

Jacek Zaucha

# Rola Przestrzeni w Kształtowaniu Relacji Gospodarczych

Ekonomiczne Fundamenty  
Planowania Przestrzennego  
w Europie Bałtyckiej







**ROLA PRZESTRZENI W KSZTAŁTOWANIU  
RELACJI GOSPODARCZYCH**



**JACEK ZAUCHA**

**ROLA PRZESTRZENI W KSZTAŁTOWANIU  
RELACJI GOSPODARCZYCH  
– EKONOMICZNE FUNDAMENTY  
PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO  
W EUROPIE BAŁTYCKIEJ**

**FUNDACJA ROZWOJU UNIWERSYTETU GDAŃSKIEGO  
GDAŃSK 2007**

Recenzent  
*Tadeusz Markowski*

Redaktor  
*Agnieszka Kubicka*

Projekt okładki  
*Dawid Portych*

Skład komputerowy  
*Urszula Jędrzycka*

Praca sfinansowana z dochodów własnych  
Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego

© Copyright by Uniwersytet Gdański

ISBN: 978-83-7531-021-4

Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego  
ul. Armii Krajowej 119/121, 81-824 Sopot  
tel./fax: (058) 551 05 32, tel. 523 13 75, 058 523 14 49  
e-mail: poligraf@gnu.univ.gda.pl



## SPIS TREŚCI

Wstęp .....	9
Wprowadzenie .....	12
<b>CZĘŚĆ 1: OD ZIEMI DO PRZESTRZENI</b>	
Rozdział 1	
Przestrzeń w ekonomicznych modelach konkurencji doskonałej .....	27
1.1. Ziemia jako zasób produkcyjny .....	27
1.2. Przestrzeń jako dystans (teoria lokalizacji) .....	30
Rozdział 2	
Przestrzeń w ekonomicznych modelach konkurencji monopolistycznej (efekty synergiczne) .....	49
2.1. Korzyści aglomeracji, dyspersja i koncentracja przestrzenna .....	49
2.2. Nowa geografia ekonomiczna – sukces czy porażka .....	53
2.3. Mechanizmy wyjaśniania różnicowań przestrzennych w modelach nowej geografii ekonomicznej .....	57
2.4. Najważniejsze problemy podejmowane przez nową geografję ekonomiczną ..	59
2.5. Weryfikacja empiryczna hipotez nowej geografii ekonomicznej .....	77
2.6. Nowa geografia ekonomiczna – od teorii do polityki .....	83
Aneks A: Model konkurencji monopolistycznej Dixit–Stiglitz przy założeniu mobilności siły roboczej i jego implikacje przestrzenne .....	90
<b>CZĘŚĆ 2: OD REGULACJI RYNKOWEJ DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ</b>	
Rozdział 3	
Konsekwencje ograniczeń w alokacyjnej sprawności rynku w odniesieniu do gospodarowania przestrzenią .....	111
3.1. Ułomność rynku jako czynnik sprawczy pojawienia się i rozwoju polityki przestrzennej .....	111
3.2. Polityka przestrzenna jako wypadkowa przyjmowanej koncepcji ładu przestrzennego .....	117
3.3. Polityka przestrzenna w postfordowskim paradygmacie rozwoju .....	121
3.4. Polityka i rynek jako współzależne mechanizmy regulacji gospodarowania przestrzenią .....	129

Rozdział 4	
Transnarodowa polityka przestrzenna Unii Europejskiej .....	135
4.1. Polityka przestrzenna na poziomie Unii Europejskiej jako rezultat integracji – <i>Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego</i> (ESDP) .....	135
4.2. Polityka przestrzenna na poziomie Unii Europejskiej – spójność i integracja przestrzenna .....	151
4.3. Europejska polityka przestrzenna w świetle badań ekonomicznych .....	157
Aneks A: Praktyka mierzenia makroekonomicznych efektów rozwoju infrastruktury na przykładzie Niemiec .....	168
Aneks B: Charakterystyka studiów <i>Europe 2000</i> i <i>Europe 2000+</i> .....	171
Aneks C: Ocena wpływu na rozwój przestrzenny wspólnotowych polityk sektorowych .....	180

### CZĘŚĆ 3: KU REGIONOWI BAŁTYCKIEMU

Rozdział 5	
Delimitacja Regionu Bałtyckiego .....	185
5.1. Kryteria fizjograficzne .....	185
5.2. Kryteria instytucjonalne (polityczne) .....	187
5.3. Kryteria kulturowe, historyczne i etniczne .....	192
5.4. Region Bałtycki jako przedmiot badań .....	194
5.5. Region Bałtycki in statu nascendi .....	198

Rozdział 6	
Integracja gospodarcza wokół Bałtyku .....	201
6.1. Region Bałtycki – rozwój gospodarczy i zróżnicowania wewnętrzne .....	201
6.2. Integracja przez handel .....	217
6.3. Integracja przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne .....	239
6.4. Integracja gospodarcza – podsumowanie .....	248

Rozdział 7	
Zagospodarowanie przestrzenne w Regionie Bałtyckim .....	249
7.1. Struktury punktowe: sieć osadnicza .....	249
7.2. Struktury liniowe – infrastruktura transportowa i komunikacyjna .....	259
7.3. Struktury pasmowe „Mozaika” .....	265

### CZĘŚĆ 4: OD TEORII DO PRAKTYKI W KSZTAŁTOWANIU BAŁTYCKIEJ PRZESTRZENI

Rozdział 8	
Planowanie przestrzenne w Regionie Bałtyckim .....	273
8.1. Wizje i strategię wokół Bałtyku – VASAB 2010 .....	273
8.2. Zagadnienia będące przedmiotem pogłębionych analiz VASAB-u .....	285
8.3. Możliwości i ograniczenia transnarodowego planowania przestrzennego na przykładzie VASAB-u .....	300

## Rozdział 9

Wykorzystanie wniosków z modeli ekonomicznych nowej geografii do kształtowania polityki przestrzennego rozwoju Regionu Bałtyckiego .....	304
9.1. Wskazania kierunkowe nowej geografii ekonomicznej wobec kwestii podniesionych w dokumencie „Łączenie potencjałów” .....	304
9.2. Badanie mechanizmu integracji gospodarczej i przestrzennej w Regionie Bałtyckim .....	308
9.3. Od Krugmana do rzeczywistości .....	318
Aneks A: Opis badania .....	324
LITERATURA .....	341
SPIS TABEL .....	367
SPIS RYSUNKÓW .....	371





## WSTĘP

Rozważania zaproponowane w niniejszej pracy są wynikiem kilkuletniej refleksji autora nad rolą przestrzeni w rozwoju gospodarczym i w kształtowaniu relacji gospodarczych między krajami, regionami i miastami. Jako ekonomista z wykształcenia, a z wyboru sekretarz międzynarodowej współpracy ministrów z krajów wokół Bałtyku odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne „Wizje i strategie wokół Bałtyku 2010 (VASAB 2010)”, autor borykał się z problem niewielkiej roli ekonomii w rozwiązywaniu problemów makroprzestrzennych w Regionie Bałtyckim. W owym zakłopotaniu nie pozostawał jednak osamotniony. Jak stwierdza bowiem Ryszard Domański (2002, s. 9), „twierdzenia teorii ekonomii pomijające wymiary przestrzenne są niepełne i przedstawiają rzeczywistość w zbytnim uproszczeniu”. Podstawowe kategorie ekonomiczne były i nadal pozostają aprzestrzenne (zob. Ponsard 1992, s. 10–12; Krugman 1991, s. 1–11), a przestrzeń nie pojawia się w głównych modelach ekonomii jako istotna zmienna objaśniająca. W modelach tych – co najwyżej – przyjmowała ona postać zmiennej egzogenicznej, np. efektów zewnętrznych. Aprzestrzenność stanowi więc istotną słabość ekonomii głównego nurtu, tej wykładanej na co dzień w większości szkół wyższych w naszym kraju<sup>1</sup>.

Ową ułomność teorii ekonomii obnażył rozwój sfery aplikacyjnej. Lata 80. i 90. to okres rozwoju polityki regionalnej i przestrzennej w Europie, okres, w którym powstają dokumenty polityczne pretendujące do programowania rozwoju zagospodarowania przestrzennego starego kontynentu (np. raporty *Europe 2000*, *Europe 2000+*, *Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego – ESDP*) i jego części (*Wizje i strategie wokół Bałtyku*, *Vision Planet*, *North Vision* i in.). Dokumenty te stawiają konkretne cele w zakresie zagospodarowania przestrzennego (sieć osadnicza, wiązki infrastruktury, struktury pasmowe). Narzuca się więc pytanie, na ile owe postulaty znajdują oparcie w badaniach teoretycznych ekonomii i czy rola czynników przestrzennych w kształtowaniu konkurencyjności starego kontynentu jest na tyle istotna, by trzeba było tworzyć instrumenty makroekonomiczne włączające aspekty przestrzenne w procesy podejmowania strategicznych decyzji inwestycyjnych kształtujących przestrzeń, takie jak *Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko (Strategic Environmental Assessment – SEA)* czy *Ocena oddziaływania na przestrzeń (Territorial Impact Assessment – TIA)*. Innymi słowy, czy rzeczywiście spontaniczne procesy rynkowe

---

<sup>1</sup> Pojęcie ekonomii głównego nurtu, często używane np. przez Samulesona i Nordhaua (1996, t. 1, s. 500–502; t. 2, s. 309, 314–315, 340), nie doczekało się jeszcze jasnej definicji – zob. Stankiewicz (2000, s. 390). Najczęściej obejmuje ono syntezę keynsofsko-neoklasyczną. W uproszczeniu ekonomia głównego nurtu zajmuje się zjawiskiem równowagi stacjonarnej i dynamicznej w skali mikro i makro, wykorzystując aparat pojęciowy neoklasycy (okres długi) i keynsofski (okres krótki) – zob. Stankiewicz, 2000, r. 14, s. 390–399.

wymagają wsparcia ze strony polityk przestrzennych, a jeśli tak, to w jakim zakresie i do jakiego stopnia.

Można bowiem spotkać się z tezą, że wraz z pogłębianiem się procesów globalizacji i zwiększaniem stopnia integracji gospodarek krajów europejskich (Unia Monetarna) coraz większe znaczenie odgrywać będą niemobilne, tj. przestrzennie uwarunkowane zasoby rozwojowe (Damsgaard i Groth 1998, s. 7), a polityka regionalna i planowanie przestrzenne uzupełnią lub nawet zastąpią na poziomie krajowym niektóre klasyczne polityki oddziaływania na konkurencyjność kraju, np. politykę monetarną (która zostanie przesunięta na szczebel Unii). Również badania ekonometryczne potwierdziły duże znaczenie czynnika przestrzennego w procesach gospodarczych – zob. np. Venables i Redding (2002, s. 41)<sup>2</sup>.

Niniejsza praca jest rozpięta między teorią a polityką gospodarczą (przestrzenną). Koncentruje się ona wokół pytania, na ile dorobek teorii ekonomii może stanowić inspirację dla polityki przestrzennej w skali regionu paneuropejskiego, na ile w pracach takich gremiów jak VASAB możliwe jest wykorzystanie rezultatów dociekań ekonomicznych, w szczególności nowej geografii ekonomicznej, i co zrobić, aby programy podobne do VASAB-u pełniej korzystały z wiedzy ekonomicznej. Praca ta nie ma ambicji szczegółowej i wyczerpującej analizy zjawisk i relacji będących przedmiotem dociekań ekonomii głównego nurtu (neoklasycznej) i ekonomii decyzji administracyjnych (wyboru publicznego), których wspólnym mianownikiem jest przestrzeń. Nie jest jej celem zaprezentowanie w systematyczny sposób ewolucji podejścia do kwestii przestrzennych w teorii ekonomii. Nie stanowi ona także monografii europejskiego czy bałtyckiego planowania przestrzennego. Nie jest to bowiem możliwe, po pierwsze, ze względu na szczupłość miejsca, a po drugie, ograniczoność kompetencji badawczych pojedynczego badacza. Celem pracy jest natomiast w miarę szeroka synteza dorobku różnych gałęzi (sfer) ekonomii w odniesieniu do regulowania procesów gospodarowania przestrzenią w wielkich regionach paneuropejskich, takich jak Region Bałtycki. Chodzi o stworzenie pomostu między makroskalowym planowaniem przestrzennym a ekonomią głównego nurtu, wskazanie na użyteczność lub deficyty ekonomii przy rozwiązywaniu kwestii przestrzennych.

Imperatyw podjęcia tego tematu wynika z refleksji autora, służącego od dziesięciu lat swoim doświadczeniem współpracy bałtyckiej w dziedzinie rozwoju przestrzennego i obserwującego jednocześnie słabość powiązań dorobku różnych nurtów ekonomii w tej dziedzinie. Praca zmierza do udowodnienia korzyści, jakie dla gospodarowania przestrzenią w skali wielkich regionów paneuropejskich mogłaby przynieść owa synteza, a dowód ów zostanie przeprowadzony na przykładzie Regionu Bałtyckiego.

---

<sup>2</sup> Obliczyli oni, iż przemieszczenie krajów peryferyjnych takich jak Sri Lanka, Zimbabwe i Paragwaj do Europy Środkowej zwiększyłoby ich PKB na głowę mieszkańca odpowiednio o 67,4%, 79,7% i 58,3%. Wyliczenia te należy jednak traktować z pewną dozą ostrożności ze względu na przyjęty w modelu sposób szacowania współczynnika opisującego wrażliwość PKB na zmiany odległości danego kraju do rynków zagranicznych partnerów.

Praca składa się z czterech części. W pierwszej jest pokazany w ujęciu historycznym zarys dorobku ekonomii głównego nurtu w odniesieniu do gospodarowania przestrzenią. W części drugiej omówione zostało gospodarowanie przestrzenią na poziomie ponadnarodowym przy wykorzystaniu mechanizmów wyboru społecznego, w tym mechanizmów planowania Unii Europejskiej. Część trzecia prezentuje Region Bałtycki i ogólną panoramę mechanizmów prowadzących do jego integracji. W części czwartej został położony nacisk na aplikację dorobku współczesnej ekonomii dla wspomagania polityki przestrzennej w Regionie Bałtyckim.

Chciałbym wyrazić wdzięczność tym wszystkim, którzy zainspirowali mnie do napisania tej pracy, kolegom i koleżankom z macierzystego Wydziału i z Sekretariatu VASAB-u, a w szczególności dr. Janowi Kuligowskiemu za wsparcie i pomoc merytoryczną, a także Magdzie Jezierskiej za pomoc techniczną i redakcyjną.

*Gdańsk, kwiecień 2006*



## WPROWADZENIE

Ekonomia poszukuje (z różnym skutkiem) odpowiedzi na pytanie, jak przestrzeń użytkować i kształtować, aby było to zgodne z paradygmatem ekonomicznej racjonalności (alokacja ograniczonych zasobów w celu maksymalizowania osiągniętych korzyści). Nie jest to wbrew pozorom zadanie łatwe, gdyż na gruncie teorii ekonomii przestrzeń wciąż pozostaje kategorią niejednoznaczną. Pod tym pojęciem najczęściej rozumie się ziemię, tj. grunt o właściwościach fizycznych i agronomicznych (wykorzystywany w rolnictwie, budownictwie), dystans, czyli odległość dzielącą uczestników gry ekonomicznej (np. rynek zbytu od miejsca produkcji), a także zagospodarowanie przestrzenne, czyli obszar (powierzchnię) wraz z jego quasi-trwałymi antropogenicznymi i naturalnymi elementami składowymi (linie infrastruktury, strefy osadnictwa, obszary cenne ekologicznie etc.) stanowiącymi ramy dla różnorodnej działalności gospodarczej i społecznej człowieka. W modelach jakości i poziomu życia (Zaucha 1993, s. 162) przestrzeń (np. otoczenie) stanowi także argument funkcji użyteczności konsumentów, a więc i funkcji dobrostanu społecznego.

Poszerzenie rozważań ekonomicznych o wątki interdyscyplinarne powoduje więc, że przestrzeń może wstępować w nich zarówno jako:

- a) trudno odnawialny zasób produkcyjny, tj. nakład<sup>3</sup> (ziemia, zasoby naturalne, i zagospodarowanie przestrzenne), będący źródłem wartości i niezbędny w procesie produkcyjnym – jak ujmują to Hubacek i Bergh (2002, s. 0), „rzadki zasób lokalizacyjny dla działalności produkcyjnej, infrastruktury i budownictwa mieszkaniowego”;
- b) finalne dobro rzadkie (często, ale niekoniecznie publiczne) konsumowane w postaci krajobrazów kulturowych, przestrzeni otwartych, infrastruktury komunikacyjnej;
- c) uwarunkowanie rozwoju (odległość lub bliskość):
  - stanowiące barierę rozwoju, której przewycięzenie wymaga nakładów (np. na transport lub odwrotnie na redukcję negatywnych skutków przeludnienia) i która zmniejsza tempo wzrostu i rozwoju (np. przez zmniejszenie presji konkurencyjnej na rynku),
  - będące elementem synergicznym przyspieszającym rozwój i postęp (przestrzeń jako obszar, w którym mają miejsce różne wzajemnie sprzężone procesy społeczne i gospodarcze, a ich specyficzne konfiguracje mogą sprzyjać rozwojowi np. innowacje zlokalizowane, korzyści aglomeracji, klastry przemysłowe i usługowe<sup>4</sup>);

---

<sup>3</sup> Zarówno nakład o charakterze naturalnym, jak i finalne dobro kapitałowe będące wynikiem działalności produkcyjnej.

<sup>4</sup> Na temat definicji klastra zob. Porter (2001 s. 248), a na temat klastrów w krajach Nordyckich Austrii i we Włoszech zob. Mariussen (2001).



- d) wartość – np. w systemie wyboru społecznego w formule równowagi przestrzennej<sup>5</sup>, jak również w procesach katalizowania konfliktów, formowania uczuć patriotycznych, przynależności do grupy narodowej<sup>6</sup>, tożsamości lokalnej/subregionalnej (np. małe ojczyzny);
- e) instrument regulacji różnych sfer życia społeczeństwa zgodnie z wyznawanym przez daną społeczność systemem wartości (społeczną funkcją celu) – przestrzeń jest tu tylko wygodnym pretekstem do modyfikowania zachowań producentów i konsumentów, gdyż większość aktywności gospodarczej i społecznej ma miejsce w przestrzeni i jej bezpośrednio dotyczy.

Parafrazując Huriota<sup>7</sup> można przyjąć, że przestrzeń posiada zarówno aspekt naturalny (fizjograficzny<sup>8</sup>) jak i społeczny, w tym socjologiczny, psychologiczny i polityczny.

W wyliczonych powyżej formach i postaciach, ale w odmiennych zastosowaniach, przestrzeń jest przedmiotem rozważań ekonomii<sup>9</sup> i to od najwcześniejszych etapów rozwoju tej dziedziny badawczej (Haney 1964, s. 136).

Nawet u merkantylistów, którzy, co do zasady, nie interesowali się ziemią ani jako zasobem produkcyjnym, ani jako rezultatem procesu gospodarowania, własność feudalna (ziemska) pojawiała się jako instytucja organizująca relacje społeczno-ekonomiczne<sup>10</sup>, a więc wyznaczająca ramy obowiązującego systemu politycznego, administracyjnego, prawnego i gospodarczego oraz stanowiła ważny element antyilościowej teorii monetarnej (Humphrey 1999). U Cantillona (1755)<sup>11</sup>, będącego prekursorem zarówno fizjokratów jak i francuskiej szkoły liberalnej, ziemia pojawia się w roli praźródła wszelkiej wartości, podczas gdy praca stanowiła jedynie formę wytwarzania owej wartości (zob. także Asproumouros 1996, s. 95–99). Również dla fizjokratów ziemia pozostawała najważniejszym zasobem produkcyjnym i jedynym źródłem bogactwa. Quesnay podkreślał: „Niech naród i panujący zawsze mają na widoku, że ziemia jest jedynym źródłem bogactwa i że pomnaża je rolnictwo” (Quesnay 1928, s. 122). W jego modelu (Quesnay 1759)<sup>12</sup> tylko klasa produkcyjna (rolnicy i pracownicy rolni) jest zdolna do tworzenia netto/czystego produktu, którego wartość przewyższa nakłady. Także prekursor szkoły klasycznej William Petty (Petty 1662 [1958]) w swojej teorii bogactwa narodowego uznał ziemię za jeden z dwóch głównych (obok pracy) czynni-

<sup>5</sup> Zob. np. aneks opisujący dokument *Europe 2000+*.

<sup>6</sup> Terytorium jako wartość jest wpisane do konstytucji francuskiej.

<sup>7</sup> „Ziemia jest zasobem rzadkim o wymiarze naturalnym i ludzkim” (Ponsard 1992, s. 21).

<sup>8</sup> Zwany czasami komponentem geograficznym.

<sup>9</sup> Zarówno makro- jak i mikroekonomii, aczkolwiek znacznie lepiej z kwestią przestrzeni poradziła sobie ta ostatnia (np. teorie lokalizacyjne, teorie dobra publicznego).

<sup>10</sup> Jak stwierdza Polanyi (1944) w rozdziale 6 *Wielkiej Transformacji*: „Ziemia, będąca decydującym czynnikiem porządku feudalnego, stanowiła (w merkantylizmie) nadal podstawę regulowania kwestii wojсковych, prawnych, administracyjnych i politycznych. Status ziemi (i związane z nim prawa) był wyznaczony przez reguły zwyczajowe i prawne... i był wyłączony z wpływu sfery związanej z transakcjami kupna i sprzedaży, podlegając zupełnie innym regulacjom instytucjonalnym”.

<sup>11</sup> Cantillon Richard napisał swój esej *Essai sur la Nature du Commerce in Général* pomiędzy latami 1730–1734. Pierwsze cytowane w literaturze wydanie pochodzi z 1755 roku.

<sup>12</sup> Quesnay François (1759), *Tableau Économique* – wydane w obiegu prywatnym, Versailles (zob. także Quesnay, Kuczyński, Meek 1972).

ków produkcji. Ziemia odgrywała także kluczową rolę w konstruowanym przez niego syntetycznym mierniku wartości.

Wprawdzie ekonomia klasyczna (Smith, Ricardo)<sup>13</sup> za przyczynę wartości uznawała pracę ludzką, to jednak ziemia odgrywała w niej nadal istotną rolę, szczególnie w procesach podziału wytworzonej wartości. Rola produkcyjna ziemi natomiast, w sensie ekonomicznym, została sprowadzona na drugi plan, ze względu na założenie o braku kosztu alternatywnego. Interpretacja klasyków (szczególnie dzieła Ricarda) prowadziła do wniosku, że ziemia jako pozbawiona kosztu alternatywnego nie ma prawa posiadać także ceny rynkowej rządzącej jej alokacją produkcyjną, natomiast ceny rynkowe produktów ziemi wynikają z wolumenu zaangażowanej pracy i kapitału na działkach krańcowych (Roncaglia 1985, s. 86).

Rewolucja marginalistyczna zmieniła sposób patrzenia na rolę ziemi w gospodarce. Początkowo ziemia nadal była rozpatrywana jedynie jako zasób produkcyjny. Zrezygnowano jednak ze „szczególnego statusu ziemi” jako nieposiadającej kosztu alternatywnego<sup>14</sup>. W modelach ogólnej równowagi stacjonarnej, których rozwój można utożsamić ze szkołą neoklasyczną, rozważania koncentrowały się nad cenowym mechanizmem rządzącym alokacją ziemi do odmiennych zastosowań produkcyjnych i konsumpcyjnych. Owo zawężenie dociekań ekonomicznych i dodatkowo ich oparcie na paradygmacie konkurencji doskonałej okazało się jednak pułapką z punktu widzenia bardziej wszechstronnego ujmowania roli przestrzeni w gospodarce. Na marginesie badań pozostawiało bowiem procesy lokalizacyjne, efekty synergiczne przestrzeni (zagospodarowania przestrzennego), czyli kwestie makrolokalizacyjne, np. korzyści aglomeracji, rolę przestrzeni w procesach dynamicznych, tj. wzroście i rozwoju społeczno-gospodarczym. Zdaniem Krugmana (1991a, s. 4), próby szerszych uogólnień kwestii przestrzennych skazane były z założenia na niepowodzenie na gruncie modeli konkurencji doskonałej<sup>15</sup>.

Część z zasygnalizowanych kwestii, pomijanych w modelach równowagi ogólnej, była jednak rozwijana na marginesie ekonomii głównego nurtu. Najwcześniej, przy wykorzystaniu modeli równowagi cząstkowej, pojawiły się rozważania dotyczące przestrzeni jako dystansu, czyli kosztu działalności produkcyjnej. Rozważania te przybrały nieco na wyrost miano teorii lokalizacji, gdyż początkowo ujmowały tylko jeden aspekt lokalizacyjny przestrzeni, tj. koszt transportu ze względu na roz-

<sup>13</sup> Odmienne rozwiązanie w tym zakresie w swoim *Traite d'économie politique* zaproponował Jean Baptiste Say (1803), skłaniający się ku subiektywnej ocenie użyteczności towaru nadanej przez kupującego i sprzedającego jako o decydującej o wartości i cenie dóbr (Say 1803/1960).

<sup>14</sup> Dopiero w pierwszej połowie XX wieku nastąpił renesans klasycznego podejścia do roli ziemi (przestrzeni). Jego wyrazem stał się wzrost badań dotyczących ekonomiki rolnictwa, a także pojawienie się tzw. ekonomiki przestrzeni (*land economics*) analizującej ziemię jako specyficzny zasób produkcyjny (Hubacek, Bergh 2002, s. 23–24).

<sup>15</sup> Podobne problemy sygnalizowało znacznie wcześniej wielu innych ekonomistów. Np. Mills (1967, s. 199) wyraźnie stwierdza, że trudno sobie wyobrazić powstanie miast bez korzyści aglomeracji, a te bez rosnących korzyści skali. W swym modelu alokacji zasobów w aglomeracji, by pogodzić te korzyści z wolnokonkurencyjnym charakterem gospodarki, przyjmuje on założenie o niskiej elastyczności popytu (s. 203).



kład źródeł zaopatrzenia i rynków zbytu. Rozważania lokalizacyjne dotyczyły przedsiębiorstwa lub grupy przedsiębiorstw (sektora), ewentualnie przestrzennego zasięgu ich ekonomicznej penetracji, przy założeniu egzogenicznego charakteru zarówno popytu na wyroby finalne, jak i nakładów potrzebnych do ich produkcji. Przykładem tego typu podejścia mogą być modele Thünera (1826, 1842, 1850)<sup>16</sup> czy Webera (1909). W tym nurcie lokują się także współczesne modele transportowe (np. Thomas 2002). Kłopot polegał jednak na tym, że nie dało się tych rozważań przestrzennych wpisać w logikę wolnokonkurencyjnych modeli równowagi stacjonarnej.

Nieco później pojawiła się również refleksja dotycząca efektów synergicznych i desynergicznych<sup>17</sup> przestrzeni prowadzących między innymi do tzw. kumulatywnych sprzężeń zwrotnych (*cumulative causation*<sup>18</sup>), która początkowo przybrała formę rozważań dotyczących korzyści aglomeracji (powstanie pojęcia korzyści aglomeracji wiąże się z nazwiskiem Marshalla). Za pionierów analiz tego typu można uznać Christallera (1933) czy Löschę (1940)<sup>19</sup>, których modele łączą elementy odległości (koszty transportu) z analizą korzyści skali i przestrzennej struktury popytu. Także Isard (1965), twórca nowego kierunku badań przestrzenno-gospodarczych znanego pod nazwą *regional science*<sup>20</sup> („regionalistyka” wg Domańskiego 2002, s. 18), a zajmującego się wyjaśnianiem procesów społeczno-gospodarczych w ujęciu przestrzennym, wskazuje na istotne korzyści płynące z koncentracji działalności gospodarczej na niewielkiej przestrzeni, dzieląc je na korzyści lokalizacji i urbanizacji. Zarazem jednak podkreśla on (1965, s. 379) negatywy nadmiernego rozrostu aglomeracji, takie jak: wzrost kosztów dojazdów, komunikacji społecznej i innych nakładów związanych z funkcjonowaniem produkcji czy zaspokajania potrzeb w wielkich ośrodkach miejskich. Badania prowadzone w tym kierunku, tzn. dotyczące sił odśrodkowych (wzrost kosztów użycia zasobów) i dośrodkowych (wzrost popytu i inne korzyści aglomeracji) formujących aglomeracje, zaowocowały bardzo szerokim zapleczem empirycznym (zob. np. badania Vernona 1988), ale tak jak i w przypadku teorii lokalizacji nie było możliwe wpisanie ich w logikę modeli równowagi ogólnej, bazujących na paradygmacie doskonałej konkurencji. Podobnie rzecz się miała z innymi teoriami dotyczącymi interakcji aglomeracji z ich zapleczem

<sup>16</sup> Pierwszy tom *Państwa wyizolowanego* z teorią lokalizacji został wydany w 1826 roku (drugie wydanie w 1842 r.), natomiast tom drugi w 1850 roku.

<sup>17</sup> Oprócz efektów synergicznych pojawiają się także tzw. niekorzyści zewnętrzne, stanowiące istotny element decydujący o lokalizacji miejsca produkcji czy zamieszkania.

<sup>18</sup> Pojęcie to jest także przyswojone polskiej literaturze pod mianem „kumulatywnej przyczynowości” (zob. Gawlikowska-Hueckel 2003, s. 55).

<sup>19</sup> Zdaniem Domańskiego (2002, s. 10): „Proces formowania się usystematyzowanej przestrzennej teorii gospodarki uwieńczyło dzieło Augusta Löschę (1940)”.

<sup>20</sup> *Regional science* (regionalistyka) z założenia miała wypełnić lukę pomiędzy aprzestrzenną ekonomią i opisową geografią, odwoływała się do dorobku badawczego obu dziedzin, poszerzając analizy ekonomiczne o zagadnienia urbanistyczne, demograficzne, kulturowe, społeczne, polityczne i ekologiczne. Przedmiotem badań stało się przede wszystkim życie gospodarcze miast i regionów.

(Hirschman 1957; Myrdal 1957) czy też opisującymi wzrost i zanikanie aktywności gospodarczej w przestrzeni, takimi jak słynna koncepcja biegunów wzrostu Perrouxa (1950[1978]), rozwinięta i dopełniona przez Hirschmana (1958), Rostowa (1960), Tinbergen (1956), Isarda (1965), Philbricka (1957) i Stewarta (1958) pod postacią teorii sektorów wiodących czy teorii potencjału i grawitacji. Wszystkie te konstrukcje myślowe posiadają solidne zaplecze empiryczne (np. szeroko cytowane rankingi czynników lokalizacyjnych przedsiębiorstw, atrakcyjności inwestycyjnej regionów czy miast<sup>21</sup>), bazują na bogatej palecie studiów przypadków, nie mieszczą się jednak w nurcie systemowych rozważań tzw. domkniętych (czyli ogólnych) modeli ekonomicznych odpowiadających równocześnie na cztery pytania: co, jak, dla kogo i gdzie wytwarzać przy zachowaniu zasady Pareto-optymalności.

Trudności z uwzględnianiem aspektów przestrzennych można także zauważyć, śledząc ewolucję tzw. makroekonomii gospodarki otwartej, w szczególności teorii handlu międzynarodowego. Teoria ta paradoksalnie od chwili swojego powstania abstrahowała od kwestii przestrzennych, których rola w handlu międzynarodowym siłą rzeczy wydawałaby się trudna do pominięcia. W jednoczynnikowej teorii wymiany międzynarodowej Ricarda i Milla o specjalizacji decydowały koszty komparatywne oraz *terms of trade* (elastyczność popytu konsumentów). Dopiero uwzględnienie przestrzennego zróżnicowania czynników produkcji (model Heckschera–Ohlina–Samulesona) na porządku dziennym postawiło kwestię ich relatywnej obfitości (niedostatku) dla określania kierunków specjalizacji międzynarodowej. W myśl logiki modelu Heckschera–Ohlina–Samulesona „kraje mają tendencję do eksportowania produktów [tj. specjalizowania się w produkcji produktów] intensywniej zużywających te czynniki, w które są obficie wyposażone” (Krugman, Obstfeld 1993, s. 75). W efekcie pojawił się w teorii handlu międzynarodowego pierwszy aspekt quasi-przestrzenny, jakim jest niemobilność czynników produkcji, aczkolwiek zważywszy na to, że czynniki te były różnicowane przestrzennie jedynie co do ilości (a nie co do jakości, tj. nie były one przestrzennie uwarunkowane), trudno na tym etapie doszukiwać się „uprzestrzennienia” całej teorii. Dopiero w latach 60. XX wieku zaczęto uwzględniać w teoriach wymiany międzynarodowej takie czynniki, jak różnice w poziomach technologicznych (Hirsch 1967; Posner 1961), wielkość rynku wewnętrznego (Keesing 1965), siły przyciągania działającej pomiędzy krajami<sup>22</sup>, odległość, koszty transportu i komunikowania się, a więc czynniki przestrzenne lub przestrzennie uwarunkowane. Teoria zaczęła więc nawiązywać do empirii (najczęściej używanymi modelami do prognozowania wymiany handlowej były bowiem w tym czasie modele grawitacyjne, w których najważniejszymi czynnikami wyjaś-

<sup>21</sup> W Polsce na szczególne podkreślenie zasługują badania IBnGR, zob. np. Swianiewicz, Ziemianowicz 1999; Gawlikowska-Hueckel 1999; Gawlikowska-Hueckel, Umiński 1999. Natomiast w ramach Uniwersytetu Gdańskiego prowadzone są prace dotyczące analizy konkurencyjności w wymiarze globalnym, zob. np. Zielińska-Głębocka 2000.

<sup>22</sup> W ten sposób pojawiły się teorie handlu wewnątrzgałęziowego – szerzej na ten temat zob. Zielińska-Głębocka 1996.



niającymi wielkość wymiany stanowił potencjał gospodarczy, odległość i koszty wymiany – zob. np. Overman, Redding, Venables 2001, s. 2). Czynniki przestrzenne (odległość, koszty wymiany, korzyści aglomeracji) czekały jednak na wprowadzenie do makroekonomicznych, sformalizowanych (domkniętych) modeli wymiany międzynarodowej do początków lat 90., a gdy to się stało, pod znakiem zapytania stanęły dotychczasowe wnioski wyprowadzane z modelu Heckschera–Ohlina–Samulesona odnośnie do specjalizacji między krajami. Dotychczas przyjmowano bowiem, że ze względu na brak przepływu czynników produkcji pomiędzy krajami zmniejszanie się kosztów wymiany międzynarodowej (zob. np. Mundell 1957; Norman, Venables 1995) sprzyja pogłębianiu się specjalizacji produkcyjnej krajów. Okazało się jednak, że w przypadku silnych sprzężeń zwrotnych (przestrzennych efektów synergicznych) do specjalizacji na poziomie gałęzi dochodzi raczej w sytuacji wyższych, a nie niższych barier wymiany. W rezultacie przy niskich kosztach wymiany specjalizacja w zakresie profili produkcyjnych pojawia się raczej na szczeblu subkrajowym (subregionalnym) niż pomiędzy krajami (zob. Venables 1999).

Aprzestrzenna jest również teoria wzrostu gospodarczego Solowa. W tym modelu przestrzeń (ziemia) ujmowana jest jedynie pośrednio i roztopia się w ogólnym kapitale „K” oraz może wpływać (np. sygnalizowane wcześniej efekty synergiczne) na egzogeniczny czynnik rezydualny „A” odzwierciedlający postęp techniczny (produktywność). Dopiero w tzw. nowych modelach wzrostu (Romer 1986) endogenizujących postęp techniczny, pojawiają się dalsze elementy pozwalające na ewentualne rozszerzenie rozważań dotyczących wzrostu gospodarczego o aspekty przestrzenne. Do elementów tych należałoby zaliczyć: niektóre efekty zewnętrzne i dobra publiczne podlegające przestrzennemu rozlewaniu się (*spillover*), np. indukowany postęp techniczny, oraz niemobilne (przestrzennie uwarunkowane) czynniki produkcji – głównie kapitał ludzki (Mankiw 1995) i synergetyczne efekty aglomeracji (Martin i Ottaviano 1999), a także splot czynników społecznych i instytucjonalnych określanych jako *social capability* (de la Fuente 2000).

Synteza przestrzenna części powyższych nurtów stała się możliwa pod koniec minionej dekady na gruncie tzw. nowej geografii ekonomicznej, pozwalającej włączyć w rozważania dotyczące równowagi ogólnej i wzrostu gospodarczego niektóre mechanizmy sterujące przestrzennym rozkładem gospodarczej działalności człowieka (w tym koszty wymiany, efekty synergiczne – głównie rosnące korzyści skali).

Jednak nawet i nowa geografia ekonomiczna nie pozwala analizować wszystkich aspektów przestrzeni. Po pierwsze, przestrzeń jest czymś więcej niż zasobem produkcyjnym czy dobrem ekonomicznym (publicznym). Stąd wymyka się ona logice modeli ekonomicznych opartych na zasadzie maksymalizowania użyteczności. Po drugie, wciąż jeszcze istnieją spore rozbieżności pomiędzy ofertą analityczną nowej geografii ekonomicznej a oczekiwaniami polityki przestrzennej.

W odniesieniu do tej drugiej kwestii istnieją wprawdzie badania empiryczne wskazujące na wpływ przestrzennej organizacji produkcji na wzrost gospodarczy,

ale wciąż brakuje prób włączenia tego typów aspektów przestrzeni do modeli nowej geografii ekonomicznej. Na przykład wydajność może zależeć od „przestrzennego zagęszczenia” działalności gospodarczej (efekt zewnętrzny), nie mówiąc już o znaczeniu współpracy sieciowej miast (policentryczność funkcjonalna) dla sprawności transferów technologicznych czy „rozlewania się innowacji (zob np. Hägerstrand 1967, Overman, Redding, Venables 2001, s. 3). W pracach europejskich planistów przestrzennych pojawiło się pojęcie konkurencyjności terytorialnej, związane z kategorią możliwości terytorialnych (*territorial capability*), definiowanych jako „zdolność danej przestrzeni do tworzenia wartości i utrzymania konkurencyjnej pozycji na poziomie światowym” (ESPON 2005b, s. 6). Kategoria ta ma charakter relatywny. Jednak organizacja przestrzenna wciąż oczekuje na bardziej precyzyjne i bezpośrednie ujęcie w neoklasycznych modelach wzrostu gospodarczego. W ekonomii głównego nurtu dominuje pojęcie przestrzeni jako niezróżnicowanej lub zróżnicowanej przede wszystkim w zakresie odległości. Nieco upraszczając, można przyjąć, że kategoria przestrzeni analizowana przez ekonomię zbliżona jest do tzw. przestrzeni geodezyjnej. A we współczesnej definicji ekonomii przestrzeni (*spatial economics*) nadal podkreślana jest rola przestrzeni jako bariery wzrostu gospodarczego stopniowo zanikającej wraz ze spadkiem kosztów transportu, tak jak gdyby ekonomia nie miała nic więcej do powiedzenia na ten temat (Kasper 2005). Nawet nowa geografia ekonomiczna nie była w stanie włączyć w pełni do swoich analiz struktur przestrzennych, nie mówiąc już o kapitale przestrzennym.

Kolejnym działem ekonomii o istotnych kompetencjach badawczych w kwestiach przestrzennych jest ekonomia polityczna lub szeroko rozumiana ekonomia sfery publicznej. Oprócz konwencjonalnej triady sytuacji, wobec których alokacyjna sprawność rynku ulega obniżeniu (tj. wymiaru przestrzennego niektórych dóbr publicznych, efektów zewnętrznych zagospodarowania przestrzennego i wysokich kosztów transakcyjnych gospodarowania przestrzenią, tak by osiągnąć było zrównanie społecznych kosztów i korzyści krańcowych – zob. Rosen 1992, s. 92–116), o konieczności odwoływania się do administracyjnych (pozarynkowych) mechanizmów regulacyjnych w zakresie gospodarowania przestrzenią decydują również aspekty przestrzenne związane z systemem wartości (przestrzeń jako wartość) czy też rola przestrzeni jako narzędzia działania. W analizach tych zagadnień ekonomia sfery publicznej ma szczególnie wiele do zaoferowania.

