

J. Kizielewicz, I. Urbanyi-Popiołek – *Rynek usług morskiej żeglugi wycieczkowej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2015, 232 s.

Światowe piśmiennictwo poświęcone morskim rejsom turystycznym jest bogate, z przewagą publikacji o bardzo praktycznym charakterze. Inaczej jest w Polsce, gdzie do tej pory brakowało większych prac poświęconych morskiej żegludze wycieczkowej. W tym sensie publikacja Joanny Kizielewicz i Ilony Urbanyi-Popiołek, ekonomistek z Akademii Morskiej w Gdyni, wypełnia istniejącą lukę. Praca składa się z sześciu rozdziałów, poświęconych kolejno: rozważaniom teoretycznym (I), żegludze morskiej statkami wycieczkowymi (II), funkcjonowaniu rynku usług morskiej żeglugi wycieczkowej (III), żegludze wycieczkowej na promach pasażerskich (IV), funkcjonowaniu rynku usług turystyki promowej (V), wreszcie funkcjonowaniu morskiej żeglugi wycieczkowej w Polsce (VI).

Pomijając przewozy na statkach pasażersko-towarowych, statkach przybrzeżnych, jachtach, żaglowcach i innych jednostkach, rynek morskiej żeglugi wycieczkowej można umownie podzielić na turystykę statkami wycieczkowymi (ogółem 298 jednostek na świecie w 2013 r.) i liniową turystykę promową (1147 jednostek). Wspomniany zakres przedmiotowy i podział na dwa segmenty rynku zastosowały autorki, chociaż – jeśli chodzi o zakres – czasem są niekonsekwentne. Morską żeglugę wycieczkową definiują „jako podróże morskie (...) w celach turystycznych i niezarobkowych, przy wykorzystaniu środków transportu morskiego (...), trwające nie dłużej niż 12 miesięcy” (s. 11). Zamieszczony obszerny rys historyczny i opis zmieniających się koncepcji rozwoju morskiej żeglugi wycieczkowej są interesujące, zawierają wiele szczegółów. Niektóre stwierdzenia, chociaż udokumentowane, są zaskakujące, jak choćby o dynamicznym rozwoju jednostek typu *cruise-trailer*, tj. wymianie tonażu i koncentracji ruchu towarowego i pasażerskiego w ramach żeglugi promowej najpierw na Bałtyku, a dopiero później na Morzu Śródziemnym (od lat 1970.). Szkoda, że w przeglądzie historycznym zabrakło odniesienia do niektórych (nielicznych) polskich publikacji, na przykład A. Koniecznej-Domańskiej (*Biura podróży na rynku turystycznym*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2008, 2 wyd.). Włączenie problematyki motywów podejmowania morskich podróży wycieczkowych należy natomiast ocenić pozytywnie.

W rozdziałach II-V autorki opisują morskie destynacje turystyczne (główną rolę w morskiej turystyce odgrywają Morze Karaibskie wraz z Zatoką Meksykańską, a potem Morze Śródziemne z przyległymi akwenami), morskie połączenia promowe o charakterze turystycznym, pasażerskie terminale morskie i terminale promowe, organizatorów żeglugi morskiej i promowej, ofertę armatorów morskich i linii promowych. Większość opisów stanowią studia przypadków, zawierające masę (czasem niepotrzebnych) szczegółów, a stosunkowo nieliczne są wyjaśnienia, uogólnienia, generalizacje i wyprowadzone prawidłowości. Skupienie się na studiach przypadków jest oczywiście możliwe, ale jednocześnie trzeba pamiętać, że przy takim podejściu książka stosunkowo szybko

stanie się wyłącznie materiałem historycznym. J. Kizielewicz i I. Urbanyi-Popiołek charakteryzują także wybrane ekonomiczne aspekty funkcjonowania rynku usług morskiej żeglugi wycieczkowej i turystyki promowej (takie jak struktura przewozów, koszty armatorów, zatrudnienie, wydatki pasażerów).

Ostatni (VI) rozdział nosi tytuł „Morska żegluga wycieczkowa w Polsce”. Jak piszą autorki, „analizę możliwości rozwoju rynku morskiej żeglugi wycieczkowej można prowadzić z dwóch punktów widzenia. Pierwszego, nastawionego na obsługę statków wycieczkowych i promów pasażerskich przyplływających do polskich portów morskich oraz z drugiej strony, potencjału, jaki posiadają polskie regiony nadmorskie i porty morskie, jeśli chodzi o rozwój żeglugi wycieczkowej dla podróżnych chcących rozpocząć podróże morskie z Polski” (s. 194). W rozdziale omawia się kolejno turystykę statkami wycieczkowymi (historyczne wiadomości o flocie statków pasażerskich eksploatowanych w Polsce do roku 1988, odwiedzin naszych portów morskich, przede wszystkim Gdyni, przez zagraniczne wycieczkowce, historię, połączenia, armatorów i terminale promowe).

