posiadała w połowie lat 90. zaledwie 1,1% udziału w przewozach pasażerów promami w obrębie akwenu Morza Bałtyckiego (Pacuk 1997b).

5.4.1.5. POŁĄCZENIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO OGÓLEM

W analizowanej macierzy zebrano ogólną liczbę kursów powrotnych w tygodniu (wszystkimi omówionymi rodzajami transportu) pomiędzy polskimi województwami a 34 krajami świata. Krajem zdecydowanie najbardziej po-

wiązonym z Polską, w świetle miary jaką jest komunikacja publiczna, okazały się Niemcy (1387 kursów). W grupie państw o wysokiej (przekraczającej 200) liczbie kursów w tygodniu znalazły się pozostałe kraje sąsiedzkie (poza Rosją), a ponadto Wielka Brytania. Z państw pozaeuropejskich najwięcej powiązań komunikacyjnych z Polską miała Turcja (30 kursów w tygodniu) i Stany Zjednoczone (17).

Na przełomie lat 2001 i 2002 bezpośrednie połączenia transportu publicznego z zagranicą posiadało 276 powiatów (ryc. 69). Większość międzyzyna-



Ryc. 69. Bezpośrednie połączenia międzynarodowe transportu publicznego na przełomie lat 2001/2002 według powiatów

A – liczba kursów powrotnych w tygodniu, 1 – połączenia kolejowe, 2 – połączenia lotnicze, 3 – połączenia promowe, 4 – połączenia autobusowe

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP i LOT oraz materiałów Ministerstwa Infrastruktury

Direct international public-transport linkages by poviats in late 2001 and early 2002

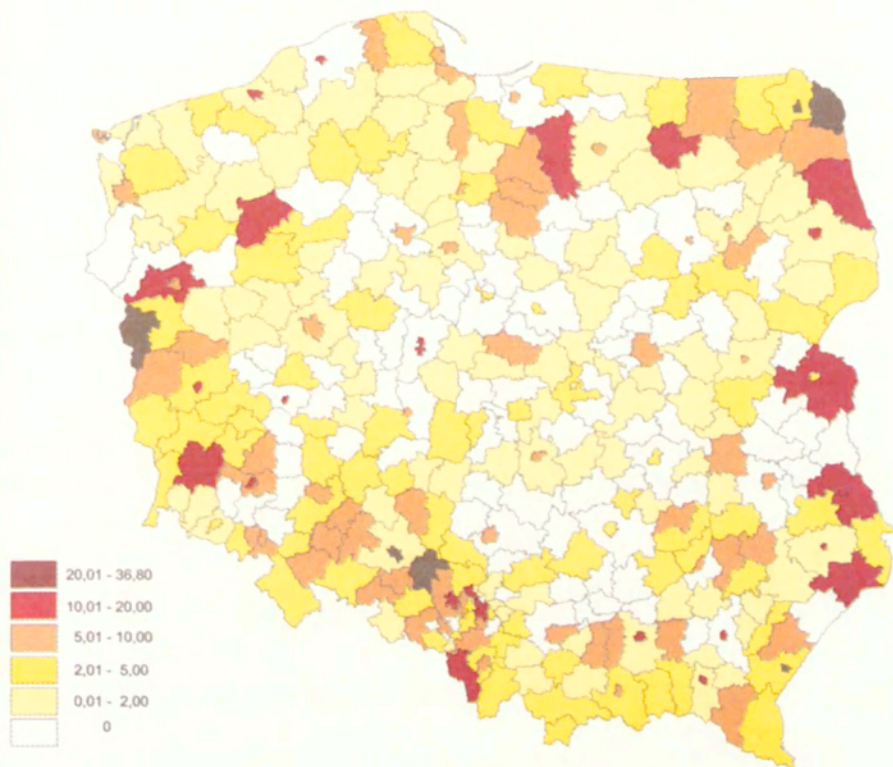
A – number of return journeys per week, 1 – rail linkages, 2 – air linkages, 3 – ferry linkages, 4 – bus and coach linkages.

Source: author's own work on the basis of PKP and LOT timetables, as well as materials from the Ministry of Infrastructure

dowych linii komunikacyjnych miała przystanki w największych miastach (choć w przypadku połączeń autobusowych przystanki końcowe często położone były w ośrodkach lokalnych). Tym samym głównymi węzłami komunikacji międzynarodowej były kolejno: Warszawa (1572 kursy zagraniczne w tygodniu), Wrocław (615), Katowice (590), Poznań (477), Kraków (472) i Opole (426). Pomijając miasta na prawach powiatu, najwyżej w rankingu znalazły się powiaty: strzelecki, cieszyński, bielski i tomaszowski (w województwie lubelskim). Rozwój komunikacji autobusowej oraz przekształcenia w układzie sieci kolejowej doprowadziły do ukształtowania kilku lokalnych węzłów komunikacji międzynarodowej (w większości położonych na terenach przygranicznych). Są nimi m.in.: Przemyśl, Tomaszów Lubelski, Biła Podlaska, Ostrowiec Świętokrzyski, Nowy Targ, Kostrzyn.

Miastami o najbardziej zdywersyfikowanej strukturze międzynarodowych połączeń transportu publicznego okazały się Warszawa (35 krajów), Katowice (21), Kraków (20), Poznań (20), Wrocław (17) i Łódź (17). Bezpośrednie linie komunikacyjne do ponad 10 państw posiadały także Gdańsk, Częstochowa, Szczecin, Opole, Przemyśl, Rzeszów, Tarnów, Białystok, Bydgoszcz, Koszalin i powiat cieszyński. Miastami o większym zróżnicowaniu geograficznym powiązań są zatem (obok największych aglomeracji) niektóre ośrodki średniej wielkości w Polsce wschodniej (posiadające linie komunikacyjne do wschodnich sąsiadów oraz do państw Europy Zachodniej), a także miasta i powiaty położone na kierunku głównych szlaków kolejowych i drogowych (np. Częstochowa).

Po odniesieniu ilości kursów do liczby mieszkańców województw możemy zaobserwować koncentrację najsilniejszych powiązań na szeroko rozumianych obszarach przygranicznych (ryc. 70). Są to często tereny słabiej zaludnione, co przy dużym natężeniu kursów (lokalnych transgranicznych oraz tranzytowych, często zatrzymujących się przed przekroczeniem granicy) daje relatywnie wysoką wartość wskaźnika. Duże ośrodki miejskie (w tym Warszawa) charakteryzują się wysoką, ale nie najwyższą relatywną siłą powiązań transportowych. Siła ta jest z reguły wyższa w ośrodkach średniej wielkości położonych bliżej granic (szczególnie granicy wschodniej). Powiatami o bezsprzecznie najmocniejszych powiązaniach (względem liczby ludności) okazały się przygraniczne – słubicki i sejneński oraz miasta Przemyśl i Suwałki, a ponadto Opole oraz położony w pobliżu powiat strzelecki (obszary koncentracji niemieckiej mniejszości narodowej). Zdecydowanie słabiej skomunikowana z zagranicą jest cała Polska centralna (większość obszaru województw mazowieckiego, wielkopolskiego, łódzkiego, świętokrzyskiego



Ryc. 70. Bezpośrednie połączenia międzynarodowe transportu publicznego na przełomie lat 2001/2002 w przeliczeniu na 10 tys. mieszkańców powiatów

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP i LOT oraz materiałów Ministerstwa Infrastruktury

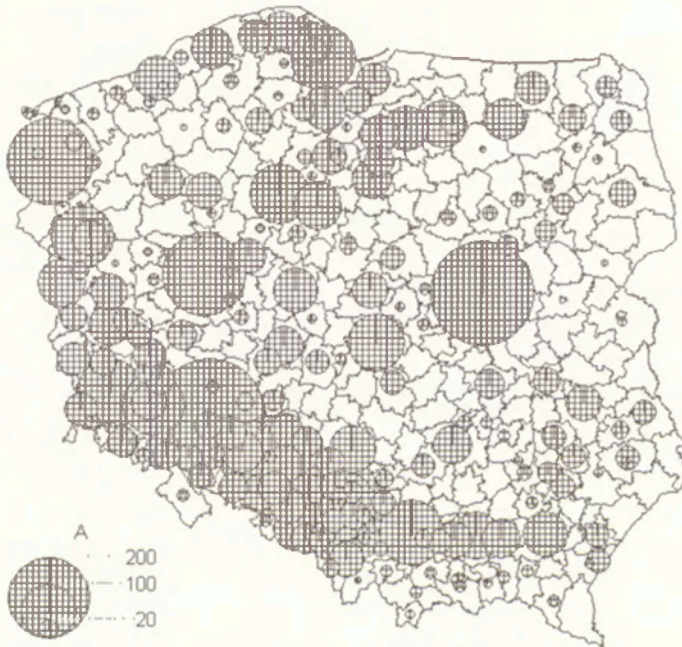
Direct international public-transport linkages per 10,000 inhabitants of poviats in late 2001 and early 2002

Source: author's own work on the basis of PKP and LOT timetables, as well as materials from the Ministry of Infrastructure

i kujawsko-pomorskiego). Na tym terenie położone jest najwięcej powiatów bez połączeń międzynarodowych, pozostałe zaś mają tych połączeń bardzo niewiele w relacji do swojego zaludnienia. Spośród terenów przygranicznych jedynym obszarem o słabych powiązaniach transportowych jest północna część województwa lubelskiego (obszar pomiędzy Chełmem a Terespołem i jego zaplecze).

5.4.1.6. POWIĄZANIA TRANSPORTU PUBLICZNEGO Z WYBRANYMI KRAJAMI

W całej Polsce zachodniej rozkład przestrzenny międzynarodowych powiązań transportowych ogółem jest odbiciem rozkładu połączeń do Niemiec (jako zdecydowanie dominujących na tym obszarze). Silne powiązania transportowe z Niemcami występują w całym pasie południowym, w tym nawet na obszarze na wschód od Krakowa (praktycznie po Rzeszów; ryc. 71). Pasami skupienia powiązań z zachodnim sąsiadem są też strefy od granicy przez Poznań w kierunku Bydgoszczy, Gdańska oraz Olsztyna i regionu Wielkich Jezior Mazurskich oraz od Szczecina wzdłuż wybrzeża po Gdańsk. Powiązania Warszawy z Niemcami mają charakter punktowy, co wynika z faktu, że opierają się one głównie na połączeniach lotniczych i dalekobieżnych kolejowych. Generalnie połączenia do Niemiec są dostępne w prawie całym kraju. Największą lukę przestrzenną w tym zakresie stanowi środkowa część pogranicza wschodniego.

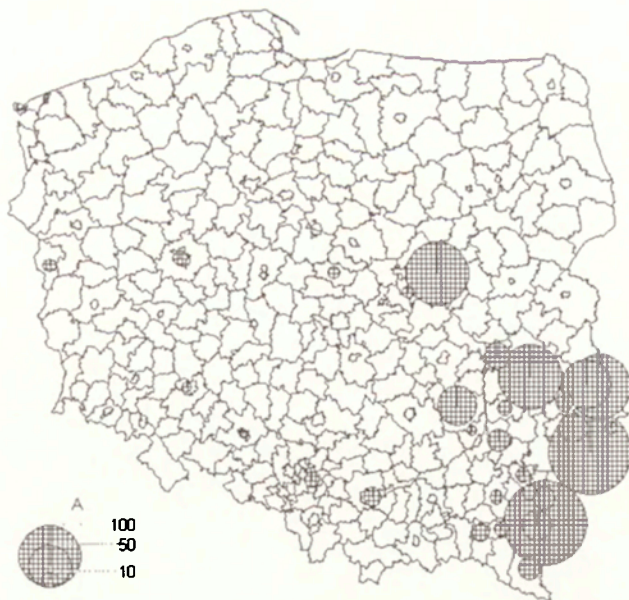


Ryc. 71. Bezpośrednie połączenia międzynarodowe transportu publicznego do Niemiec na przełomie lat 2001/2002 – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym (A – kursy powrotne tygodniowo).

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP i LOT oraz materiałów Ministerstwa Infrastruktury

Direct international public-transport linkages with Germany as of 2001/2 – spatial distribution at poviát level (A – return journeys per week).

Source: author's own work on the basis of PKP and LOT timetables, as well as materials from the Ministry of Infrastructure



Ryc. 72. Bezpośrednie połączenia międzynarodowe transportu publicznego na Ukrainę na przełomie lat 2001/2002 – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym (A – kursy powrotne tygodniowo).

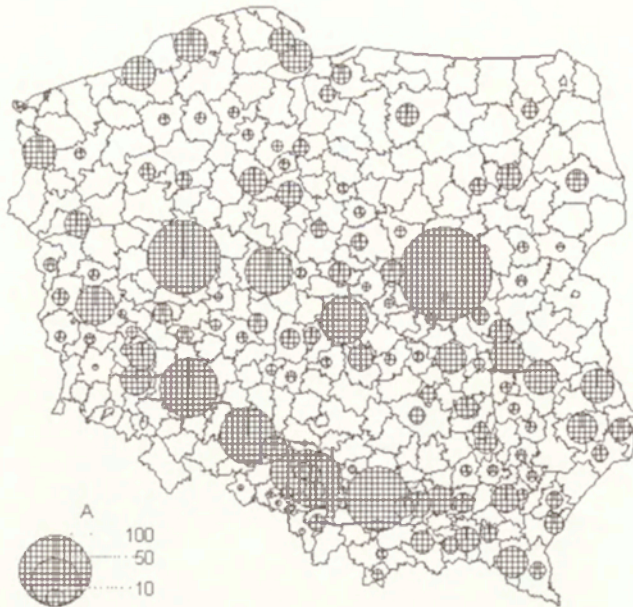
Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP i LOT oraz materiałów Ministerstwa Infrastruktury

Direct international public-transport linkages with Ukraine as of 2001/2 – spatial distribution at poviast level (A – return journeys per week).

Source: author's own work on the basis of PKP and LOT timetables, as well as materials from the Ministry of Infrastructure

W przypadku pozostałych krajów sąsiednich obserwujemy z reguły silną koncentrację połączeń międzynarodowych w rejonach nadgranicznych oraz położonych na ich bezpośrednim zapleczu oraz dodatkowo w Warszawie. Koncentracja przygraniczna najsilniej zaznacza się w przypadku Słowacji, Ukrainy (ryc. 72) i Litwy; słabiej w odniesieniu do Czech i Białorusi. Połączenia z Rosją skupione są nie tylko na pograniczu obwodu kaliningradzkiego i w stolicy, ale także w pobliżu granicy białoruskiej. W przypadku wszystkich państw sąsiedzkich (poza Niemcami) duże części kraju pozbawione są jakichkolwiek połączeń bezpośrednich transportem publicznym z tymi krajami.

Inna sytuacja występuje w komunikacji pasażerskiej do państw Europy Zachodniej. Pomijając koncentrację w Warszawie (wynikającą ze skupienia linii lotniczych), przestrzenny układ połączeń bezpośrednich ma najczęściej charakter liniowy i niejednokrotnie obejmuje całe terytorium Polski. Najbardziej rozproszone przestrzennie są połączenia z Wielką Brytanią (ryc. 73),



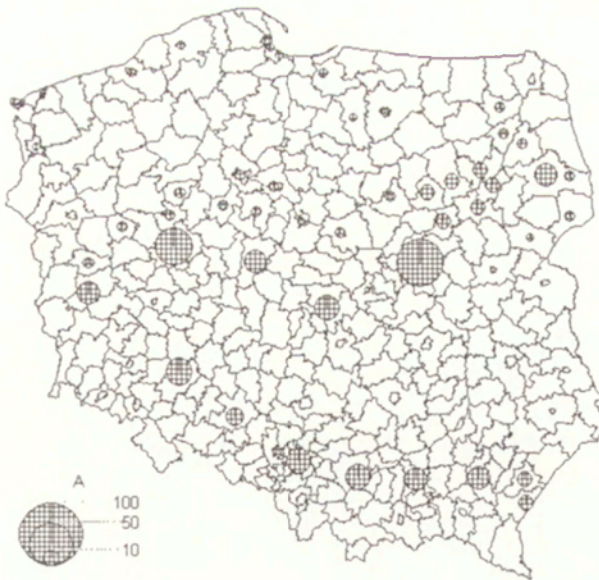
Ryc. 73. Bezpośrednie połączenia międzynarodowe transportu publicznego do Wielkiej Brytanii na przełomie lat 2001/2002 – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym (A – kursy powrotne tygodniowo)

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP i LOT oraz materiałów Ministerstwa Infrastruktury

Direct international public-transport linkages with the United Kingdom as of 2001/2 – spatial distribution at poviat level (A – return journeys per week)

Source: author's own work on the basis of PKP and LOT timetables, as well as materials from the Ministry of Infrastructure

a w drugiej kolejności z Francją. W obu przypadkach większe skupienie połączeń występuje w pasie Polski południowej, szczególnie zaś w Polsce południowo-wschodniej, gdzie zaczyna się duża część linii do obu tych państw. Również powiązania transportu publicznego z Belgią (ryc. 74) i Holandią sięgają polskiej granicy wschodniej. Tym razem jednak wiele z nich skupionych jest w województwie podlaskim. Obszar województw małopolskiego, podkarpackiego, lubelskiego i świętokrzyskiego jest rejonem koncentracji powiązań transportowych z Włochami.



Ryc. 74. Bezpośrednie połączenia międzynarodowe transportu publicznego do Belgii na przełomie lat 2001/2002 – rozkład przestrzenny na poziomie powiatowym (A – kursy powrotne tygodniowo).

Źródło: opracowanie własne na podstawie rozkładów jazdy PKP i LOT oraz materiałów Ministerstwa Infrastruktury

Direct international public-transport linkages with Belgium as of 2001/2 – spatial distribution at poviat level (A – return journeys per week).

Source: author's own work on the basis of PKP and LOT timetables, as well as materials from the Ministry of Infrastructure

5.4.1.7. KIERUNKI POWIĄZAŃ BEZPOŚREDNIM PASAŻERSKIM TRANSPORTEM PUBLICZNYM

Macierz powiązań transportu publicznego wyrażona w bezwzględnej liczbie kursów powrotnych w tygodniu odznacza się zdecydowaną dominacją Niemiec (silne powiązania w wszystkich województwach) oraz Wielkiej Brytanii. Relatywnie silne i rozproszone przestrzennie związki występują też z Belgią, Francją, Holandią, Włochami, Czechami, Szwajcarią i Ukrainą. Z drugiej strony największe skupienie silnych relacji transportowych odnotowuje się w województwie mazowieckim, a w mniejszym stopniu także w wielkopolskim, śląskim i małopolskim. Obraz graficzny (ryc. 75) ma kształt w miarę symetrycznej gwiazdy powiązań, w której ramionom zachodnim towarzyszą dobrze osadzone ramiona wschodnie.



Kursy powrotne transportu publicznego w tygodniu pomiędzy poszczególnymi krajami i województwami (Return trips by public transport per week between different countries and Polish voivodships):

————— > 70 ————— 21-70

Ryc. 75. Najsilniejsze powiązania transportem publicznym w wartościach bezwzględnych

The strongest public-transport linkages in absolute numbers

Odniesienie liczby kursów w tygodniu do liczby mieszkańców województw dodatkowo wzmacnia pozycję Niemiec oraz Wielkiej Brytanii jako państw skupiających najsilniejsze relacje transportowe z polskimi województwami. Jednocześnie osłabieniu uległa rola mazowieckiego jako województwa skupiającego najwięcej silnych relacji. Dowodzi, to że powiązania z tymi właśnie krajami występują także na obszarach o słabszym zaludnieniu, podczas gdy silne związki transportowe z innymi państwami są często odzwierciedleniem potencjału demograficznego największych województw. Województwami, w których bardzo wyraźnie zaznaczyły się silne powiązania z innymi partnerami są podlaskie (z Białorusią i Litwą), lubelskie (z Białorusią i Ukrainą) oraz podkarpackie (z Ukrainą). *Gwiazda powiązań* (na mapie interakcji; ryc. 76) uległa (w porównaniu do sytuacji opisanej przy uży-



Kursy powrotne transportu publicznego w tygodniu w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców województw (Return trips by public transport per week expressed per million inhabitants of a voivodship):

————— > 50 ————— 20-50

Ryc. 76. Najsilniejsze powiązania transportem publicznym w przeliczeniu na liczbę ludności województw

The strongest public-transport linkages expressed per head of population in the voivodships



Liczba kursów powrotnych w tygodniu w przeliczeniu na 1 mln mieszkańców kraju docelowego (Return trips per week expressed per million inhabitants in the destination country):

————— > 8 ————— 4-8

Ryc. 77. Najsilniejsze powiązania transportem publicznym w przeliczeniu na liczbę ludności krajów docelowych

The strongest public transport linkages expressed per head of population in the destination countries

ciu bezwzględnej liczbie kursów) spłaszczeniu i rozerwaniu. Na kierunku zachodnim pozostały trzy wyraźne ramiona (poza Niemcami i Wielką Brytanią także do Francji) oparte głównie na województwach Polski zachodniej i centralnej; na wschodzie zaś trzy ramiona (skierowane na Litwę, Białoruś i Ukrainę) oparte prawie wyłącznie o wschodnie województwa przygraniczne oraz o mazowieckie.

Także i tym razem, macierz powiązań zmienia swój charakter po odniesieniu do liczby ludności krajów – partnerów. Ponownie uwidacznia się koncentracja silnych relacji w województwie mazowieckim. Z krajów Unii Europejskiej silniejsze relacje pozostają już tylko w przypadku Niemiec

(relatywnie dużo połączeń do Polski, nawet w stosunku do potencjału demograficznego tego kraju). Brak jest silnych relacji brytyjskich, francuskich i włoskich. W przypadku kilku województw nadal zaznaczają się powiązania z Danią, Belgią i Szwecją. Jednocześnie następuje bardzo wyraźne przesunięcie silnych powiązań w stronę państw spoza Unii Europejskiej. Najsilniejsze i zarazem rozproszone przestrzennie relacje występują z Czechami, Białorusią, Litwą, Łotwą i Słowacją oraz, co charakterystyczne, także ze Szwajcarią. Obraz graficzny (ryc. 77) jest nałożeniem *pęka powiązań* skupionych w Warszawie oraz symetrycznej *gwiazdy*, której ramiona, oparte głównie na województwach przygranicznych, skierowane są nie tylko na wschód i zachód, ale także na północ i południe.

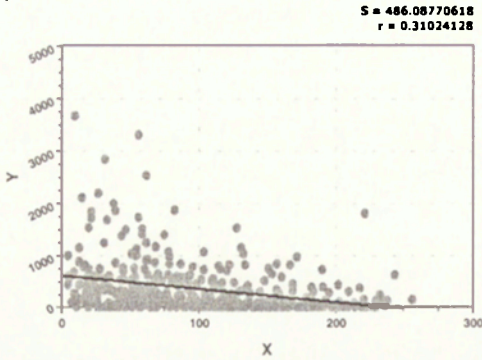
5.4.1.8. CZYNNIKI WARUNKUJĄCE ROZKŁAD MIĘDZYNARODOWYCH POWIĄZAŃ TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA TERENIE KRAJU

Rozkład przestrzenny powiatów o najsilniejszych powiązaniach w zakresie połączeń transportowych z zagranicą jest silnie skorelowany z liczbą ludności (współczynnik korelacji liniowej 0,858). Poziom zależności obniża się wprawdzie po usunięciu ze zbioru powiatów Warszawy (do 0,725), skala obniżenia wartości jest jednak znacznie mniejsza niż omawiana wcześniej w przypadku handlu zagranicznego. Zależność ogólnej liczby połączeń pasażerskich od zaludnienia (wielkości rynku) wydaje się być naturalna. Ponieważ jednak rozkład nasycenia liczbą połączeń względem liczby ludności powiatów pozostaje zróżnicowany regionalnie, należy stwierdzić, że jest on uwarunkowany także innymi czynnikami.

Zależność liczby połączeń od odległości do granic (ogółem) jest niewielka (-0,310; ryc. 78 a). Wylimitowanie ze zbioru jednostek bez połączeń powoduje, co charakterystyczne, dalsze osłabienie zależności liniowej do poziomu -0,249. Również zastosowanie funkcji innych niż liniowa nie skutkuje poprawą stopnia dopasowania. Można więc przyjąć, że jednostki bez połączeń pasażerskich położone są daleko od granic (w centralnej Polsce), zaś w jednostkach z połączeniami zależność względem odległości od granic jest wprawdzie liniowa, ale generalnie bardzo słaba. Wiąże się to z faktem, że międzynarodowa komunikacja pasażerska ma w Polsce charakter przede wszystkim dalekobieżny, względnie regionalny. Rola transgranicznych połączeń lokalnych jest ograniczona. Jest to spowodowane, z jednej strony mniejszym popytem na tego typu transport, a z drugiej faktem iż duża jego część zaspokajana jest prywatnymi samochodami.

a. Zależność intensywności bezpośrednich połączeń transportem publicznym i odległości od granic (zbiór 373 powiatów)

Relationship between intensity of public transport linkage and distance from borders (set of 373 poviats)



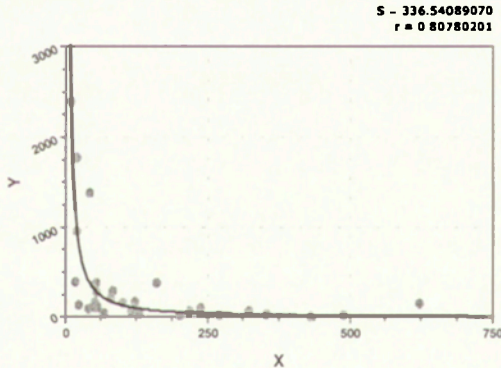
$y = a + bx$
Wartości parametrów:
Values of parameters:
a = 614,71
b = -2,560

x – odległość od granic w km (distance from border in km)

y – liczba kursów powrotnych w tygodniu na 1 mln mieszkańców (no. of return trips per week expressed per million inhabitants)

b. Zależność intensywności bezpośrednich połączeń transportem publicznym na Ukrainę i odległości od granicy ukraińskiej (zbiór 30 powiatów posiadających takie połączenia) opisana funkcją potęgową

Relationship between intensity of direct public-transport linkage with Ukraine and distance from the Ukrainian border (set of 30 poviats having such linkages), as described by a power function



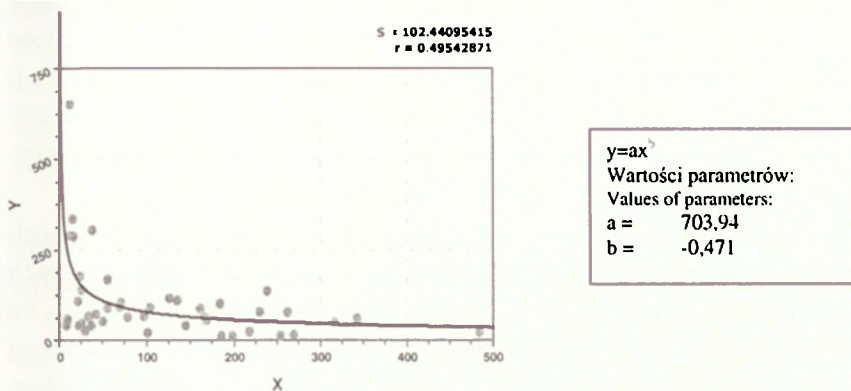
$y = ax^b$
Wartości parametrów:
Values of parameters:
a = 39549,79
b = -1,241

x – odległość od granicy z Ukrainą w km (distance from border of Ukraine in km)

y – liczba kursów powrotnych w tygodniu na 1 mln mieszkańców (no. of return trips per week expressed per million inhabitants)

c. Zależność intensywności bezpośrednich połączeń transportem publicznym do Czech i odległości od granicy czeskiej (zbiór 43 powiatów posiadających takie połączenia) opisana funkcją potęgową

Relationship between intensity of direct public-transport linkage with the Czech Republic and distance from the Czech border (set of 43 poviats having such linkages), as described by a power function



x – odległość od granicy z Czechami w km (distance from border of Czech Republic in km)
y – liczba kursów powrotnych w tygodniu na 1 mln mieszkańców (no. of return trips per week expressed per million inhabitants)

Ryc. 78. Zależności pomiędzy bezpośrednimi powiązaniem transportem publicznym a odległością od granic

Relationship between direct public-transport linkages and distance from borders

Dostępność odpowiedniego materiału umożliwiła w przypadku połączeń transportu publicznego (podobnie jak w przypadku handlu zagranicznego) analizę zależności intensywności powiązań dwustronnych z odległością od granic z poszczególnymi sąsiadami (oraz ze Szwecją). Dobór funkcji regresji opisujących zależności z odległością był jednak bardzo trudny z uwagi na dużą liczbę wartości zerowych (powiatów nie posiadających połączeń bezpośrednich). Jest on łatwiejszy po eliminacji jednostek bez połączeń, gdy funkcja przyjmuje często postać hiperboli, a współczynnik dopasowania wydatnie wzrasta (w przypadku Ukrainy z -0,250 dla zależności liniowej aż do -0,799 w opisanej hiperbolę; ryc. 78 b). Istotna poprawa dopasowania funkcji zachodzi także w przypadku Rosji i Białorusi oraz Szwecji, dla których wartości korelacji liniowej z odległością były bardzo małe. Wskazuje to na sytuację, iż w przypadku krajów sąsiednich liczba połączeń bezpośrednich jest silnie zależna od odległości tylko na terenach bliskich granicy. Już w odległości kilkudziesięciu kilometrów od najbliższych przejść granicznych traci ona całkowicie na znaczeniu. Punkt przegięcia hiperboli wyznacza dystans powyżej którego czynnik odległości geograficznej przestaje odgrywać znaczącą rolę w opisywaniu intensywności powiązań transportowych z bezpo-

średnimi sąsiadami. Dystans ten wynosi mniej niż 50 km dla Czech (ryc. 78 c) i Słowacji oraz blisko 100 km dla sąsiadów wschodnich (ryc. 78 b).