Przykładem sytuowania przestrzeni (a raczej zagospodarowania przestrzennego) w kategoriach wartości może być paradygmat spójności (kohezji) przestrzennej czy równoważenia rozwoju<sup>23</sup>. Ten pierwszy preferuje zmniejszanie różnic rozwojowych

<sup>23</sup> Trudno w tym miejscu rozstrzygnąć, czy paradygmat równoważenia rozwoju prowadzi do przekroczenia dosyć ułotnej granicy pomiędzy daleko idącą ingerencją polityki makroekonomicznej, zmierzającą do usunięcia tzw. ułomności rynku (*market failures*) wobec gospodarowania przestrzenią, czy też mamy już do czynienia ze sformulowaniem pewnych arbitralnych pozaekonomicznych sądów wartościujących (np. im mniej przekształceń przestrzennych, im więcej przestrzeni w stanie naturalnym, tym lepiej dla obecnych i przyszłych pokoleń).



w przestrzeni powodowanych procesami rynkowymi. Przyjmuje on możliwość narzucania przez politykę przestrzenną czy regionalną działań oznaczających pogorszenie w sensie Pareto w imię wyznawanego systemu wartości, tj. zmniejszenia nierówności społeczno-gospodarczych w przestrzeni. Podobnie paradygmat równoważenia rozwoju. W tym przypadku celem staje się nie tyle zaspokojenie potrzeb obecnego pokolenia, co jakość życia bieżącej i przyszłych generacji, wynikająca po części z owego systemu wartości. U podstaw tego typu podejścia pojawia się ponownie klasyczne założenie<sup>24</sup> o unikalności przestrzeni, tym razem jednak dotyczące jej ograniczoności, nieodtwarzalności, niemożliwości substytuowania przez inne dobra i niemożności czy raczej trudności cofnięcia raz ukształtowanego zagospodarowania przestrzennego. Wraz z pojawieniem się postfordowskiego (postindustrialnego) paradygmatu rozwoju wzrosło zainteresowanie tzw. ułomnościami rynku, które wynikają z efektów zewnętrznych (pozytywnych i negatywnych), braku uczestnictwa w grze rynkowej wszystkich podmiotów zainteresowanych jej rezultatami (wiele efektów zagospodarowania przestrzennego przekracza czas trwania jednej – biorącej udział w grze rynkowej – generacji), czy wreszcie z „jazdy na gapę” w procesie wykorzystywania ziemi do wytwarzania dóbr quasi-publicznych.

Pionierami w zakresie tego typu rozważań byli ekonomiści z ekologicznym zacięciem<sup>25</sup>, np. Ayres i Kneese (1969; 1978) czy Christensen (1989). Na gruncie ekonomii środowiska naturalnego popularność zaczęły zyskiwać analizy dotyczące różnic pomiędzy prywatnymi i społecznymi korzyściami z wykorzystania przestrzeni, a w konsekwencji różnic pomiędzy rynkową wyceną wartości przestrzeni a tzw. jej wartością naturalną niezależną od człowieka i jego działalności (*intrinsic lub existence values*) – zob. np. Perace, Markandya, Barbier (1989, s. 60). Pojawiły się także rozważania dotyczące różnic pomiędzy wartością bieżącą a potencjalną wartością intertemporalną, tj. wartością dla wielu pokoleń (*option value*), oraz związany z tym czynnik niepewności w gospodarowaniu przestrzenią. Koncepcje te przyjęły postać modeli jednokierunkowego przepływu entropii Georgescu-Roegeny (1971; 1986), nakładów i wyników ekologiczno-ekonomicznych (Cumberland 1966; Isard 1972), przestrzeni ekologicznej (Moffat 1996), koncepcji ekonomii statku kosmicznego Bouldinga (1992, s. 52) czy też rozważań Kappa (1970; 1983) o nieadekwatności aparatu pojęciowego ekonomii głównego nurtu (tzw. efektów zewnętrznych) do analizowania złożonych zależności przestrzennych (ekologicznych). W odróżnieniu od monetarnych analiz krańcowych ekonomii neoklasycznej opisywane modele wykorzystywały kompleksowe podejście systemowe (przestrzeń jako system). Podejście pieniężne ustępuje więc ujęciu biofizycznemu, gdzie w centrum zainteresowania, tak jak u klasyków, pozostaje proces wytwarzania. W podobnym duchu utrzymane są prace Petera Nijkampy (zdobywcy w 2002 r. prestiżowej nagrody europejskiej

<sup>24</sup> Stoi ono w opozycji do poglądu neoklasycznego, że przestrzeń jest dobrem czy zasobem jak każdy inny (wysokie wartości współczynnika elastyczności substytucji).

<sup>25</sup> Szerzej na ten temat zob. Bergh (2000).

w dziedzinie regionalistyki<sup>26</sup>), który do analizy ekonomicznej systemów przestrzennych (*space-economy*) proponuje wykorzystanie teorii chaosu, teorii zmian ewolucyjnych i teorii katastrof, dla których charakterystyczne jest tworzenia zależności nieliniowych w dynamicznych modelach ekonomicznych. W jego pracach akcentowane są takie pojęcia jak efekty synergiczne, związki gospodarki i ekologii, przestrzeni i czasu oraz samoorganizacja systemów czy współpraca sieciowa (zob. np. Nijkamp, Reggiani 1998).

Paradygmat równoważenia rozwoju może także posłużyć do ilustracji roli przestrzeni jako narzędzia działania. Planowanie przestrzenne stanowi bowiem istotne narzędzie, którym władza publiczna może zachęcać podmioty prywatne do działań zgodnych z tym paradygmatem. Przykładem może być koncepcja „Planowanie przestrzenne jako instrument promowania rozwoju samopodtrzymującego się (zrównoważonego) w krajach nordyckich” (Brackhahn, Kärkkäinen 2001).

Na poziomie lokalnym natomiast dobrą ilustrację roli przestrzeni jako narzędzia działania mogą stanowić wnioski z modelu Tiebouta. Zgodnie z nimi planowanie przestrzenne może służyć i służy (np. w USA) społecznemu wykluczeniu, broniąc bogate społeczności lokalne przed „skokiem na kasę”, czyli osiedlaniem się relatywnie uboższych mieszkańców, pragnących korzystać z dobrodziejstw dóbr i usług finansowanych z lokalnych podatków na zasadzie „jazdy na gapę” a raczej jazdy „ulgowej”.

Wybór publiczny z jednej strony ma zmniejszyć nieefektywności rynku w gospodarowaniu przestrzenią i przywrócić optimum Pareta (przestrzeń jako dobro mieszane, rzadki zasób nieodnawialny) bądź też optimum społeczne (przestrzeń jako wartość czy narzędzie działania), z drugiej strony wprowadza czynnik niepewności ze względu na brak symetrii siły oddziaływania w zakresie gospodarowania przestrzenią pomiędzy sferą publiczną i prywatną. Ta niepewność znajduje swoje bezpośrednie odbicie w cenie ziemi, która w tej sytuacji traci walor mechanizmu racjonalnej alokacji zasobu. Dlatego też racjonalność podejmowania decyzji o dłuższym horyzoncie działania przez podmioty prywatne wymaga ujawniania przez władze publiczne preferencji wobec zagospodarowania przestrzeni, a następnie ich konsekwentnego realizowania. W tym nurcie należy widzieć dążenia władz publicznych różnych szczebli do publikowania strategii (planów strategicznych i podobnych dokumentów) rozwoju przestrzennego, począwszy od gmin, regionów czy krajów, a skończywszy na Unii Europejskiej (ESDP). Chodzi więc o swoistą regułę polityki przestrzennej, bez której przestrzeń, jako uwarunkowanie procesów gospodarczych, może oferować więcej zależności desynergicznych aniżeli synergicznych.

Ilustrację złożoności współdziałania mechanizmów regulacji rynkowej i regulacji administracyjnej (wyboru publicznego) w gospodarowaniu przestrzenią oraz wielopłaszczyznowej roli przestrzeni w procesie gospodarowania może stanowić model operacjonalizacji pojęcia wzrostu zrównoważonego opracowany przez Jacka Zauchę (1998).

---

<sup>26</sup> „European Prize in Regional Science”.





Rola przestrzeni w procesie gospodarowania

Źródło: Zaucha 1998, s. 71 po zmianach.

Syntetyczny przegląd tego, co na temat przestrzeni ma do powiedzenia współczesna ekonomia, zawiera poniższe zestawienie. Ukazuje ono złożoność problematyki przestrzennej w teorii ekonomicznej. Ramy niniejszej pracy nie pozwalają odnieść się w wyczerpujący sposób do wszystkich zasygnalizowanych w niej zagadnień. Zważywszy, że niedawno ukazała się publikacja Krystyny Gawlikowskiej-Hueckel (2003) dotycząca kwestii wzrostu gospodarzącego, handlu międzynarodowego w kontekście zróżnicowań regionalnych (spójności społeczno-gospodarczej), autor czuje się zwolniony z podążania tym tropem. Również pominięte zostaną zagadnienia eksploatacji zasobów naturalnych i ich wpływu na wzrost gospodarczy. Jest to bardzo aktualna kwestia szczególnie w Regionie Bałtyckim (np. tzw. choroba holenderska w odniesieniu do Rosji – na temat tego zagadnienia zob. np. Corden, Neary 1982), ale jej uwzględnienie wykraczałoby znacznie poza ramy niniejszej pracy. Konsekwentnie, dalsze rozważania zostaną podporządkowane kwestiom poszukiwania roli przestrzeni w zapewnianiu stacjonarnej i (w mniejszym zakresie) dynamicznej równowagi makroekonomicznej w integrującym się regionie międzynarodowym oraz wnioskom, jakie z tego płyną dla realizacji polityki przestrzennej na szczeblu regionalnym<sup>27</sup>, tak aby polityka ta mogła osiągać swoje cele w zgodzie, a nie wbrew

<sup>27</sup> W niniejszej pracy termin „region” używany jest w odniesieniu do regionów paneuropejskich, podczas gdy regiony wewnątrz krajów określane są jako subregiony.



mechanizmom rynkowym. Tak zakrojona praca stanowić ma wkład do bardziej precyzyjnego sformułowania reguły polityki przestrzennej.

#### Znaczenie przestrzeni w mikro- i makroekonomii oraz w ekonomii politycznej

Wyszczególnienie	Ziemia/przestrzeń jako zasób produkcyjny (nakład) i finalne dobro konsumpcyjne	Przestrzeń jako uwarunkowanie rozwoju	Przestrzeń jako wartość
Ekonomia głównego nurtu			
Mikro-ekonomia	Ziemia (przestrzeń) jest odtwarzalna i można ją substytuować w procesie produkcji i konsumpcji przez inne dobra ekonomiczne. Powinna być traktowana jak każde inne dobro ekonomiczne najczęściej kapitałowe, ale także konsumpcyjne. Jego alokacją do zastosowań produkcyjnych rządzi mechanizm cenowy. Mechanizm ten różni się zależnie od struktury rynku.	Teoria lokalizacji przedsiębiorstwa uwzględniająca koszty transportu zasobów i produktów finalnych oraz konkurencję cenową z innymi producentami identycznych bądź podobnych dóbr zakładająca egzogeniczność zarówno popytu na wyroby finalne jak i lokalizacji zasobów oraz ich ceny.	—
Makroekonomia gospodarki zamkniętej – układ statyczny	Beneficjentami kumulatywnych sprzężeń zwrotnych są mobilne czynniki produkcji, natomiast koszty tych procesów ponoszą czynniki niemobilne.	Przestrzenne efekty synergiczne oraz koszty transportu stanowią istotny czynnik decydujący o równowadze stacjonarnej (w tym o przestrzennym rozkładzie produkcji wewnątrz kraju).	—
Makroekonomia gospodarki otwartej – układ statyczny	—	Przestrzenne efekty synergiczne oraz koszty wymiany stanowią istotny czynnik decydujący o udziale krajów w międzynarodowym podziale pracy i ich poziomie rozwoju.	—
Makroekonomia –układ dynamiczny	Przestrzeń jako zasób nie posiada znaczenia w procesie wzrostu gospodarczego na poziomie makroekonomicznym w egzogenicznych modelach wzrostu. Modele wzrostu endogenicznego uwzględniają natomiast niemobilne (tj. przestrzennie uwarunkowane) czynniki wzrostu, takie jak efekty zewnętrzne i dobra publiczne podlegające przestrzennemu rozlewaniu się: np. indukowany postęp techniczny czy kapitał ludzki.	Przestrzenne efekty synergiczne oraz koszty wymiany stanowią istotny czynnik decydujący o wysokości stopy wzrostu gospodarczego.	—

Znaczenie przestrzeni w mikro- i makroekonomii oraz w ekonomii politycznej (cd.)

Wyszczególnienie	Ziemia/przestrzeń jako zasób produkcyjny (nakład) i finalne dobro konsumpcyjne	Przestrzeń jako uwarunkowanie rozwoju	Przestrzeń jako wartość
Ekonomia polityczna	Regulacja rynkowa nie zapewnia osiągnięcia optimum Pareta w gospodarowaniu przestrzenią, gdyż przestrzeń ma często charakter dobra mieszanego (quasi-publicznego), nośnika istotnych efektów zewnętrznych, katalizatora wysokich kosztów transakcyjnych.	Reguła polityki przestrzennej powinna zapewniać przewidywalność uczestnictwa władz publicznych w gospodarowaniu przestrzenią	Paradygmat spójności społeczno-gospodarczej i paradygmat równoważenia rozwoju prowadzą do wykształcenia się samoistnych celów w zakresie zagospodarowania przestrzennego innych niż te, wynikające z regulacji rynkowej. Cele te mają charakter wartości komplementarnych lub konkurencyjnych w procesie zaspokajania potrzeb jednostek.
Ekonomia polityczna spoza głównego nurtu	Przestrzeń jest dobrem/zasobem szczególnym, tj. ograniczonym, nieodtwarzalnym, niemożliwym do substytuowania przez inne dobra.	—	Przestrzeń posiada wartość naturalną, niezależną od woli człowieka i jego działalności.

Źródło: opracowanie własne.



# CZEŚĆ 1

## OD ZIEMI DO PRZESTRZENI





# Rozdział 1

## PRZESTRZEŃ W EKONOMICZNYCH MODELACH KONKURENCJI DOSKONAŁEJ

### 1.1. Ziemia jako zasób produkcji

Jak o tym była mowa we wprowadzeniu, początkowo kwestie przestrzenne w analizach ekonomicznych ograniczały się jedynie do ziemi jako zasobu produkcyjnego w rolnictwie, z czasem także w przemyśle, handlu i budownictwie mieszkaniowym. Co ciekawe, ze względu na założenie o braku kosztu alternatywnego klasyczna Ricardiańska koncepcja renty<sup>1</sup> pozwalała jednak na wyciąganie bardzo ograniczonych wniosków dotyczących mechanizmów rządzących alokacją ziemi do zastosowań produkcyjnych. Ziemia była traktowana jako dobro wolne, którego przejmowanie pod uprawę nie wymagało uwalniania jej z innych, w domyśle mniej zyskowych, zastosowań, wystarczyło jedynie zwiększenie granic uprawy poprzez nieodpłatne włączenie do areалу upraw bezczynnych dotychczas gruntów, aż do całkowitego wyczerpania ich zapasu<sup>2</sup>. W tym ujęciu renta gruntowa była rozpatrywana głównie w aspekcie tworzenia i podziału wytworzonej wartości<sup>3</sup>. Zdaniem Ricardo: „Ponieważ (...) użytkowanie ziemi podlega specjalizacji, a jej podaż jest stała, to nie renta określa poziom ceny, lecz sama jest zdeterminowana przez cenę” (za Blaug 1994, s. 100).

---

<sup>1</sup> Renta stanowi zapłatę za prawo użytkowania ziemi, jest pieniężnym wyrazem korzyści netto otrzymanych przez dzierżawcę z uprawy ziemi i transferowanych na rzecz jej właściciela. Renta według Adama Smitha (1776, [1954]) to „naturalna”, tj. długookresowa, cena ziemi, czyli zapłata za jej użytkowanie. Z prac Ricardo znana jest ekstensywna i intensywna renta różniczkowa (Ricardo 1817[1957]). Istnieje także renta ogólna wynikająca z niedostatku ziemi uprawnej. Natomiast Marks (1885, [1955] t. III, s. 37–43) wprowadził teorię renty absolutnej wynikającej z mniejszej kapitałochłonności rolnictwa w stosunku do innych działów produkcji. Teza ta jednak nie wytrzymała prób weryfikacji empirycznej, gdyż współcześnie rolnictwo należy do jednego z bardziej kapitałochłonnych działów produkcji materialnej. Na temat renty zob. szerzej Ponsard (1992, s. 22–29).

<sup>2</sup> Na marginesie tych rozważań warto przypomnieć, że specjalny status ziemi jako czynnika produkcji prowadził w szkole klasycznej także do wniosków o malejących przychodach krańcowych ze wzrostu produkcji rolnej, a więc do nieuchronnego wyczerpywania się możliwości wytworzenia niezbędnej produkcji dla rosnącej populacji konsumentów.

<sup>3</sup> Bezpośrednio do problemu alokacji Ricardo ustosunkowuje się jedynie w rozdziale o handlu zagranicznym (t. III rozdz. IV „O tym, jak handel, który prowadziły miasta, przyczyniał się do postępu gospodarczego wsi”).

Odmiennego zdania byli następcy Ricarda. Już John Stuart Mill (1848 [1965]) wskazał na wielorakie zastosowania ziemi (rolnictwo, górnictwo, mieszkalnictwo, cele przemysłowe) i na rentę gruntową jako koszt alternatywny wykorzystania ziemi w innych zastosowaniach<sup>4</sup>. Mill także rozszerzył pojęcie renty na inne zastosowania produkcyjne, wskazując na jej podobieństwo do tzw. zysków nadzwyczajnych.

Jevons (1871 [1888], s.1), będący zwolennikiem wartości (ceny) opartej na użyteczności, wykorzystując dorobek Milla, stwierdził, „że ziemia ma cenę podaży jak każdy inny nakład ekonomiczny oraz że – na odwrót – wszystkie nakłady, jeśli są dokładnie wyspecjalizowane, dostarczają renty różniczkowej” (cyt. za Blaug 1994, s. 101)<sup>5</sup>. Dlatego też kolejni neoklasycy, poczynając od Marshalla (1920<sup>6</sup> [1925]), zresztą za przykładem Saya (1803 [1960])<sup>7</sup> i Milla (1848 [1965])<sup>8</sup>, uznali ziemię za element klasycznej triady czynników produkcji i skupili się na badaniu substytucji między ziemią a kapitałem, np. w przypadku zmian cen ziemi, wskazując na zależność między tą ceną a intensywnością użytkowania gruntu w mieście. Dzięki koncepcji stopy procentowej, jako instrumentu alokacji zasobów w czasie, neoklasycy rozprawili się także z obawami szkoły klasycznej dotyczącymi wyczerpywania się zasobów nieodnawialnych. Hotteling (1931) zaproponował algorytm optymalnego wykorzystania w czasie nieodnawialnych zasobów, wskazując, że cena zapewniająca optymalną alokację jest równa krańcowym kosztom produkcyjnego użycia zasobu, powiększonym o rentę rzadkości, która z biegiem czasu zrównuje się ze stopą procentową. Oznacza to, że zasoby nieodnawialne są wynagradzane zgodnie z zasadą wartości ich produktu krańcowego, a dodatkowo otrzymują rentę rzadkości<sup>9</sup>. Rozbudowane, pogłębione i zaadoptowane do nowego paradygmatu ekonomicznego zostało także pojęcie renty gruntowej, która została zdefiniowana jako nadwyżka uzyskiwana przez czynnik produkcji ponad jego cenę transferową<sup>10</sup> (Robinson 1934, s. 102).

Jednakże sam Marshall, nawiązując do tradycji Ricardiańskiej, przychylił się raczej do tezy o szczególnym charakterze ziemi w roli czynnika produkcji. Nie negując podobieństwa ziemi do innych zasobów kapitałowych (nakłady na rozwój, koszty

---

<sup>4</sup> Dla Milla ziemia nie była tylko zasobem produkcji, gdyż podkreślał on jej rolę w świadczeniu usług bezpośrednio zaspokajających potrzeby człowieka, takie jak: potrzeba piękna, kontaktu z naturą, tzw. wysokiej jakości życia w dzisiejszym rozumieniu tej kategorii ekonomicznej (Mill 1976, s. 750).

<sup>5</sup> To jednak Ricardo swoją teorią renty gruntowej stworzył podwaliny neoklasycznej interpretacji w kategoriach wielkości marginalnych, rozwiniętej w latach 90. XIX wieku przez Jevonsa, Mengera i Walrasa. Należy jednak pamiętać, iż koncepcja renty różniczkowej została równolegle sformułowana przez Westa, Torresa, Malthusa i Ricardo – zob. Blaug (1994, s. 96).

<sup>6</sup> Pierwsze wydanie ukazało się w 1890 roku, najczęściej jednak cytowane jest wydanie ósme z 1920 roku, które można znaleźć także – <http://oll.libertyfund.org/Home3/Book.php?recordID=0197>.

<sup>7</sup> Say za czynniki produkcji uznawał pracę (zdolność przemysłową), kapitał (fundusze) oraz szeroko rozumianą naturę – zob. Say (1960).

<sup>8</sup> Mill szczególnie nacisk w swych analizach kładł na dwa pierwotne czynniki produkcji: ziemię i pracę, podczas gdy Nassau William Senior (1836 [1938]) dodawał do tych dwóch czynników także powstrzymanie się od wydatków (w jego rozumieniu kapitał stanowił kombinację trzech czynników).

<sup>9</sup> W teorii klasycznej zasoby były wynagradzane według tzw. naturalnych stóp wynagradzania (Blaug 1994, s. 308).

<sup>10</sup> Dochód z transferu to przychód, jaki można uzyskać z danego czynnika produkcji w najbardziej opłatomym, alternatywnym zastosowaniu (Blaug 1994, s. 101).



utrzymania), w rozdziale 2 swych *Zasad* stwierdził, że ziemia jako zasób produkcyjny posiada istotną specyfikę, na którą składa się jej wolne zużycie, relatywnie niskie koszty utrzymania, jak również znacznie mniej elastyczna podaż w stosunku do innych dóbr kapitałowych.

Dopiero jego następcy, poszukujący przede wszystkim odpowiedzi na pytanie o optymalną alokację zasobów i rolę ceny w procesie alokacyjnym, wbrew oczywistym różnicom w charakterystykach fizycznych, przyjęli założenie o braku istotnych odmienności kapitału, pracy i ziemi jako czynników produkcji<sup>11</sup>. Choć tego typu ujęcie widoczne jest już u Walrasa (1874 [1954]), który definiował wszystkie zasoby jako kapitał trwały, to jednak za twórcę koncepcji jednolitego traktowania zasobów produkcji (zob. Plassmann, Tideman 2004, s. 508) uważany jest Irving Fisher (1907, s. 230). Wskazał on na konieczność jednolitego traktowania zasobów produkcji przynajmniej w teorii podziału. Według niego wartość zasobu zależy od strumienia korzyści, jakie ten zasób jest w stanie wygenerować. Kapitałem nazwał każdy zasób, który daje pewien strumień usług w czasie (ziemia, maszyny, budynki, surowce, zasoby naturalne oraz umiejętności i kwalifikacje ludzi), co zostało jeszcze wzmocnione przez Franka Knighta ([1921] 1948, s. 149), który uważał, „że wszystkie czynniki produkcji należy traktować tak, jak gdyby one zostały wytworzone w przeszłości”. Kapitał jest efektem procesu wytwarzania wymagającego nakładów, podobnie siła robocza jest efektem inwestycji edukacyjnych i wychowawczych. Zasób ziemi jako czynnika produkcji nie jest również dany egzogenicznie, gdyż według Knighta (1935, s. 18) ziemia, zanim przyniesie gospodarczy pożytek, wymaga uprawy i nakładów. W rezultacie ziemię należy traktować jak każde inne dobro kapitałowe. Propozycja Knighta oznacza, że ziemia (przestrzeń) z pierwotnego czynnika produkcji staje się zarówno nakładem jak i rezultatem procesu wytwarzania<sup>12</sup>. W konsekwencji Knight zaproponował, aby pojęcie czynników produkcji wyeliminować z dyskusji ekonomicznych (zob. Schumpeter [1954] 1981, s. 900).

Współcześnie w rozważaniach dotyczących równowagi ogólnej nie uwzględnia się więc ziemi jako „trzeciego” czynnika produkcji. „W długookresowej równowadze stacjonarnej całkowity produkt roztopia się w płacach i procencie jako wynagrodzeniu pracy i kapitału” (Blaug 1994, s. 102). Ziemia jest traktowana jako rodzaj kapitału trwałego, a jej specyfika uwzględniana jest jedynie w rozważaniach dotyczących równowag cząstkowych (np. kwestie podatkowe), szczególnie w modelach zajmujących się budownictwem mieszkaniowym (Muth 1969). Ziemia jako zasób produkcyjny nie uzyskała także specjalnej roli w neoklasycznych teoriach wzrostu gospodarczego.

W rozumieniu szkoły neoklasycznej teoria renty zapoczątkowana przez Ricardo i Smitha, a rozwinięta w pełni przez jednego z pierwszych marginalistów, Thüнена, służyć ma do domknięcia (od strony zasobu – „ziemia”) poszukiwań statycznego stanu równowagi gospodarki. Choć Thünen nie postawił nigdy „kropki nad i”,

<sup>11</sup> Stąd np. założenia implícite o odwracalności zagospodarowania przestrzennego, szybkich dostosowań w tym zakresie, łatwej adaptowalności przestrzeni do różnych zastosowań produkcyjnych, tak charakterystyczne dla szkoły neoklasycznej.

<sup>12</sup> Należy jednak pamiętać, że podobnego ujęcia można się dopatrzeć już w pracach Smitha.



wynika jednak jasno z jego analizy (1850, t. II), że rola alokacyjna renty polega na umożliwieniu optymalnej alokacji ziemi jako rzadkiego czynnika produkcji pomiędzy alternatywne zastosowania produkcyjne. Mechanizm kształtowania renty pozwala na osiągnięcie stanu równowagi, który charakteryzuje optimum Pareta, tj. sytuację, w której wartość krańcowego produktu ziemi we wszystkich zastosowaniach jest jednakowa (w rezultacie takie same przyrosty nakładów kapitałowych na różnych rodzajach gruntów będą skutkowały identycznymi przyrostami produktu, a jednakowe jednostki produktu osiągać będą tę samą cenę).

Brak zainteresowania ziemią daje się zauważyć także we współczesnych analizach idących tropem Ricardiańskiego pojmowania roli przestrzeni w gospodarce. W badaniach tych poszukiwany jest stan równowagi produkcji wyznaczający jednocześnie ceny produkcji i zmienne podziału, takie jak: stopa zysku, stopa wynagrodzeń i renty gruntowe (Sraffa 1960; Kurz 1978). W przeciwieństwie do teorii neoklasycznych wynagrodzenie (renta) nie jest wyznaczane przez produktywność marginalną.

Należy także zauważyć jeszcze jedno istotne ograniczenie neoklasycznego podejścia do gospodarki przestrzennej. Otóż mechanizm rynkowy, alokujący ziemię do zastosowań produkcyjnych, w swej istocie nie udziela odpowiedzi na pytania o przestrzenny rozkład działalności gospodarczej. Mechanizm równowagi zaproponowany przez Walrasa (1874, [1954]) ujawnia jedynie wielkość arealu ziemi znajdującego gospodarcze zastosowanie, abstrahuje od wpływu, jaki na to zastosowanie wywiera odległość od rynków zbytu czy rynków czynników produkcji, oraz pomija wpływ intensywności działalności gospodarczej na zmianę lokalizacji tych rynków. Model Walrasa nie udziela odpowiedzi na pytanie, gdzie produkować.

## 1.2. Przestrzeń jako dystans (teoria lokalizacji)

Uwzględnienie dystansu oznacza, że na porządku dziennym staje kwestia lokalizacji zasobów produkcji, lokalizacji popytu i kosztów ich wzajemnego oddziaływania. W tej sytuacji poszukiwanie optymalnego (statycznego) stanu gospodarki wymaga nie tylko określenia wielkości produkcji dóbr i usług (warunkującej pełne wykorzystanie zasobów), lecz także jej lokalizacji.

### *Równowaga Thüinena*

Ujęcie odległości od rynków zbytu (kosztów transportu), jako czynnika warunkującego korzyści uzyskiwane z uprawy ziemi, ekonomia zawdzięcza wspomnianemu już Thünenowi (1826, 1842, 1850). Jest on twórcą koncepcji tzw. dyferencyjnej renty gruntowej, zwanej też od jego nazwiska rentą Thüinena. Przy założeniu stałej wielkości produkcji oraz stałych kosztów produkcji na jednostkę powierzchni gruntu, niezależnie od jego lokalizacji (stałe korzyści skali, jednorodna urodzajność, brak ograniczeń ze strony zasobów produkcyjnych, które są wszędzie dostępne w tych samych proporcjach, co implikuje identyczną intensywność łączenia ziemi z innymi zasobami produkcyjnymi), głównymi czynnikami wpływającymi na wielkość renty stają się koszty transportu. Koszty te, według założeń Thüinena, są proporcjonalne do przebytej drogi

oraz ilości transportowanego produktu (stałe korzyści skali w transporcie). Przemieszczenie dotyczy wyłącznie produktów gotowych i odbywa się tylko w jednym kierunku, to jest z miejsca wytworzenia do punktu centralnego (tzw. rynku, który określa cenę wyrobów gotowych). W tym modelu renta jest liniową i malejącą funkcją odległości od rynku (zob. Dramowicz 1978, s. 58):

$$R_i = x(p - a) - xfd_i \text{ lub } R_i = px - c - \tau d_i,$$

gdzie:

- $R_i$  – renta dyferencyjna na jednostkę gruntu (powierzchni) w miejscu  $i$ ,
- $p$  – cena dobra finalnego wytwarzanego na danym areale gruntu,
- $x$  – wielkość produkcji tego dobra na jednostkę gruntu – wydajność (stała),
- $c$  – koszt produkcji tego dobra na jednostkę gruntu (stały),
- $a$  – koszt produkcji jednej jednostki tego dobra ( $c = ax$ ),
- $\tau$  – koszty transportu  $x$  jednostek dobra finalnego wytworzonych z jednostki gruntu w miejscu  $i$  na odległość jednostkową ( $\tau = fx$ ),
- $f$  – jednostkowa stawka transportowa,
- $d_i$  – odległość między miejscem  $i$  a rynkiem zbytu.

Jak wynika z rozważań Thüнена, renta dyferencyjna spełnia aktywną rolę w lokowaniu działalności gospodarczej w przestrzeni. Ilustracją tej koncepcji stały się powszechnie znane koncentryczne kręgi lokalizacyjne Thüнена (rys. 1.1), ukazujące sposób lokalizacji produkcji (produkcyjnego wykorzystania ziemi) wokół rynku centralnego w zależności od korzyści netto na jednostkę powierzchni uprawy różnych produktów oraz kosztów ich transportu.

Zgodnie z logiką modelu Thüнена najbliżej rynku lokuje się produkcja dóbr, dla których owe korzyści i jednostkowe koszty transportu są odpowiednio duże (gdyż dobra te są w stanie zapewnić najwyższą rentę dyferencyjną, np. produkt 4 z rys. 1.1), tj. nachylenie funkcji renty dla tych dóbr jest najbardziej strome. Natomiast daleko od centrum lokuje się produkcja dóbr o niskich jednostkowych kosztach transportu i niskich korzyściach netto na jednostkę powierzchni (produkt 1 z rys. 1.1), tj. nachylenie funkcji renty jest relatywnie małe.

Warunki uporządkowania upraw wokół centrum zostały sformalizowane przez Löscha (1940) i dla dwóch dóbr można je zapisać w następujący sposób:

$$x_2 \pi_2 < x_1 \pi_1 < x_1 \pi_2,$$

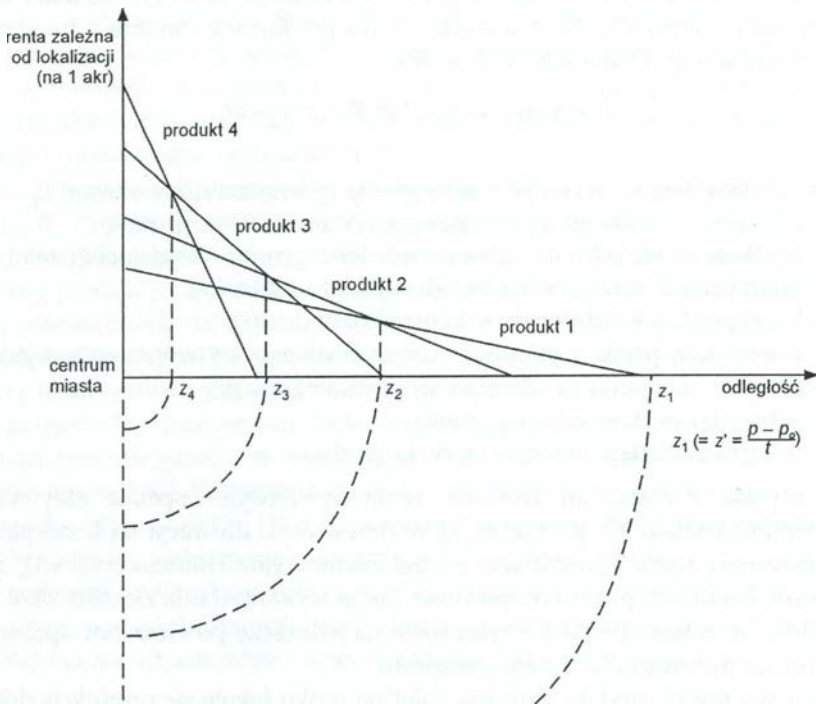
gdzie:

- $\pi_i$  – zysk jednostkowy produkcji dobra  $i$  bez uwzględniania kosztów transportu (cena jednostkowa pomniejszona o koszt przeciętny wytwarzania dobra),
- $x_i$  – wielkość produkcji dobra  $i$  na jednostkę powierzchni.

W stanie równowagi (przestrzennej) produkcja jest uporządkowana według malejącego nachylenia wartości absolutnych (gradientu) funkcji renty dyferencyjnej (w modelu Thüнена renta ma charakter liniowy), co oznacza, że krzywa renty równowagi jest wypukła. Tak rozumiana równowaga maksymalizuje rentę dyferencyjną



ze wszystkich upraw, to jest zapewnia optimum przestrzenne w gospodarce zdefiniowanej według założeń Thüнена.



Objaśnienia:  $z'$  – granica upraw,  $t$  – przeciętne koszty transportu jednostki dobra 1 na jednostkę odległości,  $p$  – cena loco rynek (centrum miasta) jednostki dobra 1,  $p_0$  – przeciętny koszt produkcji stały dla wszystkich poziomów produkcji dobra 1.

Rys. 1.1. Koncentryczne koła Thüнена

Źródło: Blaug 1994, s. 623.

Słabością rozumowania Thüнена jest jego cząstkowy i statyczny charakter, w tym brak interakcji popytu i podaży, abstrahowanie od przestrzenne uwarunkowanych kosztów produkcji innych niż koszty transportu, co wynika z założeń upraszczających modelu będącego przedmiotem jego analizy, a także brak czynników wyjaśniających powstanie miasta jako centralnego rynku zbytu. Przestrzeń Thüнена jest bowiem przestrzenią jednorodną pod względem wyposażenia w czynniki produkcji, izolowaną (bez określonych granic), monocentryczną, tj. z jednym apriorycznie przyjętym punktem centralnym (skupienie popytu), a cena produktów jest wyznaczana odgórnie na rynku centralnym niezależnie od funkcji podaży (pozioma funkcja popytu, tj. nieograniczona cenowa elastyczność popytu).

Rezygnacja z niektórych wyjściowych założeń Thüdena<sup>13</sup> prowadzi natomiast do modyfikacji wniosków dotyczących kształtowania się renty dyferencyjnej, jednakże bez naruszania istoty i logiki całego rozumowania<sup>14</sup>. Na przykład<sup>15</sup> w sytuacji malejącej produktywności krańcowej (wraz ze wzrostem ilości zasobów produkcyjnych na jednostkę gruntu) – np. funkcja produkcji typu Cobba-Douglasa – renta dyferencyjna dla poszczególnego dobra będzie malejącą, ale tym razem wypukłą (a nie liniową jak u Thüdena) funkcją odległości od rynku centralnego. Konsekwencją wypukłości stanie się spadek ilości zasobu zmiennego na jednostkę gruntu (spadek intensywności uprawy) wraz z oddalaniem się od centrum. Także uchylenie założenia o proporcjonalności kosztów transportu na rzecz funkcji wklęsłej (rosnące korzyści skali) spowoduje podobne skutki.

Przyjęcie natomiast założenia o malejącej produktywności krańcowej w powiązaniu ze zróżnicowaniem funkcji produkcji dla różnych dóbr spowoduje, że funkcje rent mogą się przecinać w kilku punktach, a więc uprawy tego samego dobra mogą występować w kilku strefach w różnej odległości od centrum. Z kolei brak dostępności ziemi odpowiedniej jakości może skutkować, przy pewnych założeniach, odlogowaniem gruntów w określonej odległości od centrum (ujemna renta dyferencyjna). Wynika to z faktu, że krzywa renty w tej sytuacji staje się funkcją nieciągłą i niemonotoniczną (Ponsard 1992, s. 39). Wprowadzenie założenia o wykorzystywaniu jednego z dóbr do produkcji drugiego z nich (założenie, że jedno z dóbr jest dobrem pośrednim sprzedawanym w centrum) powoduje natomiast, że granica upraw przybliży się do centrum wraz ze wzrostem wartości ilości dobra pośredniego niezbędnego do produkcji dobra finalnego (ze względu na bardziej strome nachylenie funkcji renty). Rozważania dotyczące renty dyferencyjnej można także uogólnić na przypadek dwóch lub kilku rynków.

Wkład Thüdena w rozwój myśli ekonomicznej polega przede wszystkim na dostrzeżeniu faktu niemożliwości wyjaśniania makroekonomicznych procesów lokalizacyjnych na gruncie teorii konkurencji doskonałej bez wprowadzenia egzogenicznego czynnika zakłócającego homogeniczność przestrzeni. W jego modelu funkcję tę spełniało apriorycznie zlokalizowane miasto jako centrum wymiany. Użyteczność modelu Thüdena wynika z prostoty przyjętej w nim głównej zasady wyjaśniania procesów lokalizacyjnych – przydział przestrzeni jest regulowany *ceteris paribus* przez względne oszczędności w kosztach transportu. Wprawdzie wydaje się, że schemat zaproponowany przez Thüdena (nawet przy wprowadzeniu przestrzeni niejednorodnej i wielocentrycznej) utracił zdolność wyjaśniania procesów lokaliza-

<sup>13</sup> Chodzi o założenia o jednakowej urodzajności ziemi, nieograniczonej dostępności czynników produkcji po stałych cenach, stałości kombinacji poszczególnych czynników w funkcji produkcji (liniowo jednorodna funkcja produkcji), braku dóbr pośrednich, liniowej funkcji kosztów transportu (stałe jednostkowe koszty transportu niezależnie od dystansu i kierunku).

<sup>14</sup> Sam Thüden zmodyfikował swój model, wprowadzając przeszkodę wodną oraz mniejsze miasto jako pomocniczy ośrodek zbytu towarów rolnych (zob. Dramowicz 1978, s. 60–61).