Jest jeszcze trzeci aspekt, najsłabiej w książce eksponowany (zaledwie jeden akapit), poświęcony możliwościom korzystania z oferty naszych touroperatorów sprzedających rejsy na obcych statkach wycieczkowych. Oferta ta jest znacznie bogatsza niż to wynika z odpowiedniego fragmentu tekstu (s.194). W Polsce turystykę morską trudno jeszcze określić jako masową, ale niewątpliwie należy ona do szybko rozwijającego się segmentu rynku, dlatego jest w ofercie niektórych naszych touroperatorów takich jak Grupa Atlas Tours, Rainbow Tours, TUI Poland, Sigma Travel, Itaka (patrz: *Współpraca touroperatorów z pozalotniczymi przewoźnikami pasażerskimi w Polsce* w niniejszym zeszycie Przeglądu Geograficznego, a także: Z.Taylor, A.Ciechański, *Transport Companies in the Servicing of Organised Tourism in Poland*, Monografie IGiPZ PAN, 16, Warszawa 2014).

Recenzowana książka jest pisana z punktu widzenia transportu, a nie turystyki. Niemniej wydaje się, że skoro odbiorcami publikacji mają być między innymi studenci i wykładowcy kierunków turystycznych, a także pracownicy przedsiębiorstw turystycznych, należałoby odpowiednio zaznaczyć rolę biur podróży. Przecież o ile żegluga wycieczkowa na promach pasażerskich tylko częściowo odbywa się przy współudziale touroperatorów i pośredników turystycznych, o tyle żegluga morska statkami wycieczkowymi w zasadzie nie odbywa się bez pośrednictwa biur podróży. Co więcej, niektóre stwierdzenia autorek są błędne. Agenci turystyczni, jeśli stosować określenia polskiej *Ustawy o usługach turystycznych* (1997), ograniczają się do pośredniczenia w zawieraniu umów o świadczenie usług turystycznych na rzecz touroperatorów, a nie zajmują się przygotowaniem produktów turystycznych (s. 89).

Niewątpliwie autorki znają opisywane zagadnienia z autopsji. Jednak, czym innym jest znajomość problematyki, a czym innym umiejętność przekazania posiadanej wiedzy czytelnikowi, który *nota bene* nie jest jednoznacznie określony. Inaczej pisze się pracę dla studentów (turystyki, ekonomii, geografii), inaczej dla praktyków, a jeszcze inaczej dla innej grupy odbiorców. Nie tylko czytelnik nie jest jednoznacznie określony, ale również rynek usług turystycznych (w tym przypadku morskiej żeglugi wycieczkowej) – zdefiniowany, co uważam za mankament publikacji. Brakuje definicji niektórych stosowanych w pracy pojęć i terminów, na przykład promów typu (klasy) *cruise*, *ro-cruise*, *combi*, *ro-pax*, a niektóre podane określenia nie są trafne (np. cel handlowy lepiej określić jako zakupowy – por. s. 173).

Największym jednak niedostatkim recenzowanej publikacji jest brak zarysowania szerszego tła. Niewątpliwie takim tłem dla rynku usług morskiej żeglugi wycieczkowej jest światowy rynek turystyczny. Wnosząc z tytułu można by oczekiwać określenia (ewentualnie szacunku) wielkości rynku usług morskiej żeglugi morskiej. Globalna rola rejsów wycieczkowych jest bowiem jeszcze relatywnie niewielka: w rejsach wycieczkowych bierze udział 2,1% ogółu turystów na świecie, lecz średnie obłożenie statków wycieczkowych wynosi prawie 100%, co czyni ten sektor jednym z bardziej dochodowych. Co więcej, morskie rejsy turystyczne są segmentem turystyki o największym względnym wzroście liczby turystów, skierowanym zwłaszcza ku bardziej zamożnej klienteli.