Wyjątkiem od opisanej reguły są jednak Niemcy, dla których zabieg eliminacji jednostek bez połączeń nie powoduje zmiany funkcji najlepiej opisującej zależność. Nadal jest nią funkcja liniowa, przy czym współczynnik korelacji ulega po zabiegu zmniejszeniu. Dowodzi to tego, że połączeń z tym krajem nie mają najczęściej powiaty położone najdalej od granicy zachodniej, a jednocześnie że, w dominującej na pozostałym obszarze kraju grupie jednostek posiadających takie połączenia, odległość od terytorium Niemiec w niewielkim tylko stopniu wpływa na ich liczbę.

Podsumowując przeprowadzoną analizę oraz odnosząc ją także do innych elementów warunkujących układ przestrzenny społeczno-gospodarczych powiązań międzynarodowych (Komornicki 2001b) należy stwierdzić, że powiązania komunikacją publiczną na różnych kierunkach uwarunkowane są różnymi czynnikami. Czynnikiem wspólnym wydaje się być jedynie poziom zaludnienia. W przypadku krajów sąsiednich (poza Niemcami) na obszarach przygranicznych istotne znaczenie ma odległość geograficzna. Ponadto ważną rolę odgrywają: układ infrastruktury transportowej (zwłaszcza w przypadku kolei), więzi kulturowe (mniejszości narodowe) oraz lokalizacja drobnej działalności gospodarczej (m.in. przyjazdy na bazy, do hurtowni itd.). W odniesieniu do Czech i Słowacji dodatkowym elementem jest atrakcyjność turystyczna (np. w rejonie Tatr). Dla połączeń do Niemiec, krajów Beneluksu, Francji i Wielkiej Brytanii obok czynnika koncentracji działalności ekonomicznej i administracyjnej (połączenia lotnicze do stolic i dużych ośrodków) bardzo ważny wydaje się (niezdefiniowany precyzyjnie) czynnik więzi wykształconych na bazie wcześniejszych migracji i wieloletnich wyjazdów obywateli Polski do pracy.

5.4.2. KONTAKTY ZA POMOCĄ ŚRODKÓW ŁĄCZNOŚCI

Kontakty międzynarodowe za pomocą środków łączności odgrywają szczególną rolę, jako uzupełnienie obrazu powiązań poszczególnych regionów z zagranicą. Co więcej ich znaczenie bardzo szybko wzrasta wraz z rozwojem technik telekomunikacyjnych i komputerowych. W ankiecie w trzech oddzielnych punktach pytano o częstotliwość międzynarodowych rozmów telefonicznych i wysyłania zagranicę korespondencji tradycyjnej oraz elektronicznej. W każdej z grup wyodrębniono 4 przedziały częstości. Zastosowano prostą subiektywną skalę punktową przyjmując odpowiednie mnożniki:

– mnożnik razy 4 dla osób rozmawiających przez telefon (T_4) lub korespondujących e-mailem (M_4) codziennie oraz korespondujących (K_4) tradycyjnie raz na tydzień i częściej;

– mnożnik razy 3 dla osób rozmawiających przez telefon (T_3) lub korespondujących e-mailem (M_3) raz na tydzień i częściej oraz korespondujących (K_3) tradycyjnie raz na miesiąc i częściej;

– mnożnik razy 2 dla osób rozmawiających przez telefon (T_2) lub korespondujących e-mailem (M_2) raz na miesiąc i częściej oraz korespondujących (K_2) tradycyjnie raz na trzy miesiące i częściej;

– mnożnik razy 1 dla osób rozmawiających przez telefon (T_1) lub korespondujących e-mailem (M_1) rzadziej niż raz na miesiąc oraz korespondujących (K_1) tradycyjnie rzadziej niż raz na trzy miesiące.

Zsumowaną (dla wszystkich rodzajów łączności) liczbę punktów odniesiono do wielkości próby w danym mieście, otrzymując prosty współczynnik natężenia kontaktów za pomocą środków łączności, w przypadku kontaktów z jednym konkretnym krajem i wyrażający się wzorem:

$$W_{i(i)} = \frac{4(T_{4i} + K_{4i} + M_{4i}) + 3(T_{3i} + K_{3i} + M_{3i}) + 2(T_{2i} + K_{2i} + M_{2i}) + 1(T_{1i} + K_{1i} + M_{1i})}{n}$$

a w przypadku kontaktów z danego ośrodka (lub dla całej próby)

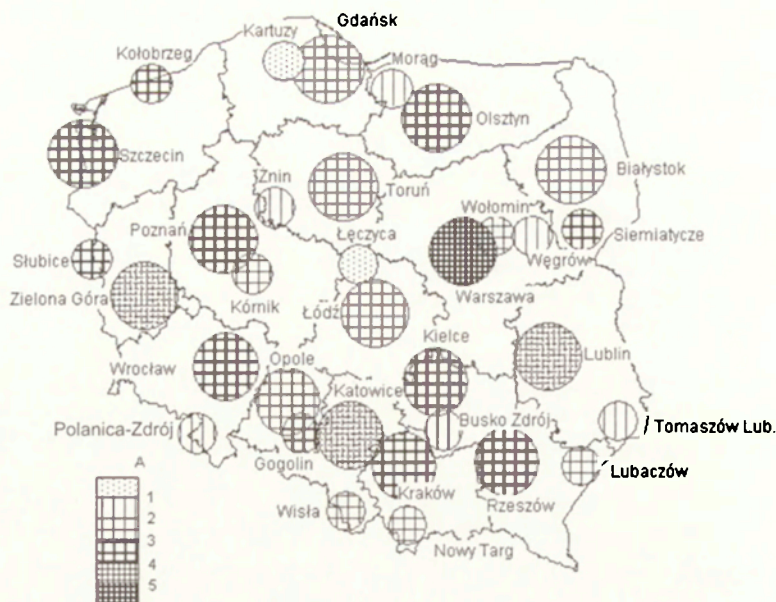
$$W_{i(i)} = \frac{\sum_{i=1}^N 4(T_{4i} + K_{4i} + M_{4i}) + 3(T_{3i} + K_{3i} + M_{3i}) + 2(T_{2i} + K_{2i} + M_{2i}) + 1(T_{1i} + K_{1i} + M_{1i})}{n}$$

gdzie:

n – ogólna liczba ankietowanych w danym mieście

N – ogólna liczba krajów z jakimi porozumiewali się ankietowani

Współczynnik dla relacji z poszczególnymi krajami mógł teoretycznie przyjmować wartości od 1 do 12, w praktyce nie przekraczał 3. Dla wszystkich kontaktów jednego ośrodka jego wartość nie była ograniczona (ta sama osoba mogła porozumiewać się z dowolną liczbą krajów), a w rzeczywistości maksymalnie osiągnęła 6,1. Nie prowadzono oddzielnej szczegółowej analizy natężenia rozmów telefonicznych i obu rodzajów korespondencji (ograniczono się w tym zakresie do prezentacji ogółem, bez rozbicia na państwa), gdyż pomiędzy każdym z trzech typów kontaktów występowała bardzo silna korelacja, spowodowana faktem, że te same osoby porozumiewały się z tymi samymi krajami używając różnych środków łączności.



Ryc. 79. Intensywność kontaktów respondentów z zagranicą za pomocą środków łączności w latach 1996–2001 (A – Sumaryczny wskaźnik łączności z zagranicą (telefony + korespondencja + e-mails))

Intensity of respondents' foreign contacts via means of communication in the years 1996–2001 (A – Summary index of foreign communication (telephone calls + correspondence + e-mails))

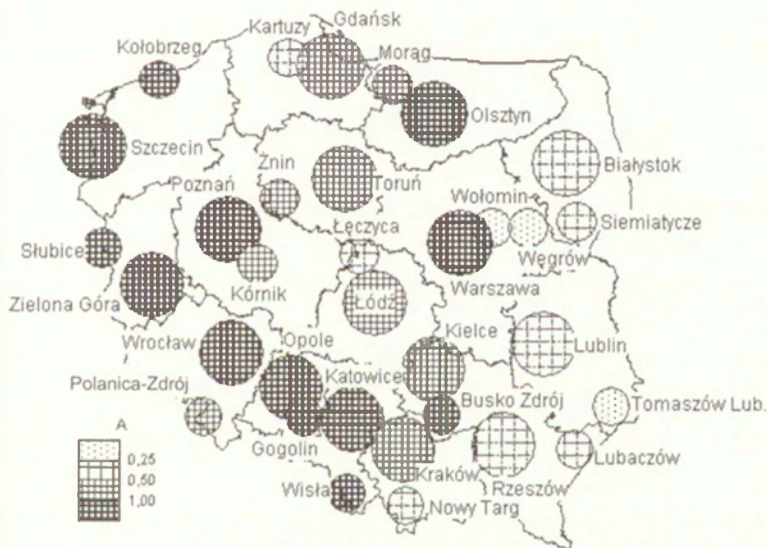
Przeciętna intensywność kontaktów środkami łączności dla całej próby osiągnęła poziom $W_1 = 3,06$ i była dużo wyższa dla ośrodków wojewódzkich ($W_1 = 3,59$) niż dla małych miast ($W_1 = 2,23$). Analogiczna różnica występowała praktycznie w przypadku kontaktów ze wszystkimi ważniejszymi krajami. Zdecydowanie najmniejsza była w odniesieniu do Niemiec. Sumaryczny wskaźnik łączności W_1 najwyższe wartości osiągnął w Warszawie (6,1; ryc. 79). Przewaga stolicy była dużo wyraźniejsza niż w jakiegokolwiek innej charakterystyce dotyczącej kontaktów osobistych z zagranicą jaką uzyskano drogą badania ankietowego. Wiąże się to z silną koncentracją kontaktów ekonomicznych, które w dużym stopniu generują powiązania środkami łączności. Poza stolicą silniejsze powiązania występowały w Polsce południowej i zachodniej, słabsze w północnej i wschodniej. Najniższy poziom wskaźnika sumarycznego zanotowano w Kartuzach (tylko 0,8).

W ogólnej intensywności kontaktów środkami łączności podobną rolę odgrywały kontakty telefoniczne i korespondencja tradycyjna (przypada na nie około 40-procentowy udział w przeciętnej punktacji dla całej próby), znaczenie korespondencji elektronicznej było o połowę mniejsze (20%). W ośrodkach wojewódzkich znaczenie korespondencji tradycyjnej nieco prze-

wyższało rolę łączności telefonicznej, w małych miastach sytuacja była odwrotna. Jednocześnie rola połączeń elektronicznych była w stolicach województw kilkakrotnie większa. Łącznie spośród wszystkich ankietowanych telefony zagraniczne regularnie wykonywało 46%, korespondencję tradycyjną z zagranicą prowadziło 41%, a do wymiany e-maili przyznało się 15%.

Wskaźnik sumaryczny obliczany dla poszczególnych państw charakteryzował się wyraźną dominacją Niemiec (aż 0,9) i Stanów Zjednoczonych (0,5). Kolejne pozycje w rankingu zajmowały Wielka Brytania, Francja, Włochy, Szwecja, Czechy, Hiszpania, Kanada i Belgia. W przeciwieństwie do innych charakterystyk układ rankingu był zbliżony w obu kategoriach (ośrodki wojewódzkie i wielkie miasta). O ile w połączeniach telefonicznych i w korespondencji tradycyjnej dominował kierunek niemiecki, to w przypadku poczty elektronicznej najwięcej osób deklarowało wymianę e-maili ze Stanami Zjednoczonymi (prawdopodobnie efekt wysokich taryf telefonicznych).

Bardzo silne kontakty łącznościowe z Niemcami występowały w całej Polsce zachodniej (po Poznań) i południowo-zachodniej (cały Śląsk), a ponadto w Olsztynie i Warszawie (ryc. 80). Najwyższe wartości wskaźnika zanotowano w Gogolinie (2,46) i Słubicach (1,66). Relatywnie słabe natężenie



Ryc. 80. Intensywność kontaktów respondentów z Niemcami za pomocą środków łączności w latach 1996–2001 (A – Sumaryczny wskaźnik łączności z zagranicą (telefony + korespondencja + e-maile))

Intensity of respondents' foreign contacts with Germany via means of communication in the years 1996–2001 (A – Summary index of foreign communication (telephone calls + correspondence + e-mails))



Ryc. 81. Intensywność kontaktów respondentów ze Stanami Zjednoczonymi za pomocą środków łączności w latach 1996–2001. A – Sumaryczny wskaźnik łączności z zagranicą (telefony + korespondencja + e-maile)

Intensity of respondents' foreign contacts with the USA via means of communication in the years 1996–2001. A – Summary index of foreign communication (telephone calls + correspondence + e-mails)

tych kontaktów wystąpiło w całej Polsce wschodniej oraz w Nowym Targu, Łęczycy i Kartuzach. Jednocześnie wschodnia część kraju to teren intensywniejszych powiązań tego rodzaju ze Stanami Zjednoczonymi (ryc. 81). Spośród badanych miast, najsilniejsze okazały się one w Nowym Targu ($W_i = 2,13$), Białymstoku i Kielcach. Obrazy przestrzenne intensywności kontaktów z obydwooma omówionymi krajami wyraźnie się uzupełniają, chociaż stosunkowo silne związki z USA uwidoczniły się także w kilku miastach Polski zachodniej.

Najintensywniejsze powiązania łącznościowe z Wielką Brytanią zanotowano w Warszawie, Rzeszowie i Kołobrzegu. Ze Zjednoczonym Królestwem kontaktowali się jednak ankietowani z prawie wszystkich poddanych badaniu ośrodków. Zaskakująco silne związki z Francją zaobserwowano w Zielonej Górze i Słubicach. Kontakty z tym krajem odgrywały też dużą rolę w Warszawie i miastach położonych na wschód od stolicy oraz w Poznaniu, Wrocławiu, Katowicach i Rzeszowie; słabe były w Polsce północnej i centralnej. Intensywność powiązań środkami łączności z Włochami była wyższa w południowej części kraju (zwłaszcza w Katowicach) oraz w Lublinie i Poznaniu. Najsilniejsze kontakty ze Szwecją mieli ankietowani w Gdańsku



Ryc. 82. Główne kierunki kontaktów zagranicznych respondentów za pomocą środków łączności

Main directions to respondents' foreign contacts via means of communication

i Warszawie, z krajem tym praktycznie nie porozumiewali się badani z Polski wschodniej.

Duże natężenie (ryc. 82) łączności z Czechami stwierdzono w Opolu, znaczące w Wiśle i Krakowie, a spośród miast bardziej oddalonych od południowej granicy praktycznie tylko w Warszawie. Powiązania ze Słowacją były silniejsze w szeroko rozumianej Polsce południowo-wschodniej (przede wszystkim w Krakowie i Lublinie) oraz w Warszawie. W przeciwieństwie do kontaktów z Czechami prawie że nie występowały one w innych częściach kraju (zwłaszcza na zachodzie). Jest charakterystyczne, że do łączności ze Słowacją nie przyznał się też żaden ankietowany z Nowego Targu. Dowodzi to tego, że podłożem kontaktów z sąsiadem są tam raczej relacje ekonomiczne i turystyka niż więzi osobiste. Regionem o największych (z punktu widzenia korzystania ze środków łączności) związkach z Kanadą okazała się Polska południowo-wschodnia (szczególnie Lublin), a ponadto Warszawa. Najintensywniejsze kontakty z Hiszpanią stwierdzono w Warszawie i Poznaniu. Niekwestionowanym liderem w zakresie komunikacji łącznościowej z Belgią okazały się Siemiatycze ($W_1 = 1,36$), związki z tym krajem uwidoczniły się też (choć znacznie słabiej) w niektórych innych badanych miastach Polski wschodniej oraz na Śląsku. Najsilniejsze kontakty z Holandią zadeklarowali ankietowani z Wielkopolski, Pomorza Zachodniego, Wrocławia i Warszawy;

z Austrią z Katowic, Krakowa, Wrocławia i Lublina (praktycznie brak kontaktów z całą Polską północną poza Gdańskiem). Spośród państw powstałych po rozpadzie dawnego Związku Radzieckiego, deklarowane powiązania środkami łączności były najczęściej zbyt słabe do przeprowadzenia rzeczywistej analizy regionalnej.

Podsumowując należy stwierdzić, że analiza kontaktów za pomocą środków łączności przeprowadzona na podstawie badań ankietowych ujawniła silniejsze (od wynikających z dotychczasowych rozważań) powiązania z krajami pozaeuropejskimi, w tym przede wszystkim ze Stanami Zjednoczonymi oraz w mniejszym stopniu także z Kanadą i Australią. Jest to bezpośrednio związane z omówionym wcześniej rozmieszczeniem osób posiadających rodzinę lub znajomych zagranicą. Posiadanie rodziny na terenie Europy ujawnia się już jako podstawa do powiązań międzynarodowych w sposób pośredni przy analizie wyjazdów zagranicznych oraz połączeń transportu publicznego. Prezentowane tą samą metodą kontakty zamorskie, z uwagi na barierę kosztów podróży oraz barierę formalną (w szczególności w przypadku USA – wizy), były jak dotąd niedoszacowane. Analiza powiązań łącznościowych pomogła również przy identyfikacji charakteru relacji, jakie łączą polskie regiony z niektórymi krajami sąsiednimi. Brak częstych kontaktów telefonicznych i korespondencji, przy jednoczesnych relatywnie silnych powiązaniach innego rodzaju, dowodzi braku przełożenia pomiędzy relacjami ekonomicznymi (nawet turystyką) a relacjami osobistymi mieszkańców. Sytuacja taka występuje na obszarach przygranicznych, zwłaszcza z krajami byłego ZSRR, ale także ze Słowacją.

6. OCENA KONTAKTÓW MIĘDZYNARODOWYCH REGIONU ZAMIESZKANIA

Przeprowadzona na podstawie badań ankietowych analiza oceny intensywności kontaktów międzynarodowych miała na celu ukazanie na ile opisane wyżej faktyczne powiązania zagraniczne znalazły miejsce w świadomości mieszkańców wybranych miast. Analiza ta była też niejako ostatnią próbą ujawnienia interakcji, których nie udało się określić ani na podstawie materiałów statystycznych, ani w oparciu o konkretne pytania przeprowadzonej ankiety. Ankietowani pytani byli o własną subiektywną ocenę intensywności kontaktów społeczno-gospodarczych ich województwa z innymi krajami. Wskazywali na te państwa, z którymi region ich zamieszkania posiada związki bardzo silne, silne lub minimum średnie (Komornicki 2002b). Na podstawie ich odpowiedzi skonstruowano prosty wskaźnik postrzeganego natężenia kontaktów (W_{pnk}) mający postać:

$$W_{pnk} = \frac{3N_1 + 2N_2 + N_3}{n}$$

gdzie:

N_1 – liczba osób wskazujących na bardzo silne powiązania z danym krajem

N_2 – liczba osób wskazujących na silne powiązania z danym krajem

N_3 – liczba osób wskazujących na średnie powiązania z danym krajem

n – ogólna liczba ankietowanych w danym mieście

Tym samym wartości wskaźnika mieszczą się w przedziale: $0 < W_{pnk} < 3$

Ocena natężenia kontaktów międzynarodowych nie może być analizowana ogółem w skali całej próby badawczej, gdyż ankietowani każdorazowo odnosili się jedynie do powiązań jakie ich zdaniem posiada województwo zamieszkiwania.

Pierwszą istotną informacją uzyskaną podczas badania był udział osób, które w ogóle wskazywały na jakiegokolwiek zagraniczne kontakty społeczno-gospodarcze swojego województwa. W skali kraju wynosił on 84,4%. Był też, co łatwo wytłumaczyć zarówno intensywnością rzeczywistych powiązań, jak i poziomem wykształcenia ankietowanych, zauważalnie wyższy w ośrodkach wojewódzkich (87,0%) niż w małych miastach (80,2%). Mimo to ogólną świadomość kontaktów międzynarodowych „własnych” województw uznać należy za zaskakująco wysoką. Wszyscy ankietowani wymienili w tym kontakście przynajmniej jeden kraj w Gogolinie (ośrodek mniejszości niemieckiej) i Białymstoku (przez całą dekadę lat 90. największe obok Warszawy

centrum handlu „walizkowego” ze wschodem); prawie wszyscy (ponad 90%) w ośrodkach Polski zachodniej, Pomorza, a także w województwie warmińsko-mazurskim. Udział wskazujących kierunki kontaktów był zdecydowanie najmniejszy w małych, położonych z dala od granic, ośrodkach Polski centralnej (np. Węgrów, Łęczyca), zaskakująco niski także w Warszawie i Łodzi. W przypadku mieszkańców stolicy może być to wynikiem trudności w wyodrębnieniu powiązań ogólnokrajowych od regionalnych, natomiast w przypadku Łodzi może świadczyć o rzeczywistym niższym poziomie kontaktów międzynarodowych.

Osoby ankietowane wskazały aż 32 kraje, z którymi ich zdaniem województwo, w którym mieszkają posiada silne kontakty społeczno-gospodarcze. Wiele odpowiedzi miało z pewnością charakter przypadkowy lub też było odzwierciedleniem własnych wycinkowych doświadczeń. Podobnie bowiem jak miejsce z którego człowiek postrzega przestrzeń wpływa na jej korzystniejszą ocenę (Domański R. 1996), tak i kontakty międzynarodowe, które są udziałem poszczególnych osób wpływają na wyolbrzymianie pewnych powiązań. W analizie uwzględniono jednak tylko te kraje, w których przypadku udział wskazań w przynajmniej jednym badanym mieście przekraczał 10%, i/lub dla których w przynajmniej jednym mieście otrzymany wskaźnik postrzeganego natężenia kontaktów (W_{pnk}) był większy niż 0,1. W skali kraju najczęściej wskazywanym państwem były Niemcy (59,4% badanych). Często wymieniano też Czechy (10,9%), Rosję (9,2%), Ukrainę (8,1%), Francję, Holandię, Szwecję, USA i Białoruś (wszystkie powyżej 4%). Spośród krajów sąsiedzkich zaskakująco rzadko – Słowację i Litwę. Bardziej odległe państwa Europy, wyraźnie częściej wymieniane, były w ośrodkach wojewódzkich, w przypadku krajów sąsiedzkich reguła taka nie występowała.

Zdecydowanie najwyższe wartości wskaźnika W_{pnk} występują w przypadku oceny kontaktów z Niemcami (średnia dla wszystkich badanych aż 0,999). W Opolu i w Gogolinie osiągnęły one poziom 2,4, co w praktyce oznacza, że prawie wszyscy ankietowani oceniają związki z naszym zachodnim sąsiadem jako bardzo silne. Prawie niespotykaną w odniesieniu do innych krajów wartość 1 wskaźnik przekroczył w aż 10 innych miastach, w tym we wszystkich położonych w województwach graniczących z Niemcami oraz w Katowicach, Poznaniu, Gdańsku i Busku Zdroju. Jako relatywnie słabsze kontakty ich regionów z Niemcami ocenili tylko mieszkańcy Polski wschodniej oraz Nowego Targu. Postrzegane przez ankietowanych natężenie kontaktów z Niemcami wyraźnie maleje z zachodu na wschód, a najsilniejsze jest na szeroko rozumianym pograniczu oraz Śląsku. W Gogolinie na istnienie jakichkolwiek kontaktów z Niemcami wskazało aż 100% badanych,

w Szczecinie 94%, w Słubicach 93% i we Wrocławiu 92%. Jednocześnie analogiczny udział wynosił tylko 16% w Białymstoku, 17% w Tomaszowie Lubelskim i 20% w Węgrowie.

Na silne związki społeczno-gospodarcze z Czechami wskazali praktycznie tylko mieszkańcy województw przygranicznych, w tym przede wszystkim Polanicy Zdroju, Gogolina, Wrocławia i Opola. Analogicznie na powiązania ze Słowacją zwrócono uwagę prawie wyłącznie w, leżących blisko granicy z tym krajem, Krakowie, Nowym Targu, Rzeszowie i Wiśle. Kontakty z Rosją wymieniane były w większości badanych miast. Jednoznacznie wyższe wartości wskaźnik W_{pnk} przyjął jednak tylko w przylegającym do obwodu kaliningradzkiego województwie warmińsko-mazurskim (w Olsztynie na kontakty z Rosją wskazało aż 50% badanych) oraz w – położonych blisko granicy z Białorusią – Białymstoku i Siemiatyczach. Ocena kontaktów z Ukrainą i Białorusią okazała się jeszcze bardziej związana z geograficzną odległością od granicy z krajem partnera. Powiązania z Ukrainą, jako najbardziej intensywne ocenili mieszkańcy Tomaszowa Lubelskiego (wskaźnik $W_{\text{pnk}} = 1,1$), a ponadto Rzeszowa, Lubaczowa i Lublina. Ukraina była też wymieniana jako partner przez ankietowanych w małopolskim, świętokrzyskim, mazowieckim i podlaskim. Na silne kontakty z Białorusią wskazywali praktycznie wyłącznie mieszkańcy Białegostoku i Siemiatycz, a na powiązania z Litwą uwagę zwrócili tylko ankietowani z Białegostoku (26%).

Wyrażna zależność od odległości geograficznej wystąpiła w przypadku oceny kontaktów z sąsiadami zza morza – Szwecją i Danią. Były one postrzegane, jako istotne wyłącznie w miastach portowych: Gdańsku, Szczecinie i Kołobrzegu. Postrzeganie kontaktów z państwami Europy Zachodniej miało w większości przypadków w miarę równomierny rozkład regionalny. Na uwagę zasługuje jednak częstsze wymienianie Holandii w miastach Wielkopolski (efekt intensywnych kontaktów gospodarczych), Francji w województwie łódzkim oraz Belgii w Siemiatyczach (masowe wyjazdy do pracy). Na powiązania ze Stanami Zjednoczonymi wskazywali natomiast w większym stopniu ankietowani z szeroko rozumianej Polski centralnej i wschodniej, w tym przede wszystkim z Nowego Targu i Warszawy. Na rycinie 83 przedstawiono rozkład najsilniejszych powiązań międzynarodowych województw w ocenie osób ankietowanych. Sporządzono ją na podstawie udziałów procentowych osób, które wymieniły dany kraj. Niemcy znalazły się na czele wymienianych państw w 13 spośród 16 województw. Jedynie w Lubelskim i Podkarpackim wyprzedziła je Ukraina, a w Podlaskim Białoruś i Rosja. Ponadto w województwach południowych wśród najważniejszych wymienianych partnerów znalazły się Czechy i Słowacja, na Pomorzu – Szwecja i Da-



Ryc. 83. Główne kierunki międzynarodowych powiązań społeczno-ekonomicznych województw w opinii respondentów

Respondents' opinions as to the main directions to international socioeconomic linkages, a) na zachodzie i w Polsce centralnej – Holandia oraz Francja. W mazowieckim i małopolskim istotną pozycję zajęły Stany Zjednoczone. Na najbardziej zdywersyfikowaną strukturę partnerów wskazywali natomiast ankietowani z Białegostoku i Siemiatycz (w województwie podlaskim oprócz Białorusi, Ukrainy i Niemiec pojawiły się także Rosja, Belgia i Litwa).

Przeprowadzona analiza wykazała znaczną zbieżność oceny kontaktów międzynarodowych z ich natężeniem wyrażonym za pomocą dostępnych charakterystyk statystycznych. Stopień przefiltrowania w świadomości respondentów informacji o tych kontaktach był stosunkowo mały (Komornicki 2002b). Może to wynikać z faktu, że wiedzę na temat powiązań kształtują w dużej mierze media, pozostawiając odbiorcy relatywnie mały margines dla własnej interpretacji. Otrzymane wyniki okazały się zatem w pewnej mierze wypadkową obrazów przestrzennych analizowanych wcześniej charakterystyk powiązań. Jednocześnie jednak uwidoczniło się kilka istotnych rozbieżności. Respondenci z Warszawy wskazywali na ogół mniejsze znaczenie powiązań z większością krajów (poza Niemcami i Rosją), niż wynikałoby to z faktycznych obrotów handlu zagranicznego, koncentracji turystyki czy roli węzła transportowego. W odniesieniu do handlu zagranicznego analogiczna sytuacja wystąpiła w Katowicach, a w przypadku turystyki w Krakowie.