<sup>15</sup> Przykłady cytowane za Ponsardem (1992, s. 31–32, 39–40, 43–44) i Domańskim (2002, s. 41–42).



cyjnych we współczesnym rolnictwie<sup>16</sup> (Ponsard 1992, s. 48; Kuciński 2004, s. 74), to pozostaje jednak jako wzorzec myślenia o procesach lokalizacji. W szczególności nadal może być użyteczny do opisu równowagi cząstkowej wykorzystania ziemi w odniesieniu do zastosowań przemysłowych, handlowych, mieszkaniowych i in. w obszarach aglomeracji, raczej w skali mezo (aglomeracja i jej nieurbanizowane zaplecze) niżeli w skali mikro. Adaptacji modelu Thünera na potrzeby badania przestrzennego rozwoju monocentrycznych aglomeracji dokonał Alonso (1964). Niemal natychmiast model Alonso został rozszerzony przez Millsa (1967; 1972)<sup>17</sup> i Mutha (1969). Współczesną syntezę i krytyczne rozwinięcie tych prac zawierają opracowania Fujity (1989) oraz Anasa, Arnotta i Smalla (1998). W modelach tych zakłada się, że gospodarstwa domowe maksymalizują poziom użyteczności<sup>18</sup> ( $U$ ) osiąganą z konsumpcji usług mieszkaniowych ( $h$ )<sup>19</sup>, konsumpcji pozostałych dóbr i usług ( $X$ ), przy istniejącym ograniczeniu budżetowym. Dochód ( $Y$ ) jest wyznaczony egzogenicznie. Jego część jest wydawana na pokrycie kosztów dojazdu do centrum na odległość  $d$ , przy założeniu stałych ( $\tau$ ) kosztów jednostkowych dojazdu na 1 km, egzogenicznie danego poziomu ( $P^x$ ) cen innych towarów i usług (parametr ten ma charakter aprzestrzenny), oraz tzw. renty rolnej, czyli renty z ziemi rolniczej na granicach miasta:

$$\text{Max } U = U(h, X),$$

przy ograniczeniu:

$$Y = hP^h + XP^x + d\tau,$$

gdzie:

- $P^h$  – cena jednostki usług mieszkaniowych,
- $P^x$  – jednostkowa cena innych dóbr i usług (zmienna egzogeniczna),
- $U$  – poziom użyteczności,
- $h$  – wielkość konsumpcji usług mieszkaniowych,
- $X$  – wielkość konsumpcji innych dóbr i usług,
- $Y$  – dochód,
- $d$  – odległość dojazdu do centrum,
- $\tau$  – koszty jednostkowe dojazdu na 1 km.

<sup>16</sup> Głównie za sprawą zmiany wagi czynników lokalizacyjnych w tym sektorze, w szczególności kosztów transportu, oraz ze względu na „zmniejszenie sezonowości rynku, zmiany charakteru popytu, wzrostu skali produkcji rolniczej, stosowania metod interwencjonizmu państwowego w sterowaniu produkcją rolną (subwencje), wzrostu udziału obszarów użytkowanych nierolniczo oraz ekspansji miast” (Kuciński 2004, s. 75). Jednak gdy spełnione są założenia modelu, nadal dobrze wyjaśnia on lokalizację produkcji rolnej, np. w południowych Włoszech, Bułgarii, Finlandii, Pakistanie, Nigerii, Ghanie i Urugwaju (zob. Kuciński 2004, s. 74).

<sup>17</sup> Model Millsa (1967, s. 198) koncentruje się na substytucji i na zasobach/nakładach. W użytej przez niego funkcji produkcji przestrzeń (ziemia) jest jednym z trzech kluczowych elementów obok pracy i kapitału (s. 200).

<sup>18</sup> Jest to tzw. model miasta zamkniętego, gdzie wielkość populacji jest dana i niezmienna, a poziom użyteczności jest maksymalizowany. W innych modelach, tzw. otwartych, wielkość populacji jest zmienna, ale poziom użyteczności jest dany egzogenicznie.

<sup>19</sup> Jednostką, w jakiej mierzony jest zakup usług mieszkaniowych, jest wielkość działki budowlanej. Zakłada się korelację między tą wielkością a wielkością nabywanych usług mieszkaniowych – zob. Brueckner (1978).

Zakłada się także, że gospodarstwa domowe będą skłonne zapłacić najwyższą możliwą cenę za usługi mieszkaniowe pod warunkiem pozostania na niezmiennym poziomie użyteczności. Innymi słowy, marginalny wzrost kosztów dojazdu do pracy jest kompensowany przez spadek wydatków na usługi mieszkaniowe, tak aby poziom użyteczności pozostał niezmienny. Warunek ten nosi miano warunku Alonso:

$$\Delta P^h(d) h(d) = -\tau \Delta d.$$

Model pozwala określić wielkość miasta, przestrzenny rozkład rent (przestrzenny rozkład wartości gruntu), przestrzenny rozkład gęstości zaludnienia miasta. Logika modelu sprowadza się bowiem do analizy efektów kompensacyjnych występujących pomiędzy potrzebą posiadania jak największej przestrzeni do dyspozycji a minimalizowaniem kosztów dojazdu. W rezultacie osiągnięte jest optimum Pareta (zob. Mirrlees 1972; Fujita 1989) przy założeniu braku efektów zewnętrznych, takich jak: zatłoczenie dróg, zanieczyszczenie środowiska naturalnego, choroby cywilizacyjne, wizualna jakość otoczenia (np. krajobrazu), korzyści aglomeracyjne. Model Alonso, rozwinięty współcześnie do tzw. postaci ogólnej (*Generalised Thüinen Models*), służy do predykcji zmian w wykorzystaniu przestrzeni wokół punktu centralnego (punktów centralnych), a więc pozwala na modelowanie zjawisk konkurencji o przestrzeń pomiędzy jej różnorodnymi zastosowaniami np. w osadnictwie, rolnictwie czy obszarach leśnych – zob. Konagaya (1999; 2000).

### Równowaga Webera<sup>20</sup>

Rozważania Alfreda Webera (1909) dotyczą wyboru optymalnej lokalizacji miejsca produkcji przemysłowej (zakładu przemysłowego) przy założeniu stałych kosztów produkcji oraz braku przestrzennej jedności pomiędzy rynkami zbytu i rynkami zaopatrzenia w nakłady<sup>21</sup>. Analiza Webera dotyczy więc określenia punktu minimalnych kosztów transportu (na jednostkę produkcji) w jednorodnej<sup>22</sup>, izotropowej<sup>23</sup>, ciągłej (w odniesieniu do transportu)<sup>24</sup> przestrzeni euklidesowej, w której powinna lokować się produkcja przemysłowa. Jedynym czynnikiem egzogenicznym różnicującym przestrzeń jest różne wyposażenie w nakłady produkcyjne (surowce) i przestrzenne zróżnicowania wielkości popytu oraz ich wzajemne oddalenie. Koszty transportu są liniową funkcją odległości i ciężaru przemieszczanych dóbr (stałe stawki transportowe na jednostkę odległości), a siła robocza jest dostępna we wszystkich miejscach przestrzeni. Popyt jest nieelastyczny i nie zmienia się w zależ-

<sup>20</sup> Za prekursora klasycznej teorii lokalizacji uznać należy jednak Wilhelma Launhardta – niemieckiego inżyniera i ekonomistę zajmującego się transportem kolejowym.

<sup>21</sup> Badanie prowadzone wraz z matematykiem George'em Pickiem.

<sup>22</sup> Wszystkie właściwości przestrzeni w tym samym stopniu są spełnione we wszystkich jej punktach z wyjątkiem wyposażenia w czynniki produkcji, punktowej lokalizacji popytu (który w pozostałych punktach przestrzeni jest zerowy) oraz odległości między tymi niejednorodnymi elementami.

<sup>23</sup> Jednostkowy koszt transportu jest taki sam niezależnie od kierunku przemieszczania.

<sup>24</sup> Przemieszczenie z dowolnego punktu przestrzeni do innego dowolnego punktu przestrzeni nie wymaga jej opuszczenia.



ności od zmian ceny czy dochodów nabywców. W rzeczywistości problem analizowany przez Webera różni się od modelu rozpatrywanego przez Thünera założeniem o wielości punktów konsumpcji, wielości źródeł energii i surowców, nieciągłości przestrzeni w odniesieniu do zjawisk produkcji i zbytu, a także założeniem o istnieniu korzyści zewnętrznych oraz zróżnicowanych przestrzennie kosztów pracy<sup>25</sup>. Jest to również, w odróżnieniu od rozważań Thünera, model mikroekonomiczny, gdyż bada on optymalną lokalizację przedsiębiorstwa a nie rozkład działalności gospodarczej w przestrzeni. Wspólne dla obu modeli jest natomiast założenie o egzogenicznym charakterze czynników zakłócających jednorodny charakter przestrzeni, pozwalające na wyjście z walrasowskiej pułapki przestrzennej.

Przy przyjętych przez Webera założeniach (podobnie jak u Thünera) nie ma potrzeby rozważania strony popytowej decyzji przedsiębiorców. Optymalna lokalizacja jest dana w punkcie minimalizującym koszty transportu w analizowanej przestrzeni euklidesowej. Model Webera sprowadza się więc do rozwiązania następującego problemu:

$$\text{Min } CT, \quad CT = \tau m_1 d_1 + \tau m_2 d_2 + \tau m_3 d_3,$$

gdzie:

$CT$  – koszty transportu,

$\tau$  – jednostkowy koszt transportu (taryfa transportowa jest stała i jednakowa),

$m_{1,2}$  – wielkość nakładów,

$m_3$  – wielkość produkcji,

$d_i$  – odległość pomiędzy miejscem pozyskania nakładów/rynkem zbytu a optymalnym miejscem produkcji  $K$ .

Problem ten nie ma rozwiązania analitycznego, możliwe są jednak rozwiązania mechaniczne, tzw. trójkąt lokalizacyjny Varignona<sup>26</sup> (rys. 1.2), i numeryczne (iteracyjna aproksymacja wartości optymalnej)<sup>27</sup>.

Praktyczny algorytm rozwiązania numerycznego tego problemu został zaproponowany przez węgierskiego matematyka Endre Weiszfelda<sup>28</sup> w 1936 roku<sup>29</sup>. Rozwiązaniem jest zazwyczaj punkt przestrzeni z masą dominującą, tzn. jeśli proces produkcji zwiększa wagę produkowanego towaru (indeks materiałowy poniżej jedności), to lokalizacja zakładu przemysłowego zbliża się do rynków zbytu (lokalizacja rynkowa), natomiast jeśli w ramach procesu produkcji następuje utrata wagi wyrobu

<sup>25</sup> Na temat modelu Webera zob. np. Wesolowsky (1993) oraz Drezner, Klamroth, Schöbel, Wesolowsky (2002).

<sup>26</sup> Rozwiązanie mechaniczne pozwala osiągnąć stabilny wynik także dla większej liczby punktów zbytu i zaopatrzenia, jeśli tylko powstały przez ich połączenie wielobok będzie wypukły.

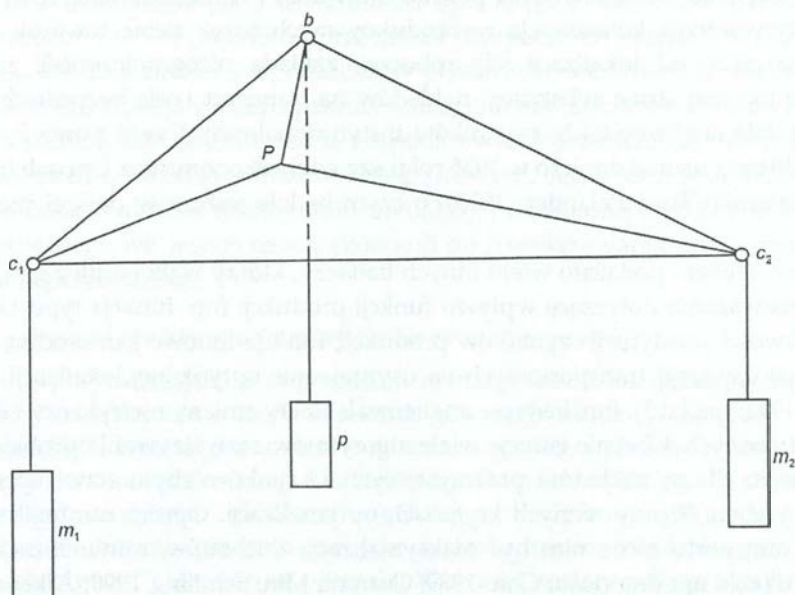
<sup>27</sup> Pierre de Fermat (1601–1665) rozwiązał ten problem numerycznie dla trzech punktów, tj. dla trójkąta, już w XVII wieku. Natomiast w 1882 roku, tj. 27 lat przed Weberem, rozwiązanie tego problemu odkrył także Wilhelm Launhardt, który wykorzystał minimalizowanie potencjalnej energii układu fizycznego oraz trójkąt wag i punkt bieżunowy.

<sup>28</sup> Prawdziwe nazwisko Andrew Vazsonyi, obecnie emerytowany profesor Uniwersytetu San Francisco.

<sup>29</sup> Niektóre źródła podają 1937 rok.



finalnego (wysoki indeks materiałowy), to lokalizacja zakładu zbliża się do rynków zaopatrzenia (lokalizacja surowcowa)<sup>30</sup>.



Objaśnienia:  $c_1$ ,  $c_2$  – punkty zaopatrzenia w surowce,  $b$  – punkt lokalizacji konsumentów,  $p$  – ciężarek o wadze odpowiadającej iloczynowi ładunków odbieranych w punkcie  $b$  i jednostkowych kosztów transportu,  $m_1$ ,  $m_2$  – ciężarki o wadze odpowiadającej iloczynowi ładunków nabywanych w punktach  $c_1$ ,  $c_2$  i jednostkowych kosztów transportu,  $P$  – punkt lokalizacji przedsiębiorstwa przemysłowego minimalizujący koszty transportu.

Rys. 1.2. Trójkąt lokalizacyjny Varignona

Źródło: Leśniak (1985, s. 108).

W modelu Webera lokalizacja jest wyznaczana przez kryterium minimalizacji kosztów transportu. Jednakże badane są również inne czynniki mogące determinować lokalizację produkcji, takie jak różnice w cenie siły roboczej, czy też korzyści aglomeracji<sup>31</sup>. Do określania ich wpływu jest używana metoda izodapan krytycznych – konturów warstwicznych (zbiór punktów o identycznych kosztach transportu w stosunku do punktu wyjścia), która umożliwiła Weberowi analizę substytucji pomiędzy wydatkami na różne nakłady produkcyjne.

Słabością modelu Webera jest jego cząstkowy i statyczny<sup>32</sup> charakter. W modelu tym abstrahuje się od związków przestrzennej lokalizacji nakładów, miejsca produkcji

<sup>30</sup> Innymi słowy, gdy krzywa kosztów dostawy wyrobu finalnego jest bardziej stroma niż krzywa kosztów dostawy komponentów, dominuje lokalizacja rynkowa, w przeciwnym przypadku surowcowa (Kuciński 2004, s. 81).

<sup>31</sup> Istnienie korzyści aglomeracji w tym modelu jest w jawnej sprzeczności z założeniem o stałości współczynników technicznych, które nie powinny być stałe w przypadku pojawienia się korzyści skali.

<sup>32</sup> Brak analizy sprzężeń zwrotnych i oddziaływania lokalizacji na siebie.

i popytu. Nie znajdują wyjaśnienia przyczyny koncentracji popytu. Logicznym uzasadnieniem dla tego założenia byłoby przestrzenne zróżnicowanie gustów konsumentów, tzn. brak zainteresowania producentów dóbr i właścicieli nakładów użytych do ich wytworzenia konsumpcją wyprodukowanych przez siebie towarów. Weber abstrahuje także od lokalizacji siły roboczej, zakłada nieograniczoność zasobów, w efekcie nie rozpatruje substytucji nakładów na transport i cele bezpośrednio produkcyjne. Nie analizuje także czynników instytucjonalnych. Część z owych słabości modelu Webera usunął dopiero w 1935 roku szwedzki ekonomista z Uppsali (inżynier z wykształcenia) Tord Palander (1935), o czym będzie jeszcze w dalszej części rozdziału.

Tropem Webera podążało wielu innych badaczy, którzy wzbogacali jego rozumowanie o rozważania dotyczące wpływu funkcji produkcji (np. funkcja typu Leontiefa bez możliwości substytucji czynników produkcji, funkcja liniowo jednorodna, dowolna funkcja) czy taryf transportowych na usytuowanie optymalnej lokalizacji (szerzej Ponsard 1992, rozdz. 3). Inni badacze analizowali efekty zmiany metryki czy nieciągłości przestrzennych. Obecnie istnieje wiele algorytmów rozwiązywania problemu weberowskiego dla  $m$  zakładów przemysłowych i  $n$  rynków zbytu (tzw. uogólniony problem Webera)<sup>33</sup> przy różnych kryteriach optymalizacji. Oprócz minimalizowania kosztów transportu może nim być maksymalizacja dochodów, minimalizacja czasu transportu (zob. np. Brandeau, Chiu 1989; Current, Min, Schilling 1990; Aikenes 1985; Verter, Cemal 1992)<sup>34</sup>. Jednak rozważania te ze względu na cząstkowy charakter pozwalają jedynie na kierunkową predykcję realnych zmian przestrzennych (procesów lokalizacyjnych) w wymiarze ponadlokalnym. Są one natomiast użytecznym narzędziem podejmowania decyzji mikroekonomicznych przez podmioty gospodarcze w odniesieniu do ich decyzji lokalizacyjnych i jako takie są rozwijane pod nazwą badań operacyjnych. Na przykład Seppälä (1997) prezentuje opis modelu wykorzystanego przez fińskiego państwowego dystrybutora napojów alkoholowych (przedsiębiorstwo Alko Ltd.) do symulacji zmian, jakie w lokalizacji jego punktów sprzedaży detalicznej wymusić miało zniesienie monopolu rządowego na sprzedaż napojów alkoholowych w Finlandii. Współczesne normatywne modele lokalizacyjne różnią się znacznie od pierwowzoru Webera zakresem analizowanych zmiennych oraz dynamicznym (ewolucyjnym)<sup>35</sup> charakterem, tj. uwzględnianiem zmian w otoczeniu zewnętrznym, efektów sprzężeń zwrotnych i zmian zachodzących pod wpływem modyfikacji (rozumianej jako endogeniczny proces opisywany przez model) zachowania uczestników gry rynkowej posiadających ograniczony dostęp do informacji. Część z nich skupia się nie na znajdowaniu stanów równowagi, lecz na analizowaniu procesów decyzyjnych, tj. ścieżki zmian.

<sup>33</sup> Pionierami analizy uogólnionego problemu Webra byli Miehle (1958) i Cooper (1963). Pierwsze algorytmy jego rozwiązania zaproponowali Scott (1971) oraz Vergin, Rogers (1967), a obecnie obowiązujące rozwiązanie zaproponował w 1992 r. Rosing (1992) przy wykorzystaniu metod programowania liniowego.

<sup>34</sup> Przedstawili 50 problemów i odpowiadających im algorytmów.

<sup>35</sup> Na temat definicji modeli ewolucyjnych zob. Nelson (1995) oraz Lane (1993).



Przegląd współczesnych metod analiz optymalnej lokalizacji zakładu przemysłowego zawiera np. praca Dreznera i Hamachera (2002), prezentująca zarówno rozważania teoretyczne jak i ich kontekst aplikacyjny. Natomiast szeroką paletę współczesnych modeli „ekonomii przestrzeni” dotyczących przede wszystkim kwestii lokalizacji działalności gospodarczej w przestrzeni, lecz również analiz obszaru rynkowego (lokalizacja zakładu przemysłowego, teoria obszarów rynkowych, przestrzenna konkurencja cenowa, teoria gospodarowania przestrzenią, dojazdy do pracy i przestrzenny rozkład potoków transportowych, regionalna specjalizacja i wymiana) można znaleźć w monografii Puu (2003), poświęconej zastosowaniu aparatu matematycznego we współczesnej ekonomii do rozwiązywania problemów gospodarowania przestrzenią.

### *Analiza obszaru rynkowego i przestrzenna równowaga ogólna*

Rozwój przytoczonych w poprzednim rozdziale teorii lokalizacyjnych odbywał się niejako na marginesie teorii ekonomii głównego nurtu. W *Zasadach ekonomiki* Marshalla (1925) kwestie przestrzenne nie znalazły swego miejsca i w ten oto sposób nie weszły do kanonu ekonomii. Jak stwierdza Domański (2002, s. 9), „Nie było (...) usystematyzowanej teorii ekonomii uogólniającej funkcjonowanie i rozwój gospodarki w jej zmienności przestrzennej jako systemu miejsc i obszarów powiązanych siecią oddziaływań”. Dopiero na początku XX wieku zostały podjęte wysiłki łączenia zmiennych ekonomicznych ze zmiennymi przestrzennymi (opisującymi lokalizację) w jednolite modele statycznej równowagi ogólnej.

Pierwszych prób poszukiwania tego typu relacji można dopatrywać się w modelach analizujących obszary rynkowe lub tzw. obszary zbytu. Prekursorem w tym zakresie był niemiecki inżynier i ekonomista Wilhelm Launhardt, który w latach 80. XIX wieku uzupełnił podaźową teorią lokalizacji działalności rolniczej Thüdena analizą znaczenia regionów rynkowych dla lokalizacji zakładów przemysłowych (zob. Blaug 1994, s. 621–626). Jego wkład do teorii równowagi ogólnej polega na zainicjowaniu badań dotyczących optymalnych sfer zbytu rywalizujących ze sobą producentów skupionych w konkretnych punktach przestrzeni i obsługujących przestrzennie równomiernie rozproszonych konsumentów. Model Launhardta należy do klasy modeli równowagi cząstkowej, zakłada, że rozmiary popytu w każdym punkcie przestrzeni są liniową funkcją lokalnej ceny (zależnej wyłącznie od kosztów wytworzenia produktu i jego transportu). W efekcie model ten pozwala określić granice, wzdłuż których ceny dwóch rozpatrywanych identycznych produktów (produkowanych przy różnych kosztach w różnych apriorycznie przyjętych lokalizacjach) byłyby sobie równe po uwzględnieniu kosztów transportu, co pozwala na wyznaczenie obszaru zbytu produktu. „Mówiąc ogólnie, jeśli jakiś jeden produkt musi konkurować z wielką liczbą innych produktów pochodzących ze źródeł otaczających go ze wszystkich stron, to region rynku przybiera kształt wielokąta, którego boki muszą być liniami prostymi, tak aby przestrzeń gospodarcza była wypełniona w sposób ciągły” (Blaug 1994, s. 626–627). Tak więc to właśnie Launhardt należałoby uznać za twórcę koncepcji sześciokątnych obszarów rynkowych, znanej powszechnie z prac Christallera i Löscha.



Badania Waltera Christallera (niemieckiego geografa) przypadają na początkowe lata XX wieku. W pracy dotyczącej ośrodków centralnych w południowych Niemczech Christaller (1933) zaproponował wyjaśnienie prawidłowości rządzących przestrzennym rozkładem miast przy wykorzystaniu dorobku teorii ekonomii<sup>36</sup>. Dowodził on, że najbardziej optymalna struktura przestrzenna miast (minimalizująca liczbę miast, przy której cały obszar jest zaopatrzony we wszystkie dobra i usługi) ma charakter sieci heksagonalnej<sup>37</sup>. Sieci tego typu o różnej randze przenikają się wzajemnie, a ich liczba zależy od tzw. poziomów hierarchii (rangi) poszczególnych dóbr/usług charakteryzowanych przez ich odmienny zasięg rynkowy (maksymalna odległość ekonomiczna, jaką konsument zgadza się przebyć celem nabycia tego dobra) i odmienny próg (minimalna ilość, której produkcja zapewnia producentowi opłacalność)<sup>38</sup>.

Christaller rozpatrywał także wpływ na przestrzenne rozmieszczenie miast innych czynników, takich jak istniejące zagospodarowanie przestrzenne (linie komunikacyjne) czy czynniki administracyjne, nie uwzględniał natomiast aspektów historycznych, politycznych i kulturowych. W rozumowaniu Christallera widoczne są istotne założenia ekonomii neoklasycznej, a więc: pełna racjonalność zachowania konsumenta, doskonała informacja, jednorodność przestrzeni, proporcjonalny do odległości koszt przemieszczania. Pewnym *novum* jest natomiast nacisk na korzyści skali (tzw. minimalny próg produkcji) i założenie, by korzyści te przekraczały koszty transportu. Myśl Christallera do dziś jest żywa wśród ekonomistów zajmujących się badaniami przestrzennymi, np. w projektach ESPON (zob. ESPON 2004 e, s. 15).

Zasługą Torda Palandera (1935) jest natomiast połączenie analizy obszarów podaży (Weber i Thünen) z analizą obszarów rynków zbytu. Jego analiza obszarów rynkowych zmierza do określenia zasięgu handlowego poszczególnych przedsiębiorstw. Ten zasięg, a więc wielkość obszarów rynkowych obsługiwanych przez poszczególne przedsiębiorstwa – niemające jednak (jak u Christallera) pozycji monopolistycznej, lecz konkurujące na zasadach konkurencji niedoskonałej – ma wpływ na wielkość sprzedaży przedsiębiorstwa i ceny towarów. Kluczowym elementem rozumowania Palandera jest określenie przestrzennego zróżnicowania cen w warunkach duopolu<sup>39</sup>, których wysokość i stabilność zależy od polityki stosowanej przez przedsiębiorstwa.

<sup>36</sup> Christaller szukał przyczyn leżących u podstaw tworzenia się systemu miast (według niego miasta są to ośrodki centralne wytwarzające dobra/usługi nieprodukowane na terenie otaczającego je subregionu), nie badał natomiast przyczyn istnienia pojedynczego miasta. Jego badania noszą charakter dedukcyjno-logiczny (wyniki tej dedukcji zostały zweryfikowane na podstawie danych empirycznych uzyskanych dla południa Niemiec), pozbawiony matematycznej formalizacji.

<sup>37</sup> Inne struktury przestrzenne wymagają większej liczby miast do obsługi danego obszaru.

<sup>38</sup> Np. dla właściwego funkcjonowania teatru potrzebny jest minimalny próg, czyli pewna liczba konsumentów w otoczeniu teatru zapewniająca opłacalność przedsięwzięcia, a zarazem teatr ten może obsługiwać obszar wyznaczony skłonnością konsumentów do dojeżdżania na przedstawienia. Jeśli zasięg byłby mniejszy od progu, to teatr nie będzie mógł zarobić na swoje utrzymanie.

<sup>39</sup> Sytuacje duopolu przestrzennego (struktura rynku, gdy obszary zbytu dwóch przedsiębiorstw nachodzą na siebie) przed Palanderem rozpatrywał także Hotelling (1929), który jest uważany za prekursora analiz dotyczących związków między wielkością cen dobra, rozmiarami rynku i lokalizacją dwóch przedsiębiorstw produkujących owe dobro. Obecnie rozwiązanie problemu duopolu przestrzennego poszukiwane jest w ramach równowagi kooperacyjnej Nasha.



Za pierwszego twórcę ogólnej teorii gospodarki przestrzennej uznaje się jednak niemieckiego ekonomistę Löschę (1940 [1961]), którego model w latach 60.<sup>40</sup> został zoperacjonalizowany przez Tinbergena (1961) i Bosa (1964). „U Löschę obecne są wszystkie główne elementy klasycznej teorii lokalizacji: Thünenowska analiza regionów produkcji obsługujących «punktowy» rynek, Launhardtowska analiza «punktowej» produkcji obsługującej region rynkowy, teoria Webera uzależniająca wybór minimalizującego koszty usytuowania zakładów przemysłowych od transportu i siły roboczej, rozważania Hottelinga nad konkurencją przestrzenną w warunkach duopolu i oligopolu (...)” (Blaug 1994, s. 630). „Lösch stworzył teorię wyjaśniającą zasady lokowania w przestrzeni jednocześnie różnych typów działalności gospodarczej człowieka. Traktując sferę gospodarczej działalności człowieka w sposób kompleksowy, starał się wskazać główne determinanty osiągnięcia ogólnej równowagi przestrzennej” (Meyer 1999, s. 75). Podobnie jak jego poprzednicy Lösch założył, że produkcja odbywa się na rozległej, jednorodnej równinie, gdzie rozmieszczenie surowców i ludności jest równomierne i nie stanowi ograniczenia dla produkcji od strony podażowej. W rezultacie (przy założeniu homogeniczności gustów i preferencji konsumentów) popyt jest także równomiernie rozłożony w przestrzeni, a jego wielkość zależy od ceny CAF<sup>41</sup> (popyt jest elastyczny względem ceny). Lösch przyjął także, iż produkcja dotyczy jednego dobra, jednostkowe koszty jego transportu są stałe, a taryfa transportowa nie zależy od odległości i ilości przemieszczanego towaru. Punktem wyjścia rozumowania jest neoklasyczny model równowagi stacjonarnej, do którego Lösch włączył także kwestię optymalnego wyboru rynku obsługiwanego przez wybranego producenta. W stosunku do równowagi walrasowskiej<sup>42</sup> model ten zakłada potrzebę określenia, oprócz wektora cen i ilości równowagi, także miejsca optymalnej lokalizacji produkcji, rozmiarów i granic rynków, jak również dokładnej liczby producentów (co wynika bezpośrednio z jego przestrzennej logiki). W sytuacji równowagi przestrzennej popyt (zmienna egzogeniczna modelu) równa się podaży na wszystkich rynkach przestrzennych, a lokalizacja producentów jest ustalona endogenicznie. Lösch zakłada więc, po pierwsze, maksymalizację zysku przez producenta na skutek wyboru optymalnej lokalizacji i optymalnego wyboru zasięgu rynku, po drugie, osiąganie równowagi przy zyskach zerowych producentów, po trzecie, zaopatrzenie rynku we wszystkie niezbędne dobra (na które jest popyt) i, po czwarte, wyrównywanie się cen CAF na granicach poszczególnych rynków. Innymi słowy, dynamika modelu Löschę zasada się na stopniowym wzroście liczby producentów i zmniejszaniu się obszaru obsługiwanego przez jednego producenta (zaspokajanego przez niego popytu), aż do wyczerpywania się bodźców w tym zakresie, czyli do zaniknięcia zysków nadzwyczajnych.

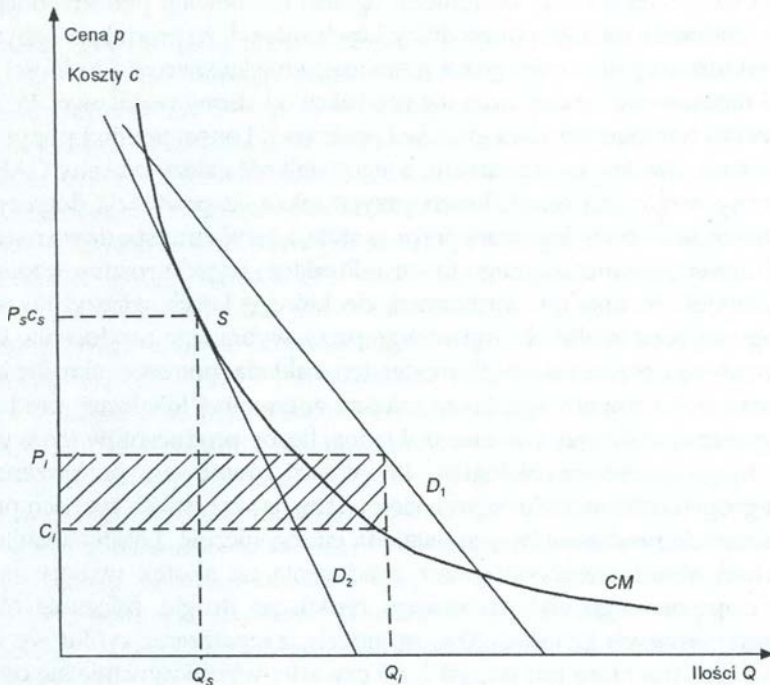
<sup>40</sup> Model ten stosunkowo późno stał się przedmiotem profesjonalnego zainteresowania zarówno na świecie jak i w naszym kraju. Kilkunastoletnie opóźnienie w tym zakresie spowodowane było zarówno wojną, ale także trudnościami komunikacyjnymi (językowymi). Domański dodatkowo wskazuje na to, że model ten ze względu na przyjmowanie podstawowych założeń neoklasycznych był trudny do przyjęcia (w przeciwieństwie do analiz prowadzonych w ramach tzw. *regional science*) przez ówczesnych polskich ekonomistów (lata 60.) ze względów ideologicznych.

<sup>41</sup> Cena obejmuje koszty transportu.

<sup>42</sup> Nie jest to model równowagi ogólnej sensu stricto ze względu na założenie, że popyt jest egzogeniczny oraz założenie braku konkurencji na rynkach poszczególnych producentów (konkurencja określa wielkości tych rynków).

czajnych. W modelu tym pojawiają się dwie siły o charakterze przestrzennym: dośrodkowa, wynikająca z korzyści skali<sup>43</sup>, i odśrodkowa, wynikająca z konieczności ponoszenia (przez konsumentów) kosztów transportu. Siły te pozwalają określić obszar rynkowy dla poszczególnych dóbr.

Matematycznym wyrazem powyższego rozumowania jest stożek popytu Lösch'a (rys. 1.4), gdzie cena równowagi (loco magazyn producenta) jest określana przez styczność krzywej popytu (im niższa cena, tym popyt większy ze względu na chęć zakupu towaru zgłaszane przez coraz to bardziej oddalonych od producenta, a więc ponoszących wysokie koszty transportu, konsumentów) i krzywej kosztów przeciętnych, malejących wraz ze wzrostem wielkości produkcji.



Objaśnienia:  $CM$  – koszt przeciętny,  $D_1$  – popyt na dane dobro skierowany do producenta w sytuacji braku konkurencji ze strony innych przedsiębiorstw,  $D_2$  – popyt skierowany do producenta w sytuacji równowagi „przestrzennej”, obszar  $P_i c_i$  – zyski nadzwyczajne w sytuacji braku równowagi „przestrzennej”,  $P_s$  – cena równowagi (cena loco magazyn nieobejmująca kosztów transportu),  $c_s$  – koszt przeciętny w sytuacji równowagi,  $Q_s$  – wielkość produkcji przedsiębiorstwa w sytuacji równowagi.

Rys. 1.3. Stożek popytu według Lösch'a

Źródło: Ponsard 1992, s. 193.

<sup>43</sup> Korzyści skali zostały uwzględnione przez założenie minimalnego poziomu produkcji pojedynczego przedsiębiorstwa. W tej sytuacji trudno mówić o pełnej podzielności kapitału czy produkcji, a więc nie jest spełnione jedno z założeń konkurencji doskonałej.

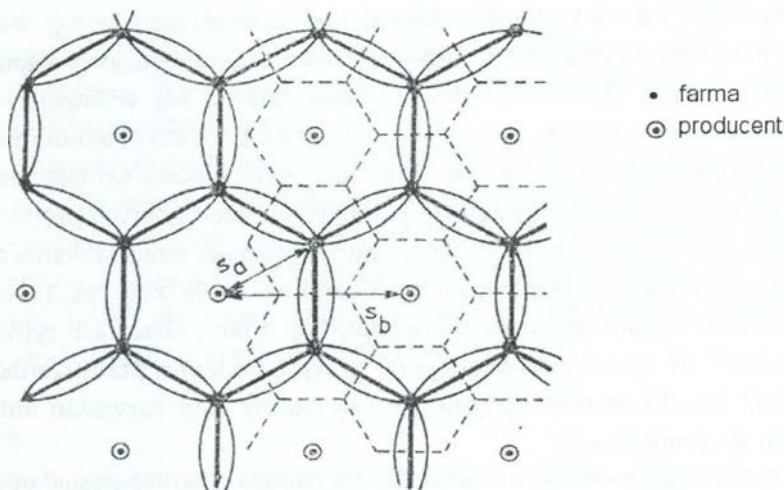


Najczęściej jednak w dorobku Löscha podkreśla się nie tyle jego wkład w zagadnienie przestrzennego kształtowania się równowagi ogólnej, co osiągnięcia w zakresie teorii regionu ekonomicznego (Domański 2002, s. 46), wskazując na to, że prezentowane rozumowanie, bazując na przesłankach czysto ekonomicznych, pozwala na bardziej systemowe uzasadnienie dedukcyjnych hipotez Christallera dotyczących heksagonalnego kształtu obszarów rynkowych poszczególnych producentów. Lösch bowiem, przy zastosowaniu bardziej rygorystycznego wnioskowania ekonomicznego, dochodzi także do podobnych konkluzji i wskazuje (zob. rys. 1.4) na nakładanie się obszarów rynkowych dóbr różnej rangi (tj. dóbr o obszarach rynkowych różnej wielkości)<sup>44</sup>. W tym kontekście można przyjąć, że teoria przestrzennej równowagi „ogólnej” Löscha stanowi jedynie pewien istotny etap rozważań autora na temat regionu ekonomicznego.

Współcześnie modelowi Löscha została nadana również postać operacyjna (zob. Ponsard 1992, s. 226–233). Posiada on rozwiązanie analityczne, możliwe do uzyskania na drodze iteracji (w przypadku wystąpienia zysków nadzwyczajnych następuje zwiększenie liczby producentów obsługujących dany obszar kołowy, co wiąże się ze zmianą optymalnej wielkości rynku każdego producenta, aż zyski producentów spadną do zera, co wskazuje na stan równowagi). Ze względu na problemy nieliniowości i niewypukłości model może posiadać wiele rozwiązań niekoniecznie stabilnych (Ponsard 1992, s. 234). Model operacyjny przyjmuje dodatkowe założenia upraszczające, takie jak: istnienie tylko trzech typów dóbr (finalne, pośrednie i surowce) w danej przestrzeni (kołowej), centralna lokalizacja producentów dóbr finalnych i pośrednich w tej przestrzeni i pełne rozproszenie producentów surowców, przetwarzanie wszystkich surowców przez producenta dóbr pośrednich i wszystkich dóbr pośrednich przez producenta dóbr finalnych, konsumowanie dóbr finalnych przez wszystkich producentów surowców (mieszkańców przestrzeni kołowej), co implikuje, że zyski tych producentów są w całości wydawane na zakup dóbr finalnych. Model ten zawiera osiem niewiadomych (ceny i wielkości produkcji dóbr pośrednich finalnych i surowców, gęstość surowców i punktowa gęstość dochodu w przestrzeni kołowej) i osiem równań przy założeniu danych współczynników funkcji produkcji, kosztów transportu na jednostkę dobra i odległości, wielkości przestrzeni kołowej oraz kosztów stałych zarówno producentów dóbr pośrednich jak i finalnych.

---

<sup>44</sup> Lösch próbuje wprowadzić pewien porządek do procesu poprzez rotacje sieci wokół wcześniej przyjętego punktu centralnego aż do uzyskania sześciu obszarów z licznymi i sześciu z nielicznymi miejscami produkcji. Zabieg ten zdaniem Löscha pozwala na otrzymanie układu, w którym największa liczba lokalizacji zbiega się w tych samych punktach, największa liczba zakupów może być dokonywana na rynkach lokalnych, suma odległości między lokalizacjami jest najmniejsza, co pozwala minimalizować przewozy. Autor nie uzasadnia w jasny sposób mechanizmów prowadzących do tego typu konfiguracji przestrzennych, wydaje się jednak, że odwołuje się do korzyści aglomeracji.



Rys. 1.4. Heksagonalny kształt zasięgu rynku według Lösch

Źródło: Ponsard 1992, s. 193.

Główna zasługa Lösch

Główna zasługa Lösch polega na tym, iż wykazał on, że mimo początkowej jednorodności (zob. przyjęte założenia) działanie sił ekonomicznych prowadzi do różnicowania przestrzeni i ustalenia się pewnego porządku przestrzennego. „Ład przestrzenny, na który składają się współzależne i racjonalne lokalizacje przemysłu, rolnictwa i miast, został wyprowadzony z założeń dotyczących działania przedsiębiorstwa i ludzi. Jego syntetycznym wyrazem jest przestrzenna struktura regionu ekonomicznego” (Domański 2002, s. 10–11). Lösch dostrzegał także, że „uwzględnienie przestrzeni unieważnia postulaty o płynności i atomizacji konkurencji doskonałej” (Ponsard 1992, s. 195), a więc odwoływał się do konkurencji monopolistycznej. Słabość modelu polega na tym, że jest on nadal jedynie teorią produkcji. Lokalizacja konsumenta jest dana i niezmienna, podobnie jak popyt zgłaszany na każde dobro. Trudno więc mówić o pełnej równowadze ogólnej, lecz raczej o systemie równowag częściowych. Jak stwierdza Ponsard (1992, s. 198), „teoria ta jest złożeniem równowag częściowych”. W modelu brakuje funkcji użyteczności agregującej preferencje konsumenta wobec poszczególnych dóbr, co pozwalałoby na łączne rozpatrywanie popytu wobec nich wszystkich. W efekcie tego ograniczenia cena jednych dóbr jest niezależna od ceny innych dóbr i nie występuje tu zjawisko substytucji. Dają się także zauważyć istotne luki rozumowania w zakresie podaży, gdyż przestrzeń rozpatrywana jest jedynie jako odległość, bez uwzględniania, że jest ona również zasobem, na który popyt i podaż ustalają cenę równowagi. Cena usług transportowych dana jest egzogenicznie i nie zależy od ich podaży i popytu na nie. Dodatkowo w modelu tkwi immanentna sprzeczność wynikająca z założenia o jednorodności przestrzeni, zasobów i podmiotów gospodarczych (np. pełna dostępność zasobów we wszystkich miejscach), niepasującego do wniosków końcowych o niejednorodnym prze-



strzennie charakterze ładu gospodarczego, który jest wynikiem działania sił opisanych w modelu. Na przykład zgrupowanie produkcji w ośrodkach miejskich jest sprzeczne z założeniem o równomiernym rozłożeniu przestrzennym popytu, na którym to założeniu opiera się cały model. W rzeczywistości model ten zajmuje się głównie obszarami zbytu konkurujących ze sobą przedsiębiorców. Dużą wagę przypisuje się więc stronie popytowej przy podejmowaniu decyzji przestrzennych, co zdaniem Blauga (1994) prowadzi do odejścia od rozważań ekonomicznych (o ściśle sformalizowanych ramach) na rzecz luźniejszych analiz dotyczących problemów urbanizacyjnych i struktur regionalnych. Natomiast rozwinięcie modelu Löschera przez Tinbergena (1961) i Bosa (1964) przez wprowadzenie silnych założeń upraszczających<sup>45</sup> (zob. Ponsard 1992, s. 234–235) pozwala wprowadzić na bardziej rygorystyczną analizę ekonomiczną (uwzględniającą stronę popytową i podażową) względem kryterium minimalizowania całkowitych kosztów transportu w układzie przestrzennego systemu ośrodków produkcji różnej rangi, ale prowadzi jedynie do wskazania możliwości wykształcenia się w przestrzeni ośrodków produkcyjnych poszczególnych rang (produkujących różne typy dóbr) w zależności od rodzajów istniejących powiązań produkcyjnych i konsumpcyjnych<sup>46</sup>.