Biorąc pod uwagę, że publikacja ukazała się w renomowanym polskim wydawnictwie, redakcja książki powinna być staranna. Niestety redakcja, w tym redakcja techniczna pozostawia wiele do życzenia: zauważyłem mnóstwo literówek, błędnych przypadków, błędów konstrukcyjnych w tabelach (np. 2.3, 5.14), niefortunne podanie źródeł niektórych rycin (4.1-4.10) i fotografii (można prościej), błędów pisowni nazw. Nie ma indeksu pojęć i terminów. Brakuje konsekwencji w nazewnictwie miejscowości: albo stosujemy polskie nazewnictwo (np. Syrakuzy, Korfu, Delfy), albo oryginalne (Siracusa, Kérkira/Corfu, Delphi), a już na pewno nie bliżej nieokreśloną „mieszankę” polsko-angielsko-niemiecką. Razi archaiczny system przypisów zamiast harwardzkiego systemu podawania piśmiennictwa. Zauważyłem braki w polskim piśmiennictwie, które wprawdzie nie jest szczególnie bogate, ale bogatsze niż to sugeruje zamieszczony wykaz literatury. Szkoda, że wśród recenzentów książki zabrakło geografa: można by wtedy uniknąć wielu błędów faktograficznych, takich jak Mombasa i Zanzibar leżące w Afryce Południowej a nie Wschodniej (s. 68-69), czy Southampton leżący w Europie Północnej a nie Zachodniej (s. 75-76). Mało czytelne mapki na podkładach z Internetu (?) również nie powinny znaleźć się w publikacji firmowanej przez Wydawnictwo Naukowe PWN.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

S. Tarchov – *Izmienienije sviaznosti prostranstva Rossii (na primierie aviapasażirskogo soobščeniija)*, Ojkumiena, Smolensk 2015; 154 s.

Malejąca z roku na rok popularność języka rosyjskiego w polskich kręgach naukowych prowadzi m.in. do ograniczenia znajomości publikacji z tego kręgu kulturowego, przez co umyka nierzadko także uwadze geografów interesująca literatura dotycząca istotnego fragmentu otaczającej nas rzeczywistości.

Wybitnego moskiewskiego geografa transportu, którym jest dr hab. Siergiej Tarchov nie trzeba bliżej przedstawiać osobom zajmującym się tą subdyscypliną badań. Nakładem smoleńskiego wydawnictwa Ojkumiena ukazała się w 2015 r. kolejna interesująca jego książka, poświęcona zmianom spójności przestrzennej Rosji na przykładzie połączeń pasażerskiego transportu lotniczego.

Już w jego wstępie autor recenzowanego dzieła zauważa, jak daleka od tego, co obserwujemy obecnie w europejskiej statystyce, jest sytuacja w Rosji. Tradycyjne radzieckie i postradzieckie podejście do badania przestrzennych związków międzyregionalnych

opierało się i opiera na bilansach wymiany towarów pomiędzy jednostkami podziału terytorialnego kraju. Wzajemne relacje gospodarcze pomiędzy regionami oceniano po intensywności ich związków ekonomicznych. Innych metod badania tych stosunków nie było, z prostej przyczyny – nie funkcjonowała szczegółowa statystyka terytorialna dotycząca przemieszczanych towarów. Słusznie tu jednak zauważa S. Tarchov, że przestrzeń społeczno-ekonomiczna kraju formuje i przekształca się nie tylko wskutek przemieszczeń potoków towarów, lecz także w wyniku przemieszczania się ludności pomiędzy jego częściami. Zbadanie tego wszystkiego stanowi jednak zadanie nie dla pojedynczego badacza, dlatego autor podjął się opisanie tylko jednego z nakreślonych aspektów powiązań przestrzennych.

W rozdziale o tytule (w tłumaczeniu) *Lotnicza spójność przestrzeni Rosji* autor stwierdza, że imperatywem do podjęcia przez niego tematyki przedstawianej w pracy było opublikowanie w 2007 r. rocznika statystycznego dotyczącego transportu lotniczego w Rosji. Zauważa też, że warto by było porównać statystyki w nim zamieszczone z ich odpowiednikami dla transportu kolejowego i autobusowego. Co może być jednak zaskakujące dla zachodnioeuropejskiego czytelnika – dane te są niedostępne, poufne albo wręcz w ogóle nie istnieją (*sic!*). Recenzent pozwala sobie tutaj zauważyć, że szkoda, że S. Tarchov nie spróbował tu odnieść się do ogólnodostępnych statystyk dotyczących innych regionów i krajów. Przeanalizował dane statystyczne dotyczące przewozów pomiędzy parami miast Rosji, dla których minimalny roczny potok pasażerski to 20 tysięcy osób w jednym kierunku. W celu ograniczenia liczby analizowanych połączeń przeprowadził ich agregację terytorialną i w drodze postępowania eksperckiego wydzielił rejony transportu lotniczego Rosji grupujące porty lotnicze nazwane klastrami lotniczymi (*awiaklastrami*). S. Tarchov zauważył, że w Rosji w okresie 1990-2006 nastąpił znaczący regres wewnętrznych połączeń lotniczych. Jedyne w przypadku połączeń z Moskwy do Kaliningradu widać istotny wzrost przewozów, spowodowany utrudnieniem tranzytu w transporcie lądowym. Aby zapewnić dogodny transport między Rosją „kontynentalną” i jej nadbałtycką eksklawą konieczne stało się subwencjonowanie lotów na tej trasie przez rząd rosyjski.