Wynika to z dużego zróżnicowania geograficznego danego rodzaju kontaktów w tych ośrodkach. Kontakty te tym samym nie znajdują sobie miejsca w świadomości społecznej (lub po prostu utrudniają jednoznaczne wskazanie partnerów). W przypadku Rosji, ankietowani z Olsztyna, Morąga i Siemiatycz wskazali na kontakty silniejsze niż można by tłumaczyć na podstawie obrotów handlu zagranicznego i turystyki rejestrowanej (poza Białymstokiem). Jednocześnie w wielu innych regionach kraju „niedocniono” powiązań z tym krajem. Zaskoczeniem jest też wysoka pozycja Niemiec w województwie świętokrzyskim, a także w pewnej mierze w mazowieckim i małopolskim (we wszystkich tych województwach Niemcy nie dominują ani w handlu zagranicznym ani w turystyce przyjazdowej). Może to dowodzić faktu, że nieformalne oddziaływanie Niemiec (np. wyjazdy do pracy) jest przestrzennie głębsze niż wynikałoby z wskaźników statystycznych. Może to też być efektem ogólnie częstszego wymieniania Niemiec, jako kraju najlepiej znanego respondentom, w kontekście procesów integracyjnych i kontaktów zagranicznych.

7. SYNTETYCZNA OCENA NATEŻENIA I KIERUNKÓW MIĘDZYKARODOWYCH POWIĄZAŃ SPOŁECZNO-GOSPODARCZYCH W POLSCE

Postępowanie syntetyzujące przeprowadzono oddzielnie w układzie wojewódzkim i powiatowym. Celem pierwszego było przede wszystkim określenie kierunków powiązań pomiędzy regionami Polski i krajami Europy. Synteza w układzie powiatowym pozwoliła natomiast na precyzyjniejszą charakterystykę zróżnicowania regionalnego w zakresie ogólnej intensywności powiązań międzynarodowych. Oddzielnym i istotnym elementem było na tym etapie porównanie wyników uzyskanych na podstawie badań ankietowych z rezultatami analizy materiału statystycznego. Wszystkie trzy postępowania syntetyzujące stały się podstawą do podsumowania niniejszej pracy.

7.1. OCENA SYNTETYCZNA KIERUNKÓW POWIĄZAŃ MIĘDZYKARODOWYCH NA POZIOMIE WOJEWÓDZKIM

W układzie 16 województw wyróżnienie obszarów o najintensywniejszych kontaktach międzynarodowych nie jest zadaniem łatwym z uwagi na wielkość jednostek oraz duże zróżnicowanie wyników otrzymanych przy użyciu poszczególnych miar powiązań. Województwami o wyraźnie najsilniejszych kontaktach społeczno-gospodarczych z zagranicą wydają się być jednostki otaczające największe aglomeracje (z wyjątkiem łódzkiej), a więc przede wszystkim mazowieckie (gdzie jednak prawie wszystkie związki generowane są w Warszawie), wielkopolskie (gdzie rozproszenie kontaktów jest znacznie większe), dolnośląskie, śląskie, małopolskie, pomorskie i zachodniopomorskie. Jednocześnie w zakresie niektórych miar województwami silnie związanymi z zagranicą (przede wszystkim z Niemcami) są opolskie i lubuskie. Województwo świętokrzyskie charakteryzuje się zdecydowanie najsłabszymi kontaktami międzynarodowymi.

Dla dokonania oceny sumarycznej wybrano cztery miary obrazujące powiązania na kierunkach województwa – kraje: eksport, import, noclegi udzielone cudzoziemcom oraz bezpośrednie połączenia transportu publicznego. Wszystkie miary odniesione zostały kolejno do liczby ludności województw oraz liczby ludności krajów-partnerów. Każda z reprezentujących te powiązania macierzy została standaryzowana w oparciu o wielkości średniej i odchylenia standardowego obliczone dla zbioru wszystkich 576 możliwych relacji dwustronnych. Osiem otrzymanych macierzy standaryzowanych i powstałych na ich bazie map, nie jest kompletnym syntetycznym obrazem kierunków powiązań społeczno-gospodarczych województw. Spełniają one je-

dynie role ilustrującą. Pomagają wskazać relacje najsilniejsze z punktu widzenia czterech wymienionych miar. Obie grupy macierzy i map uzupełniają się wzajemnie. Pierwsza ocenia siłę powiązań z punktu widzenia województw, druga od strony krajów – partnerów. Ich interpretacja musi się jednak odbywać w nawiązaniu do innych omawianych wcześniej charakterystyk (inwestycje zagraniczne, migracje, partnerstwo samorządów) oraz do wyników badań ankietowych.

Wszystkie macierze i mapy interakcji oparte na wskaźnikach odniesionych do liczby ludności województw charakteryzują się bardzo dużą koncentracją najsilniejszych powiązań z partnerem niemieckim. Wyjątkami są lubelskie i podlaskie, gdzie do roli najważniejszych partnerów (zwłaszcza w zakresie połączeń transportu publicznego i turystyki przyjazdowej) wydają się pretendować – w pierwszym przypadku Ukraina, a w drugim Litwa i Białoruś. Sumarycznie najsilniejsze powiązania łączą dziś z Niemcami województwo lubuskie, a w dalszej kolejności zachodniopomorskie, dolnośląskie, opolskie i wielkopolskie. Oddziaływanie Niemiec sięga najdalej na wschód w przypadku powiązań importowych, najbardziej ograniczone przestrzennie jest w przypadku turystyki. Spośród relacji z innymi partnerami na uwagę zasługują powiązania województwo mazowieckiego z Rosją, Francją, Wielką Brytanią, Włochami i Stanami Zjednoczonymi oraz śląskiego z Włochami. We wszystkich tych przypadkach zdecydowanie najsilniejsze są jednak relacje importowe. Województwem o największej liczbie silnych powiązań dwustronnych jest mazowieckie. Relatywnie większa liczba silnych relacji występuje też w przypadku wielkopolskiego i pomorskiego. Stosunkowo (względem własnego potencjału demograficznego) najslabiej powiązane z partnerami zagranicznymi są województwa świętokrzyskie, kujawsko-pomorskie i opolskie (ostatnie ma silne relacje wyłącznie z Niemcami). Krajami najczęściej pojawiającymi się jako ważni partnerzy województw są – poza Niemcami – Wielka Brytania, Włochy, Francja i Czechy. Na szczególną uwagę zasługuje pozycja Wielkiej Brytanii posiadającej interakcje z wieloma regionami Polski (nie tylko handlowe, ale także transportowe). Powiązania z sąsiadami wschodnimi są relatywnie silne, ale skoncentrowane w jednym lub dwóch województwach bezpośrednio graniczących z danym krajem. Rzutuje to na kształt odpowiednich map interakcji (ryc. 84 a–d). *Gwiazdy powiązań* są najczęściej niesymetryczne i zdominowane przez relacje z Niemcami. Najbardziej rozbudowana (posiadająca najwięcej ramion) jest *gwiazda powiązań* importowych, najmniej *gwiazda powiązań* w zakresie turystyki przyjazdowej. Na mapach interakcji (poza importowymi) widoczne są też symptomy niespójności układu. Trzy województwa wschodnie wykazują silne interakcje wyłącznie

a. powiązania eksportowe
export linkages



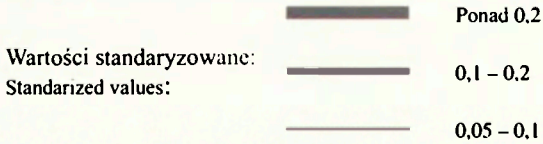
c. powiązania w zakresie turystyki przyjazdowej
linkages as regards inbound tourism



b. powiązania importowe
import linkages



d. powiązania w zakresie transportu publicznego
linkages as regards public transport



Ryc. 84. Kierunki powiązań międzynarodowych – ocena syntetyczna na podstawie wielkości standaryzowanych w przeliczeniu na liczbę ludności województw
Directions to international linkages – a synthetic assessment on the basis of standardized values expressed per head of population in the voivodships

a. powiązania eksportowe
export linkages



c. powiązania w zakresie turystyki przyjazdowej
linkages as regards inbound tourism



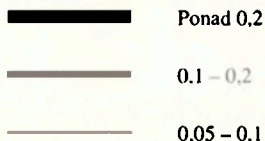
b. powiązania importowe
import linkages



d. powiązania w zakresie transportu publicznego
linkages as regards public transport



Wartości standaryzowane:
Standardized values:



Ryc. 85. Kierunki powiązań międzynarodowych – ocena syntetyczna na podstawie wielkości standaryzowanych w przeliczeniu na liczbę ludności krajów-partnerów
Directions to international linkages – a synthetic assessment on the basis of standardized values expressed per head of population in the partner-countries

ze wschodnimi sąsiadami, pozostałych 13 prawie nie ma silnych powiązań na tym kierunku. Sytuacja ta jest najlepiej widoczna na mapie powiązań w dziedzinie turystyki przyjazdowej oraz transportu publicznego. Rozproszenie geograficzne powiązań ekonomicznych (handlowych) jest generalnie znacznie większe niż związanych z turystyką i transportem.

Konstrukcja macierzy i map (ryc. 85 a–d) w oparciu o odniesienie do liczby ludności krajów partnerów bardzo zmienia opisany powyżej układ. Mimo zastosowania tej samej metody obliczeń oraz tych samych przedziałów na skali wartości standaryzowanych, liczba silnych relacji zdecydowanie wzrasta, zwłaszcza w przypadku eksportu i turystyki przyjazdowej. Jest to efektem mniejszego zróżnicowania wielkości analizowanych zmiennych jeszcze przed ich standaryzacją. Odniesienie do liczby ludności krajów w większym stopniu wyrównuje zatem natężenie interakcji niż odniesienie do liczby mieszkańców województw (kraje są bardziej zróżnicowane co do liczby ludności niż polskie województwa). Liczba silnych relacji ulega natomiast zmniejszeniu w przypadku powiązań transportem publicznym.

Relatywnie najsilniejsze i najbardziej rozproszone przestrzennie okazują się relacje, jakie mają z polskimi województwami: Dania, Szwecja, Litwa, Czechy i Słowacja, w nieco mniejszym stopniu także Holandia, Belgia, Luksemburg i Norwegia. Relacje Niemiec są silnie rozproszone, ale już wyraźnie słabsze od powiązań z wymienionymi krajami. Silne powiązania względem liczby ludności zachodniego sąsiada odnotowujemy nadal jedynie z województwami o największym potencjale ekonomicznym (mazowieckim, śląskim, wielkopolskim, dolnośląskim – najsilniejsza relacja i pomorskim), a ponadto z zachodniopomorskim (powiązania w zakresie turystyki przyjazdowej). Największe wartości (po standaryzacji) ilustrują natomiast powiązania województwa mazowieckiego z Litwą i Danią. Silne są też relacje mazowieckiego z kilkoma innymi partnerami oraz powiązania pomiędzy Danią i zachodniopomorskim, Czechami a śląskim, Litwą i podlaskim, Norwegią a pomorskim. Województwem, które najczęściej odgrywa rolę silnie powiązanego partnera dla innych krajów jest mazowieckie (ogromna koncentracja importu, połączeń transportowych, i noclegów udzielonych cudzoziemcom). Ponadto silne związki odnotowujemy w przypadku dolnośląskiego, śląskiego, pomorskiego, wielkopolskiego i małopolskiego. Województwami, które niezależnie od przyjętego punktu odniesienia pozostają słabo powiązane z partnerami zagranicznymi są: świętokrzyskie (całkowity brak silnych relacji) i opolskie (relacja tylko z Niemcami). Poprawie ulega natomiast pozycja kujawsko-pomorskiego (dużo powiązań z krajami regionu Morza Bałtyckiego), relatywnemu pogorszeniu zaś województwa lubelskiego

i podkarpackiego (związki z Ukrainą utraciły swe relatywne znaczenie z uwagi na dużą liczbę ludności tego kraju). Jednocześnie ujawnia się natomiast silna pozycja województwa podlaskiego jako skupiającego powiązania z Litwą, Łotwą, Estonią i Białorusią.

Mapy interakcji przyjmują kształt nałożonych na siebie niesymetrycznych wieloramiennych *gwiazd powiązań* (najczęściej brak jest ramion wschodnich) oraz podobnie niesymetrycznych *pęków powiązań* skupionych w województwie mazowieckim (ryc. 85 a–d). Potwierdza to fakt, że z punktu widzenia partnerów najsilniejsze relacje z polskimi regionami mają kraje regionu Morza Bałtyckiego oraz państwa CEFTA. Pomimo znacznego osłabienia (względem sytuacji ocenianej z punktu widzenia województw) swoje znaczenie zachowują relacje z Niemcami; całkowicie tracą je natomiast związki z innymi dużymi krajami Europy. Najczęściej widoczna pozostaje jedynie silna interakcja importowa pomiędzy tymi państwami i województwem mazowieckim (trafiający do Warszawy import towarów konsumpcyjnych zaawansowanych technologicznie i tym samym posiadających dużą wartość). Wspomniane wyżej przestrzenne rozbieżności układu powiązań nie jest już tak wyraźnie widoczne, jak poprzednio i dotyczy przede wszystkim województwa lubelskiego.

Ocena końcowa siły powiązań międzynarodowych, na kierunku województwa – badane kraje, powinna być dokonana na podstawie obu analizowanych zestawów macierzy standaryzowanych, wszystkich rozpatrywanych wcześniej map interakcji, przy jednoczesnym wzięciu pod uwagę innych omawianych w pracy elementów (w tym wyników badań ankietowych). Macierze odniesione do liczby ludności województw są przy tym niewątpliwie najlepszą ilustracją istniejącego obiektywnie stanu rzeczy. Macierze odwołujące się do zaludnienia krajów-partnerów są jednak bardzo pomocne w interpretacji. Umożliwiają np. przyjęcie odpowiedniej perspektywy przy ocenie potencjalnych możliwości dalszej intensyfikacji powiązań na określonym kierunku. Wbrew pozorom okazuje się bowiem, że większe rezerwy w tym zakresie tkwią w kontaktach z dużymi partnerami europejskimi (mimo ich pozorowanej dominacji). Niektórzy mniejsi partnerzy w o wiele większym stopniu wykorzystali już bowiem swój własny potencjał w kontaktach z Polską. Pomimo tego, że nie podejmowano się konstrukcji macierzy wartości standaryzowanych opartych na PKB, tak województw jak i krajów (uznano, że porównywanie transportu i turystyki do PKB miałoby ograniczoną wartość merytoryczną), nie należy zapominać o braniu pod uwagę potencjału ekonomicznego (a nie tylko demograficznego). Znaczenie powiązań z krajami o relatywnie większej liczbie ludności, ale małym PKB, zostało w jakiejś mierze niedocenione (najlepszym przykładem jest Ukraina), zaś znaczenie relacji

z państwami małymi o wysokim PKB w pewnym stopniu przecenione (np. Luksemburg).

Uwzględnienie innych miar powiązań (niemożliwe ze względów technicznych) miałoby pewien wpływ na układ sumaryczny powiązań. Szczególnie istotne wydaje się wzięcie pod uwagę bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Omówione wyżej macierze i mapy interakcji uwypuklają rolę powiązań ze Stanami Zjednoczonymi, Niemcami, Wielką Brytanią, Francją i Włochami, a po odniesieniu do PKB krajów pochodzenia kapitału – także z państwami skandynawskimi, Holandią i Szwajcarią. Jednocześnie analiza rozmieszczenia spółek pośrednio dowodzi większej, niż wynika z macierzy standaryzowanych, roli powiązań kapitałowych z Niemcami w Polsce zachodniej (małe firmy nie uwzględnione w analizach PAIZ). Ponadto, w przypadku województwa świętokrzyskiego, inwestycje w sektorze produkcyjnym są jedynym wyróżniającym się rodzajem powiązań. Uwzględnienie elementu migracji stałych spowodowałoby znaczne wzmocnienie powiązań pomiędzy niektórymi województwami a Niemcami i Stanami Zjednoczonymi. Relatywnie osłabiłoby też pozycję mazowieckiego, jako skupiającego *pęk powiązań*. Wzmocnienie pozycji Niemiec (i w pewnym stopniu Włoch) nastąpiłoby także przy uwzględnieniu partnerstwa samorządów.

Analiza materiału zebranego w badaniach ankietowych pozwala sądzić, że zidentyfikowane rozbitcie układu na województwa wschodnie i pozostałe pozostaje faktem jedynie w sferze ekonomicznej (i to wyłącznie w gospodarce oficjalnej). W sferze powiązań społecznych (w tym nieoficjalnych wyjazdów do pracy, linii transportu publicznego, a przede wszystkim kontaktów osobistych obywateli) województwa wschodnie wykazują wiele nieuchwytnych statystycznie powiązań z obszarem Unii Europejskiej oraz ze Stanami Zjednoczonymi. Tym samym ich kontakty międzynarodowe są zdecydowanie bardziej zróżnicowane przestrzennie, niż ukierunkowane przede wszystkim na Niemcy kontakty zachodnich obszarów przygranicznych. Do grupy regionów o zróżnicowanych kierunkach interakcji, obok mazowieckiego, małopolskiego można, przy wspomnianych założeniach, zaliczyć także województwo podlaskie. Wiele nowych interakcji ujawnia też przeprowadzona na podstawie ankiet analiza wyjazdów obywateli polskich zagranicę. Są to przede wszystkim relacje z krajami docelowymi turystyki masowej, takimi jak Grecja, Hiszpania, Chorwacja i Turcja. Powiązania turystyczne (wyjazdowe) silnie wzmocniają też, stwierdzone na podstawie innych miar powiązań, interakcje z Włochami, Węgrami, Austrią, Czechami i Słowacją.

7.2. OCENA SYNTETYCZNA NATĘŻENIA POWIĄZAŃ MIĘDZYARODOWYCH NA POZIOMIE POWIATOWYM

Synteza w układzie powiatowym objęła określenie stopnia koncentracji poszczególnych charakterystyk powiązań międzynarodowych, zbadanie zależności omiędzy tymi charakterystykami a liczbą ludności, produkcją przemysłową i odległością geograficzną oraz ogólną ocenę natężenia powiązań dokonaną na podstawie wartości standaryzowanych. Ponadto dokonano porównania zróżnicowania przestrzennego intensywności powiązań międzynarodowych określonego w drodze analizy materiałów statystycznych oraz na podstawie badań ankietowych.

7.2.1. POZIOM KONCENTRACJI POWIĄZAŃ MIĘDZYARODOWYCH ORAZ ICH ZALEŻNOŚĆ OD LICZBY LUDNOŚCI, PRODUKCJI PRZEMYSŁOWEJ I ODLEGŁOŚCI GEOGRAFICZNEJ

Wybrane wymierne charakterystyki powiązań międzynarodowych odniesiono do liczby ludności oraz produkcji sprzedanej przemysłu w powiatach. Tym samym określono stopień skupienia każdej z nich względem rozmieszczenia potencjału demograficznego i produkcyjnego (tabela 7). Obliczono współczynniki koncentracji Lorenza. Najniższy stopień koncentracji zaobserwowano w przypadku eksportu odnoszonego do produkcji sprzedanej. Oznacza to, że rozkład przestrzenny wywozu za granicę w znacznym stopniu odzwierciedla rozkład produkcji przemysłowej. Analogiczny rozkład importu również wydaje się być silnie związany z produkcją. W przypadku

Tabela 7. Koncentracja powiązań społeczno-gospodarczych z zagranicą na terenie Polski a potencjał demograficzny i przemysłowy

Miary	Współczynnik koncentracji		Współczynnik korelacji	
	względem liczby ludności	względem produkcji przemysłowej	z liczbą ludności	z produkcją przemysłową
Eksport	0,391	0,226	0,819	0,920
Import	0,503	0,332	0,801	0,921
Liczba spółek z kapitałem zagranicznym	0,447	0,352	0,839	0,935
Liczba kursów międzynarodowych transportu publicznego w tygodniu	0,410	0,389	0,858	0,850
Noclegi udzielone cudzoziemcom	0,554	0,469	0,810	0,828
Oficjalny ruch migracyjny (imigracja+emigracja)	0,453	0,487	0,476	0,412

odniesienia do liczby ludności koncentracja eksportu jest już nieco większa, ale nadal umiarkowana, natomiast skupienie importu okazuje się znaczne.

Najwyższą zanotowaną koncentracją odznaczają się noclegi udzielone cudzoziemcom, analizowane względem liczby ludności. Wiąże się to z faktem, iż wiele powiatów turystycznych to obszary o relatywnie niskiej gęstości zaludnienia. Wysokie wskaźniki koncentracji występują też w przypadku migracji oficjalnych, co wiąże się z faktem, że duża ich część odbywa się w jednym tylko regionie kraju – na Opolszczyźnie. Nieco niższym poziomem skupienia odznaczają się połączenia transportem publicznym. Biorąc pod uwagę przedstawione w rozdziale 5 zróżnicowanie przestrzenne zjawiska, poziom ten może jednak wydawać się wysoki. Decydująca jest w tym wypadku prawdopodobnie koncentracja powiatów z dużą ilością połączeń międzynarodowych w strefie nadgranicznej, często słabiej zaludnionej. Liczba spółek z udziałem kapitału zagranicznego wykazuje niski stopień koncentracji względem produkcji przemysłowej (co jest logiczne, zważywszy na to, że duża ich część to spółki produkcyjne) i wyraźnie wyższy względem liczby ludności. Wpływ na to ma zapewne lokalizacja wielu spółek na pograniczu niemieckim.

Reasumując należy stwierdzić, iż w przypadku prawie wszystkich analizowanych charakterystyk poziom koncentracji względem liczby ludności jest wyższy niż względem działalności produkcyjnej. Można więc pośrednio wnioskować, że potencjał ekonomiczny ma większy wpływ na układ przestrzenny powiązań międzynarodowych (także powiązań społecznych), niż potencjał demograficzny.

Do pewnego stopnia potwierdza to analiza współczynników korelacji liniowej pomiędzy wartościami bezwzględnymi poszczególnych miar a liczbą ludności i produkcją sprzedaną przemysłu według powiatów w 2000 r. (zagadnienie to omówione zostało każdorazowo przy charakterystyce poszczególnych rodzajów powiązań). W większości przypadków wartości współczynników są duże, a różnice w sile zależności wobec obu elementów odniesienia niewielkie. Wynika to z silnej współzależności, jaka w warunkach polskich występuje pomiędzy przestrzennym rozkładem ludności i produkcji przemysłowej. Miarą niezależną, zarówno od liczby ludności jak i produkcji przemysłowej, jest natomiast poziom oficjalnych migracji międzynarodowych.

Interpretując otrzymane zależności pamiętać jednak należy, że o ile w przypadku liczby ludności ewentualna korelacja ma z reguły określony kierunek (wiemy, że to potencjał demograficzny wpływa na intensywność powiązań;

ewentualna zależność odwrotna może wystąpić co najwyżej w przypadku migracji i to tylko w długim okresie czasu), o tyle w odniesieniu do produkcji przemysłowej, z całą pewnością występuje sprzężenie zwrotne (przyjęcie tych zmiennych, jako niezależnych jest czysto umowne). Dotyczy to zwłaszcza wielkości eksportu i liczby spółek z kapitałem zagranicznym. Najbardziej znaczący rozwój sektora przemysłowego dokonuje się właśnie w spółkach z obcym kapitałem. W warunkach wolnego rynku niejednokrotnie właśnie możliwości eksportowe determinują wtórnie wzrost produkcji. Także import pobudza często produkcję poprzez przywóz maszyn i urządzeń. Podsumowując, w odniesieniu do potencjału demograficznego możemy uznać, iż (zwłaszcza dla jednostek o dużym zaludnieniu) ma on wpływ na intensywność powiązań międzynarodowych, zaś w przypadku potencjału ekonomicznego musimy ograniczyć się do stwierdzenia faktu silnej wzajemnej zależności z tymi powiązaniem.

Wszystkie obliczone współczynniki korelacji liniowej pomiędzy miarami powiązań a odległością od granic (ogółem lub z sąsiadami; tabela 8) przyjmują niewielkie wartości. Świadczy to o mniejszym, niż zakładano wcześniej wpływie odległości geograficznej na intensywność powiązań handlowych i transportowych. Ogólna zależność wielkości obrotów handlu zagranicznego na 1 mieszkańca od oddalenia od granic państwa nie występuje. W przypadku połączeń transportu publicznego stwierdzamy jedynie słabą korelację ujemną, będącą obrazem silnych powiązań transportowych niektórych wschodnich i południowych obszarów przygranicznych z krajem sąsiednim. W ujęciu regionalnym nieco wyższe współczynniki korelacji pomiędzy odległością i obydwooma wskaźnikami występują w przypadku czterech krajów sąsiednich: Ukrainy, Czech, Słowacji i Niemiec.

Tabela 8. Rola odległości w powiązaniach handlowych i transportowych z krajami sąsiednimi

Partnerzy	Współczynnik korelacji liniowej	
	Obroty towarowe na 1 mieszk.	Połączenia transportu publicznego na 1 mln mieszk.
<i>Kraje sąsiednie:</i>		
Rosja	-0,064	-0,178
Litwa	-0,228	-0,270
Białoruś	-0,205	-0,215
Ukraina	-0,293	-0,250
Słowacja	-0,240	-0,305
Czechy	-0,323	-0,277
Niemcy	-0,270	-0,262
Szwecja	-0,265	-0,146
ogółem	0,034	-0,315

7.2.2. SUMARYCZNA OCENA INTENSYWNOŚCI POWIĄZAŃ MIĘDZY NARODOWYCH

Aby dokonać sumarycznej oceny ogólnego natężenia powiązań międzynarodowych, na poziomie powiatowym, zdecydowano się na wybranie zestawu podstawowych cech diagnostycznych, ich standaryzację oraz prezentację kartograficzną z zastosowaniem porównywalnych skal. Doboru cech dokonano na podstawie macierzy korelacji (tabela 9), pomiędzy dostępnymi miarami charakteryzującymi jednoznacznie intensywność powiązań międzynarodowych powiatów. Wstępnie miary dotyczące handlu zagranicznego rozbito na import i eksport, zaproponowano także dwie oddzielne miary dla obecności kapitału zagranicznego (liczba spółek na 1000 mieszkańców i względem całkowitej liczby spółek prawa handlowego). Macierz korelacji wykazała silne zależności wzajemne pomiędzy miarami dotyczącymi handlu zagranicznego. Dlatego też ostatecznie zdecydowano się na rezygnację z miar opisujących eksport i import na 1 mieszkańca, zastępując je jedną miarą obrazującą całe obroty handlu zagranicznego na 1 mieszkańca. Spośród miar odnoszących handel do produkcji przemysłowej pozostawiono eksport (jako % tej produkcji). Nie posiadał on silnych zależności z żadną inną miarą. Zrezygnowano też z miary obrazującej udział spółek z obcym kapitałem w ogólnej liczbie spółek. Tym samym pozostawiono 6 miar. Wszystkie one były stymulantami natężenia powiązań międzynarodowych. Przyjęto, że 3 miary opisują w większym stopniu powiązania ekonomiczne, (obroty handlu zagranicznego na 1 mieszkańca, wartość eksportu jako % produkcji sprzedanej przemysłu oraz liczba spółek z kapitałem zagranicznym na 1000 mieszkańców), a 3 pozostałe dotyczą w dużej mierze powiązań o charakterze społecznym (noclegi udzielone cudzoziemcom na 1000 mieszkańców, oficjalne migracje międzynarodowe na 1000 mieszkańców oraz liczbę kursów międzynarodowych transportu publicznego w tygodniu na 10 tys. mieszkańców). Podział ten ma jednak charakter umowny.

Wszystkie wybrane miary charakteryzowały się relatywnie słabymi współczynnikami wzajemnej korelacji liniowej. Silniejsze korelacje liniowe wystąpiły w trzech przypadkach: pomiędzy liczbą spółek z obcym kapitałem na 1000 mieszkańców a obrotami handlu zagranicznego na 1 mieszkańca, połączeniami transportu publicznego a noclegami udzielonymi cudzoziemcom oraz dodatkowo między połączeniami transportu i migracjami oficjalnymi. Tylko w pierwszym z wymienionych przypadków wartość współczynnika korelacji liniowej przekroczyła nieznacznie 0,400, będąc tym samym najwyższą wartością pozostawioną w macierzy korelacji po eliminacji zmien-

Tabela 9. Macierz korelacji miar powiązań międzynarodowych dostępnych na poziomie powiatowym (dla zbioru 373 powiatów)

	Wartość eksportu na 1 mieszkańca	Wartość importu na 1 mieszkańca	Wartość eksportu jako % produkcji sprzedanej przemysłu	Wartość importu jako % produkcji sprzedanej przemysłu	Spółki z kapitałem zagranicznym na 1 tys mieszkańców	Spółki z kapitałem zagranicznym jako % wszystkich spółek	Noclegi udzielone cudzoziemcom na 1 tys. mieszkańców	Migracje międzynarodowe oficjalne na 1 tys. mieszkańców	Obroty handlu zagranicznego ogółem na 1 mieszkańca	Połączenia transportu publicznego na 10 tys mieszkańców
Wartość eksportu na 1 mieszkańca	1,000	0,577	0,276	0,201	0,307	0,121	0,018	0,037	0,843	0,112
Wartość importu na 1 mieszkańca	0,577	1,000	0,119	0,321	0,405	0,066	0,045	0,012	0,926	0,080
Wartość eksportu jako % produkcji sprzedanej przemysłu	0,276	0,119	1,000	0,359	0,263	0,296	0,059	-0,082	0,206	0,103
Wartość importu jako % produkcji sprzedanej przemysłu	0,201	0,321	0,359	1,000	0,637	0,341	0,132	0,004	0,305	0,107
Spółki z kapitałem zagranicznym na 1 tys mieszkańców	0,307	0,405	0,263	0,637	1,000	0,505	0,334	0,126	0,409	0,281
Spółki z kapitałem zagranicznym jako % wszystkich spółek	0,121	0,066	0,296	0,341	0,505	1,000	0,233	0,124	0,100	0,004
Noclegi udzielone cudzoziemcom na 1 tys. mieszkańców	0,018	0,045	0,059	0,132	0,334	0,233	1,000	0,032	0,038	0,141
Migracje międzynarodowe oficjalne na 1 tys. mieszkańców	0,037	0,012	-0,082	0,004	0,126	0,124	0,032	1,000	0,025	0,242
Obroty handlu zagranicznego ogółem na 1 mieszkańca	0,843	0,926	0,206	0,305	0,409	0,100	0,038	0,025	1,000	0,105
Połączenia transportu publicznego na 10 tys mieszkańców	0,112	0,080	0,103	0,107	0,281	0,004	0,141	0,242	0,105	1,000

nych. Standaryzacji cech dokonano w oparciu o wielkość średniej arytmetycznej i odchylenia standardowego. Dla każdej z miar w postaci standaryzowanej wykonano kartogram (rycina 86 a–f). Dla każdego kartogramu zastosowano identyczną skalę.