Dalszy rozwój teorii równowagi przestrzennej nastąpił dzięki wykorzystaniu pojęcia substytucji i wiąże się z nazwiskiem ekonomisty amerykańskiego Waltera Isarda (1956). Zasadę substytucji do analizy przestrzennej zastosował jednak znacznie wcześniej Predöhl (1925). Przyjąwszy założenia podobne jak u Webera<sup>47</sup>, starał się wprowadzić czynnik przestrzeni do ogólnej walrasowskiej teorii ekonomii. Podobnie jak Weber zakładał, że celem działania przedsiębiorstwa jest minimalizacja łącznego kosztu produkcji. Zmiana lokalizacji wynika z uzyskania lepszej (tańszej) kompozycji zasobów, których ceny w przestrzeni są odmienne ze względu na ich nierównomierne przestrzenne występowanie. W rezultacie optymalna kombinacja czynników jest różna w różnych punktach przestrzeni, zależnie od przestrzennego zróżnicowania cen tych czynników (czynniki substytuują się wzajemnie). Tak więc dla każdego miejsca w przestrzeni można wyznaczyć najefektywniejszą kombinację czynników produkcji danego dobra, a następnie obliczyć jednostkowy koszt produkcji i wybrać najkorzystniejszą lokalizację minimalizującą łączne koszty produkcji. Predöhl swoją teorię uważał za uogólnioną wersję rozważań Thünera i Webera, uznał ją jednak za bardzo formalną ze względu na duże trudności z praktycznym wprowadzeniem zasady substytucji (Ponsard 1992, s. 87).

Wkład Isarda polega natomiast na uogólnieniu zasady substytucji także na nakłady transportowe. Uznał on nakłady transportowe za podobne do wszystkich innych nakładów, tj. kapitału, ziemi i pracy. Optymalna lokalizacja (ogólna równowaga prze-

<sup>45</sup> W szczególności założenia te dotyczą standaryzacji wielkości przedsiębiorstw, ich skupiania się w ośrodkach różnego rzędu/rangi, egzogenicznego charakteru ich lokalizacji, jednokierunkowości wymiany – od ośrodków wyższego do ośrodków niższego rzędu (czyli od produkujących więcej do mniej dóbr i tylko w zakresie produktów niewytwarzanych przez ośrodki niższego rzędu).

<sup>46</sup> Model pozwala na wyznaczenie liczby ośrodków poszczególnej rangi i liczby oraz typów przedsiębiorstw w każdym ośrodku, nie daje jednak żadnych wskazówek odnośnie do ich struktury przestrzennej.

<sup>47</sup> Różnica dotyczyła kształtu funkcji produkcji. Predöhl przyjął bowiem neoklasyczną funkcję produkcji.



strzenna) jest osiągana wtedy, gdy krańcowe stopy substytucji między każdą parą dowolnych nakładów transportowych<sup>48</sup> są równe odwrotności stosunku ich taryf transportowych, a stopy te mają charakter malejący. Innymi słowy, aby równowaga ogólna nabrała charakteru przestrzennego, wystarczy rozszerzenie na nakłady transportowe generalnej zasady ekwimarginalnej substytucji nakładów. Zdaniem Isarda, założenie to pozwala na osiągnięcia uogólnionej, syntetycznej teorii lokalizacji.

Także Domański (2002, s. 63) uważa, że rozumowanie Isarda „demonstruje jedność wielu koncepcji lokalizacyjnych i jest czynnikiem syntezy teorii lokalizacji. Zasada substytucji w ujęciu Isarda zawiera znaczną część wcześniejszych teorii lokalizacji. Mieści się w niej Weberowska koncepcja orientacji transportowej, którą w dodatku uwolniono od wąskich ram geometrycznych i przystosowano do sytuacji ogólniejszych, bardziej złożonych. Obejmuje także zagadnienia obszarów rynkowych wraz z warunkami granicznymi oddzielającymi obszary rynkowe poszczególnych producentów. Ma wiele powiązań z krajobrazem gospodarczym Lösch'a i teoriami lokalizacji rolnictwa typu Thünenowskiego”.

Blaug (1994, s. 631) jednak dosyć sceptycznie ocenia rezultaty osiągnięte przez Isarda, stwierdzając, że „jeśli istnieje substytucja czynników pomiędzy wszystkimi nakładami, to optymalna lokalizacja zakładu będzie się zmieniać wraz ze zmianą poziomu produkcji i prawie niczego określonego nie da się powiedzieć o lokalizacji przedsiębiorstw przemysłowych bez uwzględnienia twierdzeń o ich całościowych decyzjach produkcyjnych”.

Podobnie Jacky Perreur (Ponsard 1992, s. 87) uważa, że model Isarda „pozostaje wersją modelu Webera, wyrażoną w kategoriach substytucji nakładów transportu, [a] zaproponowane uogólnienie nie doprowadziło do żadnego wyniku teoretycznego”<sup>49</sup>. Jednak współczesne modele Lefebera i Böventera, pozwalające określić przestrzenną alokację czynników produkcji, rozkład towarów oraz rozkład działalności wytwórczej, a mające swoje korzenie w neoklasycznym (walrasowskim) paradygmacie równowagi ogólnej, wykorzystują zasadę substytucji zaproponowaną przez Isarda. Modele te posiadają stabilne rozwiązanie przy wykorzystaniu technik programowania liniowego (możliwe jest zdefiniowanie warunków, przy których system ekonomiczny określony przez przyjęty układ założeń posiada rozwiązanie), jednakże wymaga to przyjęcia mało realistycznych założeń upraszczających np. o egzogenicznym charakterze cen dóbr konsumpcyjnych (zob. Ponsard 1992, s. 243–248).

Nieco później Isard (1969) przedstawił zmodyfikowaną teorię ogólnej równowagi przestrzennej przy wykorzystaniu aparatu pojęciowego regionalistyki<sup>50</sup>. Jest to jednak przede wszystkim teoria współfunkcjonowania systemu regionów, powiązanych stosunkami wymiennymi, jako układu społeczno-gospodarczego. Isard odcho-

<sup>48</sup> Nakłady transportowe to zespół usług potrzebnych do przemieszczania czynników produkcji do określonych miejsc, jest to przesunięcie jednostki wagi o jednostkę odległości.

<sup>49</sup> Isard w swym modelu podobnie jak Weber przyjmuje bowiem liniowy kształt funkcji produkcji, co oznacza oddzielenie decyzji produkcyjnych i lokalizacyjnych, i ułatwia poszukiwanie rozwiązania modelu.

<sup>50</sup> Za Domańskim (2002) tłumaczenie pojęcia *regional science*. W podręczniku Blauga (1994, s. 630) *regional science* jest tłumaczona jako ekonomika regionalna.



dzi od sformalizowanych modeli ekonomicznych na rzecz szerszych rozważań obejmujących elementy socjologiczne i kulturowo-instytucjonalne. Uwzględnia on bowiem, oprócz konwencjonalnych procesów i kategorii ekonomicznych (rynek, konsumenci, producenci), także dobra nieekonomiczne, instytucje państwowe niekierujące się regułami rynkowymi, a także wpływ systemu wartości i norm społecznych na decyzje poszczególnych podmiotów. Model Isarda pozwala określić warunki, jakie musi spełnić system, by zaistniała równowaga. W tym kierunku poszły także kolejne badania w zakresie równowagi przestrzennej, które skoncentrowały się na badaniu współzależności w tego typu złożonych systemach regionalnych<sup>51</sup>. Przedmiotem szczególnego zainteresowania stały się przepływy międzyregionalne, a badania te okazały się użyteczne dla rozwiązywania konkretnych problemów planistycznych (niezbędne nakłady produkcyjne, sieci infrastruktury, zapotrzebowanie na kapitał ludzki). Pojawienie się modeli tego typu oznacza jednak istotną jakościową zmianę. W ich świetle walrasowska teoria równowagi ogólnej okazuje się niewystarczająca dla opisu procesów przestrzennych interakcji i przestrzennego rozkładu zarówno popytu jak i podaży. Oznacza to de facto kres dociekań i analiz przestrzennych na gruncie neoklasycznej teorii równowagi.

Omawiana w tym rozdziale tzw. klasyczna teoria lokalizacji (za Blaugiem 1994, s. 630–632) okazała się niezdolna do wyjaśniania rzeczywistych procesów lokalizacyjnych w kategoriach równowagi przestrzennej. Stawiane tej teorii zarzuty idą w dwóch kierunkach. Po pierwsze, skoncentrowała się ona na analizowaniu kosztów transportu jako wiodącego czynnika lokalizacyjnego, nie do końca doceniając znaczenie innych czynników lokalizacyjnych, takich jak: przestrzenna zmienność kosztów siły roboczej i innych zasobów produkcyjnych, odmienność instytucji społecznych, gospodarczych i politycznych w przestrzeni, a nade wszystko nieciągłość przestrzenna kosztów i korzyści aglomeracji/deglomeracji. Czynniki te w modelach klasycznej teorii lokalizacji wprawdzie występowały, ale jedynie w roli zmiennych egzogenicznych. W czasach, gdy koszty transportu w całkowitym koszcie wytworzenia towaru wykazują tendencje malejącą i gdy (wraz ze zmierzchem ery wozów konnych Thünera), odchodzi się od liniowych funkcji kosztów transportu, klasyczna teoria lokalizacji siłą rzeczy musiała stracić swoje zdolności predykcyjne<sup>52</sup>. Po drugie, teoria ta została osadzona w paradygmacie doskonałej konkurencji<sup>53</sup>. Wielu wybitnych badaczy przestrzennych aspektów procesów ekonomicznych wskazywało na ów fakt jako na główny mankament przedmiotowej teorii. Lapidarnie ujął to wybitny regionalista francuski Francois Perroux (1988, s. 83), stwierdzając, że „nie da się dojść od

<sup>51</sup> Zob. Isard (2003).

<sup>52</sup> W literaturze przedmiotu istnieje jednak przekonanie, że wciąż jeszcze szeroko rozumiana odległość i koszty jej pokonywania stanowią istotny czynnik wpływający na intensywność powiązań handlowych, zob np. Paas i Tafenu (2005); Ghemawat (2001); Laaser i Schrader (2002); czy na koncentrację przestrzenną działalności gospodarczej, zob. np. Hanson (1998).

<sup>53</sup> Wyrazem tego jest np. częste założenie o liniowo jednorodnym (stopnia pierwszego) kształcie funkcji produkcji, co skutkuje ułatwianiem życia badaczom, ale dalekim od rzeczywistości oddzieleniem decyzji lokalizacyjnych i produkcyjnych. W modelach cząstkowych zajmujących się teorią lokalizacji rozpatrywane były także inne funkcje produkcji, ale modele takie nie miały cech modeli równowagi ogólnej.

Walrasa do rzeczywistości". Współczesną gospodarkę konstytuują bowiem podmioty gry rynkowej wyposażone w nierównomierną siłę oddziaływania, a wiele branż cechuje konkurencja niedoskonała, której jedną z przyczyn są rosnące korzyści skali także na poziomie przedsiębiorstwa<sup>54</sup>. Ponadto sam czynnik przestrzeni generuje pojawienie się konkurencji niedoskonałej – przestrzeń ze swej natury stwarza dodatkową barierę konkurencyjną różnicującą przestrzennie poziom cen CAF dla konsumentów, a więc także ceteris paribus wielkość popytu w przestrzeni. Sytuację tę można interpretować jako swoistą własność przestrzeni, prowadzącą do powstania renty lokalizacyjnej wynikającej z ochrony rynków zbytu poszczególnych konkurentów barierą dostępności w sytuacji braku doskonałej podzielności czynników produkcji.

Reasumując, można stwierdzić, że próby wprowadzenia czynnika przestrzeni do wolnokonkurencyjnych modeli równowagi zakończyły się niepowodzeniem. Jednorodna funkcja produkcji stopnia pierwszego, założenie o doskonałej podzielności czynników produkcji, abstrahowanie od nierównomiernego przestrzennego rozkładu zasobów powodują, że lokalizacja produkcji blisko rozproszonych źródeł zbytu staje się najbardziej opłacalna. Wprowadzenie przestrzeni do modeli wolnokonkurencyjnych sprawia, że powstaje problem z wyznaczeniem jednego stabilnego wektora zmiennych zapewniających równowagę gospodarki. Ekonomiści, którzy śladem Arrowa i Debreu (1954) starali się włączyć przestrzeń (i czas) do tego typu modeli równowagi, zakładając, że cechą charakterystyczną dobra są nie tylko jego właściwości fizyczne, ale także miejsce jego wytworzenia<sup>55</sup> w homogenicznej przestrzeni, otrzymywali rezultat implikujący zerowe koszty transportu. Oznacza to pokrycie przestrzeni nieskończoną liczbą autarkicznych punktów produkcji i wymiany tych wszystkich produktów, na które jest w danym czasie zapotrzebowanie. Stwierdzenie to nosi miano „teorematu przestrzennej niemożliwości” (*Spatial Impossibility Theorem*), a jego formalny dowód przypisywany jest Starrettowi (1978). Modele wolno konkurencyjne nie były więc w stanie wyjaśnić, bez uciekania się do czynników egzogenicznych, przyczyn różnicowania się działalności gospodarczej w przestrzeni (szerzej Fujita, Thisse 2002, s. 25–59; Mills 1967, s. 198).

<sup>54</sup> W wolnokonkurencyjnych modelach równowagi globalnej funkcja produkcji jest funkcją jednorodną stopnia pierwszego (liniowo jednorodną), co oznacza brak korzyści skali.

<sup>55</sup> W tej konwencji takie same dobra, ale wytworzone w różnych punktach przestrzeni, należy traktować jako różne dobra.



## Rozdział 2

# PRZESTRZEŃ W EKONOMICZNYCH MODELACH KONKURENCJI MONOPOLISTYCZNEJ (EFEKTY SYNERGICZNE)

### 2.1. Korzyści aglomeracji, dyspersja i koncentracja przestrzenna

Efekty synergiczne (bliskość przestrzenna), np. korzyści aglomeracji, pojawiały się do niedawna jedynie na marginesie rozważań ekonomii głównego nurtu, tj. w roli zmiennych egzogenicznych modeli przestrzennych o charakterze cząstkowym, np. modeli rozwoju sieci osadniczej (zob. Henderson 1974; 1980; 1988). Tego typu podejście zastosował na przykład Weber, wykorzystując narzędzia izodapan do modyfikowania – w zależności od tzw. korzyści aglomeracji – optymalnego punktu lokalizowania produkcji w przestrzeni.

Pojęcie korzyści aglomeracji<sup>1</sup> nie jest jednak nowe. Już Alfred Marshall (1920) zastanawiał się nad przyczynami rosnących korzyści skali<sup>2</sup> (zob. Forte 2001). Marshall (1920, rozdz. 9, ks. IV) dzieli korzyści skali na zewnętrzne (wobec przedsiębiorstwa), które zależą od „ogólnego rozwoju gałęzi i od ogólnego postępu środowiska przemysłowego” oraz na wewnętrzne zależne „od środków, jakimi rozporządza poszczególne przedsiębiorstwo”. Te ostatnie są źródłem produkcji na wielką skalę (umożliwiają obniżkę kosztów jednostkowych przez zwiększanie wielkości produkcji danego przedsiębiorstwa) i wynikają np. z lepszego wykorzystania wyspecjalizowanych maszyn, większych możliwości innowacji technologicznych i produktowych, niższych cen hurtowych (rabaty), łatwiejszego doboru wysoko kwalifikowanej kadry kierowniczej, większej łatwości zaciągania tanich kredytów, ułatwienia zbytu na skutek intensywnej reklamy. Istnienie korzyści wewnętrznych nie daje się pogodzić z wolnokonkurencyjnym modelem gospodarki.

---

<sup>1</sup> Część zewnętrznych korzyści skali wynikająca z faktu przestrzennego grupowania działalności gospodarczej i osadnictwa (Goodall 1987, s. 16; Healey i Illbery 1990, s. 88). Korzyści te według Hoovera (1936, rozdz. 6) dzielą się na lokalizacyjne (*localization economies*) i urbanizacyjne (*urbanization economies*). Te pierwsze dotyczą tych samych przedsiębiorstw, te drugie wynikają ze skupiania różnych typów działalności gospodarczej na danym terenie.

<sup>2</sup> Korzyści skali oznaczają spadek kosztów jednostkowych wraz ze wzrostem poziomu produkcji – Goodall (1987, s. 146). Zob. też Hayter (1997, s. 91–92): zewnętrzne korzyści skali, pozytywne i negatywne efekty zewnętrzne, lokalizacja korzyści skali.

Natomiast korzyści zewnętrzne (tj. niebędące pod kontrolą władz przedsiębiorstwa) – zdaniem Marshalla – oznaczają, że funkcja produkcji danego przedsiębiorstwa zmienia się pod wpływem działalności innych podmiotów gry rynkowej, niemającej odzwierciedlenia w procesach cenowych (pojawiają się współzależności nierynkowe). Zewnętrzne korzyści skali w ujęciu Marshalla mogą występować w gospodarce wolnokonkurencyjnej pod warunkiem, że są rozpatrywane na poziomie gałęzi. Są to więc korzyści zewnętrzne w stosunku do przedsiębiorstw, ale wewnętrzne w stosunku do gałęzi czy klastra produkcyjnego. Powodują one, że wielkość produkcji całej gałęzi zmienia się wskutek modyfikacji liczby przedsiębiorstw, a nie (jak to ma miejsce przy wewnętrznych korzyściach skali) wskutek zmiany skali produkcji pojedynczego producenta. Rosnące korzyści skali oznaczają bowiem, że przedsiębiorstwa stają się w danej gałęzi bardziej efektywne (rosną zyski) w miarę wzrostu jej produkcji. W efekcie są one skłonne dostarczyć większego wolumenu produkcji przy niższej cenie bez zmiany indywidualnej skali produkcji, tj. indywidualne krzywe podaży/krzywe kosztów krańcowych przesuwają się w prawo, a krzywa podaży rynkowej przestaje być prostą sumą krzywych podaży indywidualnej. Wzrost zysków stwarza bodźce do napływu nowych przedsiębiorstw do danej gałęzi, co prowadzi do spadku ceny równowagi i dalszego wzrostu produkcji. W ten sposób można tłumaczyć na gruncie konkurencji doskonałej fenomen opadających krzywych podaży gałęzi, czyli wzrostu produkcji przy spadającym poziomie cen. Tak więc Marshall uznał „iż stan równowagi konkurencyjnej daje się pogodzić z opadającymi krzywymi podaży, jeżeli istnienie tzw. korzyści zewnętrznych powoduje wzajemne zależności między krzywymi podaży” (Blaug 1994, s. 388).

W rozdziale 10, księgi IV *Zasad ekonomiki* Marshall wskazuje na korzyści zewnętrzne (dodatknie efekty zewnętrzne) jako na czynniki sprawcze skupiania się działalności przemysłowej w przestrzeni. Wykorzystując jego rozumowanie<sup>3</sup>, można wyodrębnić następujące czynniki sprawcze przestrzennego grupowania się działalności gospodarczej. Są to korzyści będące wynikiem:

- grupowania w jednym miejscu wyspecjalizowanej siły roboczej – np. większa zgodność zapotrzebowania przedsiębiorstw z kwalifikacjami pracowników (zob. Helsley, Strange 1990) oraz większa efektywność siły roboczej dzięki jej wyższej specjalizacji (zob. Duranton 1998),
- ułatwionego dostępu do informacji i wiedzy,
- istnienia dużego rynku towarów i usług (łatwość sprzedaży wyprodukowanych dóbr finalnych i łatwość nabywania półproduktów niezbędnych do produkcji)<sup>4</sup>.

Dodatkowo wymieniany jest również dostęp do nowoczesnej infrastruktury (Fujita, Thisse 2002, s. 267).

Co ciekawe, większość z proponowanych przez Marshalla wytłumaczeń zjawiska aglomeracji dotyczy nie tylko korzyści skali, lecz również korzyści zakresu. Korzyści

<sup>3</sup> Bez wnikania w odwracalny lub nieodwracalny charakter korzyści zewnętrznych skutkujących bądź ujemnym nachyleniem krzywej podaży rynkowej, bądź jej przesuwaniem w prawo.

<sup>4</sup> Nowa geografia ekonomiczna w zasadzie koncentruje się na badaniu tego trzeciego rodzaju korzyści skali, uwzględniając jednak również korzyści płynące ze zgrupowania w jednym miejscu dużych zasobów siły roboczej.



te polegają na zmniejszaniu jednostkowych kosztów produkcji w miarę powiększania jej zakresu, tj. ilości wytwarzanych produktów czy oferowanych usług, nawet jeśli są one ze sobą niepowiązane. „Korzyści te pojawiają się, gdy taniej jest produkować dwa dobra razem (wspólnie) niż oddzielnie” (OECD 2004, s. 207). Dzieje się tak albo ze względu na nakłady, które przez wspólne użytkowanie nabierają częściowo charakteru dobra quasi-publicznego (np. infrastruktura techniczna, informacja czy know-how potrzebny do produkcji różnych dóbr, nakłady na marketing marki, a Panzar i Willig (1981, s. 269) wymieniają także w tym kontekście kapitał ludzki), albo ze względu na pojawienie się produktów ubocznych wykorzystywanych w innym procesie produkcyjnym<sup>5</sup>. Jak łatwo zauważyć, grupowanie się wykształconych pracowników czy istnienie zlokalizowanej wiedzy wyspecjalizowanych sieci dystrybucji i zaopatrzenia mogą służyć osiągnięciu zarówno korzyści skali, jak i zakresu o charakterze zewnętrznym.

Obecnie przyjmuje się podział efektów zewnętrznych na realne (technologiczne w ujęciu Scitovskiego) i pieniężne (Scitovsky 1954)<sup>6</sup>. W ramach tych pierwszych, zgodnie z tradycją marshalliańską, działania danego producenta bądź konsumenta wpływają bezpośrednio na funkcję produkcji innych przedsiębiorstw niewchodzących z tym podmiotem w powiązania handlowe lub też zmieniają poziom użyteczności niepowiązanego transakcjami handlowymi z danym podmiotem konsumenta (szerzej zob. Bury, Markowski, Regulski 1993, s. 47–49; Hardwick, Khan, Langmead 1994, s. 216). Ich egzemplifikacją mogą być usługi i dobra produkowane przez gospodarke (z wyłączeniem sektora publicznego) i zbywane po cenach zerowych (np. know-how, innowacje technologiczne, jakość kapitału ludzkiego). Korzyści tego typu mogą dotyczyć interakcji przedsiębiorstw tej samej branży (tzw. korzyści Marshalla, Arrowa i Romrea w sensie dynamicznym) lub wynikać z dywersyfikacji lokalnej produkcji (tzw. korzyści Jacobsa w sensie dynamicznym) i – jak wykazują prowadzone badania – zależą od struktury przedsiębiorstwa i typu prowadzonej działalności gospodarczej (Henderson 2001, s. 28–30). Natomiast korzyści pieniężne odzwierciedlają zależności między producentami, które są przekazywane za pomocą cen, czyli sytuacje, w których produkcja i wykorzystanie czynników jednego przedsiębiorstwa oddziałuje na zyski innych przedsiębiorstw (np. przez spadek ceny czynników produkcji czy dóbr pośrednich w sytuacji wzrostu popytu na nie na rynku konkurencji niedoskonałej), nie wpływając bezpośrednio na ich funkcję produkcji<sup>7</sup>. Jak stwierdzają Fujita i Thisse (2002, s. 303), „korzyści te są szczególnie ważne w modelach konkurencji niedoskonałej, gdyż cena w nich przestaje równoważyć krańcowe koszty i korzyści społeczne”.

<sup>5</sup> Współczesnym przykładem działania przestrzennych korzyści zakresu może być tworzenie się tzw. sojuszy przewoźników lotniczych (Jara-Diaz, Cortés, Ponce 2001).

<sup>6</sup> Różnice między zewnętrznymi korzyściami realnymi (technologicznymi) i pieniężnymi uwypuklił także Viner (1932).

<sup>7</sup> Zewnętrzne korzyści pieniężne mają więc odzwierciedlenie w cenie i nie stanowią problemu z punktu widzenia neoklasycznej teorii cen, stanowią natomiast problem dla teorii rozwoju (Blaug 1994, s.392).



Powstawanie różnych typów aglomeracji wymaga odmiennej kombinacji wymienionych wyżej czynników sprawczych. Na przykład Ottaviano i Puga (1997) wyróżniają dwa rodzaje aglomerowania się działalności gospodarczej w przestrzeni: małe aglomeracje, takie jak np. przemysł tekstylny w Łodzi w XIX wieku, i wielkie, takie jak niebieski banan w Europie czy pas przemysłowy (*industrial belt*) w USA. Przyjmując ich logikę, wyjaśnienia pierwszego przypadku należy szukać po stronie technologicznych korzyści zewnętrznych, wynikających głównie z kontaktów osobistych i przepływu informacji (zob. Henderson 2001, s. 3). Jak stwierdza Kay (1996, s. 443), „przenoszenie wiedzy specjalistycznej jest zawsze ułatwione w przypadku ludzi, którzy pracują w geograficznym sąsiedztwie, często się spotykają, mają podobne wykształcenie i posługują się jednym językiem”. Do podobnych konkluzji dochodzą Lever i Turok (1999, s. 791) stwierdzając, że „miasta, które odniosły sukces gospodarczy, cechuje koncentracja specjalistycznej wiedzy, instytucji wspierających, rywalizujących i powiązanych przedsiębiorstw oraz wymagających klientów. Bliskość prowadzi do specjalnej dostępności, bliższych relacji, lepszej informacji i silnych bodźców innowacyjnych”. Tego typu korzyści mają jednak ograniczony zasięg terytorialny, a więc nie mogą tłumaczyć powstawania wielkich aglomeracji przestrzennych. W tej sytuacji konieczne jest odniesienie się do technicznych korzyści zewnętrznych innych aniżeli wynikające z osobistych kontaktów, lub też w grę mogą wchodzić pieniężne korzyści zewnętrzne uzyskiwane za pośrednictwem rynku. Hanson (1997) interpretuje spadek przychodów czynników produkcji wraz z oddalaniem się od centrum jako wynik istnienia tego typu korzyści zewnętrznych o pieniężnej naturze.

Koncepcja korzyści skali czy zakresu interpretowanych w kategorii korzyści zewnętrznych od samego początku była związana z koncentracją przestrzenną działalności człowieka (sam Marshall analizował ją na przykładzie aglomeracji Sheffield) i jako taka zajęła poczesne miejsce w teoriach rozwoju sieci osadniczej (zob. Hoover 1948). Nie udawało się jednak jej wmontować w modele równowagi ekonomicznej, czyli modele wskazujące na mechanizmy kształtowania się cen, płac nominalnych i realnych, wielkości produkcji przy założeniu istnienia ograniczeń budżetowych.

Udane próby modelowania choćby części korzyści aglomeracji w ramach całościowego rozpatrywania interakcji ekonomicznych pojawiły się dopiero w końcu lat 70. wraz z operacjonalizacją modeli konkurencji niedoskonałej (Dixit – Stiglitz 1977; Spence 1976), pozwalającej na wprowadzenie do analiz ekonomii głównego nurtu sformalizowanych aplikacji konkurencji monopolistycznej<sup>8</sup>. Z punktu widzenia analiz przestrzennych ważne jest to, że nowe podejście umożliwia matematyczne odwzorowywanie pieniężnych, zewnętrznych korzyści skali i pozwala na łączne

---

<sup>8</sup> Cechą charakterystyczną modeli klasy Dixit – Stiglitz są następujące założenia: przedsiębiorstwa są na tyle małe, że ich działania nie mają wpływu na zachowanie innych przedsiębiorstw (nie dochodzi do strategicznych interakcji), ale na tyle duże, że mogą utrzymać ceny powyżej kosztów krańcowych, istnieje swoboda wejścia na rynek (zerowe zyski ekonomiczne), produkowane są zróżnicowane dobra, a funkcję użyteczności konsumentów charakteryzuje stała elastyczność substytucji w zakresie konsumpcji poszczególnych (zróżnicowanych) rodzajów dóbr wytwarzanych na rynku konkurencji monopolistycznej.



rozpatrywanie zależności popytowych i podażowych (włączając w to relokacje mobilnych zasobów produkcyjnych) prowadzących do pojawienia się tego typu korzyści. Współczesne modele konkurencji monopolistycznej mogą więc stanowić użyteczny punkt wyjścia do tworzenia przestrzennych modeli równowagi ogólnej, w rozumieniu tej kategorii przez ekonomię głównego nurtu.

Aplikację modeli konkurencji monopolistycznej do analizowania procesów przestrzennych (lokalizacji produkcji) zawdzięczamy zapoczątkowanym na przełomie lat 80. i 90. badaniom Paula Krugmana, Diego Pugi, Anthonego Venablesa, które dały początek (sub)dyscyplinie badawczej (w ramach ekonomii), zwanej nową geografiami ekonomiczną<sup>9</sup>. Sam Krugman (1998) unika jednak terminu dyscyplina, posługując się pojęciem rodzaj, gatunek (*genre*), zarezerwowanym dla typów twórczości literackiej. Współcześnie z nową geografiami ekonomiczną wyodrębnia się nowa dziedzina badań, tzw. geograficzna ekonomia (*geographical economics*), łącząca w jedno teoretyczną całość rozważania z zakresu „międzynarodowych stosunków gospodarczych, tradycyjnej i współczesnej teorii organizacji i funkcjonowania przedsiębiorstw (*theory of industrial organization*) oraz z zakresu teorii wzrostu gospodarczego (*theory of growth*)” (Misala 2005, s. 172).

## 2.2. Nowa geografia ekonomiczna – sukces czy porażka

Genezy nowej geografii ekonomicznej można doszukiwać się w pracach empirycznych Helpmana i Krugmana (1985) dotyczących handlu międzynarodowego i niedoskonałej konkurencji oraz w pracach Grossmana i Helpmana (1991) na temat wzrostu endogenicznego.

Istotą nowej geografii ekonomicznej jest spójne podejście łączące w jednym sformalizowanym modelu wyjaśniającym lokalizację produkcji takie kwestie, jak: interakcje pomiędzy rosnącymi korzyściami skali<sup>10</sup>, kosztami transportu i mobilnością czynników produkcji. Stwarza ono ramy formalne ekonomicznego modelowania bardzo ważnego aspektu przestrzeni, jakim są efekty synergiczne współsiedztwa innych podmiotów produkcyjnych, czyli korzyści aglomeracji. Nowa geografia uwalnia się, więc z ograniczeń konkurencji doskonałej. Dynamiczny lub raczej quasi-dynamiczny<sup>11</sup> charakter modeli pozwala także na modelowanie ścieżki zmian przestrzennych, badanie ich sekwencji, tj. śledzenie mechanizmów kumulacyjnych procesów lokalizacyjnych zarówno o charakterze aglomeracyjnym jak i deaglomeracyjnym.

<sup>9</sup> Ich artykuły do sierpnia 2000 roku na swoim koncie zanotowały następującą liczbę cytowań; dane z Social Science Citation Index on line uzyskane przez Meardon (2001): Krugman (1991) – 220 cytowań, Krugman i Venables (1995) – 49 cytowań, Venables (1996) – 33 cytowania, Puga i Venables (1996, 1997) razem 17 cytowań w renomowanych pismach ekonomicznych.

<sup>10</sup> Podobne rozumowanie można by zastosować w odniesieniu do korzyści zakresu. Nowa geografia pomija jednak ten wątek. Nie są analizowane przedsiębiorstwa produkujące więcej niż jedno dobro. W dalszej części niniejszego rozdziału będzie więc mowa jedynie o korzyściach skali.

<sup>11</sup> Na ten temat szerzej zobacz aneks do niniejszego rozdziału.

Specyfikę modeli nowej geografii ekonomicznej można sprowadzić do następujących cech charakterystycznych (Meardon 2001):

- a) są to modele równowagi ogólnej<sup>12</sup> odpowiadające na pytanie: co, ile, po jakiej cenie i gdzie należy wytwarzać oraz jakie implikacje w zakresie lokalizacji i ceny czynników produkcji są z tym związane;
- b) modele te zakładają swobodę wejścia i wyjścia przedsiębiorstw z rynku, zerowe zyski w sytuacji równowagi, istnienie globalnych ograniczeń od strony zasobów, istnienie przedsiębiorstw maksymalizujących zyski i konsumentów maksymalizujących osiąganą użyteczność;
- c) istotnym elementem rozumowania są rosnące korzyści skali będące czynnikiem sprawczym koncentracji produkcji w wybranych lokalizacjach, niekoniecznie tych samych co w punkcie wyjścia modelowania<sup>13</sup>;
- d) strukturę rynku charakteryzuje konkurencja monopolistyczna;
- e) modele te posiadają wymiar przestrzenny (geometryczny), czyli punkty w przestrzeni są nie tylko charakteryzowane subskryptami poszczególnych zmiennych modelu, ale także jest określana ich wzajemna konfiguracja (oddalenie), np. poprzez wielkość kosztów transportu;
- f) modele te analizują mechanizmy dyspersji i aglomeracji działalności gospodarczej w przestrzeni.

Niewątpliwą zasługą nowej geografii ekonomicznej jest ponowne wprowadzenie kwestii przestrzennych do rozważań ekonomii głównego nurtu. Modele Krugmana, Venablesa i Pugi pokazują prostą logikę procesów ekonomicznych prowadzących do przestrzennego różnicowania działalności gospodarczej. Jej fundamentem jest założenie o kształtowaniu przestrzennych decyzji podmiotów gospodarczych przez ścieranie się ze sobą sił dośrodkowych (korzyści aglomeracji) i sił odśrodkowych (koszty transportu, ceny niemobilnych zasobów produkcji, presja konkurencji), ujmowanych łącznie w jednym modelu ekonomicznym.

Wielu ekonomistów, np. Brian (1990a; 1990b)<sup>14</sup>, uważa, że rosnące korzyści skali, w tym korzyści zewnętrzne, oznaczają powstanie związków o charakterze nieliniowym, a więc możliwa jest wielość sytuacji równowagi, zmiany o charakterze katastroficznym<sup>15</sup> oraz samoorganizacja systemu. Nowa geografia ekonomiczna uwzględnia także te postulaty.

Nowa geografia ekonomiczna spotkała się jednak od samego początku z żywą krytyką ze strony regionalistów (geografów), zarzucających jej zbyt uproszczoną wizję świata, abstrahującą od kwestii społecznych, kulturowych i instytucjonalnych, zaszczości historycznych, czynników politycznych itp. Jeden z głównych krytyków

<sup>12</sup> Jak stwierdza Misala (2005, s. 169), „w miarę upływu czasu tworzone jednak nowe (modele – przyp. J. Z.), ściślej – z uwzględnieniem braku tej równowagi.

<sup>13</sup> W praktyce w modelach nie występują wewnętrzne korzyści skali (optymalna wielkość produkcji przedsiębiorstwa jest stała), a zewnętrzne korzyści funkcjonują głównie poprzez zmiany w ilości dostępnych typów/rodzajów dóbr. Skala rynku nie ma wpływu ani na marżę cenową (tj. różnice między żadaną ceną a kosztami krańcowymi), ani na skalę produkcji. Szerzej na ten temat zob. aneks A.

<sup>14</sup> Cytowane za: Paul Krugman (1992, s. 1).

<sup>15</sup> Matematyczna teoria katastrof zapoczątkowana została przez francuskiego matematyka Renè Thoma (zob. Domański 2002, s. 161).



nowej geografii, Ron Martin (1999, s. 75), stwierdza, że modelowanie aspektów przestrzennych aglomeracji wyłącznie przy użyciu równań matematycznych jest nacechowane istotnymi „ograniczeniami epistemologicznymi i ontologicznymi. (...) oznacza to negowanie roli czynników kształtujących rozwój ekonomiczny w przestrzeni, takich jak czynniki społeczne, kulturowe i instytucjonalne”. Jako że te czynniki nie mogą być zredukowane do, czy wyrażone poprzez matematyczne formuły, zakłada się ich drugoplanowe czy wręcz marginalne znaczenie i – jak stwierdza to Krugman – zostawia się je socjologom. Ale to właśnie społeczne, instytucjonalne, polityczne i kulturowe osadzenie lokalnych i regionalnych gospodarek odgrywa kluczową rolę w wyznaczaniu możliwości i ograniczeń rozwojowych oraz sprawia, że koncentrowanie się działalności gospodarczej w przestrzeni występuje w tych, a nie innych miejscach<sup>16</sup>.

Zdaniem Shepparda (2001) nieporozumienie polega na istotnych różnicach w aksjomatach przyjmowanych przez ekonomistów (głównego nurtu) i geografów (regionalistów). Nieco upraszczając, ci pierwsi mechanizmów sprawczych upatrują w ścieraniu się działań podmiotów gry rynkowej maksymalizujących w sposób racjonalny i świadomy swoje zadowolenie (zysk), co w efekcie prowadzi do stanu równowagi systemu gospodarczego w przestrzeni, gdzie zaspokojony jest cały zgłoszony popyt, wykorzystane wszystkie czynniki produkcji, a poziomu użyteczności żadnego podmiotu nie da się zwiększyć bez zmniejszania użyteczności innych konsumentów. Geografowie natomiast kładą nacisk nie tyle na stan równowagi, co na proces zachodzących zmian, z uwzględnieniem całej jego złożoności, tj. interakcji między aktorami gry przestrzennej, którzy równocześnie realizują swoje interesy i modyfikują swoje zachowanie dzięki nabytym w wyniku tych interakcji wiedzy i doświadczeniu. Dla geografów przestrzeń jest czymś więcej niżeli tylko euklidesową płaszczyzną, gdyż posiada ona swój wymiar ekologiczny, polityczny, kulturowy, socjologiczny i psychologiczny (Domański 2002, s. 211) oraz systemowy – samoorganizacja w przestrzeni (Allen i Sanglier 1981; Domański i Wierzbicki 1983). Martin (1999) zarzuca także nowej geografii pasywność i odtwórczość, dowodząc, że bazuje ona na dawno odkrytych konstrukcjach myślowych i stanowi nawet pewien zawężający krok wstecz w porównaniu do poprzednich aplikacji. Uważa on (s. 70), że „modele aglomeracji przemysłowych nowej geografii ekonomicznej generują poczucie *deja vu*. Istnieje bowiem długa tradycja posługiwania się kategoriami korzyści zewnętrznych, rosnących korzyści skali i kumulatywnych sprzężeń zwrotnych w analizach regionalnych i urbanistycznych”.