Główny i najdłuższy rozdział opracowania autor zatytułował *Przestrzenna spójność oddzielnych klastrów lotniczych*. Zawarł w nim szczegółowe opisy wzajemnych powiązań lotniczych pomiędzy wszystkimi wyodrębnionymi 19 klastrami. Nie można się tu jednak oprzeć wrażeniu, że opis ten jest zbyt szczegółowy. Rozdział ten stanowi kanwę do przeprowadzenia w dalszej części opracowania typologii spójności przestrzennej Rosji, a co za tym idzie – wyjaśnienia prawidłowości jej zmian. To omawiane jest w kolejnym rozdziale, który nosi tytuł *Typy inwolucji stopnia i struktury przestrzennej spójności klastrów transportu lotniczego*. Autor wyróżnia aż dziewięć typów zmian dynamiki parametrów spójności. Bazując na metodyce *indeksu rozwoju potencjału ludzkiego* proponuje zintegrowany wskaźnik spójności transportu lotniczego. Otrzymane indeksy dla lat 1990 i 2006 S. Tarchov poddaje szczegółowym analizom. W ich wyniku stwierdza, że poza klastrem lotniczym obejmującym obwód kaliningradzki nastąpił silny spadek ich przestrzennej spójności, a zatem również uproszczenie ich struktury przestrzennej.

Podsumowanie analiz zaprezentowanych w książce stanowi kolejny rozdział – *Główne prawidłowości zmian przestrzennej spójności klastrów transportu lotniczego w Rosji*. Uogólnienia autor zawiera w 12 punktach. Szczególnie ciekawe wydaje się stwierdzenie, że w Rosji nastąpił rozpad wielopolarnego, skomplikowanego i rozwinięte-

go systemu sąsiedzkich połączeń lotniczych. Struktura przestrzenna kraju znacznie się uprościła i stała się bardziej monopolarna, z mocniej wyeksponowaną hipercentralizacją Moskwy. Cenne jest też spostrzeżenie, że doszło także do rozdrobnienia i fragmentacji oraz skurczenia się społeczno-ekonomicznej przestrzeni nie tylko azjatyckiej, lecz także europejskiej części Rosji. Co interesujące, w przypadku niektórych połączeń nastąpiło przeniesienie się pasażerów do transportu lądowego – głównie kolejowego i motoryzacji indywidualnej. Ostatni rozdział nosi tytuł *Główne wnioski* i zawiera syntetyczne podsumowanie wyników przedstawionych w pracy badań.

Książka S. Tarchova jest wartościowym opracowaniem z zakresu geografii transportu dotyczącym szerzej nieznanego wycinka funkcjonowania połączeń lotniczych na terenie dawnego ZSRR, a w szczególności Federacji Rosyjskiej. Autor umiejętnie operuje interesującym i raczej mało znanym poza samą Rosją materiałem empirycznym, godnym upowszechniania w środowisku naukowym. Niestety omawiana publikacja ma także pewne wady, a podstawową jest brak jakichkolwiek odwołań do bogatego dorobku powszechnej literatury przedmiotu, w aspekcie zarówno teoretyczno-metodologicznym, jak i empirycznym. Odniesienie się do teorii związanych z transportem lotniczym, a także sytuacji w innych krajach czy regionach znacząco podniosłoby walory naukowe i poznawcze opracowania. Mimo to można je zarekomendować wszystkim geografom transportu. Stanowi interesujące, choć momentami chyba nazbyt szczegółowe (ze zdarzającymi się także powtórzeniami) przedstawienie wycinka otaczającej nas rzeczywistości. Zgromadzony i przeanalizowany w nim materiał empiryczny może również być źródłem dalszych badań.

Ariel Ciechański
IGiPZ PAN, Warszawa

**M.V. Conlin, G.R. Bird (red.) – *Railway Heritage and Tourism*,
Channel View Publications, Bristol–Buffalo–Toronto, 2014; 320 s.**

Nakładem międzynarodowego wydawnictwa Channel View Publications w 2014 r. ukazała się interesująca książka pod redakcją M.C. Conlina i G.R. Birda, pt. *Railway Heritage and Tourism*. Jest ona zbiorem 19 prac, napisanych przez ekspertów reprezentujących różne dziedziny życia.