Procedura standaryzacji spowodowała zmniejszenie prezentowanych kartograficznie zróżnicowań przestrzennych większości cech. W największym stopniu dotyczyło to noclegów udzielonych cudzoziemcom. Charakter mozaikowy zachowały natomiast przede wszystkim miary dotyczące handlu zagranicznego. W niektórych przypadkach obraz uległ uproszczeniu. Uwidoczniły się granice pomiędzy obszarami o podwyższonej sile powiązań w zakresie danej cechy, a resztą kraju. Dla wszystkich badanych cech notowano obecność jednostek odbiegających wyraźnie in plus od obrazu ogólnokrajowego (wartości standaryzowane przekraczające 1). Jednocześnie prawie nie występowały jednostki o tak jednoznacznym wyróżnieniu się in minus. Wynika to z faktu, że ogólna liczba powiatów o słabych powiązaniach była najczęściej znacznie większa niż jednostek o powiązaniach silnych. Cechy określone umownie, jako ilustrujące kontakty ekonomiczne, odznaczają się wyraźną tendencją do zmniejszania wartości z zachodu na wschód. Jednocześnie powiązania społeczne w większym stopniu koncentrują się na wszystkich (także wschodnich) obszarach przygranicznych, a ich wielkości maleją w Polsce centralnej.

Należy stwierdzić, że powiaty o wyższym poziomie natężenia kontaktów społeczno-ekonomicznych z zagranicą położone są przede wszystkim wzdłuż granicy niemieckiej, na Górnym i Dolnym Śląsku, Pomorzu, a częściowo także w Wielkopolsce oraz na Warmii i Mazurach. Na pozostałym obszarze występują już tylko „wyspy”, często bardzo silnych, kontaktów. Najważniejszą z wysp jest Warszawa, innymi Kraków, duże miasta Podkarpacia, niektóre wschodnie powiaty przygraniczne, a w mniejszym stopniu także Łódź i Białystok. Wyspy uwidaczniają się także w silnie powiązanej międzynarodowo Polsce zachodniej, jako obszary o jeszcze wyższym natężeniu kontaktów. Na tym terenie są nimi Poznań oraz w mniejszym stopniu Trójmiasto oraz Wrocław. Większość wysp związanych z dużymi ośrodkami ogranicza się do jednego tylko powiatu miejskiego. Wyjątkami, w których obejmują one kilka jednostek są: Warszawa i Poznań. Regiony o najsłabszych powiązaniach międzynarodowych skupiają się przede wszystkim we wschodniej połowie kraju, tworząc rozległy pierścień otaczający stolicę. Ich szczególne zgrupowanie występuje na Kielecczyźnie, Radomszczyźnie, Kujawach i Północnym Mazowszu. Samo pogranicze wschodnie odznacza się większym zróżnicowaniem przestrzennym w tym zakresie (przynajmniej w odniesieniu do takich

miar jak handel zagraniczny i połączenia transportu publicznego). Z powiatami o bardzo niskiej wartości wskaźnika sumarycznego sąsiadują tam powiaty o silnych powiązaniach międzynarodowych. Są to w pierwszej kolejności jednostki z dużymi przejściami granicznymi (sejneński, bialskopodlaski, chełmski i przede wszystkim przemyski).

Najbardziej skrajne różnicowania przestrzenne (sąsiedztwo jednostek należących do najniższych i najwyższych przedziałów na przygotowanych kartogramach) wystąpiły w przypadku migracji, połączeń transportu publicznego oraz spółek z kapitałem zagranicznym. W niektórych miejscach uwidoczniły się wyraźne linie nieciągłości oddzielające obszary o drastycznie różnym stopniu powiązań zagranicznych (w zakresie kilku badanych cech jednocześnie). Należy tu wymienić linię oddzielającą „wyspę” Warszawy od otaczającego ją obszaru Mazowsza, granicę północnego Mazowsza i Mazur oraz granicę Opolszczyzny i Górnego Śląska z Ziemią Łódzką.

Warszawa jest jednym z najsilniej powiązanych z zagranicą powiatów w przypadku każdej z analizowanych charakterystyk. W czołówkach odpowiednich rankingów bardzo często plasują się także: powiat mragowski (koncentracja turystyki przyjazdowej oraz spółek z obcym kapitałem, wysoki poziom migracji), miasta Opole (bardzo silne różnorakie powiązania z Niemcami), Sopot, Świnoujście i Katowice (głównie poprzez miary obrazujące handel zagraniczny). Intensywnymi powiązaniem charakteryzują się ponadto tak duże ośrodki jak Gdynia, Gdańsk, Poznań, Szczecin i Wrocław, a tuż za nimi Kraków. W grupie tej trzeba też wymienić powiaty turystyczne (np. kołobrzeski), powiaty o silnych funkcjach przemysłowych powiązanych z handlem zagranicznym (Płock, polkowicki) i przygraniczne (zwłaszcza ślubicki). Spośród dużych ośrodków miejskich najsłabsze kontakty międzynarodowe posiadają Białystok, Łódź, Bydgoszcz i Lublin.

Otrzymane rozkłady przestrzenne wartości standaryzowanych odniesiono dodatkowo do przebiegu dwóch najważniejszych równoleżnikowych korytarzy transportowych:

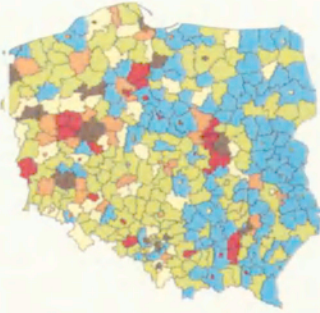
– Berlin – Słubice – Poznań – Warszawa – Terespol – Moskwa (kierunek autostrady A-2);

– Drezno – Zgorzelec – Wrocław – Kraków – Przemyśl – Lwów (kierunek autostrady A-4).

Celem tej analizy uzupełniającej była weryfikacja tezy o pasmowym układzie powiązań międzynarodowych nawiązującym do układu sieci transportowej. Określono wartości każdej z 6 cech dla wszystkich powiatów (i miast na prawach powiatu) położonych na kierunku wymienionych korytarzy trans-

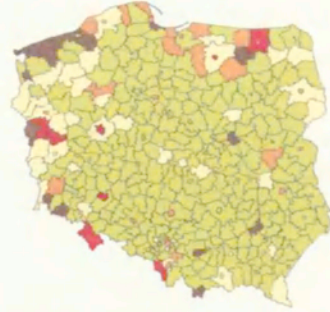
a. Obroty handlu zagranicznego na 1 mieszk.

Foreign trade per inhabitant



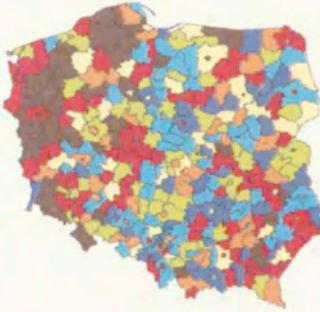
d. Noclegi udzielone cudzoziemcom na 1 tys. mieszk.

Overnight stays taken by foreigners per 1000 inhabitants



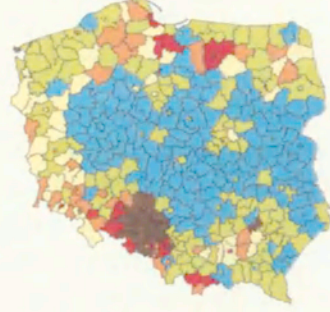
b. eksport jako % produkcji przemysłowej

Exports as a percentage of industrial production



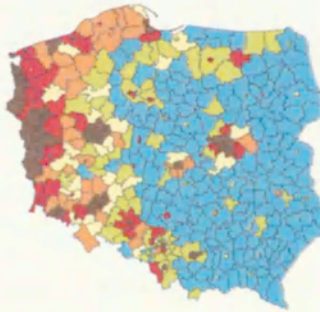
e. Migracje zagraniczne na 1000 mieszk.

Foreign migrations per 1000 inhabitants



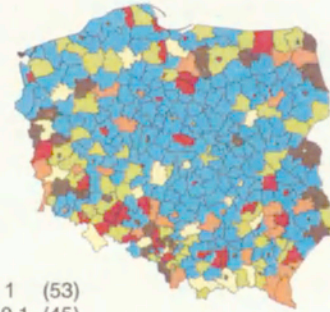
c. Spółki z obcym kapitałem na 1 tys. mieszk.

Companies with foreign capital per 1000 inhabitants



f. Kursy zagr. transportu na 1 tys. mieszk.

Transport runs abroad per 1000 inhabitants



Wartości standaryzowane:
Standardized values:



Ryc. 86. Natężenie powiązań międzynarodowych – ocena syntetyczna na poziomie powiatowym

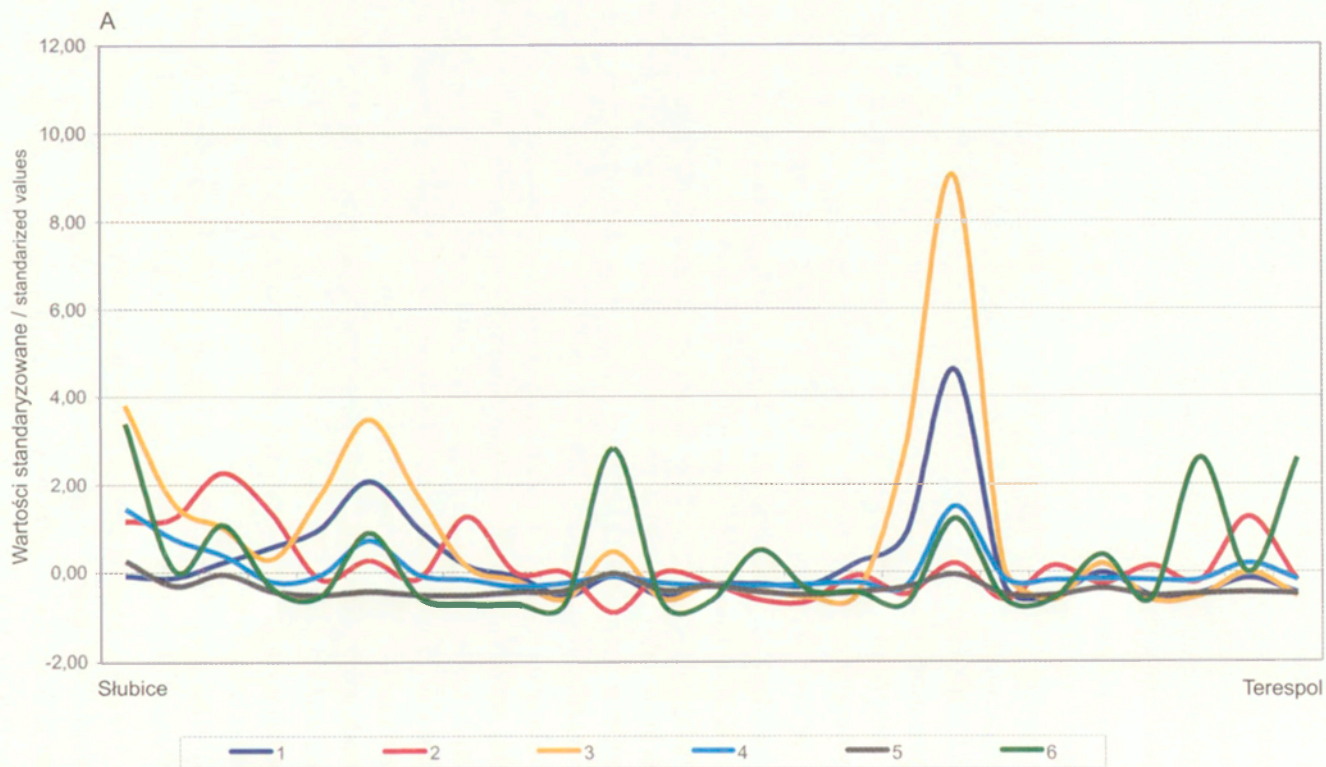
Intensity of international linkages – a synthetic assessment at poviats level

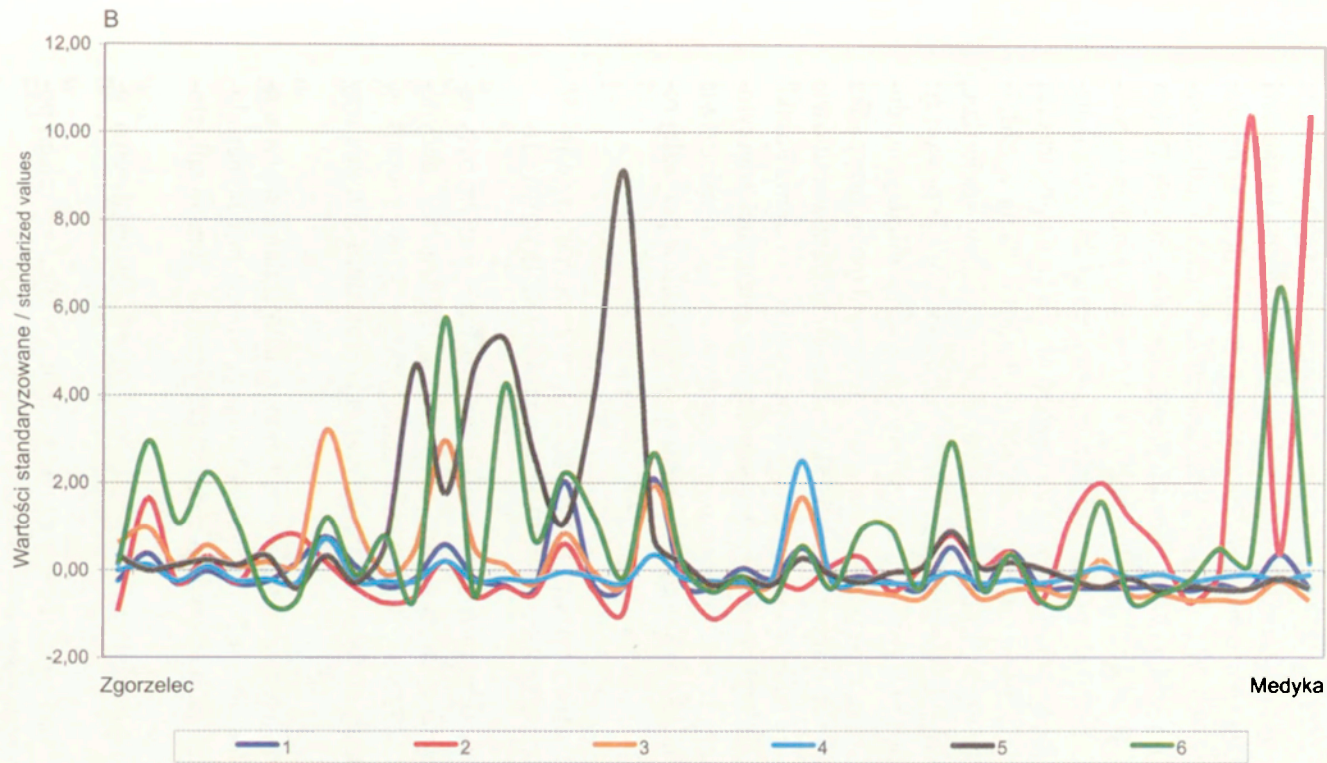
portowych. Korytarz centralny przecinał 25 jednostek, a południowy 41 (na jego trasie znalazło się więcej miast na prawach powiatu, szczególnie na Górnym Śląsku). Otrzymane rezultaty przedstawiono w postaci krzywych na wykresach (ryc. 87a–b). Każda z 6 cech reprezentowana jest na nich przez oddzielną linię (wykreśloną w innym kolorze). Wartość zerowa na wykresie jest każdorazowo równa średniej krajowej. Jego lewa strona odpowiada zachodniemu (granica niemiecka), a prawa wschodniemu (granica z Białorusią i Ukrainą) krańcowi odcinków obu korytarzy.

Przebieg obu wykresów okazał się bardzo różny. W korytarzu centralnym największe fluktuacje przestrzenne wykazywały miary ekonomiczne (przede wszystkim liczba spółek z kapitałem zagranicznym) oraz w pewnym stopniu połączenia transportu publicznego. Wahania w zakresie noclegów udzielonych cudzoziemcom oraz migracji były niewielkie. W korytarzu południowym silne zróżnicowanie wykazywały prawie wszystkie cechy. Jedynie w przypadku turystyki przyjazdowej ograniczało się ono wyłącznie do gwałtownego wzrostu w mieście Kraków.

W korytarzu centralnym (A–2) siła powiązań międzynarodowych maleje gwałtownie na wschód od Poznania, później podnosi się nieznacznie w mieście Konin i ponownie opada poniżej średniej krajowej. Najsilniej powiązany międzynarodowo powiat w Polsce, jakim jest Warszawa, sąsiaduje tak od wschodu jak i zachodu z obszarami o słabych powiązaniach. Nieznaczny wzrost intensywności kontaktów międzynarodowych występuje ponownie na wschodnim krańcu korytarza przy granicy z Białorusią. Przebieg wykresu obrazującego powiązania na kierunku korytarza południowego jest bardziej urozmaicony. Wynika to z tego, że wiele miast na prawach powiatu skupia powiązania z otaczających je powiatów ziemskich. Również część miast Górnego Śląska (poza Katowicami i Gliwicami) odznacza się słabszymi powiązaniem. Mimo to generalny poziom intensywności powiązań międzynarodowych jest w południowym korytarzu wyższy, zaś silne powiązania sięgają dużo dalej na wschód. Co więcej, przy granicy ukraińskiej następuje bardzo wyraźny ponowny wzrost natężenia kontaktów (w zakresie handlu zagranicznego i połączeń transportowych). Jednocześnie powiaty położone najbliżej granicy niemieckiej nie są tak silnie związane z zagranicą, jak analogiczne jednostki na zachodnim krańcu korytarza centralnego.

Przebieg obu wykresów potwierdził silne zróżnicowanie przestrzenne kontaktów zagranicznych w skali lokalnej. Jednocześnie wykazał, że twierdzenie o istnieniu pasmowego układu intensywnych powiązań międzynarodowych nie jest w pełni uzasadnione. Pasma takie występuje wprawdzie





Ryc. 87. Przekroje intensywności powiązań międzynarodowych na kierunku głównych osi komunikacyjnych wschód-zachód

Profile of intensity of international linkages along the main east-west axes of communication

1 – obroty handlu zagranicznego (foreign trade turnover per inhabitant); 2 – eksport względem produkcji (exports in relation to industrial output); 3 – spółki z obcym kapitałem na 1 tys. mieszk. (companies with foreign capital per 1000 inhabitants); 4 – noclegi dla cudzoziemców na 1 tys. mieszk. (overnight stays for foreigners per 1000 inhabitants); 5 – migracje na 1 tys. mieszk. (migrations per 1000 inhabitants); 6 – połączenia transportu publicznego na 1 tys. mieszk. (public transport linkages per 1000 inhabitants)

w Polsce południowej, ale jego istnienie w znacznej mierze wynika z koncentracji aktywności ekonomicznej, spotęgowanej rozmieszczeniem niemieckiej mniejszości narodowej. W przypadku korytarza centralnego układ pasmowy kończy się na Poznaniu i dalej nie występuje. Jednocześnie natężenie ruchu drogowego na obu trasach nie różni się aż tak bardzo. Zgodnie z badaniami z 2000 r., średnie natężenie wynosiło 12,8 tys. pojazdów na dobę na drodze E-30 i 13,4 tys. na E-40. W tych samych badaniach analizowano udział samochodów z obcą rejestracją w wybranych przekrojach drogowych. Był on wysoki na trasie E-30 na zachód od Poznania (28%) i między Koninem a Kutnem (20%), a na szlaku E-40 znaczący od granicy niemieckiej do Opola (między Wrocławiem i Opolem 23%). Dalej ku wschodowi malał na obu trasach do poziomu 4% na wjeździe do Warszawy (od zachodu) i 7% na wjeździe do Krakowa (*Ruch drogowy 2000, 2001*). Tym samym możemy stwierdzić, że samo natężenie ruchu, w tym ruchu międzynarodowego, nie powoduje w jednoznaczny sposób wzrostu intensywności powiązań międzynarodowych. Nie oznacza to, że takie podwyższenie nie może wystąpić w przypadku znaczącej poprawy stanu infrastruktury. Brak szybszego postępu w budowie autostrad wyklucza jednak, jak na razie, tego typu analizę na terenie Polski. Silniejsze powiązania wykształcają się natomiast tam, gdzie ruch tranzytowy zostaje zatrzymany na skutek kontroli granicznych, a więc w sąsiedztwie przejść granicznych. Jest to stwierdzenie istotne w kontekście przyszłej redukcji funkcji granic w ramach rozszerzonej Unii Europejskiej.

7.3. REZULTATY BADAŃ NATĘŻENIA POWIĄZAŃ NA PODSTAWIE DANYCH STATYSTYCZNYCH A WYNIKI BADAŃ ANKIETOWYCH

Badania ankietowe obejmowały jedynie 33 miasta i tym samym były reprezentatywne wyłącznie dla części ludności miejskiej. Dlatego też zdecydowano się na przeprowadzenie porównania niektórych uzyskanych wyników z zebrany wcześniej materiałem statystycznym. Procedura ta miała trzy podstawowe cele:

- weryfikację przyjętego założenia o wzajemnym uzupełnianiu się (w sensie dostarczanego ładunku informacyjnego) miar powiązań międzynarodowych analizowanych na podstawie danych statystycznych i badań ankietowych;
- określenie charakteru ewentualnych zależności pomiędzy obydwojoma rodzajami miar;
- klasyfikację 33 badanych miast z punktu widzenia wzajemnej relacji pomiędzy obydwojoma rodzajami miar.

Do analizy wykorzystano następujące charakterystyki otrzymane drogą obróbki materiału ankietowego (określane dalej umownie jako odzwierciedlające powiązania A):

- współczynnik intensywności wyjazdów obywateli zagranicę,
- współczynnik intensywności kontaktów za pomocą środków łączności,
- odsetek badanych przyjmujących w domu cudzoziemców,
- odsetek badanych posiadających rodzinę lub bliskich znajomych zagranicą.

Dla zobrazowania dających się określić statystycznie powiązań międzynarodowych wybrano następujące miary i odpowiadające im wskaźniki (określane dalej umownie jako odzwierciedlające powiązania B):

- handel zagraniczny – łączna wartość obrotów (eksport plus import) przeliczona na 1 mieszkańca,
- inwestycje zagraniczne – liczba spółek prawa handlowego z udziałem kapitału zagranicznego na 1000 mieszkańców,
- turystyka przyjazdowa – liczba noclegów udzielonych turystom zagranicznym na 1000 mieszkańców,
- migracje zagraniczne – całkowita suma oficjalnych migracji zagranicznych (emigracja plus imigracja) na 1000 mieszkańców,
- międzynarodowe połączenia transportu publicznego – całkowita liczba kursów powrotnych w tygodniu wykonywanych zagranicę wszystkimi środkami komunikacji publicznej (samoloty, pociągi, autobusy i promy) na 1000 mieszkańców.

W przypadku miast – ośrodków wojewódzkich (wszystkie one funkcjonują na prawach powiatu) wymienione charakterystyki odnosiły się dokładnie do obszaru badanych jednostek administracyjnych. W odniesieniu do małych miast obejmowały (z konieczności) całe powiaty, w których położone są objęte badaniami ankietowymi miasta. Dlatego też porównanie danych przedstawiono w dwóch oddzielnych tabelach (10 a i b). Wszystkie dane statystyczne pochodziły z 2000 r. (a więc z roku poprzedzającego rok wykonania badania ankietowego). Jedynie informacje o międzynarodowych połączeniach transportu publicznego odzwierciedlały stan z przełomu lat 2001/2002.