Z punktu widzenia ekonomisty słabością nowej geografii ekonomicznej jest wysoki poziom abstrakcji jej modeli, tj. uproszczona wizja gospodarki (tylko dwa sektory, doskonała informacja, pełna racjonalność zachowań ludzkich, symetria podmiotów gry rynkowej, np. identyczność preferencji) oraz skomplikowana postać

---

<sup>16</sup> Dalsze konsekwentne pójście tą drogą prowadziłoby jednak do kuriozalnego wniosku, że ekonomia ze swym aparatem pojęciowym nie jest właściwą dyscypliną badawczą do analizowania przestrzennych rozkładów działalności gospodarczej.



matematyczna narzucająca rozwiązania w formie symulacji komputerowych<sup>17</sup>, bez szansy znalezienia konkretnych rozwiązań algebraicznych w odniesieniu do wielu zmiennych decyzyjnych tak istotnych dla zaproponowania właściwej polityki przestrzennej. Innymi słowy, modele te umożliwiają uchwycenie logiki zachodzących zmian, ale ich zdolność predykcyjna jest ograniczona. Ponadto wiele założeń upraszczających przyjmowanych przez nową geografie ekonomiczną, a związanych z właściwościami modelu Dixit–Stiglitz’a czy z wykorzystywaną funkcją kosztów transportu<sup>18</sup> (utrata części transportowanych towarów proporcjonalna do dystansu przemieszczania), nie pozwala na bardziej precyzyjny opis gospodarczej rzeczywistości. Na przykład założenie o stałych elastycznościach cenowych popytu (własnej i krzyżowej/mieszanej) uniemożliwia zbadanie wpływu tych parametrów na decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw, a ze względu na przyjętą funkcję kosztów transportu skutkuje cenami równowagi niezależnymi od przestrzennego rozkładu konsumentów i producentów, podczas gdy powszechnie uważa się, że cenowe elastyczności popytu zmieniają się wraz z odległością, a cena wraz z poziomem popytu i intensywnością konkurencji (zob. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano i Robert-Nicoud 2003, s. 111). Równie mało realistyczna jest zależność kosztów transportu od ceny transportowanych dóbr, wynikająca bezpośrednio z przyjętej postaci funkcji owych kosztów.

Zarysowane powyżej słabości sprawiają, że nowa geografia ekonomiczna i jej konkluzje oferują ograniczone możliwości oceny skuteczności prowadzonej przez kraje i ugrupowania regionalne (np. UE) polityki przestrzennej. Polityka ta jest nadal w dużej mierze konstruowana przy wykorzystaniu indukcyjnej metody wnioskowania, tj. w oparciu o uogólnianie doświadczeń z przeszłości i postulaty z zakresu sądów wartościujących, tj. wyboru społecznego (zob. np. Ottaviano, Puga 1997).

Reasumując bilans silnych i słabych stron nowej geografii ekonomicznej, można zaryzykować stwierdzenie, że modele nowej geografii ekonomicznej prezentują ciekawy, sformalizowany na gruncie teorii ekonomii, sposób wyjaśniania mechanizmów sprawczych zmian przestrzennych. Zgodnie z logiką tej dyscypliny abstrahują one jednak od wielu istotnych, chociaż trudno mierzalnych czynników o charakterze jakościowym, starają się jednakże analizować wybrane zmienne geograficzne, np. występowanie nadzwyczajnych korzyści dostępności (węzły transportowe, styk woda – ląd, krzyżowanie się naturalnych ciągów komunikacyjnych, zmienne demograficzne). Modele te stanowią więc użyteczne narzędzie analityczne, umożliwiające lepsze zrozumienie natury procesów aglomeracji i dyspersji na gruncie teorii ekonomii, ale ich praktyczna użyteczność do rozwiązywania konkretnych problemów przestrzennych jest ograniczona.

---

<sup>17</sup> Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, i Robert-Nicoud (2003, s. 110–135) proponują modele liniowe o prostszej postaci matematycznej. Modele te jednak w mniej precyzyjny sposób opisują kumulatywne sprzężenia zwrotne tak ważne dla mechanizmów nowej geografii ekonomicznej.

<sup>18</sup> Tzw. funkcja góry lodowej.



### 2.3. Mechanizmy wyjaśniania różnicowań przestrzennych w modelach nowej geografii ekonomicznej

Ekonomia neoklasyczna tłumaczyła istniejące różnice przestrzenne w profilach produkcji poprzez odmiennność wyposażenia w czynniki produkcji, różnice w charakterystykach geograficznych i technologii pomiędzy krajami/subregionami. Są to czynniki zewnętrzne (dane apriorycznie). Warunkują one pojawienie się korzyści względnych prowadzących do przestrzennej specjalizacji w produkcji, a brak tego typu różnicowań na gruncie modeli konkurencji doskonałej musiałby skutkować równomiernym rozłożeniem działalności gospodarczej w przestrzeni zgodnie ze wspomnianym wcześniej teorematem przestrzennej niemożliwości (zob. Starrett 1987, s. 27). W rzeczywistości jednak, jak zauważają Ottaviano i Puga (1997), subregiony o podobnych charakterystykach mogą znacznie się różnić pod względem posiadanych profili produkcyjnych, co stawia pod znakiem zapytania możliwość wyjaśniania przyczyn przestrzennego różnicowania się struktur produkcji przy wykorzystaniu wyłącznie korzyści względnych.

Nowa geografia ekonomiczna źródeł różnicowań przestrzennych doszukuje się natomiast w procesach gospodarczych. Początkowo badania ograniczały się do analiz wpływu różnic absolutnych (wielkość gospodarek, a więc wielkość dostępnego rynku). Tak powstały (zarzucone nieco później) pierwsze modele dowodzące, że kraje czy subregiony, niezróżnicowane pod względem korzyści względnych, mogą jednak charakteryzować się odmiennymi profilami produkcji (Krugman, Venables 1990).

Przyczyną tego typu sytuacji może być różnica w skali produkcji, której wzrost pozwala obniżyć koszty wytwarzania w kraju relatywnie większym (większa skala od samego początku faworyzuje większy kraj czy subregion, który dzięki niej może oferować produkty po niższej cenie). Relatywnie bardziej szczodre wyposażenie danego kraju w czynniki produkcji (jeśli koszty wymiany mają charakter nieujemny) skutkuje większym, niżeli by to wynikało z prostego odniesienia wielkości czynników krajowych do ich światowej puli, udziałem tego kraju w światowej produkcji (kraj ten staje się eksporterem netto – jest to tzw. efekt rynku lokalnego *home-market effect*). Ta różnica osiąga maksimum przy średnich kosztach wymiany. Przy wysokich kosztach tendencje do skupiania się przedsiębiorstw blisko rynków zbytu i zaopatrzenia mają bowiem drugorzędne znaczenie (ze względu na przemożny wpływ konkurencji na lokalnych rynkach dóbr i usług), natomiast przy niskich kosztach główną determinantą lokalizacyjną staje się konkurencja na rynku zasobów. Wzrost produkcji w kraju większym skutkuje bowiem wzrostem płac nominalnych i realnych w tym kraju i symetrycznym ich spadkiem w krajach, gdzie produkcja się zmniejsza. Redukcja barier handlowych zaczyna wzmacniać rolę owych różnic płacowych, prowadząc do relokacji produkcji do kraju mniejszego o niższym poziomie płac. Proces ten postępuje dotąd, aż oba kraje uzyskają udział w produkcji światowej równy ich względnemu wyposażeniu w czynniki produkcji.

Podstawową słabość powyższego rozumowania stanowił jednak aprioryczny wymóg występowania różnic absolutnych, podczas gdy sam model nie wyjaśniał



przyczyn ich powstania. Dlatego dosyć szybko koncepcja różnic absolutnych została zastąpiona podejściem wykorzystującym kategorię kumulatywnych sprzężeń zwrotnych, lepiej tłumaczącą mechanizm różnicowania profili produkcyjnych początkowo identycznych (sub)regionów. Koncepcja ta była wcześniej znana pod nazwą biegunów wzrostu Perrouxa (1955), kumulatywnych sprzężeń zwrotnych Myrdala (1957) albo uprzednich i następczych powiązań Hirschmana (1958). W modelach nowej geografii ekonomicznej kumulatywne siły dywersyfikujące przestrzeń zyskały jednak charakter endogeniczny i zostały zapisane w formie równań modelu równowagi ogólnej.

Mechanizm kumulatywnych sprzężeń zwrotnych może posiadać zróżnicowany charakter i wynikać z odmiennych procesów ekonomicznych, takich jak:

- a) przestrzenna (między subregionami) mobilność części siły roboczej w sytuacji dodatnich kosztów transportu i rosnących korzyści skali, np. Krugman (1991) zakłada mobilność pracowników przemysłu przetwórczego, a Ottaviano (1996) i Forslid (1999) mobilność przedsiębiorców (lub kapitału ludzkiego);
- b) powiązania pionowe między branżami/przedsiębiorstwami (Krugman i Venables 1995; Venables 1996) na rynku konkurencji niedoskonałej (monopolistycznej);
- c) akumulacja czynników produkcji (Baldwin 1999);
- d) intertemporalne powiązania nakładów i produktów finalnych oraz rozwój gospodarki opartej na wiedzy (Martin, Ottaviano 1996; 1999).

Nowa geografia ekonomiczna generalnie dopracowała się trzech ewentualnie czterech podstawowych klas modeli<sup>19</sup>. Są to:

1. Modele subregionalne (wewnątrz krajowe) o nieciągłej przestrzeni, z mobilną produkcją i siłą roboczą sektora o rosnących korzyściach skali i niemobilnym (zlokalizowanym) sektorem o stałych korzyściach skali.
2. Modele międzynarodowe (statyczne) o nieciągłej przestrzeni, mobilnych przedsiębiorstwach i niemobilnych czynnikach produkcji (między krajami), ale mobilnych między sektorami.
3. Modele międzynarodowe (dynamiczne) zakładające możliwość zmiany zasobu czynników wytwórczych.
4. Modele urbanistyczne, które od modeli subregionalnych odróżnia założenie o ciągłej przestrzeni<sup>20</sup>.

Atrakcyjność rozwiązań nowej geografii ekonomicznej polega na tym, że przy niewielkiej modyfikacji podstawowych założeń modeli wyjściowych możliwe jest analizowanie bardzo różnych procesów gospodarczych w przestrzeni. Jeśli uznać opracowania Fujity, Krugmana i Venablesa (2000) oraz Baldwina, Forslida, Martina, Ottaviano i Robert-Nicouda (2003) za podsumowanie pewnego etapu rozwoju nowej geogra-

<sup>19</sup> Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, Robert-Nicoud (2003) wymieniają pięć rodzajów modeli nowej geografii ekonomicznej zależnie od czynników sprawczych kumulatywnych sprzężeń zwrotnych. Są to opisywane przez Fujitę, Krugmana i Venablesa (2000) modele subregionalny i międzynarodowy (centrum – peryferie tzw. *core-periphery model* oraz model powiązań pionowych tzw. *vertical linkages model*), jak również model mobilnego przedsiębiorcy, tzw. *footloose enetpreneur model* (Forslid i Ottaviano 2002), model umarzania kapitału tzw. *constructed capital model* (Baldwin 1999) i model gospodarki opartej na wiedzy tzw. *global and local spillovers model* (Martin i Ottaviano 1999; Baldwin i Martin 2004).

<sup>20</sup> Modele te w duchu tradycji christallerowskiej można by nazwać modelami miejsc centralnych.



fii ekonomicznej, to łatwo zauważyć, że zakres analizowanych w jej ramach zagadnień ekonomiczno-przestrzennych jest szeroki, a zarazem znacznie wykraczający poza konwencjonalne ramy analiz oferowanych przez ekonomiczne modele równowagi. Nowa geografia stara się bowiem dostarczyć wyjaśnień takich kwestii jak np.:

- a) ekonomiczne determinanty i warunki brzegowe (progi) polaryzacji przestrzennej rozwoju zarówno wewnątrz krajów jak i pomiędzy nimi;
- b) liczba i wzajemne rozmieszczenia, a także hierarchia skupisk działalności gospodarczej w przestrzeni oraz czynniki je determinujące;
- c) przestrzenne zróżnicowanie profili gospodarczych, udział poszczególnych krajów/subregionów w gospodarce światowej i ich specjalizacja, gospodarcze determinanty przestrzennych zróżnicowań/specjalizacji profili produkcji, wpływ nań takich zjawisk jak:
  - wzrost gospodarczy (wzrost efektywności wykorzystania zasobów) manifestujący się wzrostem popytu globalnego,
  - polityki o charakterze globalnym (np. integracji gospodarczej, liberalizacji handlu)<sup>21</sup>;
- d) sekwencje i mechanizm procesów dyspersji wzrostu gospodarczego w przestrzeni;
- e) stopień podatności poszczególnych gałęzi przemysłu na tworzenie klastrów przestrzennych i ekonomiczne uwarunkowania tego zjawiska;
- f) zmiany dobrobytu społecznego pod wpływem przestrzennych procesów ekonomicznych, takich jak tworzenie się nowych miast, integracja gospodarcza, wzrost gospodarczy, polityka wspierania inwestycji.

#### 2.4. Najważniejsze problemy podejmowane przez nową geografię ekonomiczną

##### *Polaryzacja i aglomeracja – przy założeniu braku ciągłości przestrzennej*

Wyjaśnienie ekonomicznych przyczyn koncentracji i rozpraszania się działalności gospodarczej w przestrzeni stanowi pierwotny i do dzisiaj jeden z najważniejszych tematów badań nowej geografii ekonomicznej. Historycznie pierwszy był model Krugmana (1991) należący do klasy modeli subregionalnych. Jest to model dwusektorowy (sektory o stałych i rosnących korzyściach skali, tj. rolnictwo i przemysł przetwórczy) zakładający swobodny przepływ siły roboczej w przestrzeni migrującej w poszukiwaniu wyższej płacy realnej przy założeniu braku przepływu siły roboczej między sektorami. Szczegółowy opis logiki tego modelu znajduje się w aneksie A pkt 1 i 2. Mechanizm kumulatywnych sprzężeń zwrotnych w tym modelu ma charakter popytowy i kosztowy (podażowy).

Koncentrowanie się przedsiębiorstw przemysłowych w wybranych punktach przestrzeni skutkuje wzrostem popytu na pracę w tych miejscach, jak również

---

<sup>21</sup> Także wpływ tych polityk na zmiany przestrzennego rozkładu działalności gospodarczej wewnątrz poszczególnych krajów i ekonomiczne przyczyny tych zmian.



zwiększa konkurencję na rynkach dóbr<sup>22</sup> (w efekcie następuje spadek zysków, np. rośnie koszt wynajmu pracy). Są to siły odśrodkowe.

Przy założeniu, że krzywa podaży siły roboczej jest nachylona dodatnio, można przyjąć, że większy popyt wewnętrzny w danej lokalizacji skutkuje także wzrostem płac nominalnych na tym rynku. Zjawisko to nosi nazwę efektu wzrostu rynku pracy.

Jednocześnie pojawiają się jednak sprzężenia zwrotne (siły dośrodkowe) związane z napływem nowej siły roboczej migrującej w ślad za wyższą płacą<sup>23</sup>. Wzrost zatrudnienia prowadzi bowiem do powiększenia się wydatków lokalnych i zarazem do obniżki poziomu cen w danym punkcie przestrzeni. Zjawisko to nosi miano efektu cenowego zatrudnienia i jest ono nieco zbliżone do korzyści zakresu<sup>24</sup>. Wynika ono z faktu, że wzrost zatrudnienia podwyższa wolumen lokalnych dochodów (wydatków), a to umożliwi zwiększenie różnorodności dóbr produkowanych na miejscu, co prowadzi do obniżenia ogólnego poziomu cen w danym subregionie. Koncentracja przedsiębiorstw (przy przyjętych założeniach) skutkuje bowiem wzrostem liczby typów wytwarzanych dóbr przemysłowych w danej lokalizacji, co w świetle założeń modelu obniża ogólny poziom cen (tj. indeks cenowy w danym miejscu) i zapewnia wzrost poziomu lokalnego popytu zagregowanego<sup>25</sup>. Na spadek cen wpływa także zmniejszenie wolumenu dóbr produkowanych poza danym miejscem i wymagających transportu.

Oba efekty prowadzą do wzrostu płacy realnej na danym rynku zarówno poprzez wzrost płac nominalnych, jak i spadek ogólnego poziomu cen na danym rynku. Relatywnie wyższe płace realne (niższe koszty utrzymania) stymulują natomiast napływ siły roboczej. W ten sposób mechanizm kosztowy (podażowy) wzmacnia popytowe sprzężenia zwrotne i sprzyja poprawie rentowności przedsiębiorstw w danym punkcie przestrzeni, a w rezultacie skutkuje aglomeracją (polaryzacją przestrzenną produkcji przemysłowej)<sup>26</sup>.

<sup>22</sup> Należy przy tym zauważyć, że konkurencja monopolistyczna zmniejsza niejako presję rynku, gdyż każde nowe przedsiębiorstwo wchodzi na rynek z nowym innym produktem, co de facto sprzyja aglomeracji – czyli in słabsza konkurencja doskonała, tym silniejsze tendencje aglomeracyjne.

<sup>23</sup> Pozostają w mocy także opisane wcześniej ustalenia dotyczące efektu rynku lokalnego. Wzrost popytu na dobra przemysłowe prowadzi więc do więcej niż proporcjonalnego wzrostu zatrudnienia w sektorze przemysłowym. Tak więc punkty w przestrzeni, gdzie popyt jest relatywnie większy, cechuje nieproporcjonalnie większe zatrudnienie w sektorze przemysłowym. W miejscach tych wytwarza się towary przemysłowe także dla innych punktów w przestrzeni (wytwarzana jest większa ilość tych dóbr, niż wynikałoby to z lokalnego zapotrzebowania, tj. wielkości lokalnego popytu).

<sup>24</sup> W przypadku korzyści zakresu dominują jednak mechanizmy podażowe, natomiast cenowy efekt zatrudnienia posiada także istotne sprzężenia popytowe.

<sup>25</sup> Łatwo zauważyć, że chociaż Krugman używa w tym przypadku pojęcia korzyści skali, bardziej stosowne byłoby wykorzystanie pojęcia korzyści zakresu, gdyż chodzi mu o wzrost różnorodności produkowanych dóbr prowadzący do spadku ich ceny w danej lokalizacji.

<sup>26</sup> Innymi słowy, pieniądze korzyści zewnętrzne przejawiają się w tym, że indeks cen towarów konsumpcyjnych w aglomerującej się przestrzeni spada (nie trzeba ponosić kosztów transportu wielu dóbr, bo są one wytwarzane na miejscu, większa ilość rodzajów dóbr produkowanych na miejscu zmniejsza także indeks cenowy ze względu na to, iż konsumenci mają silne preferencje w kierunku różnorodności – szczegóły w aneksie A), podczas gdy płace nominalne rosną ze względu na pojawianie się nowych przedsiębiorstw, co wprawdzie obniża przejściowo zyski producentów, ale poprzez wzrost płacy realnej prowadzi do przyciągania dodatkowych pracowników, a to z kolei obniża presję na rynku pracy, obniża płace nominalne, a w konsekwencji (przy danej cenie) zwiększa zyski przedsiębiorstw i kumulatywny proces zaczyna się od nowa.



Reasumując, w prezentowanym modelu tendencje deglomeracyjne wynikają między innymi z faktu, że przedsiębiorstwa produkujące w obszarach koncentracji działalności gospodarczej muszą sprostać silniejszej konkurencji zarówno na rynku towarów, gdzie lokują swoje produkty, jak i na rynku zasobów, skąd pozyskują czynniki produkcji<sup>27</sup>. Ta konkurencja sprzyja rozpraszaniu działalności gospodarczej w przestrzeni. Jest to tzw. efekt presji rynkowej (*market crowding effect*). Siły aglomeracyjne są natomiast rezultatem kombinacji rosnących korzyści skali i dodatnich (ale nie prohibicyjnych/zaporowych) kosztów wymiany, co zachęca przedsiębiorstwa do lokowania się w pobliżu rynków zbytu i rynków zasobów, których wielkość jest pochodną liczby operujących na nich przedsiębiorstw. Mechanizm ten tworzy pieniężne korzyści zewnętrzne, które sprzyjają aglomeracji.

Intensywność opisanych powyżej zmian zależy od kluczowych parametrów modelu. Przy wysokich kosztach wymiany towarów sektora o rosnących korzyściach skali (tj. przemysłu przetwórczego)<sup>28</sup> nie dochodzi do polaryzacji (brak wymiany implikuje, że wielkość produkcji jest determinowana skalą lokalnego popytu). Natomiast przy niższych kosztach wymiany polaryzacja staje się możliwa pod warunkiem silnych korzyści skali (tj. niskich wartości współczynnika elastyczności substytucji<sup>29</sup>, a więc per analogiam silnej intensywności preferencji w kierunku różnorodności<sup>30</sup>) oraz odpowiednio dużego udziału w gospodarce sektora o rosnących korzyściach skali (tj. przemysłu przetwórczego wg Krugmana).

Polaryzacja (rys. 2.1) ma charakter nieciągły (katastroficzny). Pojawia się dopiero po przekroczeniu wartości krytycznej kosztów transportu. Efektem ostatecznym dostosowań w tym modelu jest postępująca wraz ze spadkiem kosztów transportu i wzrostem korzyści skali polaryzacja przestrzenna produkcji przemysłowej i uniformizacja płac realnych w przestrzeni<sup>31</sup>. Proces tego typu ma miejsce w USA, gdzie empiryczne badania potwierdzają istnienie tendencji do wyrównywania płac realnych w przestrzeni wskutek migracji siły roboczej (Puga 2001).

Puga (1998) wprowadził do modelu Krugmana (1991) założenie o mobilności siły roboczej pomiędzy sektorami i wykazał, że mobilność ta wzmacnia tendencje aglomeracyjne w subregionach o wysokiej elastyczności podaży w sektorze pierwszym (tj. sektorze o stałych korzyściach skali). Oznacza to, że przemysł może przyciągać pracowników z sektora pierwszego bez oferowania im wysokiej podwyżki płac.

<sup>27</sup> Innym przykładem siły odśrodkowej jest przyjęte założenie o niemobilności konsumentów zatrudnionych w sektorze o stałych korzyściach skali (parametr  $\mu$  modelu – zob. aneks A) czy też dodatnie koszty transportu dóbr tego sektora.

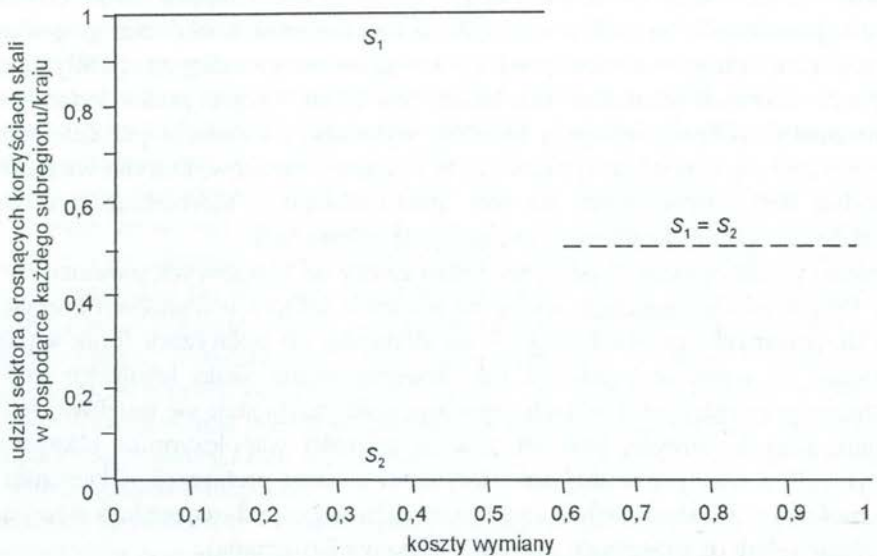
<sup>28</sup> W dalszej części niniejszego rozdziału, gdy mowa o kosztach wymiany (integracji), chodzić będzie o koszty wymiany dóbr wyprodukowanych w sektorze o rosnących korzyściach skali. Jednak koszty transportu towarów wyprodukowanych w sektorze o stałych korzyściach skali będą wywierały na zmienne modelu podobny wpływ jak koszty wymiany towarów przemysłowych. Oba koszty odgrywają rolę sił odśrodkowych.

<sup>29</sup> Jest to parametr  $\sigma$  z modelu opisanego w aneksie A.

<sup>30</sup> Jest to parametr  $\rho$  z modelu opisanego w aneksie A, jego niska wartość oznacza silne preferencje dla różnicowania produktów.

<sup>31</sup> O tym, który subregion zyska, a który straci w wyniku polaryzacji, decydują nawet niewielkie różnice wstępne między subregionami. Procesy kumulacyjne owe różnice później tylko pogłębiają i czynią trudno odwracalnymi.

(Tym właśnie Puga tłumaczy fakt, że wielkie aglomeracje częściej pojawiają się w krajach słabiej rozwiniętych).



Objaśnienia:  $S_1$  – udział subregionu/kraju nr 1 w całości produkcji sektora o rosnących korzyściach skali układu bipolarnego;  $S_2$  – udział subregionu/kraju nr 2 w całości produkcji sektora o rosnących korzyściach skali układu bipolarnego

Rys. 2.1. Polaryzacja wynikająca ze spadku kosztów wymiany

Źródło: Puga 1997, s. 18; Puga 1999, s. 315<sup>32</sup>.

Słabością modelu Krugmana (1991) jest jego zerojedynkowy charakter (symetria, katastrofa i pełna polaryzacja), nieznajdujący potwierdzenia w rzeczywistości gospodarczej, jak również tendencja do przestrzennej uniformizacji cen niemobilnych dóbr i usług lokalnych (*non-tradables*), gdy badania empiryczne wskazują na wyższy poziom tych cen w aglomeracjach.

Model Krugmana (1991) nie przystaje również do analiz rzeczywistości europejskiej. Na starym kontynencie (nie wyłączając UE) skala migracji między krajami jest bowiem relatywnie niska. Tylko 1,5% obywateli UE mieszka w innym niż ich miejsce urodzenia kraju. Wyjaśnieniem tego fenomenu mogą być różnice kulturowe i bariera językowa, aczkolwiek badania empiryczne wskazują także na istotną rolę braku przestrzennego zróżnicowania płac w tych samych zawodach<sup>33</sup> oraz generalnie wysoką stopę bezrobocia, zmniejszającą prawdopodobieństwo zdobycia pracy

<sup>32</sup> Puga 1997 i Puga 1999 to te same teksty opublikowane w różnym czasie i miejscu.

<sup>33</sup> W Europie płace z reguły słabo reagują na zmiany w warunkach lokalnych, są raczej przedmiotem gry pomiędzy rządem a grupami nacisku.



w innym niż miejsce zamieszkania subregionie<sup>34</sup>. Nie bez znaczenia jest także relatywnie większe niż w USA wsparcie agend rządowych dla osób bezrobotnych, co zniechęca je do poszukiwania pracy, jak również mniej elastyczne funkcjonowanie rynku nieruchomości i wysokie koszty transakcji zawieranych na tym rynku (zob. np. Puga 2001). Zważywszy na te uwarunkowania, nowa geografia ekonomiczna proponuje nieco inny mechanizm kumulatywnych sprzężeń zwrotnych dla Europy, oparty na powiązaniach pionowych między branżami/przedsiębiorstwami (Krugman, Venables 1995; Venables 1996) przy założeniu braku migracji między krajami. Model ten również można uogólnić na sytuację interakcji między subregionami w sytuacji braku przepływów siły roboczej między nimi.

W tym modelu zakłada się, że przedsiębiorstwa dążą do aglomeracji ze względu na bezpośrednie powiązania produkcyjne. Na przykład producenci dóbr finalnych, zwiększając swoją produkcję, a więc i popyt na dobra pośrednie, umożliwiają producentom tychże osiągnięcie zewnętrznych korzyści pieniężnych, co prowadzi do wzrostu wielkości produkcji dóbr pośrednich i spadku ich ceny. Jest to tzw. efekt ekspansji rynkowej (*market expansion effect*). Spadek cen dóbr pośrednich stwarza producentom dóbr finalnych dalsze bodźce do zwiększenia produkcji i dochodzi do pojawienia się kumulatywnych sprzężeń zwrotnych. Większy popyt ze strony producenta dóbr finalnych sprzyja napływowi do subregionu nowych przedsiębiorstw produkujących kolejne typy dóbr pośrednich. Dzieje się tak ze względu na omawiane już wcześniej założenie o stałości skali produkcji pojedynczego przedsiębiorstwa. W efekcie większy popyt producenta dóbr finalnych sprzyja nie tyle wzrostowi skali produkcji u producenta dóbr pośrednich, co napływowi nowych przedsiębiorstw produkujących dobra pośrednie. Obniża to indeks cenowy towarów, co zapewnia producentowi dóbr finalnych dodatkowe korzyści w postaci niższych kosztów dóbr zaopatrzeniowych i czyni eksport dóbr pośrednich do innych krajów bardziej konkurencyjny cenowo. Powyższy mechanizm ilustruje działanie powiązań uprzednich (*backward*) lub popytowych. Podobnie funkcjonują także powiązania następcze (*forward*) lub kosztowe (podażowe)<sup>35</sup>. W tym przypadku wzrost wolumenu produkcji dóbr pośrednich przyciąga na dany rynek większą liczbę producentów dóbr finalnych, a to stwarza z kolei większy rynek dla producentów dóbr pośrednich (nie trzeba lokalnie wytworzonych dóbr pośrednich daleko transportować) i przyciąga kolejne przedsiębiorstwa na dany rynek. Spadek poziomu cen przemysłowych w danej lokalizacji wraz ze wzrostem liczby wytwarzanych tam rodzajów dóbr sprzyja także eksportowi do innych krajów.

W powyższych przykładach występuje także efekt presji rynkowej, który stanowi siłę dyspersyjną<sup>36</sup>. Pojawienie się aglomeracji wymaga, aby efekt ten był słabszy od

<sup>34</sup> Szczególnie w sytuacji nieefektywnego pośrednictwa pracy, którego rolę w niektórych południowych krajach UE przejmują nieformalne więzi wsparcia rodziny i znajomych, z reguły słabsze poza regionem urodzenia.

<sup>35</sup> Nie ma powszechnie przyjętego polskiego tłumaczenia nazwy owych sprzężeń. Np. Misala (2005, s. 168) *backward linkages* nazywa „sprzężeniami od tyłu” lub „sprzężeniami regresywnymi”, a *forward linkages* sprzężeniami „do przodu” lub „progresywnymi”.

<sup>36</sup> Np. wynika on ze wzrostu wolumenu produkcji dóbr finalnych w omawianym przykładzie sprzężeń ilustrującym funkcjonowanie powiązań uprzednich.



efektu ekspansji rynkowej. Efekt netto ekspansji rynkowej i presji rynkowej jest właśnie wspomnianym już wcześniej efektem rynku miejscowego, który pokazuje, na ile zmiana popytu na dobra zaopatrzeniowe ze strony producentów dóbr finalnych jest w stanie wywołać bardziej niż proporcjonalną zmianę wolumenu produkcji producentów dóbr pośrednich (część produktów zostanie skierowana na eksport), gdyż dzięki spadkowi indeksu cen towarów przemysłowych w danej lokalizacji staną się one cenowo konkurencyjne także w innych krajach.

Przedmiotowy model zakłada możliwość przepływów siły roboczej między sektorami, ale wyłącznie w ramach danego kraju. W tej sytuacji założenie o stałości płac w sektorze o niezmiennych korzyściach skali (sektor pierwszy) implikuje brak różnic przestrzennych w płacach realnych. Efekty końcowe muszą być więc zbliżone do tych opisywanych przez model Krugmana (1991), tj. wraz ze spadkiem kosztów wymiany<sup>37</sup> (zwiększanie się tzw. *trade freenees*) oraz ze wzrostem korzyści skali nasila się przestrzenna polaryzacja rozwoju<sup>38</sup>. Różnica polega jedynie na pojawieniu się dodatkowego czynnika sprzyjającego zmianom przestrzennym, jakim w niniejszym modelu jest istnienie dóbr pośrednich. Im wyższy ich udział w całości produkcji, tym silniejsze będą tendencje polaryzacyjne.

Natomiast uchylenie założenia o stałości płac<sup>39</sup> oznacza, że przy bardzo niskim poziomie kosztów wymiany może wystąpić dodatkowo nowe zjawisko konwergencji i industrializacji krajów słabiej rozwiniętych (Puga 1999; 2001; Fujita, Krugman, Venables 2000, rozdz. 14.4). Bodźcem ku temu stają się niskie płace realne w krajach niezindustrializowanych, sprzyjające lokowaniu w nich nowej produkcji przemysłowej. W tej sytuacji zmiany udziałów poszczególnych krajów w produkcji globalnej będą nosiły charakter gradualny, a krzywa opisująca cały proces przybierze kształt litery „U” (rys. 2.2)<sup>40</sup>.

Postępująca wraz ze spadkiem kosztów wymiany polaryzacja, której symptomem są rosnące dysparytety w zakresie udziału poszczególnych krajów w gospodarce światowej, po przekroczeniu wartości krytycznej ulega zahamowaniu i odwróceniu. Ceny niemobilnych czynników produkcji odgrywają w tym mechanizmie rolę sił odśrodkowych i stwarzają szansę na pojawienie się równowagi policentrycznej, tj. sytuacji, w której (dla niskich kosztów wymiany) produkcja przemysłowa lokuje się w różnych proporcjach we wszystkich rozpatrywanych krajach. Podobną rolę mogą odgrywać także koszty transportu towarów rolnych. Ich relatywny wzrost

<sup>37</sup> W tym przypadku mówi się raczej o kosztach wymiany niż kosztach transportu, gdyż modele te dotyczą wymiany międzynarodowej, a nie wymiany między subregionami danego kraju, gdzie koszty wymiany można zredukować do kosztów transportu.

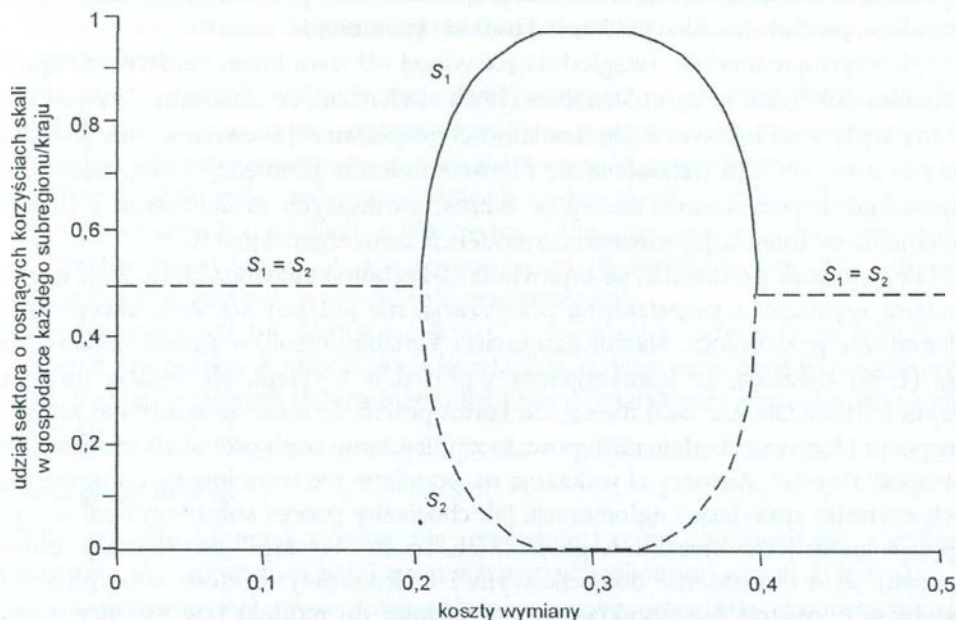
<sup>38</sup> Zależność intensywności efektu rynku miejscowego od stopnia swobody wymiany (*trade freenees*) Baldwin (2000) nazywa „intensyfikacją (powiększeniem) rynku lokalnego” (*home market magnification*).

<sup>39</sup> Gdy w danym kraju następuje całkowite wyeliminowanie sektora pierwszego, model przewiduje możliwość zróżnicowania przestrzennego płac nominalnych. Zróżnicowanie to jest także możliwe przy założeniu, że płace w sektorze pierwszym są malejącą funkcją zatrudnienia (funkcja produkcji w rolnictwie jest stricte wklęsła), czyli przepływ siły roboczej z sektora pierwszego do drugiego powoduje wzrost płac w obu sektorach. Różnice w płacach mogą sprzyjać reindustrializacji dotychczas zacofanych (zdominowanych przez sektor pierwszy) krajów / regionów.

<sup>40</sup> W literaturze mówi się także o omegakształtnym wykresie.



(w stosunku do kosztów transportu towarów przemysłowych) przy niskim poziomie tych ostatnich może także prowadzić do dyspersji nawet przy założeniu o mobilności siły roboczej między regionami (zob. Fujita, Krugman i Venables 2000, s. 97–114).



Objaśnienia:  $S_1$  – udział subregionu/kraju nr 1 w całości produkcji sektora o rosnących korzyściach skali układu bipolarnego;  $S_2$  – udział subregionu/kraju nr 2 w całości produkcji sektora o rosnących korzyściach skali układu bipolarnego

Rys. 2.2. Polaryzacja i konwergencja w sytuacji różnicowania płac realnych między krajami/subregionami

Źródło: Puga 1997, s. 34; Puga 1999, s. 324.

Podobne założenia jak Krugman i Venables (1995) przyjął również Helpman (1998). W jego modelu rolę sił odśrodkowych spełniają jednak niemobilne zasoby mieszkaniowe. Zamiast sektora pierwszego, produkującego towary podlegające wymianie, w modelu pojawia się sektor mieszkalnictwa, który produkuje usługi konsumowane na miejscu. Wnioski z tego modelu są zbliżone do osiągniętych przy założeniu braku mobilności siły roboczej. Także i w tym przypadku tendencje aglomeracyjne (efekt rynku lokalnego) są silne jedynie dla kosztów wymiany na poziomie średnim, gdyż dla niskich kosztów o miejscu lokalizacji produkcji przemysłowej decydują ceny niemobilnych czynników produkcji<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> Redukcja kosztów wymiany poprawia sytuację przedsiębiorstw ulokowanych w mniej zatłoczonych regionach i skłania pracowników do migrowania do tych właśnie obszarów, aby zaoszczędzić na kosztach związanych z wynajmem czy budową mieszkań.

Omawiane modele wskazują, że brak mobilności czynników produkcji opóźnia i spowalnia tendencje do koncentracji (aglomeracji), a przy niskich kosztach wymiany z reguły prowadzi do konwergencji. Jej zakres zależy od efektywności funkcjonowania lokalnego/krajowego rynku niemobilnych zasobów<sup>42</sup> oraz od zbieżności wyposażenia różnych subregionów/krajów w zakresie specyficznych niemobilnych czynników produkcji takich jak kapitał ludzki i technologia.

Wykorzystując modele uwzględniające więcej niż dwa kraje, zarówno Krugman i Venables (1995) jak i Puga i Venables (1997) stwierdzili, że unia celna wywiera korzystny wpływ na lokowanie się działalności gospodarczej wewnątrz unii. Jednakże korzyści z tego tytułu rozkładają się nierównomiernie pomiędzy integrującymi się krajami, gdyż początkowo następuje wzrost istniejących różnicowań i dopiero pogłębienie się integracji prowadzi do tendencji konwergencyjnych.

Należy jednak podkreślić, że omawiana U-kształtna zależność (rys. 2.2), między kosztami wymiany a przestrzenną polaryzacją, nie jest powszechnie akceptowana w literaturze przedmiotu. Nawet Krugman i Venables (1995) w przeciwieństwie do Pugi (1999) uważają, że konwergencja wprawdzie wystąpi, ale będzie niepełna, a Fujita i Thisse (2002, s. 345) nie są „do końca pewni, że wraz ze spadkiem kosztów transportu i łączności będzie następowało zmniejszanie wielkości wielkich obszarów metropolitalnych”. Autorzy ci wskazują na pomijane we wcześniejszych opracowaniach czynniki sprzyjające aglomeracji, jak chociażby proces suburbanizacji czy postępujące zmiany strukturalne w gospodarce. To, czy wystąpi konwergencja, zależy od wielu sił o charakterze dośrodkowym i odśrodkowym, które w oryginalnym modelu są pomijane. Na przykład, wprowadzając do modelu tzw. sektory gospodarki opartej na wiedzy (wiedza jako intertemporalny zewnętrzny efekt technologiczny – zob. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, i Robert-Nicoud 2003, s. 158), można udowodnić, że rozwiązania symetryczne będą miały miejsce jedynie przy wysokich kosztach wymiany. Niskie koszty będą natomiast prowadziły do polaryzacji niezależnie od tego, czy naukowcy będą, czy nie będą mogli migrować (zob. Fujita Thisse 2002, s. 392–409).