Wprowadzenie zawiera próbę wyjaśnienia, czym są *heritage railways*. Przytoczona przez redaktorów zbioru definicja formalna, stosowana przez Europejską Federację Kolei Muzealnych i Turystycznych FEDECARAIL, że są to koleje historyczne i inne obiekty kolejowe uznane formalnie za zabytkowe, muzealne koleje i tramwaje, czynne muzea kolejowe i tramwajowe oraz pociągi historyczne korzystające z państwowych i innych sieci kolejowych, nie ułatwia zadania. Obszerność definicji powoduje także problemy w tłumaczeniu sformułowania *heritage railways* na język polski – w wolnym przekładzie można przyjąć, że są to koleje zabytkowe wykorzystywane turystycznie.

Główną część książki stanowią dwie kolejne części: *Issues, Themes and Trends* oraz *National and regional railway heritage tourism*. Zawarte w nich rozdziały można podzielić na kilka grup. Jedne są opracowane w sposób interesujący i rzetelny, inne budzą pewne zastrzeżenia, a niektóre w ogóle nie powinny się w recenzowanym zbiorze znaleźć.

Do rozdziałów, co do których nie ma żadnych zastrzeżeń można zaliczyć opracowanie B.T. Hudsona, dotyczące ścisłych związków hotelarstwa i przedsiębiorstw transportu kolejowego. Uświadamia ono współczesnym użytkownikom hoteli dawne związki tych obiektów z transportem kolejowym. W innym, na przykładzie Nowej Zelandii, A.C. Reis i C. Jellum zwracają uwagę, że celem turystów mogą być także relikty po nieużywanych liniach kolejowych przekształcone w szlaki turystyczne. Na uwagę zasługuje interesujące przedstawienie turystyki kolejowej z wykorzystaniem dziedzictwa kolei w Brazylii. Jest ono dość zaskakujące, bo można by się spodziewać, że akurat w tym kraju taka forma turystyki nie występuje. Warto też wymienić rozdział P. Boksbergera i M. Sturzeneggera dotyczący szwajcarskiej Kolei Retyckiej, doskonale łączącej funkcje atrakcyjnego turystycznie zabytku wpisanego na światową listę dziedzictwa UNESCO, kolei turystycznej, a przede wszystkim środka codziennego transportu dla mieszkańców okolicznych miejscowości. L. White poświęca swój ciekawy tekst funkcjonowaniu historycznej kolei turystycznej w otoczeniu australijskiego uzdrowiska. Część przeglądową książki wieńczy zaś wyczerpujące studium M.V. Conlina i B. Prideaux na temat tasmańskiej kolei WCWR jako atrakcji turystycznej, zagrożonej głównie z powodu przeinwestowania.

Część rozdziałów, choć interesujących, ma pewne uchybienia, których w recenzji nie można pominąć. K. Lemky, L. Jolliffe i M.V. Conlin skupiają się na związkach podróży turystycznych odbywanych luksusowymi statkami oraz historycznymi lub muzealnymi kolejami turystycznymi. Autorzy operują ciekawymi przykładami trzech kolei stanowiących ofertę fakultatywną w trakcie rejsów wycieczkowych. Pewien sprzeciw budzi St. Kitts Scenic Railway jako studium przypadku. Położona na Karaibach dawna kolej wąskotorowa przeznaczona do przewozu trzciny cukrowej jest w tomie omawiana zbyt obszernie – poświęcono jej dodatkowo cały 17 rozdział. Opracowanie J. Pryce z punktu zainteresowań geografów przedstawia zdecydowanie mniejszą wartość, dotyczy bowiem problemu osiągnięcia w turystyce równowagi pomiędzy autentycznością a ograniczeniem ryzyka i niebezpieczeństw charakterystycznych dla turystycznego wykorzystania obiektów. W tej grupie rozdziałów pojawiają się również interesujące studia przypadków, jednak bez wystarczających odniesień do głównego tematu książki. Ciekawe i niekonwencjonalne podejście charakteryzuje rozdział J.D. Porterfielda, dotyczący wpływu wagonów restauracyjnych na sektor *heritage railways*. Niestety autor poświęca zbyt dużo miejsca podrózom kulinarnym w oderwaniu od wykorzystania zabytkowego taboru kolejowego, bądź też historycznej infrastruktury kolejowej.