Obie tabele były podstawą do określenia typów badanych miast z punktu widzenia wzajemnej relacji powiązań międzynarodowych zidentyfikowanych na podstawie obu źródeł (A i B). Prosta procedurę oparto na ilości miar powiązań obu rodzajów należących do pierwszego i ostatniego kwartyla (obliczonego dla każdej z miar). Wydzielono 5 typów ośrodków, które przedstawione zostały na mapie (ryc. 88):

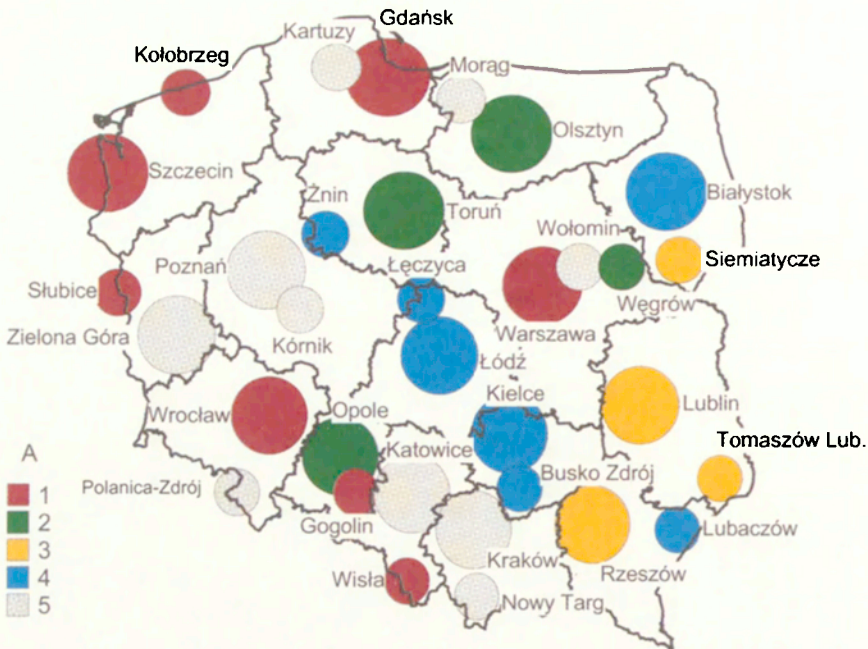
Tabela 10. Porównanie miar powiązań analizowanych na podstawie danych statystycznych i na podstawie badań ankietowych

10.a. Ośrodki wojewódzkie

Miasta	Współczynnik intensywności wyjazdów zagranicznych	Współczynnik intensywności kontaktów za pomocą środków łączności	Odszetek przyjmujących cudzoziemców	Odszetek mających rodzinę lub przyjaciół zagranicą	Obroty handlu zagranicznego na 1 mieszk. w 2000 r.	Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 1 tys. mieszk. w 2000 r.	Ruch migracyjny na 1 tys. mieszk. w 2000 r.	Noclegi udzielone cudzoziemcom na 1 tys. mieszk. w 2000 r.	Kursy transportu publicznego w tygodniu na 1 tys. mieszk. w 2002 r.
Wrocław	2,14	3,800	46,0	72,0	2965	2,92	1,23	413	0,68
Toruń	1,40	2,820	40,0	74,0	2624	1,13	0,71	246	0,60
Lublin	2,12	4,520	40,0	80,0	1101	0,86	0,32	239	0,44
Zielona Góra	2,58	4,865	46,2	88,5	1834	2,98	1,27	169	0,94
Łódź	2,18	2,800	14,0	64,0	2165	1,41	0,57	103	0,24
Kraków	2,46	3,360	40,0	74,0	2409	1,80	1,15	1141	0,44
Warszawa	2,28	6,100	38,0	86,0	11546	7,17	0,68	730	0,84
Opole	3,26	2,820	32,0	70,0	2564	2,75	3,24	208	2,05
Rzeszów	2,58	3,340	48,0	82,0	371	0,76	1,24	323	0,93
Białystok	1,04	2,360	38,0	80,0	1360	0,53	0,57	221	0,78
Gdańsk	2,72	2,880	52,0	84,0	4270	2,22	1,66	580	0,50
Katowice	3,26	4,260	34,0	68,0	5963	2,01	1,85	268	1,19
Kielce	1,84	3,200	44,0	80,0	1419	0,86	0,40	87	0,23
Olsztyn	2,22	3,020	42,0	70,0	3620	1,07	1,60	319	0,79
Poznań	2,18	3,863	35,3	74,5	5958	3,14	0,16	431	0,66
Szczecin	2,62	3,380	54,0	74,0	3637	2,98	0,80	573	0,58
I kwartyl	2,14	2,865	37,3	71,5	1730	1,02	0,57	217	0,49
III kwartyl	2,59	3,962	44,5	80,5	3795	2,80	1,35	466	0,86

10.b. Małe miasta

Miasta	Powiat	Współczynnik intensywności wyjazdów zagranicznych	Współczynnik intensywności kontaktów za pomocą środków łączności	Odsetek przyjmujących cudzoziemców	Odsetek mających rodzinę lub przyjaciół zagranicą	Obroty handlu zagranicznego na 1 mieszk. w 2000 r.	Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 1 tys. mieszk. w 2000 r.	Ruch migracyjny na 1 tys. mieszk. w 2000 r.	Noclegi udzielone cudzoziemcom na 1 tys. mieszk. w 2000 r.	Kursy transportu publicznego w tygodniu na 1 tys. mieszk. w 2002 r.
Polanica Zdrój	kłodzki	3,23	1,133	60,0	60,0	1169	0,71	0,63	438	0,32
Żnin	żniński	1,50	1,400	33,3	66,7	353	0,17	0,11	69	0,06
Tomaszów Lubelski	tomaszowski	1,50	1,900	46,7	80,0	443	0,07	0,00	78	1,84
Słubice	słubicki	4,03	3,533	60,0	86,7	1147	3,39	1,14	719	2,10
Łęczycza	łęczycki	0,87	0,900	33,3	56,7	379	0,09	0,05	15	0,12
Nowy Targ	nowotarski	2,13	2,667	33,3	80,0	474	0,25	1,40	34	0,37
Wołomin	węgrowski	0,77	2,733	33,3	70,0	165	0,13	0,10	28	0,00
Węgrów	wołomiński	0,90	1,933	23,3	40,0	734	0,64	0,31	26	0,00
Gogolin	krapkowicki	2,60	3,267	46,7	90,0	863	1,10	8,62	65	0,53
Lubaczów	lubaczowski	1,47	2,033	23,3	63,3	15	0,09	0,22	8	0,00
Siemiatycze	siemiatycki	1,65	3,645	51,6	93,5	322	0,10	0,14	12	0,27
Kartuzy	kartuski	1,03	0,833	33,3	73,3	1416	0,85	0,50	24	0,04
Wisła	cieszyński	1,83	2,800	33,3	63,3	1080	1,07	1,25	480	1,15
Busko Zdrój	buski	1,33	1,767	26,7	60,0	174	0,13	0,25	8	0,00
Morąg	ostródzki	0,87	1,733	50,0	66,7	467	0,42	0,95	221	1,07
Kórnik	poznański	1,50	2,133	50,0	60,0	3557	1,88	0,05	109	0,09
Kołobrzeg	kołobrzesci	2,00	3,433	46,7	76,7	826	1,53	0,34	4316	0,24
I kwartył		1,03	1,733	33,3	60,0	353	0,13	0,11	24	0,04
III kwartył		1,83	2,800	46,7	80,0	863	1,07	0,95	109	0,53



Ryc. 88. Typy badanych ośrodków z uwagi na wzajemną relację oceny powiązań międzynarodowych w oparciu o dane statystyczne i badania ankietowe. (A – Typy ośrodków; 1 – silne powiązania obu rodzajów; 2 – silniejsze powiązania wymierne; 3 – silniejsze powiązania osobiste; 4 – słabe powiązania obu typów; 5 – sytuacja niejednoznaczna)

Types of studied centre in regard to the mutual relationship between the data-based assessment of international linkages and survey research. (A – types of centre; 1 – strong links of both types; 2 – stronger measurable links; 3 – stronger personal links; 4 – weak links of both types; 5 – ambiguous situation)

1. Miasta o silnych powiązaniach międzynarodowych A (charakterystyki otrzymane z materiału ankietowego) i B (miary statystyczne); są to: Wrocław, Warszawa, Gdańsk i Szczecin oraz Słubice, Gogolin, Wisła i Kołobrzeg.

2. Miasta o słabszych powiązaniach A i relatywnie mocniejszych B, są to: Toruń, Opole, Olsztyn i Węgrów.

3. Miasta o silniejszych powiązaniach A i relatywnie słabszych B, są to: Lublin, Rzeszów, Tomaszów Lubelski i Siemiatycze.

4. Miasta o słabych powiązaniach międzynarodowych A i B; – Łódź, Białystok, Kielce oraz Żnin, Łęczyca, Lubaczów, Busko Zdrój.

5. Pozostałe miasta, w przypadku których powiązania A i B odznaczają się sprzecznymi charakterystykami.

Rozkład przestrzenny miast zaliczonych do poszczególnych typów pozwala na wskazanie pewnych prawidłowości. Większość dużych ośrodków wojewódzkich to miasta o bezsprzecznie silnych powiązaniach międzynarodo-

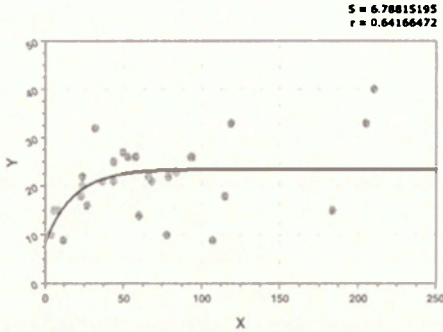
wych, zarówno wyrażonych w miarach statystycznych, jak i stwierdzonych na podstawie badań ankietowych. Charakterystyczne jest zgrupowanie ośrodków typu 3 w Polsce wschodniej i południowo-wschodniej. Potwierdza to tezę o istnieniu na tym obszarze powiązań umykających oficjalnym statystykom.

Obliczono współczynnik korelacji liniowej dla każdej pary miar powiązań z grup A i B. W przypadku współczynników intensywności wyjazdów zagranicznych oraz intensywności powiązań środkami łączności, przeprowadzono analizę regresji celem określenia charakteru ich ewentualnej zależności z miarami statystycznymi (B). Większość obliczonych współczynników korelacji liniowej (tabela 11) przyjmowała niskie wartości. Istotne korelacje zanotowano jedynie pomiędzy współczynnikiem łączności a miarami obrazującymi powiązania ekonomiczne (obroty handlu zagranicznego i spółki z kapitałem zagranicznym) oraz pomiędzy współczynnikiem intensywności wyjazdów zagranicznych a połączeniami pasażerskimi transportu publicznego. W pierwszym przypadku były to zależności łatwe do interpretacji (powiązania ekonomiczne w naturalny sposób implikują częste kontakty telefoniczne, pocztowe i elektroniczne). W odniesieniu do wyjazdów i połączeń transportowych niejednoznaczny pozostawał natomiast kierunek zależności. Można bowiem sądzić, że liczba połączeń jest raczej skutkiem – odpowiedzią na popyt na przewozy, którego wyrazem są wyjazdy zagraniczne.

Tabela 11. Korelacje pomiędzy miarami powiązań analizowanymi na podstawie danych statystycznych i na podstawie badań ankietowych

Miary	Obroty towarowe na 1 mieszkańca	Spółki z udziałem kapitału zagranicznego na 1 tys. mieszkańców	Noclegi udzielone cudzoziemcom	Zagraniczny ruch migracyjny na 1 tys. mieszkańców	Międzynarodowe połączenia transportem publicznym
Wyjazdy (współczynnik na 1 ankietowanego)	0,329	0,518	0,192	0,399	0,549
Kontakt za pomocą środków łączności (współczynnik na 1 ankietowanego)	0,620	0,715	0,235	0,174	0,300
Odsetek przyjmujących cudzoziemców	0,044	0,192	0,235	0,137	0,323
Odsetek posiadających bliskich za granicą	0,132	0,285	0,091	0,337	0,297
Odsetek znających dobrze dowolny język obcy	0,269	0,250	0,130	0,014	0,136

a. Zależność intensywności wyjazdów od liczby międzynarodowych połączeń transportu publicznego opisana funkcją wykładniczą (relationship between rate of departure and number of international transport linkages, as described by an exponential function)



$$y=a(b \cdot e^{-cx})$$

Wartości parametrów:

Values of parameters:

$$a = 14,89$$

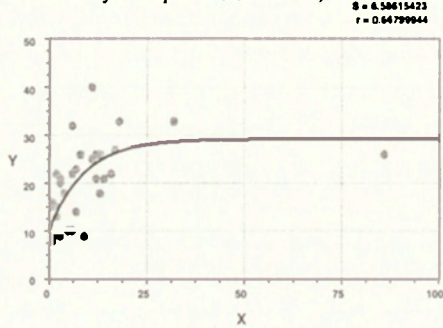
$$b = 1,582$$

$$c = 0,055$$

x – kursy powrotne transportu publicznego na 100 tys. mieszkańców (return trips by public transport per 100,000 inhabitants)

y – współczynnik intensywności wyjazdów zagranicznych (coefficient of rate of foreign departures)

b. Zależność intensywności wyjazdów od poziomu zagranicznych migracji oficjalnych opisana funkcją wykładniczą (relationship between rate of departures and official level of foreign migrations as described by an exponential function)



$$y=a(b \cdot e^{-cx})$$

Wartości parametrów:

Values of parameters:

$$a = 19,01$$

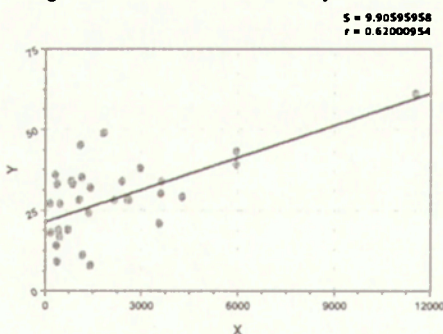
$$b = 1,54$$

$$c = 0,11$$

x – migracje oficjalne na 10 tys. mieszkańców (official migrations per 10,000 inhabitants)

y – współczynnik intensywności wyjazdów zagranicznych (coefficient of rate of foreign departures)

c. Zależność intensywności kontaktów środkami łączności i obrotów handlu zagranicznego opisana funkcją liniową (relationship between intensity of contacts by means of communication and foreign trade turnover, as described by a linear function)



$$y=a+bx$$

Wartości parametrów:

Values of parameters:

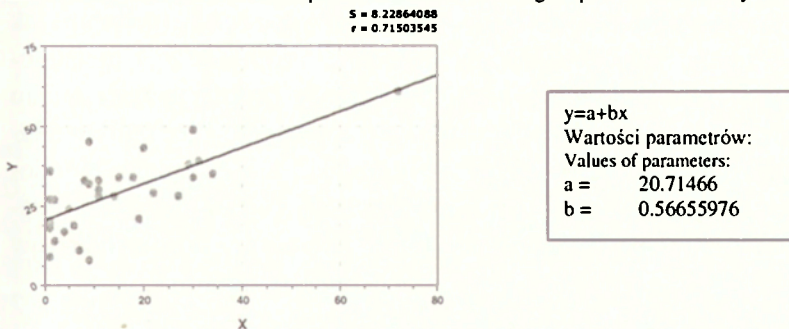
$$a = 21,396$$

$$b = 0,003$$

x – obroty handlu zagranicznego w USD na 1 mieszkańca (turnover of foreign trade in USD per inhabitant)

y – współczynnik intensywności kontaktów środkami łączności (coefficient of intensity of contacts by means of communication)

d. Zależność intensywności kontaktów środkami łączności z liczbą spółek z udziałem kapitału zagranicznego opisana funkcją liniową (relationship between intensity of contacts by means of communication and number of companies with a share of foreign capital as described by a linear function)



x – Liczba spółek z obcym kapitałem na 10 tys. mieszkańców (no. of companies with foreign capital per 10,000 inhabitants)

y – współczynnik intensywności kontaktów środkami łączności (coefficient of intensity of contacts by means of communication)

Ryc. 89. Zależności pomiędzy miarami opisanymi przez dane statystyczne i uzyskanymi drogą badań ankietowych (zbiór 33 badanych miast)

The dependent relationship between measures described by statistical data and those obtained from survey research (set of 33 studied towns and cities)

Analiza regresji (ryc. 89 a–d) ujawniła, że zależności pomiędzy obydwoma współczynnikami (intensywności wyjazdów i łączności) a wybranymi miarami statystycznymi nie zawsze mają charakter liniowy. Często można je opisać za pomocą funkcji kwadratowej lub hiperboli. W przypadku intensywności wyjazdów współczynnik dopasowania przyjmuje wówczas wartości ponad 0,500 dla opisu zależności od obrotów handlu zagranicznego, liczby połączeń transportowych, liczby spółek z obcym kapitałem, a także migracji. W odniesieniu do współczynnika intensywności kontaktów środkami łączności ta sama sytuacja zachodzi dla zależności z liczbą noclegów udzielonych cudzoziemcom, połączeniami transportu publicznego i migracjami. W przypadku powiązań ekonomicznych (handlu zagranicznego i liczby spółek z obcym kapitałem) obserwujemy zależność liniową. Tym samym możemy wnioskować, że w jednostkach generalnie słabo powiązanych z zagranicą zintensyfikowanie jednego z typów powiązań może powodować rozwój innych kontaktów. Jednocześnie w miastach (powiatach) silniej związanych z zagranicą wzajemne zależności pomiędzy rodzajami powiązań są znacznie słabsze i ograniczają się do kilku wymienionych wyżej przypadków (opisanych funkcją liniową).

Analiza międzynarodowych kontaktów osobistych ludności (drogą badań ankietowych) spełniła swoje zadanie, wypełniając po części lukę w obrazie całokształtu powiązań społeczno-gospodarczych polskich regionów z zagra-

nicą. Badania potwierdziły, że rzeczywiste zróżnicowanie geograficzne powiązań międzynarodowych jest mniejsze niż sugerują dostępne dane statystyczne. Wprawdzie intensywność kontaktów osobistych także (podobnie jak kontaktów ekonomicznych) maleje z zachodu na wschód (a raczej z południowego-zachodu na północny-wschód), to jednak dysproporcje są tu daleko mniejsze niż np. w odniesieniu do handlu zagranicznego. Tym samym relatywne znaczenie kontaktów osobistych w całokształcie więzi międzynarodowych wydaje się być większe właśnie w Polsce wschodniej. Można zatem zażykować twierdzenie o wzajemnej komplementarności obu rodzajów kontaktów.

8. PRÓBA UOGÓLNIENI I WNIOSKI

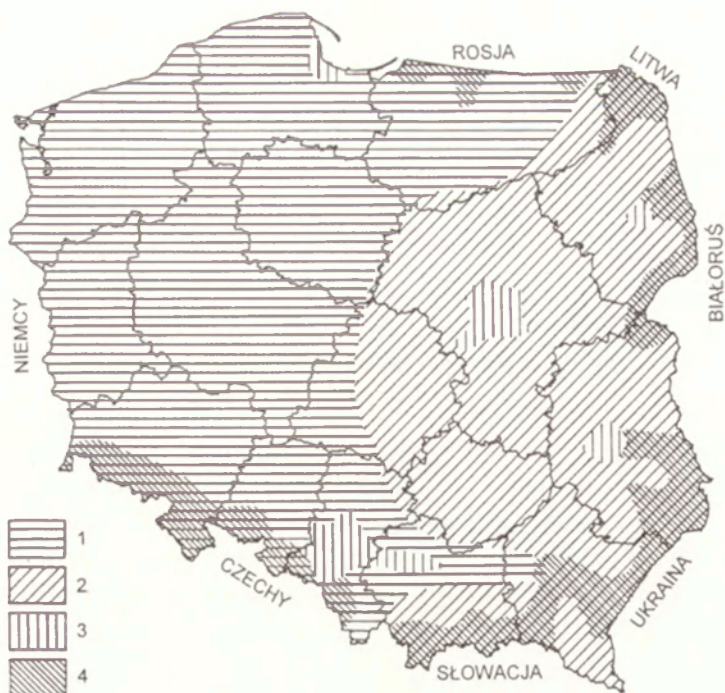
8.1. OCENA ZRÓŻNICOWANIA POWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH W POLSCE

Na podstawie przeprowadzonych badań można przyjąć, że lata 90. były okresem dekoncentracji powiązań międzynarodowych na terenie Polski. Dotyczyło to w pierwszej kolejności powiązań ekonomicznych. Przyczyn takiego stanu rzeczy szukać należy w ogólnej dekoncentracji działalności gospodarczej, w pierwszej kolejności w zakresie handlu i usług (w tym turystycznych), a w przypadku niektórych branż (np. meblarskiej) także w zakresie produkcji. Bardzo istotnym elementem była też rezygnacja państwa (i dawnych przedsiębiorstw państwowych) z monopolu na niektóre rodzaje powiązań międzynarodowych. Tym samym mogło nastąpić naturalne dostosowanie się rozkładu przestrzennego powiązań do rozkładu potencjałów demograficznego i ekonomicznego. Wniosek ten odnosi się jednak przede wszystkim do porównania z sytuacją, jaka miała miejsce w schyłkowym okresie gospodarki centralnie planowanej. Dalsze przeobrażenia (szczególnie zachodzące pod koniec dekady lat 90.) nie są już tak jednoznaczne. W zakresie niektórych rodzajów powiązań (np. handlu zagranicznego) możemy obserwować ponowne dążenie do koncentracji, choć często ma ona miejsce w innych niż uprzednio regionach kraju. Również specyfika kontaktów społecznych (zwłaszcza nieuchwytnych statystycznie kontaktów osobistych) wydaje się być odmienna pod tym względem. Kontakty te były już w dużej mierze rozproszone w okresie Polski Ludowej (nawet jeżeli oficjalne dane prezentowały odmienny stan rzeczy). Proces dekoncentracji który zachodził w ich wypadku, miał charakter bardziej ewolucyjny. Brak jest również dowodów, aby został on zatrzymany lub odwrócony w ostatnich latach.

Układ przestrzenny różnych rodzajów powiązań jest odmienny. Mimo to można stwierdzić, że Polska zachodnia odznacza się silniejszymi kontaktami międzynarodowymi aniżeli wschodnia część kraju. Obszar silniejszych kontaktów sięga dalej na wschód w Polsce północnej i południowej, tworząc swego rodzaju wachlarz nawiązujący układem do dawnych zaborów pruskiego i austriackiego, ze środkiem ciężkości w Poznaniu. Niejako wewnątrz tego wachlarza położona jest „wyspa” o najsilniejszych kontaktach międzynarodowych – Warszawa. Otaczają ją pierścieniem obszary o powiązaniach słabych i bardzo słabych. Miejscami koncentracji powiązań są też inne duże ośrodki, przede wszystkim Poznań, Trójmiasto i Kraków, a w mniejszym stopniu Wrocław i Szczecin. Relatywnie silna pozycja GOP-u wynika w dużym stopniu z eksportu węgla. Aglomeracją o zdecydowanie najsłabszych po-

wiązaniach jest aglomeracja łódzka. Jednocześnie międzynarodowe kontakty gospodarcze są silnie skoncentrowane nie tylko w dużych miastach, ale (z zachowaniem odpowiedniej proporcji) również w ośrodkach regionalnych średniej wielkości (w szczególności w miejscach znaczących inwestycji zagranicznych). Obszarami intensywnych powiązań z zagranicą są też regiony przygraniczne (także na wschodzie, zwłaszcza w sąsiedztwie przejść granicznych) i niektóre regiony atrakcyjne turystycznie. Terenami o największym rozproszeniu kontaktów międzynarodowych (o relatywnie intensywnych powiązaniach w powiatach z siedzibami w mniejszych ośrodkach) są w pierwszej kolejności Wielkopolska i Śląsk, a w następnej województwa małopolskie i podkarpackie (dawna Galicja). W południowej Polsce na linii zachód-wschód możemy mówić o paśmie intensywnych kontaktów międzynarodowych, w Polsce centralnej analogiczne pasmo sięga tylko do Poznania.

Stwierdzono, że rzeczywiste zróżnicowanie geograficzne, traktowanych całościowo, powiązań międzynarodowych jest mniejsze niż sugerują dostępne dane statystyczne. Intensywność zidentyfikowanych na podstawie badań ankietowych, kontaktów osobistych także maleje z zachodu na wschód, jednak dysproporcje są tu wyraźnie mniejsze niż w powiązaniach ekonomicznych. Biorąc pod uwagę oba rodzaje powiązań możemy uznać, że występuje generalny podział na strefę powiązań z Unią Europejską (w tym głównie z Niemcami; około 2/3 powierzchni kraju; ryc. 90) oraz strefę powiązań z Ameryką Północną i krajami Europy Wschodniej (pozostała 1/3 powierzchni kraju). W podziale tym nie mieszczą się aglomeracje warszawska, górnośląska, krakowska, gdańska, a w mniejszym stopniu również ośrodki białostocki i lubelski. Zaznaczają się też strefy powiązań z krajami sąsiednimi (a także z Danią i Szwecją, oraz Węgrami i Austrią), najbardziej rozległe (poza Niemcami) w przypadku Czech i Ukrainy, najbardziej ograniczone przestrzennie w przypadku Litwy i obwodu kaliningradzkiego. W stosunku do potencjału demograficznego krajów-partnerów nadproporcjonalnie silne powiązania występują natomiast z krajami regionu Morza Bałtyckiego oraz krajami CEFTA. Są one bardzo skoncentrowane w Warszawie i regionach najbliższych partnerowi. Względem wielkości krajów relatywne powiązania z Rosją, Ukrainą, Francją, Wielką Brytanią i Włochami są słabe. Rola odległości od granicy w intensywności powiązań handlowych i transportowych z krajami sąsiednimi jest generalnie ograniczona i statystycznie zauważalna tylko w przypadku Niemiec, Czech i Ukrainy.



Ryc. 90. Strefy powiązań międzynarodowych na terenie Polski

Zonation of international linkages on Polish territory

1 – dominacja powiązań z UE, w tym przede wszystkim z Niemcami (a prevalence of linkages with the EU, above all with Germany); 2 – dominacja powiązań z krajami Europy Wschodniej oraz ze Stanami Zjednoczonymi (a prevalence of linkages with Eastern European countries and the United States); 3 – obszary o silnie zróżnicowanych kierunkach powiązań (areas with highly-diversified directions of linkages); 4 – strefy o podwyższonym znaczeniu powiązań z krajami sąsiednimi (poza Niemcami) (zones of elevated importance of linkages with neighbour countries (other than Germany))

Jednoznaczna odpowiedź dotycząca weryfikacji hipotez postawionych na podstawie teorii modeli klasycznych (w rozdziale 3.1.6.) nie jest łatwa. Z jednej strony wszystkie hipotezy uległy w trakcie prowadzonej analizy mniej lub bardziej wyraźnemu potwierdzeniu, z drugiej jednak traktowane łącznie (jako zbiór stwierdzeń) nie w pełni opisują one sytuację w zakresie rozkładu regionalnego powiązań międzynarodowych. Rozpatrując je kolejno należy stwierdzić, że:

– Koncentracja powiązań międzynarodowych w aglomeracjach i dużych miastach jest faktem. Nie zawsze jednak jest ona proporcjonalna do potencjału demograficznego i ekonomicznego. Zależność taka dotyczy w większym stopniu ośrodków największych niż miast średniej wielkości, w których często decydujące okazują się inne czynniki (m.in. kapitał ludzki). Efekt skupie-

nia powiązań międzynarodowych kosztem obszarów otaczających dany ośrodek jest wyraźnie widoczny tylko w przypadku Warszawy.

– Oddziaływania grawitacyjne Niemiec i Unii Europejskiej na terenie Polski nakładają się i niejednokrotnie nie są możliwe do rozdzielenia. Oddziaływaniom tym w pewnym stopniu opierają się największe aglomeracje. Obszar najsilniej powiązany z zachodnim sąsiadem nawiązuje też do elementów przestrzeni historycznej (tereny należące w przeszłości do Niemiec), co wyraźnie zakłóca teoretyczny obraz wynikający z przyciągania gospodarki niemieckiej. Bezsporny wydaje się natomiast wpływ aglomeracji berlińskiej na przygraniczne województwo lubuskie.

– Koncentracja powiązań wzdłuż transkontynentalnych szlaków transportowych została potwierdzona tylko w niektórych szczegółowych przypadkach (interakcji z konkretnym krajem, wzdłuż trasy prowadzącej do tego państwa). W skali ogólnokrajowej trudno mówić o zweryfikowaniu tej hipotezy. Intensywne powiązania występujące wzdłuż korytarza Drezno–Wrocław–Kraków–Lwów mają swoje podłoże w potencjale demograficznym, ekonomicznym oraz w związkach historycznych. Istniejąca tam, relatywnie rozbudowana infrastruktura transportowa (w tym zaawansowana w budowie autostrada A-4) jest w jakiejś mierze wtórna względem tych powiązań. Wydaje się też, że zależność ma w tym przypadku charakter jednostronny. Innymi słowy, brak odpowiedniej infrastruktury (w tym infrastruktury granicznej) wpływa zdecydowanie negatywnie na intensywność powiązań, zaś zależność odwrotna (pobudzanie powiązań przez rozbudowę sieci powyżej pewnego zapewniającego możliwość interakcji minimum) jest dużo trudniejsza do udowodnienia.

– Niewątpliwie potwierdzono, że tereny przygraniczne są obszarami o podwyższonej koncentracji powiązań międzynarodowych. Zasięg strefy o ponadprzeciętnych powiązaniach waha się najczęściej pomiędzy 50 a 100 km od granicy. Efekt interakcji przygranicznych zdecydowanie najlepiej widoczny jest na granicy niemieckiej. Jednocześnie na granicach wschodnich jest on wciąż ograniczony, m.in. na skutek braków infrastrukturalnych.

– Silna i szczególna pozycja Niemiec jako partnera we wszystkich rodzajach interakcji została generalnie potwierdzona. Należy jednak podkreślić, że ujawniły się również bardzo silne związki ze Stanami Zjednoczonymi, w których przypadku trudno jest mówić o istnieniu ullmanowskich *elementów warunkujących* innych niż komplementarność.

Reasumując można uznać, że przydatność modeli klasycznych w analizie powiązań międzynarodowych regionów zależy od konkretnego zadania ba-

dawczego. Z wielką ostrożnością należy jednak podchodzić do prób kompleksowego opisanego jednym modelem całości zagadnienia takich powiązań.

Rozpatrując uzyskane rezultaty badawcze w kontekście proponowanych w rozdziale IV prostych graficznych schematów modelowych ilustrujących powiązania międzynarodowe regionów, możemy zaryzykować stwierdzenie, iż w warunkach polskich mamy do czynienia z sytuacją pośrednią pomiędzy powiązaniem wielokierunkowymi rozproszonymi i jednokierunkowymi (Niemcy) rozproszonymi. W pewnych dziedzinach (import, inwestycje zagraniczne) zachowały się także elementy układu powiązań skoncentrowanych (w Warszawie, a w przypadku turystyki przyjazdowej w Warszawie i Krakowie).

Wschodnia część kraju ma odmienne kierunki powiązań. W przypadku niektórych rodzajów kontaktów możemy zaobserwować „pęknięcie” układu. Linia pęknięcia oddziela województwa podlaskie i lubelskie, a w mniejszym stopniu także podkarpackie od reszty kraju. Obszary te mają najsłabsze powiązania ekonomiczne z Unią Europejską i jednocześnie najsilniejsze z krajami byłego ZSRR. Wspomniane pęknięcie jest jednak łagodzone poprzez omówione już międzynarodowe kontakty na poziomie osobistym. O ile bowiem Polska wschodnia gospodarczo ciąży ku Europie Wschodniej, to w sensie społecznym wykazuje także silne związki z zachodnią częścią kontynentu (również z USA). Świadczą o tym wyniki badań ankietowych oraz układ międzynarodowych połączeń autobusowych. Powiązania ze wschodem realizowane są przy tym głównie przez mieszkańców krajów sąsiednich (przyjazdy w celach handlowych, dla podjęcia pracy lub w tranzycie), zaś powiązania zachodnie w dużej mierze przez Polaków. Można zatem przyjąć, że oba rodzaje powiązań są na tym terenie skierowane na zachód. Interakcje międzynarodowe w Polsce wschodniej są też relatywnie mocniejsze po odniesieniu do potencjału demograficznego krajów-partnerów, co dowodzi, że jednostki z tego obszaru wykorzystują niektóre istniejące możliwości w zakresie powiązań zagranicznych w stopniu większym niż się powszechnie sądzi.