Trzeba przy tym zaznaczyć, że omawiana U-kształtna zależność „renty z aglomeracji” (mierzonej jako utrata korzyści mobilnego zasobu w związku z jego przestrzenną relokacją, np. spadek płacy realnej w przypadku siły roboczej) od kosztów wymiany, tj. renta jako wklęsła funkcja kosztów wymiany (najmniejsza renta przy wysokich i niskich kosztach wymiany), występuje we wszystkich modelach nowej geografii ekonomicznej (zob. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano i Robert-Nicoud 2003, s. 36, 83, 103, 133, 150, 171, 218). Kwestią sporną pozostaje natomiast intensywność oddziaływania sił odśrodkowych w sytuacji niskich kosztów wymiany.

Łączne rozpatrywanie kilku mechanizmów kumulacyjnych w jednym modelu zaproponował Diego Puga (1999). Przyjął on istnienie sprzężeń zwrotnych zarówno spowodowanych migracją przestrzenną (interregionalną) czynników wytwórczych, jak i związkami pionowymi między przedsiębiorstwami. Założył również istnienie

---

<sup>42</sup> Np. na ile silnie płace reagują na zmiany w warunkach lokalnych (w USA reakcja ta jest względnie silna natomiast w Europie słabsza).



zależności pomiędzy poziomem koncentracji (aglomeracji) a poziomem cen dóbr niepodlegających wymianie między subregionami. Model ten prowadzi autora do następujących wniosków:

- a) tendencje do koncentracji są wzmacniane przez mobilność przestrzenną siły roboczej. Puga (1999) uważa, że niska skłonność do migracji może stanowić wytłumaczenie słabszej koncentracji w Europie aniżeli w USA zatrudnienia poza przemysłem;
- b) różnice w płacach realnych, nie niwelowane migracją siły roboczej, osłabiają tendencje aglomeracyjne poprzez wzrost kosztów przedsiębiorstw ulokowanych w miejscach przestrzennej koncentracji działalności gospodarczej;
- c) w tym modelu pełna polaryzacja staje się mniej prawdopodobna niż w poprzednio omawianych modelach, a dla średnich kosztów wymiany możliwe są rozwiązania symetryczne lub quasi-symetryczne (tj. wszystkie lub część subregionów/krajów zachowują działalność przemysłową);
- d) wzrost integracji (obniżanie się kosztów wymiany) wzmacnia oddziaływanie różnic płacowych, a przy niskich kosztach wymiany ceny czynników niemobilnych stają się główną determinantą lokalizacji działalności gospodarczej w przestrzeni.

### *Wzrost gospodarczy*

Migracja siły roboczej, powiązania uprzednie i następce związane z dobrami pośrednimi nie wyczerpują katalogu mechanizmów ekonomicznych dyspersji i koncentracji przestrzennej prezentowanych przez nową geografie ekonomiczną (ich systematyczne zestawienie zawiera tab. 2.1). Czynnikiem sprzyjającym aglomeracji czy dyspersji może być także akumulacja kapitału, w tym kapitału wiedzy (badań). W tego typu modelach, w przeciwieństwie do omawianych wcześniej, jest przyjmowane założenie o zmienności zasobów czynników produkcji. Są to więc modele dynamiczne, tworzące osobną podklasę modeli międzynarodowych (tj. modeli o nieciągłej przestrzeni i niemobilnej między krajami sile roboczej). Pozwalają one na analizowanie kwestii wzrostu gospodarczego na gruncie nowej geografii ekonomicznej.

Baldwin (1999) wskazuje na akumulację czynników produkcji jako na mechanizm sprzyjający koncentracji. Opisany wcześniej model Krugmana i Venablesa (1990) Baldwin wzbogaca o sektor wiedzy, który, wykorzystując siłę roboczą, produkuje i patentuje wynalazki. Baldwin zakłada, że patenty stanowią dodatkowy zasób (obok np. siły roboczej) niezbędny do produkcji dóbr przemysłowych, są one wieczne (nie ulegają deprecjacji w czasie) i zlokalizowane (produkcja może zachodzić tylko w miejscu zaistnienia innowacji) oraz że charakteryzują się malejącymi przychodami skali (gospodarka osiąga równowagę o zerowej stopie wzrostu innowacji). Także w tym modelu zakres tendencji aglomeracyjnych zależy od równowagi pomiędzy korzyściami, jakie dają duże rynki w postaci rosnących korzyści skali, i niedogodnościami, wynikającymi z ich wielkości (tj. silniejszej konkurencji na rynku dóbr i usług i z ograniczeń po stronie podaży czynników produkcji). Przewaga pierwszego czynnika sprawia, że innowacje na wielkich rynkach są bardziej zyskowe i dlatego postępuje przestrzenna polaryzacja produkcji. Sprzyjają jej niskie koszty

wymiany, duży udział towarów przemysłowych w dochodzie narodowym i niska elastyczność substytucji między tymi towarami (wysokie korzyści skali).

Baldwin zakłada, że jego model opisuje przestrzenny rozkład działalności gospodarczej w okresie długim, gdy wszystkie zasoby w gospodarce wznoszą się w tym samym stałym tempie, niezależnie od przestrzennego rozkładu przedsiębiorstw. Problem polega na tym, że w rzeczywistości rozkład przestrzenny produkcji i długoterminowy wzrost gospodarczy są ze sobą powiązane. Dlatego Walz (1996a; 1996b) proponuje model, w którym migracja i korzyści skali na poziomie lokalnym mogą sprzyjać koncentracji i przyspieszać wzrost gospodarczy. Natomiast Martin i Ottaviano (1996; 1999) wykazali, że technologiczne korzyści zewnętrzne na poziomie lokalnym w zakresie akumulacji czynników produkcji wzmacniają tendencje aglomeracyjne wynikające z pieniężnych korzyści zewnętrznych uzyskiwanych na tym poziomie w procesie produkcji.

W tym kierunku rozwijały się też badania wzrostu gospodarczego nowej geografii ekonomicznej. Powstały modele gospodarki opartej na wiedzy<sup>43</sup> (zob. Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, Robert-Nicoud 2003, rozdz. 7), stanowiące rozwinięcie modeli międzynarodowych (umarzania kapitału), w których czynnikiem sprawczym zmian kumulatywnych jest amortyzacja (umarzanie) i tworzenie nowego kapitału. W modelach gospodarki opartej na wiedzy aglomeracja produkcji przemysłowej (sektor o rosnących korzyściach skali) czy jej dyspersja pojawiają się ze względu na tempo umarzania i tworzenia nowego kapitału wiedzy, będące funkcją wielkości rynku lokalnego a zarazem warunkujące poziom lokalnych wydatków (popytu). Tak więc wielkość rynku lokalnego/krajowego (wydatków lokalnych) zależy wprost proporcjonalnie od stopy wzrostu gospodarczego (stopy wzrostu kapitału) i od udziału danego kraju w globalnym zasobie kapitałowym (liczbie przedsiębiorstw). Natomiast udział ten jest tym większy, im wyższe są wydatki lokalne. Innowacje (badania) tworzą nowe dochody, a to zwiększa produkcję i przyciąga nowe innowacje. Sytuacja ta tworzy popytowe sprzężenia zwrotne. Korzyści, jakie zapewnia nauka w zakresie wzrostu produkcji, odgrywają w tym modelu podobną rolę, jak mobilność siły roboczej u Krugmana (1991) czy powiązania pionowe między przedsiębiorstwami u Venablesa (1996). W przypadku przyjęcia założenia o niedoskonałym transferze wiedzy w przestrzeni (tworzenie innowacji/nowej wiedzy jest funkcją zasobu wiedzy zgromadzonego w danym punkcie przestrzeni) w modelu tym występują także intertemporalne sprzężenia zwrotne. Wyższy obecnie zasób innowacji/wiedzy skutkuje wzrostem efektywności tworzenia innowacji/wiedzy także w przyszłości (ze względu na założenie o malejących kosztach krańcowych tworzenia kapitału wiedzy/innowacji wraz z przyrostem ich zasobu). Intertemporalność polega na tym, że obecne przedsiębiorstwa generują wzrost sektora badań w przyszłości, w efekcie powstaje aglomeracja, a także następuje akceleracja wzrostu gospodarczego.

---

<sup>43</sup> W stosunku do modeli subregionalnych różni je założenie dotyczące braku mobilności siły roboczej, większa liczba sektorów (trzy sektory, tzn. dodatkowo sektor o stałych korzyściach skali tworzący z siły roboczej kapitał wiedzy) oraz kształt funkcji produkcji w przemyśle przetwórczym, gdzie kapitał wiedzy stanowi element jedynie kosztów stałych.



To założenie o intertemporalnym charakterze powiązań uprzednich i następczych stanowi kluczowy wyróżnik modelu gospodarki opartej na wiedzy, odróżniający go od modeli umarzania kapitału i pozwalający na uwzględnienie w modelu wzrostu gospodarczego<sup>44</sup>. Spadek kosztów krańcowych tworzenia kapitału wiedzy/innowacji<sup>45</sup> nawet w sytuacji malejących zysków z każdej nowej jednostki kapitału wiedzy/innowacji (ze względu na wzrost liczby produkowanych rodzajów dóbr przemysłowych) pozwala bowiem na trwale zwiększanie zasobu kapitału (w czasie)<sup>46</sup>. Nie pojawia się charakterystyczna dla modelu umarzania kapitału bariera braku opłacalności tworzenia nowych jednostek kapitału wraz ze wzrostem jego akumulacji, wynikająca ze stałości kosztów produkcji kapitału i spadku zysków wraz ze wzrostem liczby produkowanych dóbr (efekt presji rynkowej), w rezultacie prowadząca do zera endogeniczny wzrost gospodarczy. Modele gospodarki opartej na wiedzy pozwalają więc badać wpływ wzrostu gospodarczego na przestrzenną dyspersję i aglomeracje produkcji przemysłowej. W sytuacji równowagi osiągnięty wzrost gospodarczy sprawia, że zdyskontowane korzyści z wykorzystania każdej nowej jednostki kapitału zmniejszają się w tempie spadku kosztów jej tworzenia.

W tym modelu stopa wzrostu gospodarczego rośnie wraz z postępującą globalizacją wiedzy (zmniejszaniem się znaczenia lokalnych warunków dla tempa spadku kosztów krańcowych tworzenia nowego kapitału wiedzy/innowacji w danym punkcie przestrzeni). Tempo wzrostu gospodarczego (wzrostu kapitału) w całym obszarze jest tym większe, im owe warunki lokalne mają mniejsze znaczenie (im wiedza staje się w coraz większym stopniu globalnym, a nie lokalnym dobrem publicznym). Najwyższe tempo wystąpi więc albo przy braku tego typu barier lokalnych, albo w przypadku aglomeracji całej produkcji przemysłowej w jednym miejscu przestrzeni w wyniku np. niskich kosztów wymiany. W rezultacie model ten wskazuje, że aglomeracja przyspiesza wzrost gospodarczy (tempo akumulacji kapitału) w sytuacji barier związanych z globalizacją wiedzy. W literaturze (Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, Robert-Nicoud 2003, s. 184) mówi się o efekcie masy krytycznej lub masy startowej (*growth take off*). Niższe koszty wymiany prowadzą bowiem kapitał do jednego kraju (subregionu), przez co zwiększają produkcję dóbr przemysłowych w tym kraju/subregionie. W rezultacie dochody na mieszkańca rosną w regionach „centralnych”, tzn. lepiej rozwiniętych, a spadają w regionach peryferyjnych. Wynika to z dostosowań indeksów cen związanych ze zmianą ilości rodzajów dóbr przemysłowych produkowanych na miejscu i tych wymagających dowozu. Straty okresu krótkiego dla regionów peryferyjnych są jednak rekompensowane wyższą stopą wzrostu gospodarczego dla całego obszaru. To, który z tych efektów

<sup>44</sup> Inna jest też funkcja użyteczności uwzględniająca substytucje konsumpcji teraźniejszej z konsumpcją przyszłą i vice versa.

<sup>45</sup> Można to sobie wyobrazić jako wzrost efektywności w tworzeniu innowacji w środowisku proinnowacyjnym. Stąd zresztą mowa o kapitale wiedzy, gdyż założenie o malejących kosztach krańcowych tworzenia kapitału wraz ze wzrostem jego zasobu trudno zastosować do kapitału fizycznego.

<sup>46</sup> W tym modelu w przeciwieństwie do Baldwina (który zakładał malejące przychody z badań w miarę ich rozwoju) wzrost gospodarczy ma charakter trwały.

będzie silniejszy, zależy od wysokości udziału wydatków na dobra przemysłowe w subregionach/krajach słabiej rozwiniętych. Im ten udział jest większy, tym silniejsze korzyści subregiony/kraje peryferyjne odnoszą z przyśpieszenia wzrostu gospodarczego w skali globalnej. Nie należy się jednak spodziewać pełnej konwergencji dochodów na mieszkańca (przynajmniej w sytuacji, gdy abstrahujemy od innych sił odśrodkowych niż te uwzględnione w modelu<sup>47</sup>).

Omawiany model wskazuje, że im trudniejsza jest dyfuzja<sup>48</sup> nowej wiedzy w przestrzeni, tym szybciej przy spadku kosztów wymiany postępować będą procesy aglomeracyjne. W modelu tym swoboda dyfuzji wiedzy sprzyja więc rozwiązaniom symetrycznym (decentralizacji czy policentryczności), a spadek kosztów wymiany sprzyja polaryzacji. Stąd też postulaty skierowane do polityki regionalnej i przestrzennej wskazują na konieczność znajdowania właściwego kompromisu między statycznymi i dynamicznymi efektami przestrzennymi tych polityk. Na przykład wspieranie policentryczności przy wykorzystaniu transferów dochodowych na rzecz subregionów/krajów biednych czy też przez poprawę stanu ich wewnętrznej infrastruktury transportowej zmniejszy dysproporcje dochodowe i przestrzenne, ale również stopę wzrostu gospodarczego. Natomiast osiągnięcie tego samego celu przez renowację infrastruktury transportowej łączącej kraje (subregiony) dobrze i słabo rozwinięte doprowadzi do całkiem przeciwnego rezultatu, tzn. wzrostu przestrzennej polaryzacji produkcji przemysłowej skutkującej akceleracją wzrostu gospodarczego<sup>49</sup>. Bardziej skuteczna w tym przypadku byłaby polityka wspierania dyfuzji wiedzy i innowacji w integrującej się przestrzeni, która na gruncie omawianych modeli doprowadzić powinna do przyśpieszenia wzrostu gospodarczego, zmniejszenia przestrzennej koncentracji działalności produkcyjnej i spadku przestrzennych dysparytetów dochodowych.

Syntetyczne zestawienie założeń i mechanizmów sprawczych kumulatywnych sprzężeń zwrotnych różnych modeli nowej geografii ekonomicznej, wyjaśniających przyczyny przestrzennej polaryzacji i aglomeracji oraz opisujących mechanizmy wzrostu gospodarczego, zawiera tabela 2.1.

### *Sieć osadnicza*

Modele urbanistyczne nowej geografii ekonomicznej stanowią rozwinięcie modeli subregionalnych, od których różnią się założeniem o ciągłości przestrzeni i braku mobilności dodatkowego czynnika produkcji, jakim jest ziemia. Istotną rolę odgrywają w nich także koszty transportu dóbr rolnych, będące istotną siłą odśrodkową (Neary 2001). Modele te służą do badania mechanizmów ekonomicznych rządzących lokalizacją miast w zależności od zmian czynników zewnętrznych, takich jak:

<sup>47</sup> Np. pomijamy różnice w placach między krajami.

<sup>48</sup> Na temat modeli dyfuzji innowacji w przestrzeni zob. np. Łoboda (1977).

<sup>49</sup> Należy jednak pamiętać, iż w omawianych modelach zakłada się brak przestrzennego różnicowania plac. W modelach tych siła robocza odgrywa rolę pasywną i jest przemieszczana od sektora wolnokonkurencyjnego do sektora o rosnących korzyściach skali (i odwrotnie) niejako automatycznie w zależności od tempa akumulacji czy deprecjacji kapitału wiedzy.



Tab. 2.1. Kumulatywne mechanizmy ekonomiczne dyspersji i koncentracji przestrzennej w modelach nowej geografii ekonomicznej o nieciągłej przestrzeni

Klasa modeli	Model	Założenia				Mechanizm kumulatywnych sprzężeń zwrotnych
		sektory	zasoby	funkcja produkcji przedsiębiorstw	dynamika	
Modele subregionalne (siła robocza mobilna między subregionami)	Centrum-peryferie (core-periphery)	1. Sektor doskonale konkurencyjny o stałych korzyściach skali (rolnictwo) 2. Sektor działający na zasadach konkurencji monopolistycznej o rosnących korzyściach skali (przemysł)	1. Niewykwalifikowana siła robocza ( $L_a$ ) niemobilna w przestrzeni i między sektorami wykorzystywana w rolnictwie 2. Wykwalifikowana siła robocza ( $L_w$ ) mobilna w przestrzeni i niemobilna między sektorami wykorzystywana w przemyśle	1. W rolnictwie tylko koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L_a$ ) 2. W przemyśle koszty zmienne i stałe mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L_w$ ) (homotetyczna funkcja produkcji)	Migracja ( $L_w$ ) w zależności od różnic w placach realnych	Napływ pracowników ( $L_w$ ) zwiększa wielkość rynku danego subregionu, a to skłania przedsiębiorstwa do przenoszenia produkcji do subregionu, gdzie jest większa liczba konsumentów (sprężenie zwrotne popytowe). Wzrost wolumenu produkcji obniża ceny w tym subregionie, co podwyższa płace realne i skłania siłę roboczą do migracji do danego subregionu (sprężenie zwrotne kosztowe)
	Mobilni przedsiębiorcy (footloose entrepreneur)	1. Sektor doskonale konkurencyjny o stałych korzyściach skali (rolnictwo) 2. Sektor działający na zasadach konkurencji monopolistycznej o rosnących korzyściach skali (przemysł)	1. Niewykwalifikowana siła robocza ( $L_a$ ) niemobilna w przestrzeni wykorzystywana w obu sektorach 2. Wykwalifikowana siła robocza tzn. kapitał ludzki ( $L_w$ ) mobilna w przestrzeni i niemobilna między sektorami wykorzystywana w przemyśle	1. W rolnictwie tylko koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L_a$ ) 2. W przemyśle koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L_a$ ) i koszty stałe mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L_w$ )	Migracja ( $L_w$ ) w zależności od różnic w placach realnych	Napływ pracowników ( $L_w$ ) zwiększa wielkość rynku danego subregionu, a to skłania przedsiębiorstwa do przenoszenia produkcji do subregionu, gdzie jest większa liczba konsumentów. Wzrost wolumenu produkcji obniża ceny w tym subregionie, co podwyższa płace realne i skłania siłę roboczą do migracji do danego subregionu
	Model umarzenia kapitału (constructed capital)	1. Sektor doskonale konkurencyjny o stałych korzyściach skali (rolnictwo) 2. Sektor działający na zasadach konkurencji monopolistycznej o rosnących korzyściach skali (przemysł) 3. Sektor doskonale konkurencyjny tworzący nowy kapitał	1. Siła robocza ( $L$ ) niemobilna w przestrzeni wykorzystywana we wszystkich sektorach 2. Kapitał ( $K$ ) niemobilny w przestrzeni i niemobilny między sektorami wykorzystywany w przemyśle umarzony ze stałym prawdopodobieństwem i tworzony w osobnym sektorze	1. W rolnictwie i w sektorze tworzącym kapitał tylko koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L$ ) 2. W przemyśle koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $L$ ) i koszty stałe mierzone liczbą zaangażowanych jednostek ( $K$ )	Umarzenie i tworzenie nowego kapitału w zależności od kosztów jego tworzenia i zdyskontowanej na dzień bieżący wartości dochodów, jakie przyniesie nowa jednostka kapitału	Wzrost zasobu kapitału w kraju powoduje wzrost współczynnika kapitał/ siła robocza, a to daje wzrost dochodów na mieszkańca i wolumenu produkcji, co z kolei sprzyja dalszej akumulacji kapitału (zyski z kapitału są zależne od wielkości rynku danego kraju) – w tym modelu występują jedynie sprzężenia popytowe nie ma sprzężeń kosztowych

Tab. 2.1. (cd.)

Klasa modeli	Model	Założenia				Mechanizm kumulatywnych sprzężeń zwrotnych
		sektory	zasoby	funkcja produkcji firm	dynamika	
Modele międzynarodowe (brak mobilności siły roboczej między subregionami/krajami)	Model gospodarki opartej na wiedzy (global and local spillovers)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sektor doskonale konkurencyjny o stałych korzyściach skali (rolnictwo)</li> <li>2. Sektor działający na zasadach konkurencji monopolistycznej o rosnących korzyściach skali (przemysł)</li> <li>3. Sektor doskonale konkurencyjny, tworzący nowy kapitał</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Siła robocza (<math>L</math>) niemobilna w przestrzeni wykorzystywana we wszystkich sektorach</li> <li>2. Kapitał (<math>K</math>) niemobilny w przestrzeni i niemobilny między sektorami wykorzystywany w przemyśle, umarzony ze stałym prawdopodobieństwem i tworzony w osobnym sektorze</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. W rolnictwie tylko koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek (<math>L</math>)</li> <li>2. W przemyśle koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek (<math>L</math>) i koszty stałe mierzone liczbą zaangażowanych jednostek (<math>K</math>)</li> <li>3. W sektorze tworzącym kapitał wykorzystywana jest tylko siła robocza (<math>L</math>), ale koszty produkcji są malejącą funkcją wolumenu produkcji w tym sektorze</li> </ol>	Wzrost gospodarczy zapewniający akumulację kapitału, przy której koszty jego tworzenia i zdyskontowania na dzień bieżący wartości dochodów, jakie nowa jednostka kapitału przyniesie są równe	Wzrost zasobu kapitału w kraju powoduje wzrost dochodów na mieszkańca i wzrost wolumenu produkcji, co z kolei sprzyja dalszej akumulacji kapitału (zyski z kapitału są zależne od wielkości rynku danego kraju) – w tym modelu występują jedynie sprzężenia popytowe nie ma sprzężeń kosztowych
	Model powiązań pionowych (vertical linkage)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sektor doskonale konkurencyjny o stałych korzyściach skali (rolnictwo)</li> <li>2. Sektor działający na zasadach konkurencji monopolistycznej o rosnących korzyściach skali (przemysł)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Siła robocza (<math>L</math>) niemobilna w przestrzeni wykorzystywana we wszystkich sektorach (mobilna między sektorami)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. W rolnictwie tylko koszty zmienne mierzone liczbą zaangażowanych jednostek (<math>L</math>)</li> <li>2. W przemyśle koszty zmienne i stałe mierzone liczbą zaangażowanych jednostek (<math>L</math>) (homotetyczna funkcja produkcji)</li> </ol>	Przepływy przedsiębiorstw między regionami zależnie od osiągniętych zysków będących funkcją powiązań uprzednich i następczych	Napływ przedsiębiorstw zwiększa wielkość rynku danego kraju, a to zwiększa zyski przedsiębiorstw i skłania przedsiębiorstwa do przenoszenia produkcji do tego kraju (popytowe sprzężenie zwrotne). Napływ przedsiębiorstw obniża koszty produkcji w danym kraju, co zwiększa ich zyski i skłania je do relokacji do tego kraju (podażowe sprzężenie zwrotne)

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, Robert-Nicoud (2003).



zasięg oddziaływania sektora o stałych korzyściach skali, przyrost naturalny, skala udziału przemysłu przetwórczego w całości gospodarki czy też czynniki historyczne (np. istniejące nieregularności rozwoju w przeszłości) lub geograficzne (np. lepsza dostępność do rynków zbytu w pewnych punktach przestrzeni ze względu na decyzje polityczne<sup>50</sup>, centralne położenie – węzły transportowe bądź inne charakterystyki geograficzne). Badany jest także wpływ różnic w intensywności korzyści skali i kosztów transportu na tworzenie się hierarchii miejskiej na danym obszarze. Formalnym wyrazem tych rozważań jest tzw. nowa funkcja potencjału rynkowego ukazująca maksymalną płacę realną, jaką przedsiębiorstwa (osiągające zerowe zyski ekonomiczne) są w stanie zaoferować w różnych punktach ciągłej przestrzeni w porównaniu do płacy realnej pracowników sektora rolnego w tych miejscach. Wnioski z modelu dotyczą determinant mono- lub policentryczności systemu osadniczego, konfiguracji oraz hierarchii miast w danym kraju. Generalnie wraz ze wzrostem liczby ludności i poszerzaniem się obszaru zamieszkałego przez ludność rolniczą pojawiają się tendencje do relokacji z dotychczasowego centrum (aglomeracji) działalności produkcyjnej do innych punktów przestrzeni. Przeciwdziałają temu niskie koszty transportu dóbr przemysłowych i rolnych oraz duża intensywność korzyści skali i wysoki udział wydatków na dobra przemysłowe w całości wydatków konsumentów. Liczba nowo powstałych miast jest funkcją liczby nowo pojawiającej się ludności, granic upraw terenów rolnych, a hierarchia miast wynika między innymi z takich charakterystyk produkcji przemysłowej, jak intensywność korzyści skali i koszty transportu. Im wyższe koszty transportu dóbr przemysłowych i mniejsze korzyści skali, tym w danym kraju powstanie więcej miast o mniejszej liczbie ludności, położonych bliżej siebie.

Zaproponowana przez nową geografie ekonomiczną logika procesów osadniczych (urbanizacyjnych) odbiega od tej, dominującej w literaturze geograficznej i nawiązuje bezpośrednio raczej do dorobku Thüнена (Pines 2001). W geografii bowiem za główną siłę odśrodkową ograniczającą wielkość miast i monocentryczność systemu osadniczego uważana jest rzadkość terenów, która staje się przyczyną malejących przychodów skali (jej wyrazem jest zatłoczenie, brak usług mieszkaniowych, brak wolnych terenów pod inwestycje). Jest to więc czynnik wewnętrzny wynikający bezpośrednio z funkcjonowania aglomeracji. W nowej geografii ekonomicznej, podobnie jak u Thüнена, czynnikiem dyspersji jest natomiast rolnicze otoczenie miasta. Pines (2001) uważa to założenie za istotną słabość, gdyż mechanizm tego typu mógł rzeczywiście wpływać na procesy urbanizacyjne w XIX wieku, lecz nie jest on w stanie wytłumaczyć wielu istotnych zjawisk współczesnego osadnictwa, np. suburbanizacji. Zastrzeżenia podnoszone w literaturze dotyczą głównie możliwości wyjaśnienia przez modele nowej geografii ekonomicznej dynamiki zmian systemu osadniczego związanych ze zmiennymi demograficznymi. Przyjęte przez nową geografie ekonomiczną założenia prowadzą bowiem do katastroficznych (nieciągłych) zmian w systemie miejskim, które nie znajdują potwierdzenia

---

<sup>50</sup> Co potwierdziła np. historia rozwoju przemysłu w Meksyku po stworzeniu NAFTA.

w rzeczywistych procesach osadniczych. Na przykład Eaton i Eckstein (1997) zaobserwowali, że wielkość miast w Japonii i we Francji rośnie wraz ze wzrostem liczby ludności<sup>51</sup>, a według nowej geografii ekonomicznej powinna rosnać liczba miast, a nie ich wielkość.

Również zastąpienie „rolniczych” sił odśrodkowych w modelach Krugmana przez konwencjonalne podejście związane z rzadkością terenów miejskich powoduje stabilizację rozkładu ludności w przestrzeni niezależnie od łącznej wielkości populacji miejskiej (Helpman 1998).

Natomiast wyjaśnienia dotyczące hierarchii i funkcji miast oraz podziału pracy między nimi wzbudzają mniejsze emocje i w znacznie większym stopniu wydają się zgodne z badaniami empirycznymi prowadzonymi na gruncie geografii.

Zestawienie najważniejszych czynników prowadzących do koncentracji i dyspersji w najczęściej używanych modelach nowej geografii ekonomicznej zawiera tabela 2.2.

Tab. 2.2. Najważniejsze czynniki sprzyjające koncentracji i dyspersji w wybranych modelach nowej geografii ekonomicznej

Klasa modeli	Czynniki sprzyjające koncentracji	Czynniki sprzyjające dyspersji	Poziom kosztów wymiany towarów przemysłowych sprzyjający aglomeracji <sup>52</sup>
Model centrum–peryferie	Niskie koszty wymiany towarów przemysłowych. Silne preferencje w kierunku różnicowania produktów przemysłowych (niskie wartości współczynników $\delta$ i $\rho$ modelu). Duży udział wydatków na dobra przemysłowe w całości wydatków (wysoka wartość parametru $\mu$ ) Niskie koszty transportu towarów rolnych.	Wysokie koszty transportu towarów przemysłowych. Silne preferencje w kierunku homogeniczności produktów przemysłowych (wysokie wartości współczynników $\delta$ i $\rho$ modelu). Duży udział wydatków na dobra rolne w całości wydatków (niska wartość parametru $\mu$ ) Wysokie koszty transportu towarów rolnych.	Niskie i średnie koszty transportu towarów przemysłowych. W przypadku pozytywnych kosztów transportu towarów rolnych jedynie średnie koszty wymiany towarów przemysłowych.
Model powiązań pionowych	Niskie koszty wymiany towarów przemysłowych. Silne preferencje w kierunku różnicowania produktów przemysłowych (niskie wartości współczynników $\delta$ i $\rho$ modelu). Duży udział wydatków na dobra pośrednie w całości wydatków na czynniki produkcji (wysoka wartość parametru $a$ ) Niska elastyczność płać w sektorze rolnym.	Wysokie koszty wymiany towarów przemysłowych. Silne preferencje w kierunku homogeniczności produktów przemysłowych (wysokie wartości współczynników $\delta$ i $\rho$ modelu) Niski udział wydatków na dobra pośrednie w całości wydatków na czynniki produkcji (niska wartość parametru $a$ ). Wysoka elastyczność płać w sektorze rolnym	Niskie i średnie koszty wymiany towarów przemysłowych. W przypadku malejących przychodów w produkcji towarów rolnych jedynie średnie koszty wymiany towarów przemysłowych

<sup>51</sup> Ten sam rezultat jest możliwy do osiągnięcia w modelach nowej geografii ekonomicznej pod warunkiem zmiany funkcji użytej do agregacji użyteczności z konsumpcji dóbr przemysłowych (Pines 2001).

<sup>52</sup> W modelach urbanistycznych jest to poziom kosztów wymiany sprzyjający tworzeniu się miast.



Tabela 2.2 (cd.)

Klasa modeli	Czynniki sprzyjające koncentracji	Czynniki sprzyjające dyspersji	Poziom kosztów wymiany towarów przemysłowych sprzyjający aglomeracji
Modele urbanistyczne	Niskie koszty transportu towarów przemysłowych. Silne preferencje w kierunku różnorodności produktów przemysłowych (niskie w wartości współczynników $\delta$ i $\rho$ modelu). Duży udział wydatków na dobra przemysłowe w całości wydatków (wysoka wartość parametru $\mu$ ). Niewielki zakres przestrzenny obsługiwanego samodzielnie przez miasto obszaru rolnego. Niskie koszty transportu towarów rolnych. Wysoka liczba ludności	Wysokie koszty transportu towarów przemysłowych. Silne preferencje w kierunku homogeniczności produktów przemysłowych (wysokie wartości współczynników $\delta$ i $\rho$ modelu). Duży udział wydatków na dobra rolne w całości wydatków (niska wartość parametru $\mu$ ). Duży zakres przestrzenny obsługiwanego samodzielnie przez miasto obszaru rolnego. Wysokie koszty transportu towarów rolnych. Wysoka liczba ludności	Koszty transportu towarów rolnych niższe od kosztów transportu towarów przemysłowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie Fujita, Krugman, Venables (2000).

### Specjalizacja

Również specjalizacja gałęziowa w przestrzeni stała się przedmiotem analiz Krugmana i Venablesa (1996). Założyli oni, że związki różnych przedsiębiorstw (nabywców i dostawców) różnią się pod względem intensywności, co prowadzi do procesu przestrzennego skupiania się przedsiębiorstw czy branż silniej wzajemnie powiązanych, a więc do przestrzennej specjalizacji<sup>53</sup>. W efekcie zaproponowali oni model (klasa modeli międzynarodowych), w którym dwie gałęzie działają na rynku monopolistycznej konkurencji, związki przedsiębiorstw wewnątrz gałęzi są silniejsze niż z przedsiębiorstwami z zewnątrz (co powoduje, że powiązania następcze i uprzednie silniej oddziałują wewnątrz niż pomiędzy gałęziami), a konkurencja na rynkach zasobów, dóbr i usług w równym stopniu negatywnie oddziałuje na przedsiębiorstwa obu gałęzi. Tak zarysowany model był w stanie wyjaśnić mechanizm sprawczy dywersyfikacji przestrzennej struktury produkcji w zależności od poziomu kosztów wymiany i intensywności powiązań wewnątrzgałęziowych<sup>54</sup>. Przy założeniu istnienia wielu niemobilnych zasobów produkcji istotną rolę odgrywają także różnice w intensywności ich wykorzystania przez poszczególne gałęzie<sup>55</sup>. Venables (1998) zbadał również interakcje dla większej liczby gałęzi (branż) i wykazał, że w tej sytuacji udziały poszczególnych (dwóch) subregionów/krajów w globalnym zasobie przedsiębiorstw danego sektora mogą się istotnie różnić. W efekcie stopień uprzemysłowienia poszczególnych subregionów/krajów może być odmien-

<sup>53</sup> Zobacz także Fujita, Krugman i Venables (2000, rozdz. 16).

<sup>54</sup> Im silniejsze powiązania wewnątrzgałęziowe, tym silniejsza tendencja do specjalizacji (przestrzennego różnicowania profili produkcji).

<sup>55</sup> W tym przypadku specjalizacja pojawiała się tylko przy średnich kosztach wymiany, a duże różnice w intensywności wykorzystywania czynników produkcji przez poszczególne gałęzie – funkcja produkcji typu Cobba–Douglasa – czyniły mniejszym zakres kosztów sprzyjających specjalizacji.

ny, co implikuje także różnice w dochodach między nimi. Maksymalna wielkość udziału jednego subregionu/kraju w globalnej produkcji przemysłowej rośnie, a potem zmniejsza się wraz z postępem regionalnej integracji. W efekcie następuje specjalizacja subregionów/krajów w odniesieniu do poszczególnych branż. Zważywszy jednak na to, że (w tym modelu), przedsiębiorstwa różnych branż używają podobnych czynników produkcji i podobnych technologii wraz z postępem integracji (niskie koszty wymiany) może postępować konwergencja w zakresie zatrudnienia i dochodów, ale nie oznacza to w żadnym przypadku konwergencji w odniesieniu do struktury produkcji.

Kolejnymi zagadnieniami rozważanymi w ramach procesów specjalizacji regionalnej były sekwencje i mechanizmy procesów dyspersji wzrostu gospodarczego w przestrzeni (Fujita, Krugman, Venables 2000, rozdz. 15) oraz stopień podatności poszczególnych gałęzi przemysłu na tworzenie klastrów przestrzennych i ekonomiczne uwarunkowania tego zjawiska. W modelu przyjęto założenie o istnieniu dwóch sektorów (o stałych i rosnących korzyściach skali niesymetrycznie rozmieszczonych pomiędzy badanymi krajami) oraz istnienie różnic pomiędzy poszczególnymi branżami (gałęziami) sektora o rosnących korzyściach skali w odniesieniu do pracochłonności produkcji czy intensywności wywoływanych przez nie uprzednich i następczych powiązań. Założono, że siła robocza jest mobilna między sektorami, ale niemobilna między krajami, a motorem sprawczym zmian jest popyt globalny, który relatywnie szybciej zwiększa się na towary sektora o rosnących korzyściach skali (przemysł) niż sektora o stałych korzyściach skali (rolnictwo). Analiza wykazała, że wzrost tego popytu<sup>56</sup> prowadzi do reindustrializacji krajów dotychczas zdominowanych przez sektory o stałych korzyściach skali (tak jak to opisuje model Krugmana i Venablesa 1995), a proces ten postępuje tym szybciej, im mniejsze są koszty wymiany (bariery handlowe), większy udział wydatków na towary przemysłowe w całości wydatków, mniejsza intensywność powiązań uprzednich i następczych (mniejszy udział towarów pośrednich w całości produkcji). W efekcie tych zmian dobrobyt krajów słabiej rozwiniętych (mierzony różnicami w płacach realnych) wzrasta aż do zaniknięcia różnic między krajami w tym zakresie. Reindustrializacja ma jednak charakter skokowy, dotyczy tylko wybranych krajów, podczas gdy inne pozostają niejako na boku.

W modelu tym także udało się uchwycić pewną sekwencję relokacji poszczególnych branż. Po pierwsze, co wydaje się oczywiste, większe inklinacje do relokacji wykazują branże pracochłonne, które są bardziej podatne na bodźce w postaci różnic w płacach nominalnych. Po drugie, relokacja branż pracooszczędnych przybiera bardziej gwałtowny charakter niż ma to miejsce w przypadku branż pracochłon-

---

<sup>56</sup> Wzrost popytu zwiększa przede wszystkim popyt na towary przemysłowe, a więc rośnie popyt w krajach uprzemysłowionych, co prowadzi do wzrostu płac i przepływu siły roboczej z rolnictwa do przemysłu. Także udział tych krajów w wydatkach światowych wzrasta, co wzmacnia tendencje do koncentrowania się tam produkcji. Jednakże różnice w płacach prowadzą do przenoszenia części produkcji do krajów słabiej uprzemysłowionych, co uruchamia w tych krajach siły aglomeracyjne. W efekcie płace realne między krajami zostają zrównane.



nych. Wynika to z faktu, że ich przemieszczanie się następuje w sytuacji, gdy w kraju biorcy powstały już kumulatywne sprzężenia zwrotne stanowiące dodatkową siłę przyciągającą. Po trzecie, kolejność relokacji zależy także od stopnia powiązań pomiędzy branżami. Najszybciej przemieszczać się będą branże słabo powiązane z innymi. Prowadzi to nawet do sytuacji „przeholowania” w okresie zmian, tzn. że w pewnym momencie kraje uprzemysławiające się z netto eksporterów rolnych stają się netto eksporterami dóbr produkowanych przez branże słabo powiązane z innymi. Kolejno relokacji podlegają branże o silnych powiązaniach uprzednich (produkujące wiele dóbr pośrednich) i słabych powiązaniach następczych (potrzebują mało dóbr pośrednich). Dopiero później relokacja dotyczy branż o silnych powiązaniach następczych i słabych uprzednich, a na końcu przemieszczają się te, które cechuje wysoka intensywność obu typów powiązań. Relokacja ma charakter skokowy, ale w sytuacji wielu krajów uprzemysławiających się model wskazuje, iż następuje w sposób sukcesywny, tzn. pewna grupa krajów ulega uprzemysłowieniu, gdy w tym czasie inne czekają na swoją szansę wyznaczoną tempem wzrostu popytu globalnego. O kolejności decydują nawet niewielkie różnice w charakterystykach wyjściowych, przekładające się na odmienne tempo osiągania stanu dobrobytu społecznego charakteryzującego kraje wysoko rozwinięte.

## 2.5. Weryfikacja empiryczna hipotez nowej geografii ekonomicznej

Modele nowej geografii ekonomicznej przewidują postępującą aglomerację i przestrzenną koncentrację działalności gospodarczej w USA przy wyrównanych we wszystkich stanach cenach mobilnych czynników produkcji i braku istotnych przestrzennych różnic w stopach bezrobocia. Natomiast w Europie wraz z pogłębianiem się integracji gospodarczej powinno następować wyrównywanie różnic pomiędzy krajami w odniesieniu do stopnia uprzemysłowienia przy znacznie wolniej zmniejszającej się (jeśli w ogóle) polaryzacji wewnątrz krajowej. Wzmiankowana konwergencja w zakresie stopnia uprzemysłowienia krajów dotyczy zatrudnienia i dochodów, ale nie oznacza w żadnym przypadku wyrównywania struktury produkcji, przeciwnie, prowadzi do rosnącej specjalizacji (na poziomie gałęzi) i wzrostu intensywności wymiany międzygałęziowej. Wymiana ta (w przeciwieństwie do założeń neoklasycznej teorii Heckschera – Ohlina) nie musi prowadzić do wyrównania cen czynników produkcji. Porównanie skutków integracji gospodarczej według teorii Heckschera–Ohlina i nowej geografii ekonomicznej zawiera tabela 2.3.