W trzeciej części książki B.A. Camarago, C.G. Garza i M. Morales postrzegają turystykę kolejową jako okazję do dywersyfikacji rynku turystycznego w Meksyku. Słusznie zauważają, że w wielu krajach stanowi ona interesującą alternatywę wobec klasycznych produktów turystycznych dominujących na lokalnych, regionalnych i ponadregionalnych rynkach turystycznych. Niestety tu także obserwujemy skupienie się na atrakcjach turystyki kolejowej niemających wiele wspólnego z zawartym w tytule książki tematem. Pozytywne jest jednak, że zespół autorski próbuje również wskazać kierunki rozwoju oraz problemy, jakie się pojawiają przy tworzeniu produktów turystycznych działających na bazie kolei zabytkowych. Rozdział F. Collisona o Grand Canyon Railway jako studium przypadku zawiera zbyt wiele szczegółów i wątków luźno związanych z przewodnim tematem książki. Niemniej jednak są tu elementy, które należy skomplementować, jak choćby szczegółowy opis samej kolei, który może posłużyć do ciekawych porównań z podobnymi obiektami w innych krajach.

Niestety liczna jest też grupa rozdziałów, których autorzy dość luźno traktują zawarty w tytule książki temat, a ich brak z pewnością nie zaszkodziłby całości recenzowanego opracowania. Jest tak na przykład w przypadku rozważań o miłośnikach kolei czy poświęconych „magicznym” pociągom i kolejowym podróżom prezentowanym w bajkach dla dzieci. Również rozdziały dotyczące rewitalizacji społeczeństw poprzez modernizację kolei oraz linii Malezja–Singapur jako atrakcji turystycznej można by pominąć. Opracowanie L. Yan i Z. Zhuang dotyczące potencjalnego wykorzystania turystycznego kolei Wietnam–Yunan jest chyba najsłabsze w całej książce. Odnosi się wrażenie, że autorzy poruszają się niemal wyłącznie w sferze własnych przypuszczeń dotyczących przyszłej atrakcji turystycznej, trudno też znaleźć jakkolwiek myśl przewodnią ich rozważań.

Recenzowana książka w znacznej części jest interesującym spojrzeniem na związki turystyki i dziedzictwa kulturowego transportu kolejowego. Mimo ogólnej pozytywnej oceny pracy, nie można jednak pominąć kilku uwag krytycznych. Niedosyt powoduje przede wszystkim szczątkowe ujęcie tematyki europejskich atrakcji turystycznych opartych na dziedzictwie kulturowym kolei. Biorąc pod uwagę, że Europa stanowi kolebkę turystycznego wykorzystania potencjału tkwiącego w zabytkach kolejnictwa, ograniczenie się praktycznie do przykładu Kolei Retyckiej znacznie umniejsza rolę książki jako kompendium wiedzy. Przydałaby się większa ingerencja redaktorów w treść rozdziałów, a część z nich powinna być wręcz pominięta.

Z drugiej jednak strony należy docenić większość zamieszczonych w pracy tekstów. Prezentują one wiele różnorodnych tematów dotyczących *heritage railways*. Co ważne, autorzy nie pomijają trudnych przykładów projektów zagrożonych niepowodzeniem. Znaczna część przedstawionych studiów przypadków jest interesująca i może być inspiracją do badań i porównań z polskimi odpowiednikami, a liczne rozwiązania mogą stanowić gotowe wzorce i źródła pomysłów dla polskich zarządców obiektów turystyki kolejowej.

Książka jest godna polecenia wszystkim osobom interesującym się geografiami turystyki i transportu, a także innymi dyscyplinami badającymi turystykę. Może również być ciekawa dla osób zajmujących się praktycznie turystycznym wykorzystaniem obiektów pokolejowych.

Ariel Ciechański
IGiPZ PAN, Warszawa

M. Lackowska – Miejska polityka „zagraniczna”. Koncepcja przekształcania w doświadczeniach polskich miast, Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2014; 358 s.

Współczesne studia miejskie stają się coraz bardziej interdyscyplinarne, stanowiąc jeszcze ważniejsze pole badawcze w dyscyplinach naukowych uchodzących dotychczas za „amiejskie” lub generalnie „aprzejstrzenne”. Wynika to z faktu, że szeroko rozumiane życie społeczno-gospodarcze, polityczne, kulturowe itd. w coraz większym stopniu skupia się w miastach. Wraz ze zwiększaniem się roli miast, wzrasta też ich oddziaływanie zewnętrzne, ale też rola władz lokalnych w tym procesie. Dlatego istnieje potrzeba reformułowania funkcji administracyjnej i decyzyjno-kontrolnej miasta. Powstające na ten temat koncepcje badawcze czerpią nieraz z dorobku wielu nauk.

W powyższe trendy wpisuje się recenzowana monografia, autorstwa Marty Lackowskiej – przedstawicielki najmłodszej generacji polskich geografów. Recenzowana praca została pomyślana jako tzw. rozprawa habilitacyjna i jest zwieńczeniem zainteresowań autorki studiami miejskimi. Między innymi jest efektem jej kontaktów zagranicznych, w tym stażu w Technische Universität Darmstadt (2008-2010). Monografia liczy 358 s. (z załącznikami), składa się z 10 rozdziałów, obszernego spisu literatury i 4 krótkich załączników.