Na obszarze Polski możemy też mówić o regionach o mniejszej lub większej dywersyfikacji partnerów interakcji międzynarodowych. Generalnie poziom owej dywersyfikacji wzrasta z zachodu na wschód, a więc w kierunku przeciwnym do ogólnej intensywności kontaktów. Województwa Polski zachodniej i południowo-zachodniej są w dużej mierze zdominowane przez powiązania z Niemcami (dotyczy to szczególnie opolskiego i lubuskiego, ale w pewnej mierze także całej Wielkopolski z Poznaniem włącznie), na wschodzie różnorodność kierunków jest o wiele większa. Zdecydowanie najbardziej

zróznicowane kierunki powiązań posiada województwo mazowieckie, a następnie małopolskie i – co charakterystyczne – podlaskie. W skali poszczególnych dużych miast i powiatów największa dywersyfikacja występuje w Warszawie, Krakowie i niektórych innych większych ośrodkach. Dla jednostek pogranicza polsko-niemieckiego, w praktyce, jedynym partnerem jest bezpośredni zachodni sąsiad. Należy też podkreślić istnienie generalnie większego zróznicowania kierunków powiązań w dużych ośrodkach.

Również wśród krajów-partnerów, z którymi zidentyfikowano relatywnie silne powiązania wydzielić można pewne charakterystyczne typy. I tak, do państw, z którymi relacje rozkładają się równomiernie na terenie Polski zaliczyć należy Wielką Brytanię, Francję i Hiszpanię. Za kraje, z którymi kontakty utrzymywane są w całym kraju, ale których intensywność jest zróznicowana uznać można: Niemcy, Stany Zjednoczone, Rosję, Czechy i Włochy. Wreszcie krajami, z którymi kontakty są wyraźnie ograniczone przestrzennie są m.in.: Holandia, Belgia, Słowacja, Ukraina, Austria, Szwecja i Kanada. Warto odrębnie podkreślić powiązania z Holandią i Danią, które wyróżniają się silnym rozproszeniem w skali regionalnej, a nawet lokalnej (odpowiednio w województwie wielkopolskim i zachodniopomorskim).

Oceniając charakter ogólnego natężenia powiązań międzynarodowych należy stwierdzić, że na terenie Polski występują wszystkie spośród wymienionych w rozdziale IV rodzajów koncentracji. W sposób szczególny zaznacza się przy tym koncentracja strefowa (w Polsce zachodniej), punktowa (szczególnie w odniesieniu do Warszawy) i przygraniczna. W Polsce południowej oraz w odniesieniu do kontaktów z niektórymi krajami możemy też mówić o koncentracji pasmowej. Koncentracja sektorowa ujawnia się tylko w przypadku powiązań z poszczególnymi partnerami (najczęściej wówczas, gdy interakcje ekonomiczne są znacznie intensywniejsze od społecznych).

8.2. CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZRÓZNICOWANIE PRZESTRZENNE POWIĄZAŃ MIĘDZYNARODOWYCH

Powyższe rozważania pozwalają na podjęcie próby identyfikacji głównych czynników warunkujących zróznicowanie geograficzne powiązań międzynarodowych. W warunkach polskich są nimi:

– Potencjał ludnościowy i kapitał ludzki. Potencjał ludnościowy jest czynnikiem naturalnym i pierwotnym. Większość interakcji przestrzennych o charakterze społecznym oraz duża część powiązań ekonomicznych wiąże się (zgodnie z modelem grawitacyjnym) z liczbą ludności danego obszaru. Na terenie Polski stwierdzono, że zależność taka, w odniesieniu do kontaktów

międzynarodowych, dotyczy w pierwszej kolejności dużych ośrodków. Prawie wszystkie miasta o liczbie ludności powyżej 200 tys. odznaczają się ponadprzeciętnymi powiązaniem międzynarodowymi. Jednocześnie w grupie mniejszych ośrodków zależność ta jest o wiele słabsza. Stymulująca (lub ograniczająca) rola innych czynników jest w tym wypadku dominująca. Opisana sytuacja wiąże się też najprawdopodobniej z wyższym poziomem tzw. kapitału ludzkiego (przede wszystkim poziomu wykształcenia ludności) w największych miastach.

– Odległość geograficzna. Czynnikiem ten ma szczególne znaczenie w przypadku państw sąsiadujących ze sobą. W naturalny sposób związki obszarów przygranicznych są wówczas względnie silniejsze od położonych w głębi kraju. Odległość pozostaje niekiedy zauważalnym elementem także w przypadku kontaktów z krajami położonymi nieco dalej (m.in. Węgry, Austria, Holandia, Szwecja). Jej wpływ nie jest już istotny w odniesieniu do takich państw jak Francja, Wielka Brytania czy Hiszpania. Znaczenie omawianego czynnika wyraźnie maleje w głębi terytorium Polski. Generalnie jednak rola elementu odległości okazała się na podstawie przeprowadzonych studiów słabsza, niż można by przypuszczać na podstawie klasycznych modeli geograficznych.

– Czynniki historyczne. Ich rola jest trudna do skwantyfikowania. Jednocześnie jednak brak możliwości wyjaśnienia niektórych powiązań na podstawie innych czynników, w połączeniu z odpowiednimi studiami literatury pozwalają na ich pośrednią identyfikację. Przykładem wpływu czynników historycznych może być podwyższony poziom kontaktów tak społecznych jak i gospodarczych z Niemcami w tych regionach Polski, które wchodziły w przeszłości w skład Niemiec. Na tych terenach lokalizowanych jest wiele niemieckich inwestycji bezpośrednich, a te z kolei generują eksport do zachodniego sąsiada. Również kontakty społeczne są tam bardziej intensywne, co znajduje swój wyraz w licznych przyjazdach turystycznych. Do czynników historycznych zaliczyć też można wpływ wcześniejszych migracji (tak stałych, jak i okresowych) na współczesne kontakty międzynarodowe. Dotyczy to nie tylko migracji sprzed kilkudziesięciu lat, ale również wyjazdów z okresu lat 80. ubiegłego wieku. Implikują one dalsze migracje (łączenie rodzin, powroty, zwłaszcza z Niemiec), podróże turystyczne w obu kierunkach (stwarzając popyt na połączenia transportowe) a także podejmowanie przedsięwzięć o charakterze ekonomicznym (drobne spółki *joint venture*).

– Rozmieszczenie aktywności gospodarczej. Istotnej roli tego czynnika w warunkach polskich dowodzi silna korelacja miar powiązań ekonomicznych z produkcją sprzedaną przemysłu. W rzeczywistości jej znaczenie jest jednak mniejsze, ponieważ istniejąca zależność ma charakter sprzężenia

zwrotnego. Nie zmienia to jednak faktu, że w handlu zagranicznym uczestniczą przede wszystkim ośrodki o dużym potencjale ekonomicznym oraz obszary wydobywania surowców. Siedziby firm są też najczęściej celami podróży o charakterze biznesowym. W Polsce w przypadku wymiany towarowej z wieloma krajami występuje duża koncentracja w aglomeracjach miejsko-przemysłowych Górnego Śląska i Warszawy. Odbiór importowanej ropy naftowej powoduje, że ważnym ośrodkiem współpracy z Rosją jest Płock. Silne związki gospodarcze (a wtórnie także społeczne) z Europą Zachodnią występują w otoczeniu miejsc produkcji samochodów osobowych (Bielsko-Biała, Gliwice). W tym kontekście bardzo istotne jest też rozmieszczenie bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Bezpośrednie inwestycje zagraniczne (same będąc przejawem kontaktów międzynarodowych) z reguły generują także większe obroty handlu zagranicznego (zarówno import jak i eksport) oraz zwiększają intensywność podróży służbowych. Przykładem może być wysoka pozycja, jaką w rankingu powiatów-eksporterów zajmuje powiat kwidziński (inwestycje International Paper Corp).

– Poziom życia społeczności lokalnej. Czynnikiem poziomu życia wydaje się intuicyjnie bardzo istotnym elementem wpływającym na intensywność i kierunki powiązań międzynarodowych w mikroskali. Przeprowadzone badania nie do końca potwierdzają jednak tę tezę. Wydaje się raczej, że jest on odpowiedzialny za charakter i strukturę powiązań, a nie za ich istnienie. Interakcje niektórych typów w oczywisty sposób związane są z zamożnością obywateli. Dotyczy to przede wszystkim wyjazdów o charakterze autentycznie turystycznym, połączeń lotniczych, międzynarodowych rozmów telefonicznych. Z drugiej jednak strony ubóstwo również może być czynnikiem pobudzającym niektóre rodzaje interakcji. Można tu wymienić wyjazdy do pracy w Europie Zachodniej i drobny ruch graniczny (w tym przemyt towarów akcyzowanych). Stan zamożności wpływa też niekiedy na kierunki powiązań. Jak wykazały badania ankietowe, zamożniejsi mieszkańcy dużych miast wyjeżdżają turystycznie do krajów basenu Morza Śródziemnego. Jednocześnie wielu, prawdopodobnie uboższych mieszkańców mniejszych ośrodków także spędza wakacje zagranicą, tyle że na Słowacji lub na Węgrzech.

– Układ międzynarodowej sieci transportowej. Zakłada się, że regiony o dobrych powiązaniach transportowych z określonym partnerem, mają też najczęściej ponadprzeciętne związki społeczne i gospodarcze z danym krajem. Także i w tym przypadku przeprowadzona analiza powiązań na kierunku dwóch osi transportowych zachód-wschód ukazała mniejszą rolę tego czynnika. Czynnikiem układu sieci wydaje się natomiast mieć istotne znaczenie w powiązaniach z Europą Wschodnią. Powiązania handlowe z Ukrainą nawiązują

bardzo wyraźnie do przebiegu głównych korytarzy transportowych na terenie Polski (Komornicki 2000a). Co ważne, zależność ta jest dostrzegalna także w układzie powiatowym, co dowodzi, że nie ma ona charakteru przypadkowego oraz, że czynnik transportowy zaważył na podejmowaniu nowych kontaktów z partnerem ukraińskim (przed 1990 r. kontakty międzynarodowe pozostawały skoncentrowane w dużych ośrodkach). Jednoczesne i bardzo wyraźne oddziaływanie czynnika odległości i czynnika układu sieci ujawnia się w jednostkach przestrzennych otaczających przejścia graniczne (szczególnie te o charakterze tranzytowym, odprawiające wszystkie rodzaje pojazdów i obywateli wszystkich państw).

– Poziom przenikalności granic. Czynnikiem ten ma niekiedy charakter pierwotny względem czynnika odległości geograficznej. W sąsiedztwie granic dobrze przenikalnych rola elementu odległości jest z reguły bardzo duża (w przypadku Polski na obszarach sąsiadujących z Niemcami, Czechami, Słowacją); w sąsiedztwie granic o niskim stopniu przenikalności (lub inaczej barier przestrzennych o dużym stopniu sformalizowania) często pozostaje relatywnie mniejsza (np. obszary sąsiadujące z byłym ZSRR), ustępując miejsca czynnikowi układu sieci transportowej (jak to się stało w opisanym przypadku Ukrainy). Jest to zgodne z twierdzeniem P. Rietvelda (1999), iż pozycja „bramy” dostępna jest tylko dla ograniczonej liczby jednostek przygranicznych.

– Rozmieszczenie obszarów atrakcyjnych turystycznie. Badania potwierdziły istotną rolę tego czynnika (z oczywistych względów w odniesieniu do jednego tylko rodzaju powiązań – turystyki przyjazdowej), wskazując jednocześnie ograniczoną przestrzenną jego oddziaływania. Powiązania międzynarodowe powiatów najatrakcyjniejszych turystycznie są silne, ale już kontakty powiatów sąsiednich (nadal atrakcyjnych, ale mniej renomowanych i z gorszą bazą turystyczną) są zdecydowanie słabsze. Przykładem może być powiat tatrzański. Czynnikiem ten odgrywa też dużą rolę w przypadku krajów odległych, w których duży odsetek przyjeżdżających do Polski stanowią autentyczni turyści (np. Japonia, w mniejszym stopniu także USA i Wielka Brytania). Najczęściej kierują się oni do miast, regionów szczególnie atrakcyjnych turystycznie, a jednocześnie dobrze dostępnych komunikacyjnie, co w praktyce oznacza koncentrację powiązań turystycznych w Warszawie i Krakowie. W Polsce czynnikiem atrakcyjności turystycznej nakłada się także na uwarunkowania historyczne, wpływając dodatnio na koncentrację powiązań z Niemcami w Sudetach i na Pomorzu Zachodnim (konkurencyjne cenowo ośrodki wypoczynkowe położone blisko Berlina oraz tzw. „turystyka sentymentalna”).

– Lokalizacja ośrodków władzy. Część powiązań dwustronnych jest związana z kontaktami władz różnego szczebla. Dotyczy to nie tylko powiązań o charakterze politycznym (partnerstwo samorządów). Wiele przedsiębiorstw lokalizuje swoje siedziby i biura w sąsiedztwie ośrodków władzy. Prowadzi to zwykle do wzrostu znaczenia stolicy w kontaktach międzynarodowych. W Polsce jest to z pewnością jeden z elementów wyjaśniających silną koncentrację powiązań w Warszawie. Czynnikiem dodatkowym jest tu spuścizna Polski Ludowej z silnie scentralizowanymi zagranicznymi relacjami ekonomicznymi.

– Efektywna promocja. W warunkach polskich jest to w dużej mierze czynnik potencjalny. Przemysłane działania promocyjne (marketing terytorialny) prowadzone w drugim kraju mogą jednak przyciągać zarówno inwestorów gospodarczych, jak i turystów do konkretnych regionów. Zagadnienie marketingu terytorialnego nie było przedmiotem niniejszej pracy. Nie można się jednak nie zgodzić ze stwierdzeniem, iż każdy region musi wypracować swe unikatowe pozycjonowanie będące źródłem jego przewagi konkurencyjnej (Domański T. 1997). Przykładem są realizowane od kilku lat w Polsce kampanie reklamowe poszczególnych austriackich krajów związkowych owocujące większym napływem turystów z naszego kraju w Alpy. W odwrotnym kierunku elementów takiego oddziaływania można się doszukiwać co najwyżej w zwiększającym się ruchu turystycznym do Krakowa (promocja jako miasta – stolicy kulturalnej Europy w 2000 r.).

Należy pamiętać, że w przypadku wielu wymienionych czynników występuje sprzężenie zwrotne z intensywnością powiązań międzynarodowych. Wszystkie powiązania poprzez samo swoje istnienie oddziałują na rozwój ekonomiczny (inwestycje, pobudzanie produkcji na eksport itd.) i poziom życia mieszkańców. Sprzyjają także rozwojowi infrastruktury transportowej (np. z wykorzystaniem unijnych środków pomocowych), a często poprawiają atrakcyjność turystyczną (m.in. poprzez inwestycje w bazę noclegową).

Analiza potwierdziła przy tym istnienie możliwości oddziaływania na intensywność poszczególnych rodzajów powiązań międzynarodowych w ramach polityki regionalnej. Dowodem jest przede wszystkim sytuacja mniejszych miast i jednostek, w których doszło do nadproporcjonalnego wzmocnienia interakcji zagranicznych. W tym kontekście podkreślić należy przede wszystkim rolę: napływu inwestycji zagranicznych (traktowanych jako czynnik pierwotny dla innych kontaktów), niektórych inwestycji transportowych (szczególnie przejść granicznych w wymiarze lokalnym) oraz działalności promocyjnej w zakresie obszarów atrakcyjnych turystycznie i inwestycyjnie.

8.3. OCENA WYKORZYSTANEGO APARATU METODYCZNEGO

Przeprowadzona analiza pozwoliła na zrealizowanie celów stawianych przed opracowaniem. Tym samym potwierdziła ona słusność wybranego aparatu metodycznego. Złożoność zjawiska międzynarodowych powiązań na poziomie regionalnym, różny i często nieporównywalny charakter badanych powiązań oraz braki w adekwatnych danych statystycznych spowodowały, że jedynym możliwym rozwiązaniem było jednoczesne i komplementarne wykorzystanie różnych metod badawczych. Konieczne było zachowanie stałej możliwości odniesienia się do pierwotnych danych i rozpatrywanie prostych miar sumarycznych wyłącznie w kontekście tychże danych. Swoją rolę spełniła ankieta dotycząca powiązań międzynarodowych. Pozwoliła ona na wyjaśnienie niektórych trudnych w interpretacji rezultatów wynikających z analizy materiału statystycznego (np. licznych połączeń transportu publicznego z Polski południowo-wschodniej do niektórych krajów europejskich). Zapobiegła także popełnieniu istotnych błędów przy końcowej interpretacji wyników (np. znacznie złagodziła wniosek o pęknięciu układu powiązań oddzielającym Polskę wschodnią od reszty kraju) oraz zdecydowanie wzmocniła rolę kontaktów ze Stanami Zjednoczonymi w ogólnej charakterystyce powiązań międzynarodowych regionów. Jednocześnie wartość informacji zebranych w ankiecie uwarunkowana była równoległą analizą wymiernych danych statystycznych. Tylko w tych warunkach wykorzystaną próbę badawczą uznać można za wystarczającą. Tym samym zgodnie z założeniem wstępnym oba rodzaje badań wzajemnie się uzupełniły.

Swoje zadanie spełniła również analiza kierunków najintensywniejszych powiązań oparta na macierzach oraz mapach interakcji. Zastosowanie różnych punktów odniesienia pozwoliło na wychwycenie dużej liczby interakcji niezauważalnych podczas rutynowego wykorzystania materiału statystycznego. Nałożenie rezultatów osiągniętych w zakresie poszczególnych miar powiązań (podczas oceny sumarycznej) dało możliwość kompleksowego opisu rozkładu interakcji z poszczególnymi krajami Europy.

Przeprowadzona analiza regresji była pomocna w identyfikacji czynników decydujących o rozkładzie i strukturze powiązań międzynarodowych. Stało się tak pomimo faktu, że uzyskane zależności nie zawsze były wyraźne i jednoznaczne. Ograniczone znaczenie takich czynników jak potencjał demograficzny, ekonomiczny i odległość geograficzna było jednak pośrednim dowodem istotnej roli innych elementów (m.in. czynnik historyczny oraz tzw. kapitał ludzki).

LITERATURA:

- Brezdeń P., 2000, *Rozwój i uwarunkowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych w województwie dolnośląskim. Wybrane zagadnienia.*, [w:] S. Ciok, D. Ilnicki (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 9–18.
- Brzozowska A., 1998, *Związki bliźniacze. Współpraca międzynarodowa samorządów lokalnych*, Związek Miast Polskich, Poznań
- Budnikowski A., 2003, *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWE, Warszawa, 421 ss.
- Chojnicki Z., 1961, *Analiza przepływów towarowych w Polsce w układzie międzywojewódzkim*, Studia KPZK PAN, 1, Warszawa, 193 ss.
- 1977, *Dylematy kwantyfikacji w geografii*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Metody ilościowe i modele w geografii*, PWN, Warszawa, s. 9–15.
- 1998, *Uwarunkowania rozwoju regionu nadgranicznego. Koncepcje i założenia teoretyczne*, [w:] *Studia rozwoju i zagospodarowania przestrzennego*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań, s. 11–48.
- Chojnicki Z., Czyż T., 1972, *Zmiany struktury regionalnej Polski w świetle przepływów towarowych w latach 1958–1966*, Studia KPZK, 40, Warszawa, 160 ss.
- Christaller W., 1963, *Ośrodki centralne w południowych Niemczech*, PZLG IG PAN, 1, s. 1–72.
- Cieślik A., 2000, *Nowa teoria handlu zagranicznego w świetle badań empirycznych*, PWN, Warszawa, 144 ss.
- Ciok S., 1998, *Bariery i ograniczenia współpracy transgranicznej (ze szczególnym uwzględnieniem granicy polsko-niemieckiej)*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 53–68.
- 2002, *Przejścia graniczne jako wąskie gardła układu transportowego*, [w:] J. Wendt (red.), *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 26–33.
- Clozier R., 1959, *Geografia komunikacji*, PZLG IG PAN, 1, s. 65–74.
- Competitive and Sustainable Growth Programme IASON, Deliverable 3*, 2002, version 1, TNO Inro, Delft, 160 ss.
- Cornett A., Snickars F., 2002, *Trade and foreign direct investment as measures of spatial integration in the Baltic Sea region*, *Geographia Polonica*, 75, 2, s. 33–55.
- Doliwa-Klepacki Z.M., 1996, *Europejska integracja gospodarcza*, Temida, 2, Białystok, 285 ss.
- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski. Prawidłowości rozmieszczenia, uwarunkowania i skutki*, Uniwersytet Jagielloński, Kraków, 522 ss.
- 2002, *Problemy metod badań inwestycji zagranicznych w układach przestrzennych*, [w:] H. Rogacki (red.), *Możliwości i ograniczenia metod badawczych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 197–206.

- Domański R., 1982, *Geografia ekonomiczna*, PWN, Warszawa, 398 ss.
- 1996, *Zasady geografii społeczno-ekonomicznej*, PWN, Warszawa, 214 ss.
- 1999, *Poznań as a center of attraction on the trajectory Berlin-Warsaw. Intervening opportunities*, [w:] R. Domański (red.), *The changing map of Europe. The trajectory Berlin-Poznań-Warsaw*, Oficyna Wydawnicza „Rewasz”, Warszawa, s. 135–140.
- Domański T., 1997, *Marketing terytorialny – wybrane aspekty praktyczne*, [w:] T. Domański (red.), *Marketing terytorialny – strategiczne wyzwania dla miast i regionów*, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Dziemianowicz W., 1997, *Kapitał zagraniczny a rozwój regionalny i lokalny w Polsce*, *Studia Regionalne i Lokalne*, 21 (54), Uniwersytet Warszawski, Warszawa, 179 ss.
- Dziwowski K., 1967, *Teoria regionu ekonomicznego*, *Przeegl. Geogr.*, 39, s. 34–50.
- Eberhardt P., 1968, *Rola wielkich miast w strukturze regionalnej powiązań przestrzennych w Polsce*, IG PAN, Warszawa, praca doktorska, 235 ss.
- 1995, *Potencjalne regiony współpracy przygranicznej na obszarze pogranicza wschodniego*, [w:] J. Kitowski, Z. Ziolo (red.), *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 7, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, PTG, Rzeszów, s. 201–206.
- Ejsmont Z., 2001, *Zagraniczne inwestycje bezpośrednie*, [w:] R. Horodeński, C. Sadowska-Snarska (red.), *Województwo podlaskie u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Białystok, s. 325–340.
- Euroregion Nysa – trzy lata doświadczeń* (red. Adamczyk F., Przybyła Z.), 1994, *Biuletyn*, 7 projektu pt. *Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski*, IGiPZ PAN, Warszawa, 166 ss.
- Euroregiony – mosty do Europy bez granic* (red. Malendowski W., Szczepaniak M.), 2000, Dom Wydawniczy Elipsa, Warszawa, 225 ss.
- Euroregiony w nowym podziale administracyjnym Polski*, 1999, GUS, Warszawa-Wrocław, 400 ss.
- Euroregiony wschodniego pogranicza*, 2002, (red. A. Stasiak), Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Białystok, 268 ss.
- Furmankiewicz M., 2001, *Zróżnicowanie regionalne związków partnerskich polskich samorządów gminnych*, [w:] I. Łęcka (red.), *Geografia różnorodności, różnorodność w geografii*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa, s. 53–59.
- 2002, *Aktywność międzynarodowa samorządów polskich miast wojewódzkich*, [w:] J. Słodczyk, Z. Jakubczyk (red.), *Zarządzanie gospodarką miejską i prawne podstawy funkcjonowania miasta*, Uniwersytet Opolski, Opole, s. 261–276.
- Głowacki J., 1998, *Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w procesie transformacji gospodarczej w Republice Czeskiej*, *Europa XXI*, 2, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 553.
- Goodall B., 1987, *Dictionary of human geography*, Penguin Reference, London, 509 ss.

- Grabowiecki J, 2001, *Wymiana handlowa*, [w:] R. Horodeński, C. Sadowska-Snarska (red.), *Województwo podlaskie u progu XXI wieku*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej, Białystok, s. 341–350.
- Haggett P, 1972, *Geography: A modern Synthesis*, Harper and Row. Publishers, New York, 644 ss.
- Healey M.J., Ilbery B.W., 1996, *Location and change. Perspectives on economic geography*, Oxford University Press, Oxford
- Heffner K., 1999, *Procesy migracji zagranicznych w regionach śląskich. Geneza i perspektywy interakcji przestrzennych w układzie europejskim*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problematyka geopolityczna Europy Środkowej i Wschodniej*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 18, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, IGiPZ PAN, PTG, Rzeszów, s. 461–472.
- Holmes J.H., Haggett P., 1977, *Graph theory interpretation of flow matrices: A note on maximization procedures for identifying significant links*, *Geographical Analysis*, 9, s. 389–399.
- Iglicka K., 2001, *Trendy w migracji do Polski po roku 1989 w świetle rozszerzenia Unii Europejskiej*, [w:] *Polska droga do Schengen. Opinie ekspertów*, Instytut Spraw Publicznych, Warszawa, s. 201–222.
- Isard W., 1965, *Metody analizy regionalnej*, KPZK PAN, PWN, Warszawa, 604 ss.
- Kaczmarek T., 1996, *Zmienność struktur terytorialno-administracyjnych na obszarze przygranicznym*, [w:] Z. Chojnicki, T. Stryjakiewicz (red.), *Problemy współpracy regionalnej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym*, Biuletyn KPZK PAN, 171, s. 33–42.
- Komornicki T., 1996a, *Transgraniczna infrastruktura transportowa Polski*, *Przegl. Geogr.*, 67, 1–2, s. 45–53.
- 1996b, *Bus connections between Poland and other European countries*, *Transport Reviews*, 16, 2, s. 99–108.
- 1997a, *Dwustronny handel zagraniczny a przebieg głównych polsko-ukraińskich korytarzy transportowych*, [w:] M. Jakubowski (red.), *Strategiczne znaczenie polskiej granicy wschodniej i polskiego pogranicza wschodniego*, *Geopolitical Studies*, 3, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 75–88.
- 1997b, *Udział województw w polsko-niemieckiej wymianie handlowej*, *Kwart. Geogr.*, 2–3/97, Wydawnictwo M. Rożak, Gdańsk, s. 21–26.
- 1999, *Granice Polski. Analiza zmian przenikalności w latach 1990–1996*, *Geopolitical Studies*, 5, IGiPZ PAN, Warszawa, 348 ss.
- 2000a, *Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe*, *Prace Geogr.*, 177, IGiPZ PAN, Warszawa, 106 ss.
- 2000b, *Powiązania gospodarcze Polski z Europą. Analiza struktury handlu zagranicznego na poziomie województw*, *Europa XXI*, 4, Centrum Studiów Europejskich, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 5–73.
- 2001a, *The development of international bus transport in central Europe: the case of Poland*, [w:] *Regular interurban coach services in Europe*, European Conference of Ministers of Transport, Economic Research Centre, Round Table 114, Paris, s. 45–76.

- 2001b, *Bezpośrednie powiązania transportowe polskich województw z zagranicą*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 8, Warszawa–Rzeszów, s. 159–180.
- 2002a, *The geographical aspects of Polish-Slovak socio-economic relations*, Geografický časopis, 54, 3, s. 239–253.
- 2002b, *Powiązania międzynarodowe województw w ocenie mieszkańców wybranych miast*, [w:] B. Miszcwska, M. Furmankiewicz (red.), *Rozwój regionalny i lokalny a procesy globalizacji. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, 6, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 101–122.
- Komornicki T., Miros K., 1997, *Spoleczno-gospodarcze powiązania Polski Południowej z Niemcami i Ukrainą*; [w:] J. Kitowski (red.), *Spoleczne koszty migracji transgranicznych*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 12, Filia UMCS, Rzeszów, s. 285–298.
- Komornicki T., Powęska H., 1996, *Przejścia graniczne: Kostrzyn, Ślubice, Świecko, Gubin podstawowe funkcje i strefa oddziaływania na terenie Polski i Niemiec*, Zeszyty IGiPZ PAN, 37, Warszawa, s. 5–40
- 2001, *Projekt badawczy: stopień wykorzystania ulg i norm celnych w ruchu osobowym oraz poziom ich przekraczania*, maszynopis IGiPZ PAN.
- Komorowski J., 2000a, *Współczesne uwarunkowania gospodarczo-przestrzenne internacjonalizacji miast polskich*, Zeszyty Naukowe Akademii Ekonomicznej, Seria II, 157, Poznań, 215 ss.
- 2000b, *Potencjał międzynarodowy polskich miast*, Przegl. Geogr., 72, 4, s. 422–443.
- 2002, *Internacjonalizacja miast i jej uwarunkowania w Polsce*, [w:] J. Słodczyk (red.), *Przemiany bazy ekonomicznej i struktury przestrzennej miast*, Uniwersytet Opolski, Opole, s. 97–112.
- Kompendium Wiedzy o turystyce*, 2001, PWN, Warszawa-Poznań, 436 ss.
- Korcelli P., 1994, *On interrelations between internal and international migration*, Innovation. The European Journal of Social Sciences, 7, 2, Abingdon, s. 151–163.
- 1995, *The Polish urban system and its international linkages*, [w:] M. Palomaki, J.A. Karunaratne (red.), *Urban development and urban life*, Acta Wasaensia, 45, Universitas Wasaensis, Vaasa, s. 165–178.
- Kowalczyk A., 2001a, *Geografia turystyki*, PWN, Warszawa, 287 ss.
- 2001b, *Geografia hotelarstwa*, Wydawnictwa Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 429 ss.
- Kozanecka M., 1995, *Międzynarodowe powiązania transportowe Krakowa, ze szczególnym ich uwzględnieniem w 1992 roku*, Folia Geogr., ser. Geogr.-Oeconom., 27–28, Kraków, s. 225–237.
- 1996, *Komunikacja autobusowa jako miernik powiązań przestrzennych województwa przemysłowego*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 1, Warszawa-Rzeszów, s. 109–124.
- 1998, *Bariery, efekty i możliwości rozwoju współpracy transgranicznej w Euroregionie Karpackim*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 111–122.