Empiryczna weryfikacja wniosków nowej geografii ekonomicznej nastęrcza jednak badaczom wiele problemów. Fujita, Krugman i Venables (2000) oraz Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano i Robert-Nicoud (2003) ograniczają się do rozważań czysto modelowych. Tylko w jednym przypadku Fujita, Krugman i Venables (2000, rozdz. 12) oferują pewne odniesienia do rzeczywistości, zastanawiając się nad przyczynami niezgodności ich wniosków dotyczących rozkładu sieci osadniczej z tzw. regułą Zipfa

(1949)<sup>57</sup>. Ta próba weryfikacji wydaje się jednak niezbyt udana, gdyż, po pierwsze, okazuje się, że omawiany model pozostaje w zgodzie z regułą Zipfa przy założeniu, iż stopa wzrostu i wariancja stopy wzrostu ludności miast są niezależne od wielkości tych miast (zob. Gabaix 1999), a po drugie, część geografów zajmujących się sieciami osadniczymi kwestionuje samą słuszność zasady Zipfa (Sheppard 1982).

Tab. 2.3. Skutki znoszenia barier wymiany według teorii Heckschera–Ohlina i nowej geografii ekonomicznej

Teoria		Skutki		
		specjalizacja	tendencje lokalizacyjne	ceny i dochody
Teoria Heckschera–Ohlina (brak przepływu czynników produkcji między krajami)		Specjalizacja krajów na poziomie sektorów / gałęzi, wywołana wyposażeniem w czynniki produkcji.	Rozpraszanie działalności gospodarczej w przestrzeni.	Wyrównywanie cen czynników produkcji, ale niekoniecznie dochodu narodowego na mieszkańca pomiędzy krajami.
Nowa geografia ekonomiczna (model powiązań pionowych)	Faza początkowa (obniżanie barier wymiany)	Specjalizacja krajów na poziomie sektorów / gałęzi wywołana zewnętrznymi korzyściami skali.	Koncentracja sektorów i gałęzi o rosnących korzyściach skali w jednym (kilku) punkcie(tach) integrującego się obszaru.	Pogłębianie się różnic w dochodzie narodowym na mieszkańca pomiędzy krajami.
	Faza końcowa (brak barier wymiany)	Konwergencja krajów na poziomie sektorów, rosnąca specjalizacja na poziomie poniżej gałęzi.	Powolna dyspersja <sup>58</sup> przedsiębiorstw (gałęzie o rosnących korzyściach skali) wewnątrz poszczególnych krajów i znacznie szybsza w ramach całego integrującego się obszaru.	Wyrównywanie dochodu narodowego na mieszkańca pomiędzy krajami, przy wzmacnianiu różnicowań wewnątrz krajowych. Istnienie różnic w cenach czynników produkcji zarówno między krajami jak i wewnątrz krajów (w odniesieniu do cen czynników niemobilnych).

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Krieger-Boden 2002.

Natomiast badania empiryczne opierające się bezpośrednio na modelach nowej geografii ekonomicznej należą wciąż do nielicznych. Jedną z pierwszych prób tego

<sup>57</sup> Według niej liczba miast w danym kraju o ludności większej niż  $S$  jest proporcjonalna do  $S^a$ , gdzie  $a$  jest bliskie zera. Zależność między liczbą mieszkańców a liczbą określającą miejsce na liście kolejnych miast uporządkowanych według wielkości jest więc opisana relacją potęgową. Zgodnie z tą zasadą drugie w kraju miasto jest o połowę mniejsze od największego, a trzecie posiada tylko 1/3 wielkości największego itd.

<sup>58</sup> W zależności od intensywności sił odśrodkowych, np. dodatnich kosztów transportu towarów rolnych (zob. Fujita, Krugman, Venables 2000, s. 97–114) czy międzyregionalnych różnic placowych.



typu podjął Hanson (1998). Wykorzystując model Helpmana (1998), zbadał on zależność między rosnącymi korzyściami skali a tendencjami do koncentracji działalności gospodarczej w przestrzeni Stanów Zjednoczonych (na próbie powiatów amerykańskich)<sup>59</sup>. Dokonał on estymacji modelu wyjaśniającego zmiany w placach w 3075 powiatach kontynentalnych USA w latach 1970–1990, zgodnie z założeniami nowej geografii ekonomicznej. Otrzymane wyniki okazały się dobrym przybliżeniem zmian rzeczywistych. Hanson potwierdził hipotezę, że tendencje do skupiania się działalności gospodarczej w przestrzeni mogą być wyjaśnione wzajemnym oddziaływaniem korzyści skali i kosztów transportu. Specyficzna kombinacja tych czynników w USA nadaje tej koncentracji cechę stabilności w tym kraju (tj. relokacja działalności gospodarczej głównie z jednych aglomeracji do innych, brak tendencji do dyspersji). Badanie wykazało także, że pomimo spadku kosztów transportu w wielkościach absolutnych, i pomimo rozwoju nowych technik komunikacji, nie dało się w USA w latach 80. zauważyć spadku znaczenia odległości dla wyjaśniania procesów koncentracji. Występował raczej wzrost kosztów dostępności do rynków lub też – według nieco odmiennej interpretacji – następował wzrost ogólnej transportochłonności produkcji w gospodarce amerykańskiej<sup>60</sup>.

Natomiast Brakman, Garretsen i Schramm (2001), opierając się również na modelu Helpmana (1998), dokonali estymacji parametrów równania płacy nominalnej, wykorzystując niemiecki materiał statystyczny. Otrzymali oni statystycznie znaczące parametry tego równania, o prawidłowej i logicznej wielkości<sup>61</sup>. Cytowane badania potwierdziły, że wydatki mieszkaniowe działają jako siła odśrodkowa<sup>62</sup>. Na poziomie plac w danym subregionie wpływ wywierają płace i PKB w sąsiednich subregionach, koszty transportu i cena ziemi. Autorzy doszli do następujących wniosków:

---

<sup>59</sup> Celem badań było rozeznanie implikacji rosnących korzyści skali i rosnących kosztów „transportu” dla gospodarczych relacji międzyregionalnych w USA. Autor stwierdził występowanie w USA niewielkich, ale istotnych korzyści skali (współczynnik ceny do kosztów krańcowych większy od jedności na poziomie 1,1 i 1,2 odpowiednio w latach 1980 i 1990) i trwałej koncentracji działalności gospodarczej w przestrzeni (brak czynników mogących doprowadzić do odwrócenia tego procesu). Hanson dokonał także estymacji harrisowskiej (1954) funkcji potencjału rynkowego celem zbadania przestrzennego zasięgu szoków popytowych. Stwierdził, że analizowane zależności o charakterze popytowym należały do silnych (ulegały nawet wzmocnieniu się w latach 90.), ale przestrzennie ograniczonych, co by potwierdziło spostrzeżenie, iż subregiony wchodzą w intensywne kontakty gospodarcze głównie z sąsiednimi jednostkami terytorialnymi. Np. 10% spadku dochodów w wybranej jednostce terytorialnej powodowało 6% spadku zatrudnienia w regionach oddalonych o 100 km od centrum szoku i brak zmian w regionach położonych 800 km i powyżej. Zasięg owych zależności popytowych można traktować jako pośrednią miarę szeroko rozumianych kosztów transportu (obejmujących nie tylko koszty przewozu, ale także koszty zbierania informacji o sytuacji na odległych rynkach, koszty komunikacji z przedstawicielami handlowymi i lub dostawcami).

<sup>60</sup> Wyjaśnieniem może być fakt, że nowe techniki wzmagają popyt na konwencjonalny transport. Alternatywnie można przyjąć wyjaśnienie, że następuje zmiana struktury transportu z dóbr o niskich na dobra o wysokich kosztach transportu (np. z dóbr przemysłowych w kierunku usług). W każdym razie wzrost owych kosztów jest dodatkowym czynnikiem wzmacniającym tendencje aglomeracyjne w USA.

<sup>61</sup> Jedynym problemem był udział wydatków na usługi mieszkaniowe na poziomie zera (estymowany udział wydatków na towary przemysłowe powyżej 1), jednak przy aproksymowaniu zasobów mieszkaniowych ceną ziemi mankament ten udawało się usunąć, a model wskazywał na udział wydatków na zasoby mieszkaniowe na poziomie 43% ogółu wydatków konsumentów, co znajdowało empiryczne potwierdzenie w Niemczech.

<sup>62</sup> Jeśli do modelu jako aproksymację zasobów mieszkaniowych wprowadzić cenę ziemi.

- a) struktura zatrudnienia w Niemczech jest przestrzennie uwarunkowana, płace są wysokie w centrach gospodarczych i spadają wraz z oddalaniem się od nich<sup>63</sup>;
- b) bezrobocie (stopa bezrobocia) nie jest przestrzennie uwarunkowane, tj. nie zależy od odległości od centrów gospodarczych (w badaniu wykorzystano modele potencjału rynkowego)<sup>64</sup>;
- c) uwzględnienie solidarnościowych transferów międzylandowych nie wpłynęło w istotny sposób na kształt powyższych wniosków, tzn. transfery te wydają się nie wywierać znaczącego wpływu na strukturę przestrzenną aktywności gospodarczej w Niemczech.

Combes i Lafourcade (2000), wykorzystując dane dotyczące rzeczywistych kosztów transportu, dokonali estymacji modelu wyjaśniającego zatrudnienie w 64 gałęziach (włączając w to usługi i przemysł) w 341 jednostkach terytorialnych Francji. Na tej podstawie stwierdzili, że przy założeniu istnienia dóbr pośrednich koszty transportu wywierają znaczny wpływ na subregionalną specjalizację niemal we wszystkich gałęziach.

Redding i Venables (2002), używając danych dla 103 krajów, dokonali estymacji modelu zakładającego istnienie dóbr pośrednich. Siłę oddziaływań popytowych i kosztowych zmierzili przy wykorzystaniu modelu grawitacyjnego, po czym zbadali wpływ tych wielkości na zróżnicowanie płac i dochodów per capita między badanymi krajami. Okazało się, że te powiązania wyjaśniają 70% zmienności dochodów i 50% zmienności płac.

Brühlhart i Traeger (2005) zbadali specjalizację subregionalną w krajach UE na podstawie danych z lat 1975–2000 na poziomie sektorów (liczba 8 analizowanych przez nich agregatów wynikała np. z podziału sektora usług na dwie podkategorie)<sup>65</sup> i dla 236 subregionów zdefiniowanych na poziomie NUTS 2, a należących do 17 krajów UE. Autorzy wykorzystali model regresji do odpowiedzi na pytanie, w jakim stopniu lokalizacja przedsiębiorstw analizowanego sektora może być wyjaśniana przez stopień peryferyjności (czy centralność położenia) danego subregionu oraz w jakim stopniu przystąpienie<sup>66</sup> do UE zmieniło tendencje w zakresie koncentracji aktywności gospodarczej w poszczególnych krajach. Ich badanie wykazało, iż topograficzna (przestrzenna) koncentracja zatrudnienia całkowitego była raczej stabilna w badanym okresie<sup>67</sup>. Do początku lat 90. następowało jednak pogłębianie się specjalizacji między krajami (tj. zmiana struktury zatrudnienia w przestrzeni),

<sup>63</sup> Interesujący wniosek zważywszy na to, że Niemcy uchodzą za kraj o silnych tendencjach do wyrównywania poziomu płac w przestrzeni.

<sup>64</sup> Konkluzja ta wymaga dalszej weryfikacji. Zważywszy, że liczba bezrobotnych to wielkość siły roboczej pomniejszona o liczbę zatrudnionych, można byłoby się zastanawiać, na ile długotrwale bezrobocie wywołuje efekt zniechęcenia i zmniejsza zasób siły roboczej (Brakman, Garretsen, Schramm 2001, s. 28).

<sup>65</sup> Autorzy podkreślają konieczność uwzględnienia usług w badaniach ze względu na rosnącą rolę tego sektora.

<sup>66</sup> Proces integracji gospodarczej został zdefiniowany jako zmniejszanie się kosztów wymiany, czyli przemieszczania dóbr między krajami i subregionami.

<sup>67</sup> Nastąpił jednak wzrost koncentracji zatrudnienia w rolnictwie i spadek w przemyśle, jak również zmniejszenie przestrzennej koncentracji zatrudnienia w usługach transportowych komunikacyjnych i publicznych (*non-market*).



natomiast od tego czasu dał się zauważyć wzrost roli wewnątrz krajowego komponentu specjalizacji w wyjaśnianiu różnicowań przestrzennych zatrudnienia. Można więc postawić hipotezę, że zmiany w pierwszym opisywanym okresie lepiej wyjaśniał klasyczny model handlu<sup>68</sup>, a w drugim, modele nowej geografii ekonomicznej (jak wskazano na wstępie niniejszego rozdziału, w Europie, według hipotez nowej geografii ekonomicznej, wewnątrz krajowe dysproporcje w koncentracji produkcji powinny być większe niż te między krajami ze względu na silniejsze działanie sił odśrodkowych w układzie międzynarodowym).

Drugim ciekawym faktem wskazanym przez Brühlharta i Traegera (2005) był stały wzrost względnej koncentracji<sup>69</sup> w przemyśle w badanym okresie, podczas gdy transport i komunikacja oraz usługi publiczne (*non-market*) na odwrót, cechowało zmniejszenie relatywnej koncentracji. Udział komponentu koncentracji wewnątrz krajowej w ramach koncentracji względnej w odniesieniu do zatrudnienia w produkcji przemysłowej był znacznie wyższy niż dla pozostałych sektorów.

Przeprowadzona estymacja wykazała, że w krajach włączających się do UE wzrosła znacznie koncentracja wewnątrz krajowa w odniesieniu do przemysłu, usług rynkowych i usług niekomercyjnych (sfery publicznej), natomiast zjawisko to nie nastąpiło w rolnictwie i budownictwie (sektorach o stałych korzyściach skali zgodnie z nomenklaturą nowej geografii ekonomicznej).

Brühlhart (1996; 1998), Amity (1999), Walz (1999), Krieger-Boden, Dohse i Soltwedel (2002) stwierdzili, że od 1980 do 1990 roku pogłębiała się specjalizacja poszczególnych krajów UE, a subregionalna koncentracja przemysłu miała charakter rosnący i że branże o silnych korzyściach skali cechowała większa koncentracja prowadząca do pojawienia się klastrów przemysłowych. Brühlhart (1996; 1998), Brühlhart i Torstensson (1996) wykazali także, że w trakcie integrowania się UE działalność gospodarcza charakteryzująca się dużymi korzyściami skali koncentrowała się do początku lat 80. w centralnej części UE, by później także rozprzestrzeniać się na unijne obszary peryferyjne, jak sugerowałaby to nowa geografia ekonomiczna. Także badania Midelfart-Knarvik, Overmana i Venablesa (2000) wskazują na koncentrowanie się gałęzi o rosnących korzyściach skali w centralnych częściach UE, zwracają jednak uwagę na postępujący proces ich przestrzennej dyspersji w latach 90. Natomiast gałęzie o niskich korzyściach skali, takie jak: przemysł tekstylny, odzieżowy i wyrobów skórzanych, zachowywały się raczej zgodnie z neoklasyczną teorią handlu Heckschera–Ohlina i reagowały na zmiany korzyści względnych (komparatywnych).

Również Krieger-Boden (2002), analizując dane dotyczące zatrudnienia w 35 gałęziach w 21 subregionach Francji i Hiszpanii w latach 1973–1996, stwierdziła, że zmiany w lokalizacji gałęzi o wysokich korzyściach skali pozostawały raczej w zgodzie z wnioskami nowej geografii ekonomicznej, lecz również z ustaleniami neokla-

<sup>68</sup> Według modelu Heckschera–Ohlina powinna pogłębiać się specjalizacja między krajami na poziomie sektorów.

<sup>69</sup> Koncentracja względna (stopień koncentracji zatrudnienia w danym sektorze w stosunku do rozkładu całkowitego zatrudnienia).

sycznej teorii handlu Heckschera–Ohlina (znaczenie korzyści względnych, takich jak: czynniki naturalne, wyposażenie w surowce itp.). Wraz z upływem czasu następował jednak wzrost znaczenia nowej geografii i osłabienie znaczenia teorii neoklasycznej w wyjaśnianiu zachodzących zmian w przestrzennej lokalizacji poszczególnych gałęzi.

Do podobnych wniosków jak Krieger-Boden (2002) doszedł także Petersson (2000), analizując dane dotyczące koncentracji zatrudnienia w przemyśle (mierzonej współczynnikiem Giniego) dla 9 południowoafrykańskich subregionów i 11 krajów SADAC (Southern African Development Community – organizacja skupiająca Republikę Południowej Afryki, Mozambik, Mauritius, Namibię, Angolę, Botswanę, Lesoto, Malawi, Swaziland, Tanzanię, Zambię i Zimbabwe). W krajach SADAC dała się zauważyć wyraźna koncentracja przestrzenna gałęzi o wysokich korzyściach skali.

Davis i Wenstein (1999) stwierdzili, że efekt rynku lokalnego (*home market effect*) stanowi istotną determinantę zmienności struktury produkcji subregionów japońskich.

Natomiast badania Kima (1995), wykorzystujące dane dotyczące zatrudnienia w przemyśle amerykańskim z lat 1860–1987, wskazują na negatywną korelację przestrzennej koncentracji przemysłu w tym kraju z rosnącymi korzyściami skali. Na przykład przestrzenna koncentracja gałęzi high-tech była niższa niż pozostałych gałęzi. Według Kima, koncentracja ta jest skorelowana przede wszystkim z wielkością przedsiębiorstw czy też z intensywnością wykorzystania surowców. Autor (s. 881) skłania się ku wyjaśnianiu procesów lokalizacyjnych w USA przy wykorzystaniu klasycznej teorii Heckschera–Ohlina oraz rosnących korzyści skali wynikających z natury funkcji produkcji, a nie korzyści zewnętrznych.

Reasumując, nieliczne podejmowane w ostatnich latach próby weryfikacji konkluzji nowej geografii wskazują raczej na słuszność jej ustaleń kierunkowych, przynajmniej w odniesieniu do Europy (zob. Overman, Reading, Venables 2001).

Wciąż jednak wiele konkluzji nowej geografii ekonomicznej wymaga weryfikacji, szczególnie tych, posiadających bezpośrednie odniesienie do polityki przestrzennej, czy gospodarczej w przestrzeni<sup>70</sup>. O tym, jak bardzo jest to potrzebne, mogą świadczyć chociażby trudności w próbach oceny polityki regionalnej UE w oparciu o aparat pojęciowy i modele nowej geografii ekonomicznej (zob. ciekawą, aczkolwiek niezbyt udaną – brak jasnych wskazań i rozstrzygnięć – próbę podjętą przez Diego Puge (2001) oraz stawiające ważne pytania i udzielające na nie tylko kierunkowych wskazówek opracowanie Baldwina, Forslida, Martina, Ottaviano, Robert-Nicouda 2003, rozdz. 12–18).

---

<sup>70</sup> Przegląd i analizę różnych prób empirycznej weryfikacji modeli międzynarodowych i regionalnych nowej geografii ekonomicznej zawiera opracowanie Overmana, Reddinga Venablesa (2001).



## 2.6. Nowa geografia ekonomiczna – od teorii do polityki

### *Najważniejsze wnioski nowej geografii ekonomicznej*

Nowa geografia zwróciła uwagę na znaczenie dla rozkładu działalności gospodarczej w przestrzeni takich kwestii jak (Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano, Robert-Nicoud 2003, s. 33–36):

- a) kumulatywność (samonapędzanie się) sprzężeń zwrotnych prowadzących do aglomeracji i do deglomeracji;
- b) wpływ kosztów lub (*per analogiam*) swobody wymiany (*trade freeness*<sup>71</sup>) na poziom korzyści z aglomeracji (tj. U-kształtna zależność korzyści z aglomeracji od wielkości kosztów wymiany – w miarę spadku kosztów wymiany korzyści najpierw rosną, a po przekroczeniu ich wartości krytycznej zaczynają spadać)<sup>72</sup>;
- c) ekonomiczne przyczyny procesów prowadzących do różnicowania przestrzennego, co oznacza, że symetria bądź asymetria przestrzenna wynika z istoty procesów gospodarczych (istotną rolę w alokacji działalności gospodarczej w przestrzeni odgrywa kombinacja: intensywności korzyści skali, kosztów wymiany i cen niemobilnych zasobów produkcji, a zakłócenia w funkcjonowaniu rynków zasobów mogą posiadać istotne implikacje przestrzenne);
- d) nieciągły charakter kształtowania się symetrii bądź asymetrii przestrzennej, tj. bezpośrednią przyczyną kumulatywnych zmian przestrzennych mogą stać się nawet niewielkie zmiany zmiennych objaśniających modelu (jeśli pojawią się one w okolicy punktów progowych);
- e) nieodwracalność procesów kumulacyjnych – zjawisko histerezy lokalizacyjnej, tj. raz zainicjowane procesy kumulatywne mają charakter trudno odwracalny nawet po ustąpieniu przyczyn bezpośrednio je wywołujących (istnieje wiele możliwych trajektorii rozwoju, ale znalezienie się na jednej z nich powoduje efekt pułapki, tj. uniemożliwia powrót do punktu wyjścia w ramach normalnego, a więc bez szoków zewnętrznych, funkcjonowania systemu gospodarczego)<sup>73</sup>;
- f) znaczenie szoków zewnętrznych dla kształtowania się rozkładów przestrzennych działalności gospodarczej, w tym szoków subiektywnych, takich jak zmiana oczekiwań, wywołujących procesy kumulacyjne, prowadzące do samozniszczenia się tych oczekiwań;

---

<sup>71</sup> Jak już to wspomniano, są to szeroko rozumiane koszty transportu, pewności transakcji, pozyskiwania informacji.

<sup>72</sup> Integracja (spadek kosztów wymiany) może prowadzić do pogłębienia (zamiast je zmniejszać) istniejących dysproporcji w przestrzennej dystrybucji działalności gospodarczej w sytuacji istnienia w krajach lepiej rozwiniętych silnych korzyści skali (silnych sprzężeń następczych i uprzednich). Różnice w cenach czynników produkcji mogą temu zapobiegać przy odpowiednio niskich kosztach wymiany pod warunkiem nieskrępowanego funkcjonowania rynku niemobilnych zasobów.

<sup>73</sup> Np. utrata jakiegś gałęzi (przedsiębiorstwa) w wyniku negatywnego szoku oznacza brak mechanizmów skłaniających przedsiębiorstwa tej gałęzi do powrotu po ustąpieniu szoku. W szczególności dotyczy to gałęzi o znaczeniu strategicznym dla rozwoju, czyli tych o silnych powiązaniach następczych i uprzednich.

g) znaczenie przypadków historycznych – niewielkie różnice w przeszłości, na bazie prezentowanych modeli, mogły doprowadzić do ogromnych terazniejszych zróżnicowań przestrzennych (np. przypadek Chicago).

Modele nowej geografii nie negują także klasycznych modeli wyjaśniających specjalizację międzynarodową w oparciu o korzyści względne (komapartywne). Aglomeracja czy deglomeracja, według schematów nowej geografii ekonomicznej, może wystąpić jako wzmocnienie tych korzyści, a może także je niwelować.

Wymienione powyżej kategorie i procesy, takie jak: szoki, przypadek historyczny, specjalizacja wynikająca z różnic w kosztach komparatywnych, są zewnętrzne wobec logiki nowej geografii ekonomicznej i do jej modeli mogą być wprowadzane na drodze modyfikacji parametrów wyjściowych.

Nowa geografia ekonomiczna często jednak nie stawia „kropki nad i”, co – jak się wydaje – wynika nie tylko z przyjętych fundamentalnych założeń<sup>74</sup> ograniczających pole badawcze do kwestii stricte ekonomicznych. Parafrazując Krugmana, można stwierdzić, że brakuje wciąż jeszcze kilku „dech zapierających historii” dotyczących przestrzennego rozkładu działalności gospodarczej.

Po pierwsze, nowa geografia ekonomiczna nie odpowiada i nie jest w stanie na gruncie swoich modeli odpowiedzieć na weberowskie pytanie o konkretną lokalizację aglomeracji (skupisk działalności gospodarczej w przestrzeni). Przyznaje to sam Krugman (1991, s. 498), stwierdzając, że „jego modele nic nie mówią o lokalizacji poszczególnych gałęzi”.

Po drugie, istnieje niezrozumiała luka pomiędzy modelami urbanistycznymi (miejsc centralnych), a modelami subregionalnymi i międzynarodowymi. Brakuje bowiem rozważań dotyczących wpływu koncentracji/polaryzacji na poziomie krajowym (tj. zgodnej z duchem modeli międzynarodowych) na zmiany w sieci osadniczej w aglomerujących się (deglomerujących) subregionach/krajach. Modele miejsc centralnych (urbanistyczne) nie uwzględniają wpływu egzogenicznych (w tych modelach) szoków wynikających ze zmiany profili produkcyjnych (vide: modele międzynarodowe) krajów czy subregionów<sup>75</sup>.

Daje się więc zauważyć istotną ułomność rozważań na temat wpływu krajowej/regionalnej sieci osadniczej na wzrost gospodarczy danego kraju/regionu. Nowa geografia bada wpływ procesów gospodarczych na przestrzenny rozkład działalności gospodarczej. Zależność odwrotna, tzn. na ile struktury przestrzenne determinują procesy gospodarcze, jest natomiast znacznie słabiej rozpoznana. Tylko w jednym typie modelu, tj. opisującym gospodarkę opartą na wiedzy (*local spillovers model*), przy założeniu istnienia zależności intertemporalnych, aglomeracja (koncentracja) wywiera wpływ na rozwój gospodarczy (Baldwin, Forslid, Martin, Ottaviano i Robert-Nicoud 2003, s. 181–186, 430–433). Według tego modelu, próby deglomero-

<sup>74</sup> W szczególności dotyczy to założeń zwiększających rygor modelowania.

<sup>75</sup> Przy całkowitej specjalizacji na poziomie sektorów w jednym z krajów powinno dojść do zaniku ośrodków centralnych, gdyż zgodnie z logiką modelu międzynarodowego, kraj ten powinien się specjalizować w wyrobach sektora o stałych korzyściach skali. Jeśli wnioski z modeli międzynarodowych traktować mniej literalnie, to odpływ gałęzi o rosnących korzyściach skali nie będzie prowadził wprawdzie do zaniku sieci osadniczej, ale powinien posiadać wpływ na wielkość i dystrybucję ośrodków centralnych różnej rangi.



wania (podejmowane przy wykorzystaniu transferów pieniężnych czy budowy nowej infrastruktury transportowej) spowalniają wzrost całego obszaru, a w pewnych sytuacjach nawet zwiększają dysproporcje dochodowe. Te wnioski nie zostały jednak potwierdzone przez wyniki badań empirycznych ESPON (2004/2005a, s. 80) wskazujących, przynajmniej w Europie, na pozytywną korelację między policentrycznością a poziomem PKB na mieszkańca. Wydaje się również, że nowa geografia w omawianym modelu abstrahuje od wielu istotnych sił odśrodkowych mających wpływ na wzrost gospodarczy takich, jak np. międzyregionalne różnice w płacach. Czy więc tworzenie (podtrzymywanie) miejsc centralnych, tj. miast<sup>76</sup> odpowiedniej klasy, może prowadzić do akceleracji wzrostu gospodarczego? To pytanie nie znajduje odpowiedzi na gruncie nowej geografii ekonomicznej. Podobnie jak i inne zmierniki do wyjaśnienia wpływu sieci osadniczej na zdolność kraju/regionu do pozyskiwania nowych galezi. Nowa geografia rozważa tu kwestie: kosztów transportu, wielkości rynku krajowego/regionalnego, przypadku, szoków zewnętrznych, oczekiwań, kreśli sekwencję zachodzących zmian, ale nie uwzględnia egzogenicznego dla nowej geografii tematu sieci osadniczej. A przecież na gruncie założeń nowej geografii można zauważyć, że wielkość renty aglomeracyjnej ma wpływ na decyzje relokacyjne przedsiębiorstw. Z dwóch identycznych krajów różniących się tylko pod względem sieci osadniczej (przypadek historyczny) w miarę spadku kosztów wymiany silniejsze tendencje przyciągania produkcji wykaże ten o bardziej skoncentrowanej strukturze osadniczej.

Po trzecie, fundamentalne założenie nowej geografii ekonomicznej, że konsumenci wydają swoje zarobki w miejscu pracy, nie pozwala na rozpatrywanie konsekwencji strategii zmierzających do urbanizacji in situ. Szybkie i tanie połączenia transportowe, telepraca, prowadzą bowiem do rozdzielenia miejsca zamieszkania i miejsca zatrudnienia. W konsekwencji następuje rozdzielenie miejsca wydatków i miejsca uzyskiwania dochodów (świadczenia pracy), co prowadzić może do innej konfiguracji miejsc centralnych niż ta opisana w modelach nowej geografii. Logika tego rozumowania wymagałaby ujmowania w modelach nowej geografii ekonomicznej wewnętrznych sił dyspersyjnych w ramach aglomeracji.

Po czwarte, nowa geografia ekonomiczna zakłada jednolitość zasobu pracy w przestrzeni. Aglomeracja/deglomeracja w długim okresie może jednak sprzyjać różnicowaniu się jakości tego zasobu. Oznacza to, że wyrównanie płac realnych w przypadku reindustrializacji będzie odnosiło się nie do jednostki pracy (godzina zatrudnienia), lecz do jednostki efektywnościowej pracy. Tak więc praca realna na jednego zatrudnionego może być trwale niższa w nowo uprzemysłowionych krajach nawet po zaniknięciu różnic w strukturze sektorowej. Dopiero dłuższy czas trwania aglomeracji wyrówna różnice w efektywności pracy. Wyrównanie poziomu dobrobytu w poszczególnych krajach/subregionach będzie miało więc wolniejszy, aniżeli przewidywany przez nową geografie ekonomiczną, przebieg. Niestety, nowa geografia nie bada wpływu struktury osadniczej na efektywność zasobów produkcyjnych.

---

<sup>76</sup> Np. casus Karlskrony i innych średniej wielkości miast szwedzkich.



Generalnie modele nowej geografii ekonomicznej, wykorzystując założenia o symetryczności (te same techniki produkcji, te same ceny produktów sektora o stałych korzyściach skali), tracą z pola widzenia wiele istotnych czynników gospodarczych kształtujących przestrzenny rozkład produkcji, takich jak np. różnice w wydajności zasobów (np. pracy). Przy niskim poziomie kosztów wymiany (skutkujących obniżeniem znaczenia korzyści aglomeracji) czynniki te zaczynają wywierać coraz to silniejszy wpływ na lokalizację procesów gospodarczych. Na przykład Ricci (1999) wskazuje, że w miarę postępującej integracji gospodarczej różnice w wydajności pracy mogą powodować relokację działalności produkcyjnej poza tereny metropolii. Niestety, w modelach nowej geografii ekonomicznej brakuje prób systemowego ujmowania tego typu czynników i badania ich wpływu na kumulacyjne sprzężenia zwrotne o charakterze przestrzennym, wywoływane zmianami kosztów wymiany.

### *Użyteczność dla polityki*

Modele nowej geografii ekonomicznej posiadają kilka istotnych implikacji z punktu prowadzenia polityki gospodarczej w przestrzeni, szczególnie polityki transportowej i handlowej.

Po pierwsze, modele te podkreślają kumulacyjny charakter zachodzących procesów przestrzennych, ukazując, że zarówno aglomeracja jak i deaglomeracja to samopodtrzymujący się proces, który uruchomiony w przeszłości (polityką państwa, czynnikami naturalnymi, procesami rynkowymi, czynnikami subiektywnymi) nabiera własnej dynamiki, którą trudno jest odwrócić bądź zastopować ze względu na istniejący mechanizm następujących po sobie sprzężeń. Z punktu widzenia prowadzonej polityki oznacza to, że nawet jej czasowe zmiany mogą przynieść trwałe efekty w postaci relokacji przestrzennych. Natomiast powrót do poprzedniej polityki może nie pozwolić na odwrócenie raz zapoczątkowanych zmian (efekt pułapki – *lock-in effect* – zob. Ottaviano 2002). Na przykład subregion pragnący przyciągnąć nowe galezie może to uczynić przy użyciu bodźców podatkowych (ulg subsydiów), z których bez szkody dla rezultatu końcowego może się wycofać po zainicjowaniu sprzężeń kumulacyjnych związanych z relokacją pierwszych przedsiębiorstw.

Po drugie, istotną rolę w procesach zmian przestrzennych odgrywają tzw. wielkości progowe. Chociaż modele nowej geografii ekonomicznej nie pozwalają na empiryczne określenie progów, można sądzić, że każdorazowo do zainicjowania procesu kumulacyjnego jest potrzebna pewna masa krytyczna, czy to po stronie kosztów wymiany (transport, polityka handlowa, wymiana informacji, pewność obrotu gospodarczego), czy też po stronie udziału sektora charakteryzującego się rosnącymi korzyściami skali w całej gospodarce, czy ze strony intensywności korzyści skali, czy ze strony udziału dóbr pośrednich w całości gospodarki, czy też wreszcie ze strony elastyczności funkcjonowania rynku pracy. Także vice versa zmniejszenie się opisywanych wielkości poniżej progów może zainicjować kumulacyjne procesy deaglomeracyjne, których zatrzymanie będzie niezwykle trudne. Polityka jest dopóki nieskuteczna, dopóty nie doprowadzi do osiągnięcia progów. Na przykład liberalizacja handlu nie daje efektów przestrzennych aż do osiągnięcia krytycznych



progów przez koszty wymiany. Efekt progów dobrze ilustrują rozważania Baldwina i Krugmana (2000) wskazujące na związek wielkości subsydiów (ulg podatkowych), zmierzających do przyciągnięcia przedsiębiorstw do danego subregionu z traconą przez przedsiębiorstwa rentą aglomeracyjną. Subsydium, nawet nieco poniżej wielkości renty, nie spowoduje relokacji. Natomiast subregion pragnący zatrzymać producentów nie musi oferować subsydium tej samej wielkości, wystarczy tylko niewielki jego poziom, powodujący nawet nieznaczne podwyższenie progu dla konkurentów. Wielkość niezbędnego subsydium zależy także od kosztów wymiany (największe jest potrzebne przy kosztach średnich, gdyż wtedy renta z aglomeracji jest największa).

Po trzecie, aktywne polityki zmierzające do budowania kumulatywnych sprzężeń zwrotnych o charakterze rozwojowym muszą być budowane w relacji do podobnych polityk w innych krajach. Uruchomienie sprzężeń zwrotnych może okazać się niewykonalne w sytuacji, gdy podobne działania podejmują wszystkie inne kraje.

Po czwarte, ze względu na nieliniowy charakter zależności możliwe są (przy pewnych parametrach) odmienne i różnorodne sytuacje równowagi. System gospodarczy pozostawiony samemu sobie ustabilizuje się po osiągnięciu pewnego stanu równowagi przestrzennej, ale stan ten nie jest ostateczny, gdyż system wytrącony z niego w wyniku działania czynników zewnętrznych, pod pewnymi warunkami może nie wracać do punktu wyjścia, lecz zacząć zmierzać do nowego stanu równowagi.

Po piąte, z pozoru aprzestrzenne polityki mogą wywierać, poprzez zmiany równowagi między siłami do- i odśrodkowymi, ogromny wpływ na przestrzenną lokalizację produkcji, a więc na przestrzenny rozkład dobrobytu społecznego. Jest to tzw. uboczny efekt subregionalny (*regional side effect*). Z istoty modeli nowej geografii ekonomicznej wynika, że wiodącą rolę w tym zakresie odgrywa polityka transportowa (w skali regionów paneuropejskich) oraz polityka handlowa. Przy wysokich kosztach wymiany decydującymi determinantami przestrzennej dystrybucji działalności gospodarczej są wielkość i inne charakterystyki rynków lokalnych, a także ich wyposażenie w czynniki produkcji. Integracja gospodarcza zmniejsza znaczenie tych czynników. Następują zmiany przestrzenne warunkowane często przez przypadek, oczekiwania inwestorów i inne zjawiska o charakterze subiektywnym. Jednakże raz zainicjowany kierunek zmian (peryferyzacji pewnych obszarów, aktywizacji innych) ma charakter stabilny i trudno- lub nieodwracalny (efekt pułapki). Dopiero przy niskich kosztach wymiany, o przestrzennym rozkładzie działalności gospodarczej zaczynają ponownie decydować czynniki lokalne o charakterze niemobilnym, pod warunkiem braku sztywności i ograniczeń na rynkach niemobilnych zasobów produkcyjnych (np. wysoka elastyczność cenowa popytu na pracę, brak lepkości płac itd.). Tak więc zmniejszanie kosztów wymiany (np. budowa nowych pasm infrastruktury technicznej łączącej kraje wysoko i słabo rozwinięte) nie zawsze jest korzystne dla krajów/subregionów słabiej rozwiniętych<sup>77</sup>. Warunkiem wykorzysta-

---

<sup>77</sup> Nowymi szlakami komunikacyjnymi mogą bowiem być zarówno eksportowane towary lokalne z krajów słabiej rozwiniętych, jak i mogą napływać towary z krajów wyżej rozwiniętych.

nia „aktywnej polityki transportowej” do akceleracji wzrostu krajów słabiej rozwiniętych jest istnienie różnic w cenach niemobilnych czynników produkcji. Place nominalne muszą być relatywnie niskie, a siła robocza niemobilna. Zniesienie barier<sup>78</sup> dla przemieszczania siły roboczej skutkować może, według nowej geografii ekonomicznej, skrajną polaryzacją przestrzennego rozkładu działalności gospodarczej w odniesieniu do branż o rosnących korzyściach skali. Zresztą modele nowej geografii gospodarki opartej na wiedzy wskazują, że polityka transportowa ułatwiająca powiązania regionów słabszych i lepiej rozwiniętych, przyspieszając rozwój całego obszaru, prowadzi do koncentracji produkcji w tych ostatnich. Stąd postulat, aby ułatwienia w transporcie towarów zastępować ułatwieniami w transferze idei (nacisk na poprawę komunikacji zamiast transportu).

Innym przykładem ubocznego efektu przestrzennego mogą być zmiany w polityce przywracania konkurencji (Ottaviano 2002). Polityka taka wzmacnia efekt presji rynkowej i powoduje bardziej zrównoważony przestrzennie rozkład działalności gospodarczej. Posiada więc istotny uboczny efekt terytorialny.

Po szóste, zważywszy na rosnące znaczenie szoków zewnętrznych, także tych dotyczących zmiany oczekiwań, polityka wywołująca i modyfikująca tego typu oczekiwania może doprowadzić do zmian przestrzennej działalności gospodarzącej bez potrzeby uciekania się do wydatków inwestycyjnych, subsydiów, zmian podatkowych itp. Jest to efekt koordynacyjny. Wynika on z faktu, że przy zmianach konfiguracji przestrzennych koszty poprzedzają korzyści. Relokacja oznacza, że najpierw następuje utracenie renty z aglomeracji, po czym dopiero po pewnym czasie nowe aglomeracje tworzą nowe korzyści. Oczekiwania są w stanie zmienić istniejącą sytuację – wykreować bodziec do relokacji – gdy zdyskontowana na dzień obecny wartość postrzeganych przyszłych korzyści przekracza przewidywane obecnie koszty<sup>79</sup>.

Po siódme, w sytuacjach podprogowych nawet niewielka zmiana ze strony polityki gospodarczej może spowodować istotne zmiany przestrzennej konfiguracji działalności gospodarczej. Innymi słowy, to polityka w modelach międzynarodowych nowej geografii ekonomicznej może przesądzić, że całość korzyści z koncentracji (aglomeracji) przypadnie tylko wybranemu krajowi. Efekt ten nosi miano efektu selekcyjnego, gdyż nawet niewielka interwencja zewnętrzna (selekcja) w sytuacji dochodzenia do progów (np. kosztów wymiany) przesądza o dalszym rozwoju całych krajów i subregionów.