Trzeba podkreślić, że jest to w zasadzie pierwsze na gruncie polskim kompleksowe studium dotyczące tematyki przeskalowania (nie licząc wcześniejszych artykułów autorki i kilku innych opracowań, gdzie koncepcja ta jest wspomniana). Co więcej, jest to prawdopodobnie aktualnie jedna z najbardziej obszernych (jeśli nie najobszerniejsza) praca na ten temat na rynku międzynarodowym, choć na razie tylko w języku polskim. Tym samym jest to jedna z nielicznych prac geograficznych wydanych w ostatnich latach w Polsce, które mogłyby wskazać postęp i stworzyć nowe pola badawcze, zwłaszcza w badaniach z zakresu geografii miast. Koncepcja przeskalowania mogłaby być pewną nadrzędną ramą do wyjaśniania procesów oddziaływań różnego typu miast na otoczenie i kształtowania się współczesnej funkcji administracyjnej, która w polskiej geografii społeczno-ekonomicznej wciąż jeszcze mocno tkwi w okowach teorii bazy ekonomicznej, słabo uwzględniającej zindywidualizowany czynnik ludzki (czy nawet psychologię działania i postrzegania) w kształtowaniu systemów miejskich.

W przypadku nowatorskiej tematyki istotny może być fakt, że tytuł tej pracy został niezbyt adekwatnie sformułowany i dla potencjalnego czytelnika może być wręcz mylący. Użycie przymiotnika „zagraniczna” w tytule, nawet w cudzysłowie, sugeruje międzynarodowy charakter oddziaływań, a nie relacje wynikające z aktywności politycznej władz miejskich wychodzących poza granice administracyjne miasta. Zgodnie bowiem z definicją, angielski termin *rescaling* odnosi się bowiem do różnego rodzaju działań władz, najczęściej samorządowych, wychodzących poza granice administracyjne swego władztwa terytorialnego.

Głównym celem pracy jest „określenie głównych narzędzi, uwarunkowań, barier i oczekiwanych rezultatów miejskiej polityki ‘zagranicznej’”, a koncepcyjno-teoretycznym – „wskazanie teoretycznych implikacji wynikających z badania postsocjalistycznego kontekstu” (s. 11). W tym celu dokonano uporządkowania i samodzielnej syntezy różnego rodzaju koncepcji i badań empirycznych, prowadzonych głównie w ostatniej dekadzie w krajach zachodnich. Przeprowadzono też własne badania kameralne (*desk research*) i kwestionariuszowe w samorządach miejskich, stosując klasyczną formułę wnioskowania naukowego na podstawie weryfikacji stawianych hipotez badawczych (s. 115-122).

Empiryczna część pracy opiera się na badaniu 12 największych ośrodków miejskich w Polsce. Zbadane zostały m.in. relacje polityczno-administracyjne, w tym powiązania dwustronne i sieciowe, a także indywidualna aktywność władz miejskich. Zidentyfikowano m.in. międzynarodowe i ogólnopolskie organizacje („korporacje”) miejskie, sieci projektowe i lobbingowe, układy bilateralne i partnerstwa, wreszcie indywidualne inicjatywy władz miejskich. Wszystkie one służą tytułowemu przeskalowaniu, czyli *de facto* uzyskiwaniu zwiększonej pozycji politycznej, wychodzącej poza granice administracyjne miasta (jest to chyba najbardziej zwięzła i lapidarna definicja przeskalowania, której zresztą w jakiegokolwiek formie zabrakło w monografii).

Aby wyjaśnić zjawisko (i procesy) przeskalowania w Polsce, autorka stawia pięć hipotez, a oprócz tego tematy szczegółowe. Następnie udowadnia, że są różne polityki przeskalowania, wynikające m.in. z „płaszczyzny” – krajowej lub zagranicznej (tu zamiast „płaszczyzny” lepsze byłoby semantyczne określenie skali terytorialnej), związanej m.in. z rolą funduszy europejskich, a w mniejszym stopniu od topologicznego charakteru relacji (jedno-, dwu-, wielostronne). Istotniejszy okazał się tutaj krajowy wymiar przeskalowania. Po drugie, udowodniono też strategiczny (czyli intencyjny) charakter przeskalowania, związany z przemyślaną polityką władz. Po trzecie, w zasadzie udowodniono wiodącą rolę władz miejskich w tej polityce, co wydaje się dość oczywiste i chyba nie wymagało udowadniania (ale w badaniu pojawiły się nowe podmioty, które taką politykę przeskalowania mogą współpodejmować – szkoły wyższe, organizacje pozarządowe, instytucje, a nawet podmioty gospodarcze). W tym kontekście otwiera się szerokie pole badawcze odnośnie do niedocenionych w pracy gospodarczych funkcji decyzyjno-kontrolnych. Po czwarte, wykazano brak większego znaczenia „skali metropolitalnej”, czyli podejmowania wspólnych inicjatyw na wyższych poziomach hierarchii osadniczej. Po piąte, nie udowodniono silnych związków pomiędzy zamożnością i wielkością miasta a rozmiarami przeskalowania (jakkolwiek przeprowadzone korelacje zmiennych na populacji 12 miast trudno uznawać za nadające się do tego pod względem metodologicznym), co mogłoby świadczyć o indywidualności polityki miejskiej.