- Koziarski S., 1998, *Transgraniczna infrastruktura komunikacyjna Polski*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 147–180.
- Kręc A., 1998, *Współpraca zagraniczna miast i gmin polskich w świetle badań ankietowych* [w:] A. Brzozowska (red.), *Związki bliźniacze, współpraca międzynarodowa samorządów lokalnych*, Związek Miast Polskich, Poznań.
- Kritz M.M., Złotnik H., 1992, *Global interactions. Migration systems, process and policies*, [International Migration System. A Global Approach, Oxford University Press, New York.
- Krugnam P. 1991, *Geography and Trade*, MIT Press, Cambridge, Mass.
- Kuciński K., 1998b, *Współpraca transgraniczna jako przesłanka konkurencyjności regionów*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 15–26.
- 1998a, *Konkurencyjność jako zagadnienie regionalne*, Instytut Funkcjonowania Gospodarki Narodowej, Warszawa, 55 ss.
- Kundera J., Ostrowska E., 1998, *Wymiana towarów i inwestycji między Polską a krajami Unii Europejskiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, 143 ss.
- Kupiszewski M., 2002, *Modelowanie dynamiki przemian ludności w warunkach wzrostu znaczenia migracji międzynarodowych*, Prace Geogr., 181, 174 ss.
- Lee E.S., 1972, *Teoria migracji*, PZLG, IG PAN, 3/4, s. 9–28.
- Leontief W.W., 1956, *Factor proportions and structure of American trade*, Review of Economics and Statistics, 11.
- Lijewski T., 1986, *Geografia transportu Polski*, PWE, Warszawa, 286 ss.
- 1994, *Ruch turystyczny przez granice Polski i jego formy*, Turyzm, 4, 1, s. 35–41.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 2002, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa, 340 ss.
- Lisowski A., 1990, *Wstęp do geografii społecznej*, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 305 ss.
- Lowe J.C., Moryadas S., 1975, *The geography of movement*, Houghton Mifflin Company, Boston, 333 ss.
- Łoboda J., 1999, *Internacjonalizacja gospodarki jako niezbędny element transformacji w nowych warunkach gospodarczych*, [w:] J. Kitowski (red.) *Problematyka geopolityczna Europy Środkowej i Wschodniej*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 18, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, PTG, IGiPZ PAN, Rzeszów, s. 475–488.
- Maćkowiak H., 2002, *Zmiany przestrzenno-strukturalne w handlu zagranicznym Polski*, tezy rozprawy doktorskiej, maszynopis, 16 ss.
- Makiela Z., 2000, *Transgraniczna infrastruktura transportu i jej znaczenie dla współpracy euroregionalnej (ze szczególnym uwzględnieniem euroregionów*

- Karpackiego i Tatry*). Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 6, Warszawa-Rzeszów, s. 147–166.
- Marek E., 1992, *Emigracja z Polski*, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Friedrich Ebert Stiftung, Warszawa, 54 ss.
- 1996, *Zagraniczne wyjazdy zarobkowe Polaków*, [w:] J. Kitowski (red.), *Problemy regionalnej współpracy transgranicznej*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 10, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, PTG, Rzeszów, s. 155–178.
- Martinez O.J., 1994, *The dynamics of border interaction, Global boundaries*. World boundaries, 1, Londyn.
- Matjas O., 1994, *Analiza programów wycieczek dla grup turystów zagranicznych (na przykładzie warszawskich biur podróży)*, maszynopis pracy magisterskiej, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW.
- Mazurkiewicz L., 1993, *Region transgraniczny – nowe pojęcie teorii regionu geograficznego*, [w:] P. Eberhardt, T. Komornicki (red.), *Problematyka wschodniego obszaru pogranicza*, Biuletyn, 2 projektu pt: „Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski”, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 227–240.
- Meissner J., Borówka M., 1997, *Inwestycje zagraniczne w transformacji gospodarki regionalnej i lokalnej. Na przykładzie województwa poznańskiego*, [w:] W. Maik (red.), *Problematyka rozwoju lokalnego w warunkach transformacji systemowej*, Biuletyn KPZK PAN, 177, Warszawa, s. 71–108.
- Meyer B., 2000, *Problemy rozwoju turystyki transgranicznej w województwie zachodniopomorskim*, [w:] S. Ciok, D. Ilnicki (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, 5, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 245–256.
- Miros K., 1997, *Zagraniczny ruch turystyczny na obszarze Polski Południowej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 3, Warszawa-Rzeszów, s. 159–170.
- Morawski W., 1968, *Przepływy towarowe i powiązania międzyregionalne na obszarze Polski*, Studia KPZK PAN, 25, Warszawa, 179 ss.
- Morril R.L., 1970, *The spatial organization of society*, Wadsworth Publishing Company, Belmont, 251 ss.
- Mync A., Szul R., 1997, *Główne tendencje w migracjach zagranicznych w Polsce w okresie transformacji*, [w:] J. Kitowski (red.), *Spoleczne koszty migracji transgranicznych*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 12, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 179–200.
- Namyślak B., 2002, *Spatial conditions for foreign investment in Poland*, [w:] B. Miszewska, M. Furmankiewicz (red.), *Rozwój regionalny i lokalny a procesy globalizacji. Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, 6, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 135–146.
- New arrangements of socio-economic links in Central and Eastern Europe*, 2002, (red. J. Kitowski), Uniwersytet Rzeszowski, IGiPZ PAN, Komisja Geografii Komunikacji PTG, Rzeszów, 491 ss.

- Nijkamp P., Spiess K., 1995, *International migration in Europe: overcoming isolation and distance friction*, [w:] H. Coccossis, P. Nijkamp (red.), *Overcoming isolation*, Springer, Berlin-New York, s. 83–102.
- Norcliffe G.B., 1986, *Statystyka dla geografów*, PWN, Warszawa, 258 ss.
- Nowosielska E., 1977, *Analiza regresji w badaniach geograficznych*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Metody ilościowe i modele w geografii*, 1977, PWN, Warszawa, s. 16–45.
- Olsson G., 1972, *Odległość a integracja społeczna. Studium migracji*, [w:] A. Gawryszewski (red.), *Modele Migracji*, PZLG IG PAN, 3/4, Warszawa, s. 258–336.
- Pacuk M., 1997a, *Perspektywy polskiej żeglugi promowej w transbaltyckim systemie komunikacyjnym*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 3, Warszawa-Rzeszów, s. 171–186.
- 1997b, *Międzynarodowa współpraca instytucjonalna polskich regionów*, [w:] J. Kitowski (red.), *Spoleczne koszty migracji transgranicznych*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 12, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 237–248.
- 1998, *Funkcjonowanie euroregionów w Polsce – wybrane problemy*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 83–94.
- Palmowski T., 1997, *Międzynarodowa współpraca gospodarcza polskich regionów*, [w:] J. Kitowski (red.), *Spoleczne koszty migracji transgranicznych*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 12, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 229–236.
- 1998, *Współpraca międzynarodowa na przykładzie Euroregionu Bałtyk*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 137–144.
- 2000, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, 241 ss.
- Parysek J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, 230 ss.
- 2002, *Metropolises and the processes of metropolisation*, *Geographia Polonica*, 1, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 25–42.
- Polonia na świecie*, (red. B. Szydłowska-Ceglowa), 1992, Poznań.
- Polski Przegląd Dyplomatyczny*, 2001, 1, 2, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa, 280 ss.
- Polskie przedsiębiorstwa*, 2002, dodatek do „Rzeczpospolitej” z dnia 3.10.2002.
- Potrykowski M., Taylor Z., 1982, *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, PWN, Warszawa, 266 ss.
- Powęska H., 2002, *Przestrzenny wymiar handlu transgranicznego w Polsce w ostatniej dekadzie XX wieku*, *Geopolitical Studies*, 9, IGiPZ PAN, Warszawa, 118 ss.

- Problemy współpracy regionalnej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym*, (red. Z. Chojnicki i T. Strykiewicz), 1996, Biuletyn KPZK PAN, 171, Warszawa, 124 ss.
- Racine J.B., Reymond H., 1977, *Analiza ilościowa w geografii*, PWN, Warszawa, 254 ss.
- Rietveld P., 1999, *Obstacles to openness of border regions in Europe*, maszynopis referatu, 19 ss.
- Rössner T., Anisimowa G., Komornicki T., Miros K., Röttger A., 1998, *Die Mittel-europäische West-Ost-Achse Sachsen-Schlesien-Galizien*, Daten Fakten, Literatur Zur Geographie Europas, 5, Institut für Landerkunde, Leipzig, 188 ss.
- Road freight transport at regional level in the European Union. Data 1996, 2001*, Eurostat, European Commission, Luxembourg, 263 ss.
- Rocznik statystyczny handlu zagranicznego 2000, 2001*, GUS, Warszawa
- Rogacki H., 2001, *Zróżnicowanie aktywności eksportowej i importowej województw Polski*, [w:] Z. Ziolo (red.), *Problemy przemian struktur przemysłowych w procesie wdrażania regul gospodarki rynkowej*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 3, Warszawa-Kraków-Rzeszów, s. 43–50.
- Rościszewski M., 1997, *Polska granica wschodnia*, Geopolitical Studies, 1, IGiPZ PAN, Warszawa, 94 ss.
- Ruch drogowy 2000, 2001*, Transprojekt-Warszawa, Warszawa, 52 ss.
- Ruch graniczny i wydatki cudzoziemców w Polsce oraz Polaków za granicą w 2000 r.*, 2001, GUS, Warszawa.
- Rydz E., Jażewicz I., 2002, *Inicjatywy społeczności lokalnych w drodze do integracji z Unią Europejską*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej – próba syntezy*, Rozprawy i monografie Wydziału Ekonomicznego, 15, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS w Rzeszowie, PTG, Rzeszów, s. 195–206.
- Rykiel Z., 1991, *Rozwój regionów stykowych w teorii i w badaniach empirycznych*, Prace Habilitacyjne IGiPZ PAN, Ossolineum, Warszawa-Wrocław-Kraków, 117 ss.
- Sanguin A.L., 1983, *L'architecture spatiale des frontières politiques: quelques réflexions théoriques à propos de l'exemple Suisse*, Regio Basisliensis, 24.
- Stasiak A., 1995, *Współpraca przygraniczna w koncepcji strategicznego rozwoju kraju*, [w:] A. Stasiak, K. Miros (red.), *Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami*, Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Biuletyn IGiPZ, 10, Warszawa, s. 1–13.
- Stouffer S.A., 1940, *Intervening opportunities: a theory relating mobility and distance*, American Sociological Review, 5, s. 845–867.
- Strykiewicz T., 1996, *Uwarunkowania polsko-niemieckiej współpracy przygranicznej na tle polityki regionalnej*, [w:] Z. Chojnicki, T. Strykiewicz (red.), *Problemy współpracy regionalnej w polsko-niemieckim obszarze przygranicznym*, Biuletyn KPZK PAN, 171, s. 7–20.

- 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań, 219 ss.
- 2002, *Globalizacja i „nowa gospodarka” a dylematy geografii ekonomicznej*, [w:] B. Miszewska, M. Furmankiewicz (red.), *Rozwój regionalny i lokalny a procesy globalizacji*, Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, 6, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 9–16.
- Szkurlat E., 2002, *Ankiety i prace biograficzne jako narzędzie badań w geografii społecznej*, [w:] H. Rogacki (red.), *Możliwości i ograniczenia metod badawczych w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarce przestrzennej*, Wydawnictwo Naukowe Bogucki, Poznań, s. 227–232.
- Szljajfer F., 2001, *Poland's return to the World economy – the foreign investment sphere*, Geopolitical and Economic Research on Central and Eastern Europe, 1, Wyższa Szkoła Ekonomiczna w Białymstoku, Białystok, s. 95–108.
- Szul R., 2001, *Uwarunkowania lokalnej współpracy transgranicznej*, Polski Przegląd Dyplomatyczny, 1, 2, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa, s. 89–98.
- Szymańska D., Michniewicz H., 2002, *Domestic and international cooperation of territorial municipalities in the kujawsko-pomorskie province*, [w:] B. Namysłak, R. Kozieł (red.), *Współczesne procesy transformacji w układach lokalnych i regionalnych w Polsce*, Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych, 7, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 161–174.
- Śleszyński P., 2002, *Struktura i rozmieszczenie ośrodków zarządzania w polskiej gospodarce w 2000 r.*, Przegl. Geogr., 74, 2, s. 199–228.
- Tapinos G., 1994, *Handel zagraniczny, technologia i migracja*, [w:] S. Golinowska, E. Marek (red.), *Studia o procesach migracji zagranicznych, Ekonomiczne aspekty procesów migracyjnych*, 2, Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa, s. 31–40.
- Taylor Z., 1992, *O stosowaniu badań ankietowych w geografii społeczno-ekonomicznej*, Przegl. Geogr., 64, 3–4, s. 261–276.
- Termote M., 1972, *Modele migracji*, PZLG IG PAN, 3/4, Warszawa, s. 29–65.
- The changing map of Europe. The trajectory Berlin-Poznań-Warsaw* (red. R. Domański), 1999, Oficyna Wydawnicza „Rewasz”, Warszawa, 359 ss.
- Turystyka w 2000 r.*, 2001, GUS, Warszawa.
- Ullman E.L., 1957, *American commodity flow*, University of Washington Press Seattle, Washington, 215 ss.
- 1959a, *Geografia transportu*, PZLG IG PAN, 1, Warszawa, s. 1–30.
- 1959b, *Rola transportu a podstawy wzajemnego oddziaływania*, PZLG IG PAN, 1, Warszawa, s. 31–64.
- Vickerman R., 1995, *Accessibility and peripheral regions*, [w:] H. Coccoisis, P. Nijkamp (red.), *Overcoming isolation*, Springer, Berlin-New York, s. 29–40.
- Weber S., 1996, *Ruch miast bliźniaczych w Europie i w Polsce*, [w:] M. Moszczyński, K. Margol (red.), *Współpraca miast bliźniaczych*, Nidzicka Fundacja Rozwoju „NIDA”, Nidzica.

- Węclawowicz G., 2002, *Przestrzeń i społeczeństwo współczesnej Polski. Studium z geografii społeczno-gospodarczej*, PWN, Warszawa, 178 ss.
- Wielka Encyklopedia*, 2001–2003, PWN, Warszawa.
- Więckowski M., 2001, *Granica polityczna jako bariera dla rozwoju i funkcjonowania transportu w Karpatach Zachodnich*, Prace Komisji Geografii PTG, 7, Warszawa-Rzeszów, s. 201–221.
- Wilson A.G., 1974, *Urban and regional models in geography and planning*, John Wiley and Sons, London, 418 ss.
- Wnorowski H., 2002, *Międzynarodowe uwarunkowania procesów rozwojowych regionów*. [w:] C. Sadowska-Snarska (red.), *Problemy rozwoju przygranicznych regionów wschodniej Polski*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Białystok, s. 49–60.
- Województwo podlaskie u progu XXI wieku* (red., R. Horodeński, C. Sadowska-Snarska), 2001, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku, Białystok, 350 ss.
- Wróbel A., 1965, *Pojęcie regionu ekonomicznego a teoria geografii*, Prace Geogr., 48, 85 ss.
- Zegadlewicz J., 1995, *Turystyka w regionach przygranicznych*, [w:] J. Kitowski, Z. Ziolo (red.), *Przemiany struktur społeczno-gospodarczych obszarów przygranicznych*, Rozprawy i Monografie Wydziału Ekonomicznego, 7, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, Komisja Geografii Komunikacji PTG, Warszawa-Kraków-Rzeszów, s. 347–350.
- Zgliński W., 2001, *International interregional co-operation in development strategies of Poland and its regions*, [w:] J. Kitowski (red.), *Spatial dimension of socio-economic transformation processes in Central and Eastern Europe on the turn of the 20-th century*, Papers and monographs of the Department of Economy, 22, Wydział Ekonomiczny Filii UMCS, IGiPZ PAN, PTG, Rzeszów, s. 81–100.
- Zipser T., Sławski J., 1988, *Modele procesów urbanizacji. Teoria i jej wykorzystanie w praktyce planowania*, Studia KPZK PAN, 97, PWE, Warszawa, 165 ss.
- Żelazo A., 2001, *Samorząd gminny w stosunkach międzynarodowych. Pierwsze przybliżenie*, Polski Przegląd Dyplomatyczny, 1, 2, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa, s. 21–60.

Źródła internetowe:

- <http://www.stat.gov.pl> – Główny Urząd Statystyczny
- <http://www.msz.gov.pl> – Ministerstwo Spraw Zagranicznych RP
- <http://www.sg.gov.pl> – Komenda Główna Straży Granicznej
- <http://www.paiz.gov.pl> – Polska Agencja Inwestycji Zagranicznych (PAIZ)
- <http://www.intur.com> – Instytut Turystyki
- <http://www.pkp.com.pl> – Polskie Koleje Państwowe

Wykaz załączników:

1. Wzór kwestionariusza wykorzystywanego podczas badań ankietowych
2. Przykładowa macierz interakcji (*Macierz kierunków powiązań eksportowych w wartościach bezwzględnych (mln USD)*)
3. Przykładowa macierz wykonana na podstawie badań ankietowych (*Intensywność powiązań w zakresie turystyki wyjazdowej na podstawie badań ankietowych*)

THE SPATIAL DIFFERENTIATION TO INTERNATIONAL SOCIAL AND ECONOMICAL LINKAGES IN POLAND

Summary

Publication co-financed under State Committee for Scientific Research Project No. 6P04E 027 20 entitled "The regional differentiation to foreign socioeconomic linkages on Polish territory"

1. Research objectives and methods

International socioeconomic linkages are among the major issues embraced by modern geography. As early as in the 1950s, the core of the discipline had for many specialists become this very work on spatial linkages and mutual impacts. These were treated as the key by which to measure differences and similarities between particular places on Earth (Ullman 1959a). Inter-regional linkage was an element in the study of what were broadly conceived to be spatial interactions, and as such it appeared in many classical theories and models, including those concerning flows and interaction, the spatial mobility of the populace, transport models, etc. However, the work was most often concerned with linkages between the regions in a given country or between countries. Examples of the first kind might be provided by the study of linkages between states in the USA (Ullman 1957; Isard 1965), as well as the flows of goods between voivodships in Poland (Chojnicki 1961). In turn, the second kind often involved the representatives of other scientific disciplines, such as economics, demography and sociology. However, a large proportion of the studies again confined themselves to just one measure illustrative of the strength of links between units. Most often what were involved were foreign trade, foreign investment and migration. While it is true that other issues like transport and tourism were subjects of geographical research, it was rare for them to be treated as a measure of socioeconomic linkage in the broad sense.

At the same time, the processes of globalization and the new geopolitical situation in Europe (in particular the intensification and nature of integration programmes) have combined to favour the pursuit in Poland of an all-embracing kind of analysis of inter-regional linkages within an international configuration. According to T. Strykiewicz (1999), the most important feature of the globalising economy is the rising inter-dependence of places. At the same time, a need arose to analyse international linkages at the regional or even local levels. In Polish conditions, this process assumes an additional dimension, in as much as it has been associated with an ongoing systemic transformation manifested in such features as the decentralization of economic activity and consequent decentralization of international economic linkages. The opening up of Polish economic – and indeed cultural – space to international linkages has become a further dynamic phenomenon in the transformation period (Komorowski J. 2002) – perhaps the most dynamic of all, in fact. Nevertheless, it was not until the 1990s that Polish geographers began to get to grips with this subject. Furthermore, of necessity, the majority of the work done was fragmentary in character. The significant difficulties emerging concerned, not merely the inaccessibility of reliable data, but also the lack of any theoretical and methodological

apparatus adapted to the new situation. The study of international linkages thus required a revision of certain of the classical models, which were in general formulated prior to the acceleration of globalization processes (including in particular the drastic decline in transport costs), as well as before the information and telecommunications technologies of today had developed. The aforementioned shortfalls in methodology force geographers to augment their research methods with those of a qualitative nature.

The work in this field has two complementary aims of an empirical and a theoretical-methodological nature. The methodological aim is to identify improper geographical research methods analysing the phenomenon of international linkages at regional level. A further objective has been to answer a question regarding the degree to which geographical models applied hitherto have offered a satisfactory description of regions' international socioeconomic linkages under the conditions pertaining in Poland in 2000. The empirical goal was in turn the comprehensive consideration of the diversity of such linkages within Poland on the eve of a new century and with membership of the European Union in the offing. Beyond these general statements, it was possible to identify five part-objectives, namely:

- a) the identification of the regions participating most strongly and most weakly in the economy and societal life of Europe and the world;
- b) the indication of the main directions to the international linkages of different regions (through an identification of their most important foreign partners);
- c) the indication of the regions of Poland manifesting the strongest socioeconomic linkages with particular countries;
- d) the referring of the spatial configuration of international linkages (presented in the form of maps of interactions) to previously proposed graphic schemes;
- e) the identification of the factors determining the spatial breakdown to foreign linkages on Polish territory.

The work carried out was concerned with the situation pertaining to regions' international linkages in 2000. This was the last year of stable economic growth in Poland, and it featured no more dramatic economic upheavals. There were also no changes in the formal principles under which the state borders could be crossed. Furthermore, earlier work carried out by the author (regarding foreign trade, tourism and international transport - Komornicki 2000a) has revealed that the second half of the 1990s mainly brought an intensification of analysed linkages, rather than much change in what was very much a stable spatial structure. At the same time, 2000 can be considered a representative enough year for the second half of the last decade when it comes to the configuration of international interactions.

In the context of the output to date of the geographical sciences and related disciplines, it needs to be recognised that the most major challenges standing in the way of the aforementioned goals being achieved have been:

- 1) research on linkages within a system of units not characterised by closure,
- 2) research on linkages between units belonging to two different sets (in that they are representative of different levels of spatial organisation),

3) analysis of different kinds of international linkage, more than once necessitating a different theoretical and methodological approach and – in association with that – major difficulties with attempts at synthesizing different conceptualisations,

4) the need to depart from a purely economic approach to a region's external linkages, with account being taken of the element of social contacts, and even personal ones at the level of the individual inhabitant.

A basic assumption underpinning the present study's selection of phenomena by which to measure linkages (hereinafter referred to as "linkage measures") was the encompassing by the work of all the most important types of spatial interaction in place at the international level. The accepted conventional division was that into economic, social, political and other linkages. Flows of goods and capital were considered manifestations of the economic linkages, while flows of people (of a steady nature in migration or a periodic one in tourism) indicated social ones, together with those of a personal nature. The political linkages at regional level were in turn related to through the international (including cross-border) cooperation between local and regional governments. The groups of remaining kinds of linkage included interactions whose specifics took them outside the fundamental division. These were linkages in the areas of transport and communications, capable of illustrating both contacts of an economic nature and those that were social. It was decided that information regarding elements of substantive importance for which statistical data were lacking would be obtained by way of surveys. The results were sets of measures describing Poland's contemporary regional-level international linkages that could be considered complete.

The different types of international linkages required different methodological approaches. Work on the directions to international linkages at voivodship level had as its basic method of analysis the matrix (of 16 x 36, with voivodships and the aforementioned 34 countries, as well as the categories "rest of Europe" and "rest of world"). Summary assessment of the level of overall intensity to international linkages at poviat level was in turn provided by reference to 6 selected (linear-correlation-based) variables, whose values were standardised. The basic method of analysis when it came to determining the factors of the spatial breakdown to regions' international linkages was that of correlation/regression.

With a view to simplifying the issue, we may accept that the following model situations (set against the real state of affairs in Poland in Fig. 7) are possible where the international linkages between regions of a country are concerned:

- unidirectional centralised linkages,
- unidirectional centralised near-border linkages,
- unidirectional disperse linkages,
- multidirectional centralised linkages,
- multidirectional disperse linkages.

Analysis of the strongest contacts on the regions-countries line makes their graphic presentation more straightforward. In the case of multidirectional diffuse relationships, the picture obtained assumes the characteristic shape of the *star of linkages*. This configuration comes closer to being achieved the more arms the star possess-

es, the greater the number of internal regions on which the arms are based, and the more symmetrical the configuration established is.

2. Research results

The work carried out offers support for the contention that the 1990s were a period in which the international linkages from Polish territory underwent deconcentration. This was first true of economic linkages, and in this case the reasons need to be looked for in overall deconcentration of economic activity, primarily in commerce and services (including tourism), but also in some branches of manufacturing (like furniture making). A very important element was the withdrawal of the state – or of state-owned enterprises – from former monopoly positions as regards certain types of international linkage. It was thereby possible for a natural adjustment of the spatial distribution of linkages to that of demographic and economic potential to take place. However, this premise relates first and foremost in comparative terms, to the situation pertaining in the heyday of the centrally-planned economy. Further transformations (particularly those ongoing at the end of the 1990s) have been less unequivocal. In relation to certain types of linkage (e.g. in foreign trade), we may observe a renewed drive for concentration, albeit one that frequently affects regions other than those involved previously in the given sphere. The specific nature of the social contacts (especially those of a person-to-person nature which the statistics fail to depict) would also seem to be different now to then. In the days of the People's Republic of Poland, the contacts were already very much dispersed across the country (even if the official statistics suggested otherwise). The process of deconcentration affecting these was more evolutionary in character. There are also no clear signs that this has been maintained or reversed in recent years.

The spatial configuration to the different types of linkage is variable, but it is still possible to conclude that western Poland has stronger international contacts than the eastern part of the country. The area of strongest contacts extends further to the east in northern and southern Poland, creating some kind of fan-shaped pattern (with a centre of gravity in Poznań) that in some ways harks back to how things were in the days of the Austrian and Prussian parts of partitioned Poland. However, within the fan there is an "island" of relatively the strongest international contacts centred of course on Warsaw. The capital is in fact surrounded by a ring of areas whose linkages are either weak or very weak. Further places of concentration of linkages are other large centres, above all Poznań, the Tri-City (Gdańsk-Gdynia-Sopot) and Kraków, as well as Wrocław and Szczecin to a lesser extent. The relatively strong position of the Upper Silesian Industrial District mainly reflects the export of coal from there. In turn, the agglomeration with clearly the weakest of linkages is that of Łódź.

At the same time, international economic contacts are highly concentrated, not only in the large agglomerations, but also (if in "appropriate" proportion) in the medium-sized regional centres (in particular where foreign investment is at a greater level). Other areas with strong foreign linkages are near-border areas (including also in the east, especially near the border crossings), as well as certain regions that are attractive to tourists.

It can be reported that, when taken as a whole, the real geographical differentiation to international linkages is not as great as the available statistical data suggest. The intensity of personal contacts as identified by survey research would seem to resemble the situation for economic linkages in declining as one moves from west to east, but the disproportion in this case is far less marked. Bearing in mind the two types of linkage, it is reasonable to regard the country as being divided into a zone of linkages with Germany (around 2/3 of the country; see Fig. 90), as well as a zone of linkages with North America and the countries of Eastern Europe (the remaining 1/3 of Poland). Existing outside these areas are the agglomerations of Warsaw, Upper Silesia, Kraków and Gdańsk, and to a lesser extent also those of Białystok and Lublin. There are also clearly-marked if more minor zones of linkage with neighbouring countries (as well as with Denmark and Sweden, or Hungary and Austria). The most extensive of these – other than the one involving the German border – involves the Czech Republic and Ukraine, while the smallest in area are those with Lithuania and the Russian Federation's Kaliningrad District. When sizes are set against the demographic potential of partner countries, the linkages that are stronger than would be expected are those with countries of the Baltic Sea region or else CEFTA. These are very much concentrated in Warsaw and the regions closest to the given partner. In turn, in terms of the sizes of the countries linked, linkages with Russia, Ukraine, France and the United Kingdom should be seen as weaker than they might be. The role of distance from the border in the intensity of trade and transport linkages with neighbour countries is generally limited, to the point where it only takes on noticeable statistical significance in the cases of Germany, the Czech Republic and Ukraine.

In considering the obtained research results in the context of chapter IV's simple graphic models illustrating regions' international linkages, it is possible to risk stating that Polish conditions bear witness to a situation intermediate between that involving multidirectional disperse linkages and unidirectional (German-bound) disperse linkages. There are certain fields (imports, foreign investment) in which elements of a concentrated-linkage system have been retained (in Warsaw, and in Warsaw and Kraków when it comes to inbound tourism).

The eastern part of Poland has different directions of linkage. Where certain types of contacts are concerned, a "splitting" of the configuration is observable. The split line separates the voivodships of Podlasie and Lublin, and to a lesser extent also the voivodship of Podkarpacie, from the rest of the country. These areas are linked most weakly with the EU, and at the same time most strongly with the countries of the former USSR. The aforementioned split is nevertheless eased as result of person-to-person international contacts. While eastern Poland gravitates towards Eastern Europe in the economic sense, in the social sense it also demonstrates strong connections with the western part of the continent (as well as with the USA). This is attested to by the results of surveys and the configuration of international coachline links. The linkages with the east are mainly manifested in visits by the inhabitants of neighbour countries (primarily for the purposes of trade, taking up work or transit). In contrast, the westerly links are mainly maintained by Poles. It can thus be accepted that the expression of both types of linkage in this area is western. International interactions in eastern Poland are also relatively stronger than they "should" be in

terms of the demographic potential of partner countries, revealing that entities in this area make use of certain existing opportunities as regards foreign linkages – to an extent greater than is widely believed.

Within Poland, it is also possible to speak of regions with greater or lesser diversification as regards partners in international interactions. In general, the diversification becomes greater as one moves east – which means to say that the trend is the opposite of that noted for the overall intensity of contacts. The voivodships of western and north-western Poland are in great measure dominated by linkages with Germany (especially in the cases of those of Opole and Lubuskie, but also to some degree for the whole of Wielkopolska including Poznań city), while in the east there are on the whole more different directions involved. Decidedly the greatest diversity to directions of linkage is to be noted in Mazowieckie voivodship, followed by Malopolska and – as something of a characteristic feature – Podlasie. When it is the scale of the individual large cities and poviats that is being looked at, the greatest diversity by far characterises Warsaw, Kraków and certain other larger centres. In contrast, for many units along the Polish-German border there is in practice just one partner – the neighbour lying directly across the border. Also worthy of emphasis is the generally greater diversity to directions of linkage that typifies the large centres.

The different partner countries with which linkage is relatively strong also differ to the point that certain characteristic types can be identified. Thus, countries with which instances of contacts are spread evenly across Polish space include the UK, France and Spain. In turn, the countries with which contacts are maintained across Poland, albeit at varying intensities are: Germany, the United States, Russia, the Czech Republic and Italy. Finally, the countries with which the contacts are markedly confined spatially include: The Netherlands, Belgium, Slovakia, Ukraine, Austria, Sweden and Canada. Countries on the list which need to be addressed separately are The Netherlands and Denmark, with which the contacts are very much dispersed on the regional and even local scales (respectively in Wielkopolska and Western Pomerania).

The above considerations support an attempt to identify the main factors conditioning the geographical differentiation to international linkages. In Polish conditions these are:

– Population potential and human capital. Population potential is a factor of a natural and primary character. Most of the spatial interactions of a social nature – and many of the economic linkages – are connected via the gravitation model with the size of the population in a given area. In the Polish case, international contacts are noted first and foremost for large centres. Almost all cities of more than 200,000 people demonstrate an above-average degree of international linkage. Equally, the group of smaller centres shows only a much weaker relationship of the above kind. The stimulating (or restrictive) role of other factors is in this case dominant. The situation described most probably links up with the higher level of so-called human capital (above all of education) in the largest urban centres.

– Geographical distance. This factor is of particular significance as regards neighbour countries. It is natural for the links of near-border areas to be relatively stronger than those with areas located deep into the interior of a country. Distance sometimes remains a noticeable element even when the countries are located rather further away (as in the case of Hungary, Austria, The Netherlands and Sweden); its influence is no longer of relevance, however, when links with countries as distant as France, the UK and Spain are being considered. The significance of the factor in question also declines markedly towards the centre of Polish territory. However, it is generally true to say that the studies conducted reveal a weaker role of distance than would be expected from classical geographical models.

– Historical factors. The role of these factors is hard to quantify, though the lack of possibility of explaining certain linkages by reference to any other factor combines with appropriate study of the literature to offer an indirect identification of a part played by history. An example might be the elevated level of contacts both social and economic between Germany and those parts of Poland that were once German (Prussian). It is in these areas that much of Germany's foreign direct investment is located, and it is in turn these that generate exports to the western neighbour. Social contacts are also very intensive here, something which finds its expression in numerous tourist visits. Historical factors may also be taken to include the influence of earlier migrations (either permanent or historical) on contemporary international contacts. What are involved here are, not only migratory movements from several decades or more ago, but also migrations made during the 1980s. These imply further migrations (uniting of families, returns, especially from Germany), tourist travel in both directions (generating a demand for transport links) and engagement in undertakings of an economic nature (small *joint venture* companies).

– The distribution of economic activity. The important role of this factor in Polish conditions is revealed by the strong correlation between measures of economic linkages and sold industrial output. In reality, however, its significance is less, because the existing relationship is in the nature of feedback. Nevertheless, this does not change the fact that the main participants in foreign trade are centres of considerable economic potential and those involved in the winning of mineral raw materials. The seats of firms are also the most frequent destinations of business travel. When it comes to trade between Poland and many countries, there is a large concentration in the urban-industrial agglomerations of Upper Silesia and Warsaw. The import of crude oil makes Płock an important centre of cooperation with Russia, while strong economic (and also social) links with Western Europe are characteristic of the vicinity of the car-making towns of Bielsko-Biała and Gliwice. What is also very important in this context is the distribution of foreign direct investment (itself a manifestation of international contacts), which usually generates a greater intensity of travel on business. An example here might be the high position in the ranking of exporting poviats ("counties") taken by the poviats of Kwidzyn (which receives investment from International Paper Corp).

– Local communities' standards of living. The standard of living factor would intuitively seem to be a very important element influencing the intensity and directions to microscale international linkages. However, the thesis is not fully borne out

by the work carried out. Rather, it would seem that living standards are responsible for the nature and structure of linkages, rather than for their actual existence. The interactions between certain types are obviously linked with citizens' wealth. This is above all true of truly tourist departures, air connections and international telephone calls. On the other hand, poverty may be a factor that actually stimulates certain types of interaction. To be mentioned here are journeys for the purpose of work in Western Europe, as well as small-scale border movements (including the smuggling of taxed goods). The level of wealth also sometimes influences the directions to linkages. As survey research has shown, the wealthy inhabitants of large cities travel for the purposes of tourism to the Mediterranean basin. At the same time, many – probably poorer – inhabitants of smaller centres also spend holidays abroad, only in Slovakia and Hungary, rather than the above.

– The configuration of the international transport system. Regions enjoying good transport links with a given partner can be assumed most usually to have above-average social and economic links with the country in question. In this case too, the analysis of linkages in the directions of two E-W transport axes reveals a relatively smaller role for this factor. However, the configuration of the network would seem to be of great significance when it comes to linkages with Eastern Europe. Trade with Ukraine makes very close reference to the course of the main transport corridors within Poland leading there. The simultaneous and very distinct impact of the factors of distance and of systemic configuration is revealed in those spatial units surrounding border crossings (above all those that are in the nature of transit points taking all types of vehicles and citizens of all countries).

– The permeability of borders. This factor can be of primary importance when set against that of geographical distance. In the vicinity of well-permeable borders the role of the element of distance is usually very great (in the case of Poland in areas adjacent to the German, Czech and Slovak borders). In contrast, near borders which are largely impermeable (or otherwise spatial barriers that are very largely formalised), it is very often the case that distance *per se* is relatively less important (e.g. in areas bordering with the former USSR), its place being taken by the factor of the configuration of the transport network (as was the case in the aforementioned example of Ukraine).

– The distribution of areas attractive to tourists. Research confirms the important role of this factor (with obvious reference to the one type of linkage involving incoming tourism), showing at one and the same time the spatial limitations to the impact. International linkages of the most attractive poviats from the tourism point of view are strong, though contacts with neighbour poviats (that are still attractive but less renowned and with a worse tourist base) are much weaker. An example might be the poviats in the Tatra Mountains. This factor also plays a major role in the case of distant countries, whereby a large proportion of incomers to Poland are authentic tourists (e.g. from Japan, and to a lesser extent the USA and UK). These most often head for the cities and regions particularly attractive to tourism that are at the same time transport-accessible. In practice this means a concentration of tourist linkages in Warsaw and Kraków.

– The location and rank of centres of power. Some of the interactions are linked with contacts involving authorities at different levels. This is true not only of linkages of a political nature (local-government partnerships). Many enterprises locate their HQs and offices next to such power centres, with this usually leading to growth in the importance of the capital where international contacts are concerned. In Poland this is surely one of the elements explaining the strong concentration of linkages with Warsaw. A further factor would be a legacy of the former Polish People's Republic in the shape of highly-centralised foreign economic relations.

– Effective promotion. In Polish conditions this is very much a potential factor. Thought-out promotional actions (territorial marketing) undertaken in a second country may, however, attract both economic investors and tourists to particular regions. An example might be the several years of campaigning in Poland on behalf of Austrian provinces, which have borne fruit in a greater influx of tourists from Poland into the Alps. In the reverse direction, elements to such an impact can at most be perceived in the increasing tourism associated with Kraków (e.g. thanks to its status of European City of Culture in 2000).

Adres autora:

Tomasz Komornicki

Zakład Przestrzennego Zagospodarowania i Badań Regionalnych, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN

ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa

e-mail: t.komorn@twarda.pan.pl

Załącznik 1
Wzór kwestionariusza wykorzystywanego
podczas badań ankietowych

Metryczka

1. Ankieter:
 2. Numer ankiety:
 3. Data realizacji:.....
 4. Miejsce realizacji:.....

Osoba ankietowana:

5. Płeć: mężczyzna kobieta
 6. Wiek:

do 30 lat 30-60 lat ponad 60 lat

Czy w ostatnich 5 latach:

7. Był Pan/Pani za granicą: Tak Nie
 Jeżeli tak to w jakich krajach, ile razy,
 jakimi środkami lokomocji?:

Kraj	ilość	Sr. Lokomocji
1.		
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		

8. Prowadził Pan/Pani rozmowy
 telefoniczne z zagranicą:

Tak Nie

Jeżeli tak to z jakimi krajami i jak często?

Kraje	1x na dzień	>1x na tydz.	>1x na m-c	<1x na m-c
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

9. Korespondował Pan/Pani z zagranicą:

Tak Nie

Jeżeli tak to z jakimi krajami i jak często?

Kraje	>1x na tydz.	>1x na m-c	>1x na 3 m-ce	<1x na 3 m-cc
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

10. Posiadał Pan/Pani dostęp do internetu?

Tak Nie

Jeżeli tak, to z jakimi krajami kontaktuje
 się Pan/Pani za pomocą e-maila?

Kraje	1x na dzień	>1x na tydz.	>1x na m-c	<1x na m-c
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				

Pytania ogólne

11. Czy posiada Pan/Pani rodzinę

zagranicą? Tak Nie

Jeżeli tak to w jakich krajach?

- (a).....(b).....
 (c).....(d).....

12. Czy zna Pan/Pani język obcy

Dobrze, jaki/jakie?.....
 Średnio, jaki/jakie?.....

13. Czy posiada Pan/Pani telewizję
 kablową lub satelitarną?

Tak Nie

Jeżeli tak to jakie stacje obcojęzyczne

Pan/Pani ogląda?.....

14. Z jakimi krajami Pana/Pani zdaniem,
 województwoposiada
 bliskie kontakty społeczne i ekonomiczne

Kraje:	Bardzo silne	Silne	Średnie
1.			
2.			
3.			

15. Wykształcenie:

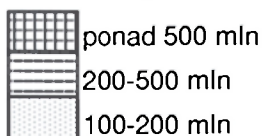
podstawowe, zawodowe
 średnie i niepełne wyższe
 wyższe

Załącznik 2

Macierz kierunków powiązań eksportowych w wartościach bezwzględnych (mln USD)

Województwo	Austria	Belgia	Dania	Finlandia	Francja	Grecja	Hiszpania	Holandia	Irlandia	Luksemburg	Niemcy	Portugalia	Szwecja	Wielka Brytania	Włochy	Białoruś	Bulgaria	Czeska Republika	Estonia	Litwa	Łotwa	Malta	Norwegia	Rosja	Rumunia	Slowacja	Słowenia	Szwajcaria	Ukraina	Węgry	Reszta Europy	Cypr	Japonia	Kanada	Stany Zjednoczone	Reszta świata	RAZEM
Dolnośląskie	85,3	138,5	36,9	14,0	167,5	4,1	44,8	87,6	3,7	0,6	453,4	152,7	100,6	128,1	88,2	4,0	4,3	168,9	2,5	32,7	8,8	0,2	3,2	15,1	6,9	33,4	2,0	35,1	28,5	69,5	10,3	0,2	3,5	16,9	106,7	97,6	3386,0
Kujawsko-pomorskie	20,2	46,5	34,0	6,5	46,6	1,8	28,2	113,8	1,9	0,3	57,2	3,1	37,3	48,1	64,9	9,0	2,1	22,8	2,9	49,7	11,8	0,0	6,5	62,1	6,9	5,3	3,9	14,6	39,0	22,4	7,8	0,4	0,4	2,0	40,5	35,4	1409,1
Lubelskie	21,0	17,1	7,3	2,3	52,2	0,4	14,5	34,4	1,9	0,0	150,1	3,7	9,2	28,1	74,7	18,5	1,7	22,5	1,6	9,2	3,9	0,0	1,7	17,7	5,3	8,5	9,4	1,3	135,7	5,4	20,6	0,2	0,2	4,2	13,7	64,1	762,3
Lubuskie	13,0	18,5	30,7	1,2	42,8	0,3	7,3	39,9	0,9	0,1	153,1	0,4	6,9	27,0	62,2	5,4	1,0	20,8	1,9	15,1	5,8	0,0	2,7	6,5	2,3	8,0	3,0	7,2	10,2	14,3	6,6	0,1	0,0	6,5	7,3	28,0	1092,1
Łódzkie	29,3	19,4	72,8	12,2	78,6	1,0	14,3	55,4	5,5	0,1	448,9	7,0	60,3	37,8	69,6	12,8	3,3	39,8	3,5	37,3	16,8	0,4	6,4	68,6	5,5	11,2	2,4	8,5	44,2	12,8	11,3	0,3	4,5	3,9	29,8	54,0	1289,6
Małopolskie	40,4	39,1	33,6	7,4	77,3	4,0	15,3	44,2	2,2	1,0	156,1	1,5	23,6	45,5	94,1	3,5	7,4	78,1	2,8	40,7	10,4	0,0	7,8	37,3	31,9	58,5	14,9	11,8	66,3	39,1	9,7	0,1	12,3	5,2	61,5	118,2	1503,0
Mazowieckie	146,4	159,0	141,9	44,7	340,3	16,6	109,0	239,9	22,6	1,5	102,4	4,6	140,9	342,0	359,1	97,4	29,5	288,4	33,8	174,3	71,3	2,9	27,8	311,7	46,5	129,4	58,1	44,5	141,8	162,7	72,9	3,0	19,4	15,1	322,6	499,3	5713,2
Opolskie	5,4	12,0	12,6	3,2	20,9	0,4	5,4	71,3	2,1	1,6	280,0	1,5	10,9	9,7	14,2	1,2	1,3	36,8	0,5	3,9	1,7	0,0	3,1	4,5	1,6	8,4	2,1	3,7	7,6	10,4	2,3	0,0	0,0	0,3	7,8	5,6	554,0
Podkarpackie	14,6	13,6	8,9	5,1	55,0	4,1	26,5	28,7	2,2	4,0	359,7	1,7	17,7	79,6	46,8	5,7	5,5	30,2	2,4	10,1	3,9	0,0	2,8	36,3	10,0	25,8	9,3	8,0	160,1	26,5	18,0	0,6	0,7	26,2	97,7	114,1	1262,0
Podlaskie	5,6	5,7	6,7	1,0	22,5	0,3	3,4	68,8	0,2	0,0	69,7	0,1	10,5	16,2	18,5	24,2	0,2	2,8	5,3	45,8	16,9	0,0	1,2	34,4	0,5	0,6	0,0	3,0	6,3	0,8	1,4	0,0	0,8	0,6	12,8	26,7	413,2
Pomorskie	33,4	49,8	117,4	11,3	204,3	18,2	56,1	208,9	5,2	8,1	351,2	0,9	136,2	135,3	70,3	6,8	2,4	34,4	4,4	24,8	9,3	8,5	195,3	70,6	5,0	11,6	3,3	10,7	19,5	24,3	17,8	38,7	2,9	4,3	49,2	293,8	2673,3
Śląskie	170,1	189,4	104,6	88,5	242,5	38,0	111,9	148,2	35,0	5,6	499,2	15,5	71,3	285,7	143,1	28,0	15,7	319,1	10,3	34,9	17,4	0,1	20,6	47,7	17,4	98,1	12,7	27,6	57,7	195,3	20,1	0,8	8,8	42,6	114,6	251,4	5474,5
Świętokrzyskie	2,1	11,8	14,4	0,8	35,8	0,1	2,7	6,5	0,4	0,1	84,7	0,0	5,2	32,0	24,0	1,5	0,6	6,3	1,6	5,2	2,2	0,0	1,2	5,0	1,7	4,5	1,6	1,9	13,4	3,5	3,8	0,1	1,4	1,6	20,7	16,9	315,4
Warmińsko-mazurskie	14,7	13,1	37,1	11,5	53,2	1,9	35,4	38,1	2,0	0,1	316,1	0,8	24,3	19,3	25,3	2,8	0,1	17,3	8,3	10,2	6,1	0,0	10,6	55,1	3,6	2,9	3,6	20,8	11,3	15,6	11,9	0,1	0,4	3,9	51,3	31,1	860,3
Wielkopolskie	27,0	168,8	111,9	11,1	167,0	5,6	22,2	991,6	3,0	2,0	113,4	2,3	87,0	113,1	40,3	17,1	4,2	90,3	7,2	52,6	16,4	0,1	11,3	69,8	14,1	25,7	4,6	28,3	47,1	42,1	13,5	0,1	3,8	19,9	26,9	76,0	3353,5
Zachodniopomorskie	11,1	32,2	85,5	9,7	34,3	2,7	8,0	109,8	0,8	0,4	150,1	1,1	119,0	69,7	19,3	5,2	1,8	19,6	1,3	14,0	4,1	0,8	30,7	15,2	1,8	6,4	0,7	16,6	8,3	5,8	5,4	0,7	2,3	7,8	30,8	260,8	1497,5
nieustalone	0,2	0,6	1,1	0,1	1,8	0,1	0,2	1,5	0,1	0,0	8,6	0,1	0,4	1,1	0,7	0,8	0,1	0,5	0,1	1,3	0,1	0,0	0,2	1,3	0,3	0,1	0,0	0,4	1,2	0,2	0,3	0,0	0,4	0,7	1,5	2,2	28,4
POLSKA	639,7	935,0	857,2	230,8	1643,8	99,7	505,2	1598,5	89,6	25,4	11043,0	197,1	861,2	1418,4	1999,2	243,8	81,3	1198,6	90,1	561,7	206,9	13,1	332,9	862,1	161,4	438,4	131,7	244,1	798,2	650,7	233,7	45,5	61,9	161,6	995,3	1930,6	31587,3

Wartość eksportu w mln USD:



Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów CIHZ

Załącznik 3

Intensywność powiązań w zakresie turystyki wyjazdowej na podstawie badań ankietowych

Województwo	Miasto	Próba Kraje		Ankietowani		Intensywność		Intensywność wg krajów																
				wyjeżdżający		wartość wskaźnik		wartość wskaźnika na 1 ankietowanego																
				ogółem	w %	razem	na 1 ankietowanego	Niemcy	Czechy	Słowacja	Francja	Włochy	Austria	Hiszpania	Holandia	Szwecja	Węgry	W Brytania	Belgia	Grecja	USA	Rosja	Ukraina	Szwajcaria
Dolnośląskie	Wrocław	50	21	33	66,0	107	2,14	0,74	0,48	0,04	0,08	0,10	0,18	0,08	0,04	0,04	0,08	0,02	0,02	0,08	0,02	0,02	0,02	0,00
	Polanica Zdrój	30	11	23	76,7	97	3,23	0,63	1,70	0,03	0,13	0,17	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,03	0,00	0,00	0,00
Kujawsko-Pomorskie	Toruń	50	21	26	52,0	70	1,40	0,40	0,10	0,08	0,14	0,08	0,08	0,00	0,08	0,02	0,00	0,02	0,04	0,04	0,00	0,02	0,00	0,02
	Żnin	30	11	13	43,3	45	1,50	0,70	0,20	0,07	0,03	0,00	0,10	0,03	0,17	0,00	0,10	0,00	0,03	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Lubelskie	Lublin	50	22	26	52,0	106	2,12	0,38	0,08	0,10	0,10	0,26	0,00	0,12	0,20	0,00	0,12	0,06	0,10	0,02	0,04	0,02	0,12	0,00
	Tomaszów Lubelski	30	11	13	43,3	45	1,50	0,17	0,20	0,20	0,13	0,13	0,07	0,13	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,30	0,00
Lubuskie	Zielona Góra	52	24	34	65,4	134	2,58	0,96	0,42	0,02	0,13	0,15	0,21	0,06	0,04	0,04	0,00	0,08	0,00	0,06	0,02	0,00	0,02	0,04
	Ślubice	30	13	28	93,3	121	4,03	2,73	0,23	0,17	0,33	0,07	0,07	0,07	0,00	0,00	0,03	0,00	0,03	0,00	0,07	0,07	0,00	0,00
Łódzkie	Łódź	50	24	22	44,0	109	2,18	0,28	0,28	0,26	0,20	0,18	0,16	0,12	0,00	0,06	0,16	0,02	0,00	0,06	0,02	0,04	0,00	0,06
	Łęczyca	30	11	9	30,0	26	0,87	0,20	0,20	0,07	0,03	0,00	0,07	0,00	0,07	0,03	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Małopolskie	Kraków	50	22	31	62,0	123	2,46	0,46	0,18	0,36	0,24	0,26	0,16	0,18	0,04	0,00	0,10	0,04	0,00	0,10	0,00	0,02	0,02	0,04
	Nowy Targ	30	9	18	60,0	64	2,13	0,23	0,33	1,03	0,03	0,10	0,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00
Mazowieckie	Warszawa	50	32	30	60,0	114	2,28	0,34	0,10	0,16	0,08	0,20	0,10	0,16	0,02	0,10	0,06	0,14	0,02	0,12	0,06	0,04	0,02	0,08
	Wolomin	30	12	6	20,0	23	0,77	0,07	0,03	0,07	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,03	0,03	0,10	0,00	0,00
	Węgrów	30	10	8	26,7	27	0,90	0,27	0,03	0,13	0,10	0,10	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00
Opolskie	Opole	50	20	38	76,0	163	3,26	1,00	0,94	0,04	0,20	0,16	0,34	0,00	0,04	0,02	0,00	0,04	0,04	0,06	0,04	0,00	0,04	0,00
	Gogolin	30	11	19	63,3	78	2,60	1,43	0,63	0,07	0,07	0,03	0,07	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00
Podkarpackie	Rzeszów	50	23	31	62,0	129	2,58	0,38	0,10	0,54	0,24	0,12	0,18	0,08	0,10	0,00	0,24	0,10	0,10	0,06	0,08	0,04	0,04	0,02
	Lubaczów	30	14	17	56,7	44	1,47	0,17	0,07	0,20	0,13	0,13	0,10	0,00	0,00	0,00	0,13	0,03	0,00	0,07	0,13	0,03	0,10	0,10
Podlaskie	Białystok	50	22	22	44,0	52	1,04	0,14	0,04	0,04	0,12	0,08	0,06	0,02	0,00	0,04	0,00	0,08	0,02	0,04	0,04	0,06	0,00	0,00
	Siemiatycze	31	14	12	38,7	51	1,65	0,32	0,00	0,00	0,26	0,10	0,00	0,10	0,16	0,03	0,06	0,06	0,32	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00
Pomorskie	Gdańsk	50	23	26	52,0	136	2,72	0,46	0,24	0,20	0,22	0,08	0,02	0,12	0,18	0,36	0,00	0,08	0,08	0,04	0,02	0,06	0,00	0,00
	Kartuzy	30	9	10	33,3	31	1,03	0,47	0,13	0,10	0,03	0,10	0,03	0,00	0,03	0,07	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Śląskie	Katowice	50	22	35	70,0	163	3,26	0,76	0,74	0,28	0,16	0,26	0,16	0,14	0,12	0,04	0,02	0,06	0,04	0,00	0,02	0,02	0,12	0,04
	Wisła	30	11	22	73,3	55	1,83	0,43	0,53	0,40	0,03	0,07	0,10	0,07	0,00	0,00	0,03	0,10	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00
Świętokrzyskie	Kielce	50	21	26	52,0	92	1,84	0,44	0,12	0,18	0,10	0,06	0,18	0,10	0,02	0,06	0,10	0,08	0,02	0,06	0,04	0,00	0,02	0,10
	Busko Zdrój	30	11	13	43,3	40	1,33	0,43	0,17	0,13	0,13	0,10	0,03	0,00	0,10	0,10	0,00	0,07	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Warmińsko-Mazurskie	Olsztyn	50	19	34	68,0	111	2,22	0,90	0,04	0,12	0,14	0,22	0,02	0,08	0,10	0,08	0,00	0,04	0,02	0,00	0,02	0,14	0,00	0,08
	Morąg	30	7	10	33,3	26	0,87	0,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,17	0,00	0,07	0,03	0,00	0,03	0,17	0,00	0,10
Wielkopolskie	Poznań	51	24	34	66,7	111	2,18	0,37	0,25	0,04	0,20	0,18	0,10	0,25	0,10	0,02	0,04	0,06	0,10	0,12	0,02	0,02	0,00	0,06
	Kórnik	30	10	14	46,7	45	1,50	0,33	0,07	0,00	0,20	0,27	0,07	0,17	0,23	0,07	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,00	0,03
Zachodniopomorskie	Szczecin	50	24	35	70,0	131	2,62	1,00	0,20	0,04	0,14	0,16	0,00	0,12	0,16	0,12	0,00	0,02	0,08	0,02	0,14	0,00	0,04	0,00
	Kołobrzeg	30	13	13	43,3	60	2,00	0,57	0,23	0,13	0,17	0,13	0,00	0,03	0,10	0,27	0,03	0,03	0,13	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00
Miasta wojewódzkie razem		803	364	483	60,1	1851	2,31	0,56	0,27	0,16	0,16	0,16	0,12	0,10	0,08	0,06	0,06	0,06	0,04	0,05	0,04	0,03	0,03	0,03
Inne miasta razem		511	188	248	48,5	878	1,72	0,56	0,28	0,16	0,11	0,09	0,07	0,04	0,06	0,04	0,03	0,03	0,04	0,02	0,02	0,02	0,03	0,01
RAZEM		1314	552	731	55,6	2729	2,08	0,56	0,27	0,16	0,14	0,13	0,10	0,08	0,07	0,05	0,05	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego, Polskiej Akademii Nauk, wydaje następujące publikacje seryjne:

- Geographia Polonica,
- Prace Geograficzne,
- Przegląd Geograficzny,
- Dokumentacja Geograficzna
- Europa XXI,
- Geopolitical Studies,
- Bibliografia Geografii Polskiej,
- Atlas Warszawy,

oraz *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej* (1995), *Centralny katalog zbiorów kartograficznych w Polsce* (2000).

MONOGRAFIE

- 1 – T. Kozłowska-Szczęśna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, 1997, *Bioklimatologia człowieka*.
- 2 – L. Starkel, 2001, *Historia Doliny Wisły od ostatniego zlodowacenia do dziś*.
- 3 – T. Kozłowska-Szczęśna, K. Błażejczyk, B. Krawczyk, D. Limanówka, 2002, *Bioklimat uzdrowisk polskich i możliwości jego wykorzystania w lecznictwie*.

ATLAS WARSZAWY

- 1 – Węclawowicz G., Jarosz A., 1993, *Struktury demograficzne i gospodarstw domowych*
- 2 – Węclawowicz G., Książak J., 1994, *Struktury wykształcenia i zatrudnienia ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1988*.
- 3 – Węclawowicz G., Jarosz A., 1995, *Warunki mieszkaniowe ludności w świetle Narodowego Spisu Powszechnego 1988*.
- 4 – Kozłowska-Szczęśna T., Błażejczyk K., Krawczyk B., 1996, *Środowisko fizyczno-geograficzne – niektóre zagadnienia*.
- 5 – Węclawowicz G., Jarosz A., Śleszyński P., 1998, *Wybory parlamentarne 1991 i 1993*.
- 6 – Miształ S., 1998, *Przekształcenia struktury przemysłu Warszawy*.
- 7 – Potrykowska A., Śleszyński P., 1999, *Migracje wewnętrzne w Warszawie i województwie warszawskim*.
- 8 – Luniak M., Nowicki W., Kozłowski P., Plit J., 2001, *Ptaki Warszawy 1962–2000*.

Sprzedaż i prenumeratę publikacji IGiPZ PAN prowadzą księgarnie:

– Księgarnia DHN, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, tel. 697-88-35.

– Główna Księgarnia Naukowa im. Bolesława Prusa, ul. Krakowskie Przedmieście 7, 00-068 Warszawa, tel. 826-18-35.

PL ISSN 0373-6547
ISBN 83-87954-31-4

<http://rcin.org.pl>

PRZEŚNIECZENIE ŻYCI MŁODZIEŻY W ŚWIETLE KRAJOWYCH WYKAZÓW ZAKRESU WYKAZÓW WYKAZÓW WYKAZÓW

SPÓŁNIECZNO-
GOSPODARSTWA
POLSKIE
W
POLSKIE