Sposób weryfikacji powyższych hipotez był uzależniony od jakości materiału źródłowego, toteż należy docenić formułowany niejednokrotnie w tekście wniosek autorki, że należy ostrożnie podchodzić do wyników. Wyniki te moim zdaniem należy traktować jako w zasadzie reprezentatywne nie tylko dla największych polskich miast (co jest dość oczywiste z powodu sformułowania próby – choć zabrakło tego wniosku w tekście), ale także w sensie analizowanych zakresów tematycznych przeskalowania (sieci, współpraca dwustronna, wybrane imprezy). Spektrum działalności miast jest bowiem znacznie większe, niż brane pod uwagę w monografii. Autorka dostrzega to, dość obficie uzupełniając własne badania o znane jej analizy literaturowe. Trzeba tu podkreślić dużą i coraz rzadziej spotykaną umiejętność „wplatania” (argumentowania, konfrontacji, polemiki, a także uzasadnionego sporu) wyników innych badań we własne analizy empiryczne.

Do konstrukcji pracy można mieć pewne zastrzeżenia. Zaczyna się bowiem dość długą (choć interesującą) dyskusją na temat wiodącej w opracowaniu koncepcji przeskalowania na tle podstawowych uwarunkowań związanych z globalizacją i zmianami w podejściu do zarządzania terytorialnego. Wydaje się, że bardziej efektywne byłoby najpierw sformułowanie problemu badawczego i przedstawienie szczegółowych celów i zakresu pracy (co wyrażone w sposób bardziej zaawansowany znajdujemy znacznie dalej, nie wprost i nie w jednym miejscu). Cel pracy został wprawdzie postawiony już na samym wstępie (s. 11), ale w tym miejscu jest dość krótko i pobieżnie uzasadniony, dlatego może być różnie domyślnie interpretowany. Nie jest też wyeksponowany w strukturze treści. Z kolei hipotezy badawcze, związane z empirycznym badaniem największych 12 polskich ośrodków miejskich, odnajdujemy dopiero po przeczytaniu mniej więcej 1/3 monografii.

Pod względem naukowym praca ogranicza się w zasadzie do nowszych koncepcji teoretycznych dotyczących organizacji terytorialnej systemów społeczno-ekonomicznych i oddziaływania miast. Niestety, omija wcześniejszy dorobek z tej tematyki, związany choćby z koncepcjami dotyczącymi kształtowania się funkcji administracyjnych,

decyzyjno-kontrolnych, czy dominacji miast (np. koncepcja O.D. Duncana, sformułowana jeszcze w latach 1960.), w zakresie których istnieje już pewien dorobek także na gruncie geografii polskiej (m.in. Uniwersytet Jagielloński, Uniwersytet Łódzki, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN). Jest to problem, występujący w coraz większej liczbie prac różnego typu, obserwowany także w geografii społeczno-ekonomicznej. Wynika on po części z fetysyzowania najnowszych prac kosztem starszych, ze szkodą dla pewnej ciągłości koncepcyjno-teoretycznej i tradycji badań.

Warto odnotować, że sposób prowadzenia narracji naukowej w monografii ujawnia nie tylko dobrą znajomość podejść i koncepcji obecnie stosowanych w zachodnim kręgu kulturowo-naukowym, ale także wysoką erudycję i niewątpliwe zaangażowanie poznawcze.

Podsumowując, za największą zaletę recenzowanej monografii uważam istotny postęp teoretyczno-koncepcyjny w zakresie szeroko rozumianych studiów miejskich, związany z całościowym uporządkowaniem i wprowadzeniem na grunt polski koncepcji przeskalowania (*rescaling*). Z tego powodu praca ta ma szansę wejść na stałe do literatury z geografii społeczno-ekonomicznej i pokrewnych dziedzin.

Przemysław Śleszyński
IGiPZ PAN, Warszawa