Po ósme, sposób prowadzenia polityki przestrzennej i polityki gospodarczej w przestrzeni w dużej mierze powinien zależeć od poziomu kosztów wymiany (stopnia integracji). Im te koszty są mniejsze, tym słabsze powinny być bodźce zmierzające do wzmacniania subregionów peryferyjnych. Na przykład Ottaviano i Ypersele (2002) uważają, że bodźce podatkowe, zmierzające do przyciągania przedsię-

<sup>78</sup> W praktyce zawsze istnieją jakieś bariery mobilności siły roboczej natury kulturowej, psychologicznej, socjologicznej, braku informacji itp.

<sup>79</sup> W tej sytuacji istotnego znaczenia nabiera poziom cierpliwości konsumentów i producentów (współczynnik dyskonta). Ottaviano i Puga (1997) wskazują, że te same tendencje, które sprzyjają aglomeracji (niskie koszty wymiany, wielkość korzyści skali), wzmacniają także oczekiwania.



biorców do subregionów peryferyjnych, powinny być limitowane ogólnie w zależności od wysokości kosztów wymiany.

Wszystkie powyższe wnioski, w świetle analiz nowej geografii ekonomicznej, prowadzą do konkluzji na temat rosnącej roli polityki przestrzennej, polityki transportowej, polityki handlowej i innych polityk gospodarczych. Polityki te umiejętnie uprawiane mogą bowiem, nie wbrew, ale w zgodzie z procesami ekonomicznymi prowadzić do zmiany istniejących stanów równowagi, uznawanych z przyczyn zewnętrznych jako niepożądane. Polityk czy planista pragnący owe sprzężenia zainicjować, musi działać zgodnie logiką modelu, prowadzić do pojawienia się masy krytycznej wytrącającej system z istniejącego stanu równowagi. Problem polega na tym, że nowa geografia ekonomiczna nie jest w stanie wyposażyć polityki gospodarczej w precyzyjne instrumenty wyznaczania i osiągnięcia owych pożądaných stanów równowagi przestrzennej.

## Aneks A

# MODEL KONKURENCJI MONOPOLISTYCZNEJ DIXIT-STIGLITZA PRZY ZAŁOŻENIU MOBILNOŚCI SIŁY ROBOCZEJ I JEGO IMPLIKACJE PRZESTRZENNE<sup>80</sup>

### 1. Model Dixit–Stiglitz (przy założeniu mobilności siły roboczej), wykorzystany przez Krugmana (1991)

#### *Dynamika modelu*

Zakłada się, iż dla danego rozkładu siły roboczej w przemyśle przetwórczym gospodarka zamknięta osiąga równowagę, którą determinuje wektor płac realnych dla każdego punktu w przestrzeni. Różnice w płacach powodują przepływ siły roboczej. Pojawia się stan nierównowagi krótkookresowej, czyli przestrzenny rozkład bodźców skłaniający siłę roboczą do podjęcia decyzji o przemieszczeniu się w poszukiwaniu wyższej płacy realnej. Obliczenia są powtarzane każdorazowo po zajściu zjawiska migracji, aż do wyrównania płac realnych (jest to wzmiankowana w rozdziale 2.2 quasi-dynamika modelu).

#### *Założenia modelu*

Przyjmowane są następujące założenia:

- a) Istnieją tylko dwa sektory gospodarcze: przemysł przetwórczy<sup>81</sup> o rosnących korzyściach skali (produkcja dużej ilości wzajemnie zróżnicowanych dóbr w warunkach konkurencji monopolistycznej) i sektor rolniczy o stałych korzyściach skali (produkcja pojedynczego, homogenicznego dobra w warunkach konkurencji doskonałej).
- b) Rozkład siły roboczej w rolnictwie posiada egzogeniczny charakter (równomierne rozproszenie).
- c) Każdy z sektorów zużywa tylko jeden zasób (siłę roboczą) specyficzny dla danego sektora, tj. rolnictwo zużywa zasób „farmerzy” (niewykwalifikowana siła robocza), a przemysł zasób „robotnicy” (wykwalifikowana siła robocza), zasoby te nie mogą się jednak substytuować (nie istnieją przepływy między zasobami, aczkolwiek założenie to nie odgrywa kluczowej roli i bez szkody dla dalszego rozumowania może zostać uchylone).

---

<sup>80</sup> Aneks ten ma przybliżyć polskiemu czytelnikowi najważniejsze cechy modelu konkurencji niedoskonałej, wykorzystywanego w badaniach nowej geografii ekonomicznej. Model jest przedstawiony na podstawie publikacji Fujity, Krugmana, Venablesa (2000) oraz interpretacji upraszczającej Neary’ego (2001).

<sup>81</sup> W modelu mówi się o sektorze wytwarzania dóbr, ale łatwo rozumowanie to rozciągnąć na świadczenie usług.



- d) Konsumenci maksymalizują poziom użyteczności (wybór optymalnego koszyka dóbr przemysłowych i rolnych) wobec istniejącego ograniczenia budżetowego, konsumenci kierują się identyczną funkcją użyteczności typu Cobba–Douglasa, agregującą poziom użyteczności z konsumowanych przez nich dóbr rolnych i przemysłowych.
- e) Użyteczność z konsumpcji dóbr przemysłowych posiada agregatowy charakter i jest agregowana jako suma ważona poziomów użyteczności z konsumpcji danej ilości poszczególnych typów dóbr – agregacji użyteczności czerpanej z konsumpcji różnych kombinacji dóbr przemysłowych dokonuje się przy użyciu funkcji CES (stała elastyczność substytucji), której najważniejszy parametr  $\delta$  mierzy elastyczność substytucji<sup>82</sup> pomiędzy różnymi zestawami dóbr przemysłowych, a zakłada się, że elastyczność ta jest stała pomiędzy różnymi rodzajami dóbr (mniejsza elastyczność oznacza większe zróżnicowanie produktów).
- f) Popyt zagregowany na każdy z typów dóbr cechuje również stała elastyczność cenowa  $\delta$  (wobec ceny loco magazyn) niezależnie od przestrzennego rozkładu konsumentów. Wynika to z faktu, że cena CAF tego samego typu dóbr w każdym punkcie przestrzeni, gdzie dobro to jest konsumowane, jest proporcjonalna do jego ceny loco magazyn, a popyt każdego konsumenta na dane dobro cechuje stała elastyczność cenowa popytu  $\delta$ .
- g) Dochód uzyskiwany przez konsumentów lokowany jest w całości na zakup dóbr rolnych i przemysłowych.
- h) Rosnące korzyści skali, preferencje konsumentów na rzecz różnorodności i nieskończenie duża liczba typów/rodzajów dóbr przemysłowych powodują, że każde przedsiębiorstwo wybiera produkcję innego typu dóbr. Każdy z rodzajów dóbr jest produkowany w innym i tylko w jednym wybranym miejscu przestrzeni, przez jedno wyspecjalizowane przedsiębiorstwo, a liczba przedsiębiorstw jest równa liczbie rodzajów/typów dóbr przemysłowych. W rezultacie w każdym punkcie przestrzeni wytwarzane są inne rodzaje dóbr.
- i) Liczba punktów w przestrzeni, w których prowadzona jest produkcja dóbr przemysłowych ma charakter skończony.
- j) W każdym z tych miejsc produkuje się wiele różnych typów dóbr przemysłowych. Ilość rodzajów dóbr produkowanych w danym punkcie przestrzeni jest proporcjonalna do wielkości siły roboczej zlokalizowanej w tym miejscu.
- k) Wzrost ilości siły roboczej w danym punkcie przestrzeni pozwala na zwiększenie różnorodności produkcji. (Jest to główny mechanizm, dzięki któremu korzyści

---

<sup>82</sup> Im mniejszą wartość przybiera  $\delta$  (zmienność w przedziale od 1 do nieskończoności, gdzie wartość bliska nieskończoności oznacza doskonałą substytucję dóbr, a bliska 1 oznacza preferencje konsumentów w kierunku różnorodności dóbr), tym niższa jest absolutna wartość elastyczności cenowej popytu na poszczególne dobra, a więc tym mniej doskonały pod względem stopnia konkurencji jest rynek danego dobra. Rezultaty estymacji dla USA wskazują, że rynki w tym kraju stają się coraz mniej konkurencyjne. Załóżwszy, iż przedsiębiorstwa kierują się zasadą maksymalizacji zysków, współczynnik  $\delta/(\delta-1)$  jest równy stosunkowi ceny do kosztów krańcowych. Estymacja wielkości tego współczynnika dla USA wskazuje, że jego wielkość wzrosła z 1,1 w 1980 roku do 1,2 w 1990 roku. To oznacza również, że w USA w tym czasie następował wzrost korzyści skali, gdyż współczynnik  $\delta$  opisuje również siłę oddziaływania (znaczenie) korzyści skali. Duży  $\delta$  oznacza mniejsze korzyści skali.

ci skali w omawianym modelu wpływają na przestrzenny rozkład działalności gospodarczej).

- l) Produkcja ma charakter symetryczny, tj. w każdym punkcie przestrzeni obowiązuje ta sama technologia i ta sama cena dla różnych produkowanych w danej lokalizacji dóbr.
- m) Krańcowa produktywność pracy jest stała, dana egzogenicznie, niezależna od korzyści skali i lokalizacji działalności produkcyjnej.
- n) Podobne założenie dotyczy stałych, tj. niezbędnych do istnienia przedsiębiorstwa i niezależnych od wielkości jej produkcji nakładów pracy.
- o) Koszty transportu obliczane są według formuły tzw. góry lodowej, tj. zakłada się, że pewna część dóbr ulega zużyciu (roztopia się) podczas transportu, co powoduje różnicowanie przestrzenne cen, gdyż braki muszą pokryć konsumenci.
- p) Przedsiębiorstwa maksymalizują zysk w warunkach konkurencji monopolistycznej, co ze względu na założenie o swobodzie wejścia i wyjścia na/z rynek/ku implikuje osiągnięcie przez producentów zerowych zysków w długim okresie.
- r) Przedsiębiorstwa przyjmują ogólny poziom cen jako zewnętrzny i niezależny od ich zachowania strategicznego, czyli dążąc do maksymalizacji zysku, powstrzymują się od działań strategicznych, np. nie będąc świadome swojej siły rynkowej, nie próbują zwiększać marży zysku przez zmniejszanie wielkości produkcji, przyjmując, że ich działania nie wpływają na zmianę ogólnego poziomu cen w gospodarce.

Zależności modelu mogą być zapisane w następujący sposób

### Równowaga KONSUMENTA

Konsumenci czerpią użyteczność zarówno z konsumpcji dóbr przemysłowych  $M$  jak i rolnych  $A$ :

$$U = M^\mu A^{1-\mu} \quad (1)$$

gdzie:

$\mu$  – udział wydatków na dobra przemysłowe w całości wydatków,

$A$  – konsumpcja dóbr rolnych,

$M$  – użyteczność z konsumpcji dóbr przemysłowych<sup>83</sup>.

Użyteczność czerpana z konsumpcji dóbr przemysłowych jest dana funkcją CES o stałej elastyczności substytucji pomiędzy różnymi parami poszczególnych typów (rodzajów) dóbr przemysłowych:

$$M^{(\delta-1)/\delta} = \sum_{i=1}^n m_i^{(\delta-1)/\delta} \quad (2)$$

gdzie:

$n$  – liczba rodzajów/typów dóbr przemysłowych,

---

<sup>83</sup> Za Nearym (2001), a nieco odmiennie niż Fujita, Krugman, Venables (2000), przyjęto założenie o skończonej liczbie przedsiębiorstw na tyle dużej, żeby uniknąć kłopotów związanych z koniecznością interpretacji na poziomie liczb całkowitych.



- $m_i$  – konsumpcja dobra przemysłowego  $i$ ,  
 $\delta$  – elastyczność substytucji pomiędzy parami różnych typów/rodzajów dóbr przemysłowych<sup>84</sup>.

Konsumentów w ich wyborach limituje ograniczenie budżetowe wynikające z wielkości posiadanych dochodów  $Y$ , które są wydawane na zakup dóbr rolniczych i przemysłowych:

$$Y = p^A A + PM \quad (3)$$

gdzie:

- $Y$  – dochód w posiadaniu konsumentów,  
 $p^A$  – cena homogenicznego towaru rolnego,  
 $P$  – indeks cen towarów przemysłowych.

Rozwiązaniem problemu maksymalizacji użyteczności przy danym ograniczeniu budżetowym są krzywe popytu. W omawianym modelu krzywe te uzyskiwane są w dwustopniowej procedurze. Najpierw zakłada się minimalizację kosztów uzyskania danego poziomu użyteczności z konsumpcji dóbr przemysłowych  $M$ . Warunkiem wyjściowym jest równość stosunku cen poszczególnych typów dóbr do krańcowych stóp ich substytucji:

$$m_j^{(1/\delta)} / m_i^{(1/\delta)} = p_i / p_j \quad (4)$$

Obliczając  $m_i$  z powyższego równania i podstawiając tę wartość do równania (2) uzyskuje się równanie popytu na dobro  $j$  dla danego poziomu użyteczności z konsumpcji dóbr przemysłowych  $M$ :

$$m_j = p_j^{-\delta} M / \left( \sum_{i=1}^n p_i^{(1-\delta)} \right)^{\delta / (\delta-1)} \quad \text{gdzie } i = 1 \dots n \quad (5)$$

Mianownik powyższego równania to indeks cen towarów przemysłowych  $P$  podniesiony do potęgi  $-\delta$ . Wykorzystując to spostrzeżenie, uzyskuje się równanie indeksu cen towarów przemysłowych<sup>85</sup>:

$$p^{1-\delta} = \sum_{i=1}^n p_i^{(1-\delta)} \quad \text{lub} \quad P = \left( \sum_{i=1}^n p_i^{(1-\delta)} \right)^{1/(1-\delta)} \quad (6)$$

<sup>84</sup>  $\delta=1/(1-\rho)$  (gdzie  $\rho$  obrazuje intensywność preferencji w stosunku do różnorodności konsumpcji dóbr przemysłowych). Parametry  $\delta$  i  $\rho$  zmieniają się w tym samym kierunku, tylko że  $\delta$  w przedziale od 1 do nieskończoności, gdy  $\rho$  w przedziale od 0 do 1. Gdy  $\rho$  jest równe zero, a  $\delta$  jest równe 1, to konsumenci preferują różnorodność, gdy  $\rho$  jest równe 1, a  $\delta$  dąży do nieskończoności, konsumenci preferują homogeniczność dóbr.

<sup>85</sup> Gdyby założyć, że wszystkie ceny towarów przemysłowych  $p$  byłyby identyczne, to równanie to przybrałoby postać  $P = p n^{1/(1-\delta)}$ , gdzie  $n$  to liczba typów/rodzajów towarów przemysłowych. Na tym przykładzie widać najlepiej, że im mniejsze  $\delta$  (czyli im bardziej zróżnicowane są produkty przemysłowe), tym większa redukcja indeksu cen towarów przemysłowych następuje wraz ze wzrostem liczby typów/rodzajów tych towarów  $n$ .

Znajomość indeksu cen towarów przemysłowych pozwala do końca rozwiązać problem maksymalizacji użyteczności i otrzymać równanie popytu na towary rolne:

$$A = (1 - \mu)Y / p^A \quad (7)$$

oraz popytu na towary przemysłowe

$$M = \mu Y / P \quad (8)$$

Znajomość popytu na dobra przemysłowe pozwala uzyskać równanie popytu<sup>86</sup> na dobro  $j$  względem dochodu  $Y$  poprzez podstawienie równania (8) do równania (5):

$$m_j = (p_j / P)^{-\delta} (Y / P) \mu \quad (9)$$

Prezentowane zależności ukazują wagę preferencji w kierunku różnorodności. Skala zróżnicowania produktów w tym modelu wywiera bowiem wpływ na dobrobyt całego społeczeństwa (sumę użyteczności osiąganą przez wszystkich członków społeczeństwa i przez każdego konsumenta z osobna). Wpływ ten przejawia się także poprzez modyfikowanie ogólnego poziomu cen w gospodarce. Zwiększenie zróżnicowania produkcji redukuje ten poziom (tym silniej im niższe jest  $\delta$  i  $\rho$ ), co przekłada się na wzrost użyteczności konsumentów przy założeniu stałości posiadanego dochodu (ograniczenie budżetowe przesuwa się w prawo, konsumenci osiągają wyższy poziom użyteczności, tj. wyższą krzywą obojętności). Natomiast krzywe popytu na poszczególne dobra przesuwają się w lewo wraz ze wzrostem różnorodności produkowanych dóbr (efekt presji rynkowej). Oznacza to spadek produkcji poszczególnych rodzajów dóbr (ze względu na założenie o stałości dochodów).

### *Równowaga KONSUMENTA przy uwzględnieniu kosztów transportu*

Zakłada się, iż koszty transportu ponosi konsument poprzez ich uwzględnianie w cenie CAF. Przyjąwszy założenie, że koszty transportu obliczane są według formuły tzw. góry lodowej, otrzymuje się równanie modyfikujące ceny w zależności od kosztów transportu:

$$p_{rs} = p_r T_{rs} \quad (10)$$

gdzie:

- $p_{rs}$  – cena CAF w punkcie przestrzeni  $s$  dóbr przemysłowych produkowanych w punkcie przestrzeni  $r$ ,
- $p_r$  – cena loco magazyn tych dóbr, tj. cena w miejscu ich wyprodukowania  $r$ ,
- $T_{rs}$  – stała obrazująca, jaki procent dóbr uległ „roztopieniu” w czasie transportu z  $r$  do  $s$  (jest to stosunek ilości dóbr wysłanych z  $r$  do ilości tych samych dóbr otrzymanych w  $s$ ).

<sup>86</sup> Z równania (9) wynika, że cenowa elastyczność popytu na każdy z typów/rodzajów dóbr przemysłowych jest stała i równa elastyczności substytucji pomiędzy parami różnych typów/rodzajów dóbr przemysłowych



W rezultacie substytuując (10) do (6) i przyjmując założenie, że wszystkie rodzaje dóbr przemysłowych produkowane w danym miejscu przestrzeni mają tę samą cenę, możliwe jest uzyskanie indeksu cen towarów przemysłowych w lokalizacji  $s$  z uwzględnieniem kosztów transportu z innych miejsc przestrzeni (jest tych miejsc w sumie  $R$ ):

$$P_s = \left[ \sum_{r=1}^R n_r (p_r T_{rs})^{(1-\delta)} \right]^{1/(1-\delta)} \text{ gdzie } r = 1 \dots R \quad (11)$$

gdzie:

$n_r$  – liczba typów dóbr/rodzajów dóbr przemysłowych produkowana w lokalizacji  $r$ .

Konieczne jest także zmodyfikowanie równania popytu na produkt przemysłowy w zależności od jego miejsca wytworzenia i konsumpcji. Podstawiając (11) do (9), otrzymujemy równanie popytu na wszystkie towary wyprodukowane w miejscu  $r$  a konsumowane w miejscu  $s$ :

$$m_{rs} = n_r (p_r T_{rs} / P_s)^{-\delta} (Y_s / P_s)^\delta \quad (12)$$

Równanie (12) ukazuje popyt na towary wyprodukowane w  $r$  i konsumowane w  $s$ , całkowity popyt na wszystkie towary wyprodukowane w  $r$  otrzymuje się, sumując  $m_{rs}$  dla wszystkich  $s$  i dodając „popyt” zgłaszany przez sektor transportowy (gdyż formuła tzw. góry lodowej kosztów transportu zakłada, że kosztem transportu jest utrata towarów podczas ich przemieszczania, stąd powstaje ów dodatkowy popyt ze strony transportu na towary produkowane w  $r$  i dostarczane do różnych  $s$ ):

$$D_r = \mu n_r \sum_{s=1}^R (p_r T_{rs} / P_s)^{-\delta} (Y_s / P_s) T_{rs}, \text{ gdzie } s=1 \dots R \quad (13)$$

gdzie:

$D_r$  – popyt na wszystkie towary produkowane w  $r$ ,

$p_r$  – cena na wszystkie towary przemysłowe wytwarzane w  $r$  niezależnie od liczby rodzajów/typów towarów tam wytwarzanych (na mocy założenia o symetryczności produkcji w  $r$ ).

### Równowaga PRODUCENTA

Typowe przedsiębiorstwo (lokalizowane w miejscu  $r$ ) ponosi koszty stałe i zmienne. Koszty całkowite  $C$  ponoszone przez przedsiębiorstwo można więc zapisać następująco:

$$C_r = (F + c q_r) w_r \quad (14)$$

gdzie:

$C_r$  – koszty całkowite przedsiębiorstwa w lokalizacji  $r$ ,

$F$  – nakład pracy niezbędny w przedsiębiorstwie niezależnie od wielkości produkcji,

$F w_r$  – koszty stałe w lokalizacji  $r$ ,

- $c$  – krańcowa produktywność pracy, tj. nakład pracy potrzebny do wytworzenia jednostki produktu w lokalizacji  $r$ ,
- $w_r$  – płaca nominalna w lokalizacji  $r$ ,
- $cw_r$  – koszt krańcowy w lokalizacji  $r$ ,
- $q_r$  – ilość wytworzonych produktów przez przedsiębiorstwo w lokalizacji  $r$ .

Przy założeniu, że siła robocza jest jedynym nakładem produkcyjnym popytu na pracowników przemysłowych w lokalizacji  $r$ , można zapisać jako:

$$l_r = F + c q_r \quad (15)$$

gdzie:

$l_r$  – liczba pracowników zatrudnionych w lokalizacji  $r$ .

Natomiast równanie zysków przedsiębiorstwa można zapisać następująco:

$$Z = q_r p_r - C_r \quad (16)$$

Na rynku konkurencji monopolistycznej przedsiębiorstwa ustalają ceny jako stałą nadwyżkę ponad utarg krańcowy. Zależność ceny od utargu krańcowego ilustruje poniższe równanie:

$$MR = [(\delta - 1) / \delta] p_r \quad (17)$$

gdzie:

$MR$  – utarg krańcowy,

$\delta$  – elastyczność cenowa popytu zagregowanego na każdy z typów /rodzajów dóbr przemysłowych<sup>87</sup>.

Efektywność wymaga, by przedsiębiorstwo zrównało koszty krańcowe z utargiem krańcowym:

$$cw_r = [(\delta - 1) / \delta] p_r \quad \text{to} \quad p_r = \delta cw_r / (\delta - 1) \quad (18)$$

Podstawienie równania (14) i (18) do równania (16) umożliwi otrzymanie innego zapisu formuły zysku:

$$Z = w_r [(q_r c) / (\delta - 1) - F] \quad (19)$$

Przyjmując założenie, że konkurencja prowadzi do zaniknięcia zysków i podstawiając ( $Z=0$ ) do równania (19) otrzymuje się wielkość produkcji pojedynczego przedsiębiorstwa w lokalizacji  $r$  zapewniającą maksymalizację zysku:

$$0 = w_r [(q_r c) / (\delta - 1) - F] \quad \text{to} \quad Q^* = F(\delta - 1) / c \quad (20)$$

<sup>87</sup> Cena CAF każdego z typów /rodzajów dóbr przemysłowych zmienia się proporcjonalnie do ceny loco fabryka, a ponieważ każda z funkcji popytu na poszczególne typy /rodzaje dóbr cechuje się stałą elastycznością popytu równą elastyczności substytucji między poszczególnymi rodzajami /typami dóbr (zob. równanie 12), to również elastyczność popytu względem ceny loco fabryka wyniesie  $\delta$  niezależnie od przestrzennego rozkładu konsumentów.



gdzie:

$Q^*$  – wielkość produkcji pojedynczego przedsiębiorstwa, zapewniającą maksymalizację zysku niezależnie od lokalizacji przedsiębiorstwa, czyli optymalna wielkość produkcji przedsiębiorstwa (subskrypt  $r$  został opuszczony bo, wielkość ta nie zależy od zmiennych specyficznych dla lokalizacji  $r$  takich jak płace czy ceny).

Podstawienie  $Q^*$  za  $q_r$  do równania (15) pozwala na otrzymanie optymalnej wielkości zatrudnienia w firmie niezależnie od jej lokalizacji:

$$L^* = F \delta \quad (21)$$

gdzie:

$L^*$  – optymalna wielkość zatrudnienia w przedsiębiorstwie niezależnie od jego lokalizacji.

Znajomość liczby pracowników pracujących w przemyśle w lokalizacji  $r$  pozwala (przez podzielenie tej wielkości przez  $L^*$ ) obliczyć liczbę przedsiębiorstw w tej lokalizacji, co jest tożsame z liczbą produkowanych w tej lokalizacji typów/rodzajów dóbr przemysłowych (na mocy założenia – każde przedsiębiorstwo produkuje jeden typ/rodzaj dobra):

$$L_r = n_r L^* \text{ lub } L_r = n_r F \delta \text{ to } n_r = L_r / L^* \quad (22)$$

gdzie:

$L_r$  – liczba pracowników pracujących w przemyśle w lokalizacji  $r$ .

Równanie 22 jest zarazem równaniem równowagi na rynku pracy w lokalizacji  $r$ , gdzie  $L_r$  to podaż pracy, a  $(n_r L^*)$  to popyt na pracę w lokalizacji  $r$ .

Znajomość optymalnego (w stanie równowagi) poziomu produkcji  $Q^*$  każdego przedsiębiorstwa w lokalizacji  $r$ , (przedsiębiorstwa są symetryczne, co wynika z równań 20 i 21) oraz liczby  $n_r$  przedsiębiorstw w lokalizacji  $r$  pozwala otrzymać, przez sumowanie krzywych podaży indywidualnej, równanie podaży wszystkich towarów przemysłowych wytworzonych w  $r$ :

$$S_r = n_r Q^* \quad (23)$$

Założenie o stałej elastyczności cenowej funkcji popytu oraz o braku zachowania strategicznego wśród przedsiębiorstw sprawia, że optymalna wielkość produkcji przedsiębiorstwa jest stała i zależna od stałych modelu, takich jak: krańcowa produktywność pracy, stały nakład pracy, cenowa elastyczność popytu. Oznacza to, że w praktyce w modelu nie występują wewnętrzne korzyści skali, a korzyści skali funkcjonują głównie poprzez zmiany w ilości dostępnych typów/rodzajów dóbr. Skala rynku nie ma wpływu na marżę cenową (tj. różnicę między żądaną ceną a kosztami krańcowymi), ani na skalę produkcji. W tej sytuacji znajomość  $\delta$  umożliwia modelowanie poziomu cen kalkulowanych przez przedsiębiorstwa, a marża między kosztami krańcowymi i cenami jest stała (równanie 18). Przyjęcie innych założeń, zgodnych np. z modelem Cournota czy Bertrand, zmieniłoby opisany powyżej schemat kształtowania się cen. W takim przypadku wzrost wielkości rynku przyczyniłoby się do wzmocnienia konkurencji, spowodowałby pojawienie się większej ilości przedsiębiorstw próbujących wejść na rynek poprzez redukcję marży cenowej, co wymuszałoby wzrost skali produkcji przez konkurentów celem utrzymania się na rynku. Ten proces wzmocniałby już wcześniej opisane efekty skali, działające poprzez przesunięcie ograniczenia budżetowego w lewo i wzrost poziomu użyteczności konsumentów. Jednakże w modelu Dixit–Stiglitz'a ów drugi kanał oddziaływania korzyści skali na funkcjonowanie rynku jest pomijany celem ułatwienia i uproszczenia analizy.

## Równowaga na rynku TOWARÓW

Cenę równowagi na dobra produkowane w  $r$  uzyskuje się, rozwiązując układ równań podaży (23) i popytu (13) na wszystkie towary przemysłowe produkowane w  $r$ :

$$S_r = D_r \quad (24)$$

Rozwiązanie równania (24) względem  $p_r$  pozwala otrzymać wielkość ceny umożliwiającej przedsiębiorstwu osiągnięcie stanu równowagi (tj. zerowych zysków):

$$p_r^\delta = \mu / Q^* \sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (Y_s / P_s) T_{rs} \text{ lub } p_r = [\mu / Q^* \sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (Y_s / P_s) T_{rs}]^{1/\delta} \quad (25)$$

## Równowaga na rynku ZASOBÓW

W omawianym modelu równowagę na rynku zasobów (de facto zasobu pracy) opisuje równanie (22). Krzywa popytu na prace (15) jest pozioma ze względu na założenie o stałości krańcowej produktywności pracy. Znalezienie poziomu płacy w omawianym modelu wymaga więc jedynie skorzystania z założenia, że przedsiębiorstwo tak wyznacza płace pracowników, aby przychód krańcowy (17) zrównał się z kosztem krańcowym.

Tak więc substytuując  $MR$  z równania (17) wyrażeniem  $cw_r$  i podstawiając formułę  $p_r$  z równania (25), możliwe jest otrzymanie równania wyznaczającego maksymalny poziom płac nominalnych, jaki przedsiębiorstwo jest w stanie zaoferować pracownikom przemysłowym w miejscu  $r$ :

$$w_r = (\delta - 1) / \delta c [\mu / Q^* \sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (Y_s / P_s) T_{rs}]^{1/\delta} \quad (26)$$

Podzielenie tej wielkości przez indeks kosztów utrzymania  $P^\mu (p^A)^{(1-\mu)}$  pozwala na uzyskanie równania płacy realnej:

$$W_r = w_r P_r^{-\mu} (p^A)^{(\mu-1)} \quad (27)$$

Poziom płac jest tym wyższy, im wyższe są w danym miejscu przestrzeni dochody ludności, im lepszy jest dostęp przedsiębiorstw do rynków zbytu, a także im mniejsza jest konkurencja (ogólny poziom cen spada wraz ze wzrostem typów/rodzajów sprzedawanych dóbr). Tak więc płace są przestrzenie zróżnicowane. Zróżnicowanie przestrzenne płac staje się głównym mechanizmem sprawczym dynamiki omawianego modelu. Zakłada się bowiem, że owe przestrzenne zróżnicowania stanowią główną przyczynę migracji siły roboczej, co prowadzi do tworzenia się skupisk ludności w przestrzeni (tj. miast). Innymi słowy, pojawienie się możliwości wypłacania wyższych płac w jakimś punkcie przestrzeni skutkuje lokowaniem się w tym punkcie nowych przedsiębiorstw i relokacją przedsiębiorstw już istniejących. Przedsiębiorstwa podążają, bowiem za siłą roboczą, a w omawianym modelu płaca ma charakter potencjalny, tj. istnieje nawet w tych punktach przestrzeni, gdzie nie ma siły roboczej. Zakłada się bowiem, że przedsiębiorstwa są skłonne płacić maksymalną możliwą płacę, która zapewni im osiągnięcie progu rentowności. Zerowa rentowność wynika z założenia o braku barier wejścia/wyjścia na/z rynku. Wejście i wyjście przedsiębiorstw dokonuje się natychmiast, natomiast relokacja siły roboczej wymaga czasu.



## Normalizacje

W modelu przyjmuje się także pewne normalizacje wynikające z wyboru jednostek miary krańcowej produktywności pracy  $c$  oraz nakładu stałego pracy  $F$ <sup>88</sup>.

Jednostki miary krańcowej produktywności pracy zostały wybrane w ten sposób, iż:

$$c = (\delta - 1) / \delta \quad (28)$$

Także jednostki miary stałych nakładów pracy zostały wybrane w ten sposób, iż:

$$F = \mu / \delta \quad (29)$$

Podstawiając (28) do (20) otrzymuje się:

$$Q^* = F / \delta \quad (30)$$

A to na mocy równania (21) oznacza, że:

$$L^* = F / \delta = Q^* \quad (31)$$

Podstawiając (29) do (31) otrzymuje się:

$$L^* = \mu = Q^* \quad (32)$$

A podstawiając (32) do (23):

$$n_r = L_r / \mu \quad (33)$$

Natomiast podstawiając (28) do (18) otrzymuje się:

$$p_r = w_r \quad (34)$$

Powyższe zabiegi pozwalają na nieco bardziej uproszczony zapis równań (11) i (26), w których nie ma wielkości cen poszczególnych towarów, są za to płace stanowiące główny czynnik dynamiki modelu:

$$P_s = [1 / \mu \sum_{r=1}^R L_r (w_r T_{rs})^{(1-\delta)}]^{1/(1-\delta)}, \quad (35)$$

$$w_r = [\sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (Y_s / P_s) T_{rs}]^{1/\delta} \text{ lub } w_r = [\sum_{s=1}^R Y_s T_{rs}^{1-\delta} P_s^{\delta-1}]^{1/\delta} \quad (36)$$

## Założenie o tzw. czarnej dziurze

Wzrost liczby pracowników w danej lokalizacji z jednej strony zmniejsza ich płace nominalne, z drugiej strony prowadzi do spadku indeksu cen towarów przemysłowych, co zwiększa płace realne. W opisywanym modelu przyjęcie założenia, iż zawsze (tj. niezależnie od kosztów transportu) drugi efekt byłby silniejszy od pierwszego, prowadziłoby do powstania czarnej dziury. Skupianie się działalności gospodarczej w przestrzeni musiałyby zachodzić niezależnie od wszelkich innych

<sup>88</sup> Obie wielkości są dane egzogenicznie.

procesów. Korzyści skali stanowiłyby bowiem przeważającą siłę tego typu systemu gospodarczego.

Sytuację, w której nie dochodzi do zjawiska czarnej dziury (warunek uniknięcia czarnej dziury) można sformalizować przy wykorzystaniu poniższego zapisu<sup>89</sup>:

$$\rho > \mu \text{ lub alternatywnie } (\delta-1)/\delta > \mu \quad (37)$$

co można zapisać:

$$\delta(1-\mu) > 1 \text{ lub alternatywnie } \rho-\mu > 0, \quad (38)$$

gdzie wysokie wartości  $\rho$  (tj. bliskie 1) i niskie wartości  $\mu$  (tj. bliskie zera) oznaczają osłabienie tendencji do aglomeracji<sup>90</sup>.

W tym duchu warunek unikania czarnej dziury interpretuje Hanson (1998). Wychodząc z założenia, że wielkość parametru  $\delta$  obrazuje siłę korzyści skali, stwierdza, że  $\delta(1-\mu) > 1$  implikuje albo mały udział przemysłu w tworzeniu PKB albo/i relatywnie słabe korzyści skali. W tej sytuacji tendencje aglomeracyjne zależą od kosztów transportu. Jeśli te koszty są wysokie, subregiony prowadzą gospodarkę autarkiczną. Wraz ze spadkiem tych kosztów nasilają się tendencje aglomeracyjne. Na przykład w USA ów iloczyn estymowano (Hanson 1998) na poziomie 0,76 w roku 1980 i 0,5 w roku 1990, co wskazuje na nasilenie tendencji aglomeracyjnych w gospodarce USA.

## 2. Model centrum – peryferie (model subregionalny)

Model opisany w punkcie 1 wymaga przyjęcia kilku dodatkowych założeń upraszczających, pozwalających na bardziej konkretne modelowanie procesów przestrzennych:

- W całej gospodarce istnieją tylko dwa subregiony/kraje (subregion nr 1 i subregion nr 2, odpowiednio subskrypty 1 i 2).
- Liczba osób pracujących w przemyśle jest stała i wynosi  $\mu$  (czyli tyle samo, ile wynosi udział wydatków na towary przemysłowe w całości wydatków), a siła robocza może migrować między krajami/subregionami.
- Liczba osób pracujących w rolnictwie jest stała i wynosi  $1-\mu$ , a siła robocza zatrudniona w rolnictwie jest równo podzielona pomiędzy oba kraje/subregiony i nie może migrować między nimi.
- Transport towarów rolnych nie pociąga za sobą żadnych kosztów.
- Płace w rolnictwie i ceny na towary rolne są wszędzie jednakowe i wynoszą jedność  $p^A=1$  oraz  $w^A=1$ .

Model operuje następującym układem czterech par symetrycznych równań (po jednym dla każdego subregionu):

<sup>89</sup> Ten zapis wynika z warunku, aby podniesienie zatrudnienia nie podnosiło automatycznie płacy realnej (Fujita, Krugman, Venables 2000, s. 58).

<sup>90</sup> Wysokie wartości  $\rho$  charakteryzują rynek doskonale konkurencyjny i brak korzyści skali, a małe wartości  $\mu$  oznaczają niewielki udział przemysłu w tworzeniu krajowego PKB.



- a) dochód całkowity w danym punkcie przestrzeni jest sumą dochodów siły roboczej w sektorze rolnym i przemyśle, (jest to suma płac jednostkowych przemnożonych przez liczbę pracowników sektora przemysłowego i płac jednostkowych przemnożonych przez liczbę pracowników rolnych):

$$Y_1 = \mu w_1 h + 0,5(1 - \mu) \quad (39)$$

$$Y_2 = \mu w_2 (1 - h) + 0,5(1 - \mu) \quad (40)$$

gdzie:

$h$  – udział subregionu pierwszego w populacji pracowników przemysłowych w całej gospodarce.

- b) ogólny poziom cen towarów przemysłowych w danym punkcie przestrzeni jest funkcją rozkładu siły roboczej, kosztów transportu i płac nominalnych (zob. równanie 35, przyjmąwszy, że na mocy założenia drugiego (b)  $L_1 = \mu h$  a  $L_2 = \mu(1 - h)$ ), a koszty transportu z subregionu 1 do 2 i vice versa są takie same:

$$P_1 = [h w_1^{(1-\delta)} + (1-h) (w_2 T)^{(1-\delta)}]^{1/(1-\delta)} \quad (41)$$

$$P_2 = [h (w_1 T)^{(1-\delta)} + (1-h) w_2^{(1-\delta)}]^{1/(1-\delta)} \quad (42)$$

- c) płaca nominalna w sytuacji równowagi w danym punkcie przestrzeni jest funkcją dochodów, ogólnego poziomu cen i kosztów transportu do innych lokalizacji (zob. równanie 36)

$$w_1 = [Y_1 P_1^{\delta-1} + Y_2 T^{1-\delta} P_2^{\delta-1}]^{1/\delta} \quad (43)$$

$$w_2 = [Y_1 P_1^{\delta-1} T^{1-\delta} + Y_2 P_2^{\delta-1}]^{1/\delta} \quad (44)$$

- d) płaca realna w danym punkcie przestrzeni jest funkcją płacy nominalnej i ogólnego poziomu cen (zob. równanie 27):

$$W_1 = w_1 P_1^{-\mu} \quad (45)$$

$$W_2 = w_2 P_2^{-\mu} \quad (46)$$

Punktem wyjścia jest sytuacja symetrii: siła robocza w przemyśle jest podzielona po równo pomiędzy oba subregiony ( $h = 0,5$ ), płace w przemyśle są równe płacom w rolnictwie ( $w_1 = w_2 = 1$ ), na mocy równań (39) i (40)  $Y_1 = Y_2 = 1$ , a na mocy równań (41) i (42)  $P_1 = P_2 = [0,5(1+T)^{(1-\delta)}]^{1/(1-\delta)}$ . Poszukiwana jest odpowiedź na pytanie o czynniki determinujące kierunek wpływu zmian  $h$  (udziału danego subregionu w populacji pracowników przemysłowych w całej gospodarce) na zmiany płac realnych  $W$  (zmiany są symetryczne, dlatego pomijane są subskrypty). Jeśli wzrost udziału któregoś subregionu w ogólnej liczbie pracowników przemysłowych prowadzi do wzrostu płac realnych w tym subregionie (i spadku w drugim subregionie), symetria nie jest stanem równowagi. Jeśli natomiast następuje skutek odwrotny, to symetria pozostaje niezmienną.

Celem ułatwienia analizy zdefiniowana jest dodatkowa zmienna  $Z$ , nazwana indeksem barier handlowych, przybierająca wartość od 0 do 1. Wartość 0 zmiennej  $Z$  oznacza brak barier handlowych (tzn.  $T$  dąży do 1), natomiast wartość 1 oznacza bardzo wygórowane bariery uniemożliwiające wymianę ( $T$  dąży do nieskończoności):

$$Z = (1 - T^{1-\delta}) / (1 + T^{1-\delta}) = (1 - T^{1-\delta}) / 2P^{1-\delta} \quad (47)$$

Następnie różniczkuje się równania (39–46) wokół rozwiązania symetrycznego (po jednym z każdej pary ze względu na symetrię rozwiązań).

Całkowita różniczka dla równania (39) wynosi:

$$dY_1 = \mu w_1 dh + \mu h d w_1 \quad (48)$$

a dla równania (40):

$$dY_2 = -\mu w_2 dh + \mu(1-h) d w_2 \quad (49)$$

Różniczkowanie wokół rozwiązania symetrycznego (znane są wartości  $Y$ ,  $h$ ,  $w$  w obu subregionach) pozwala na otrzymanie tylko jednego równania:

$$dY = \mu dh + 0,5\mu d w \quad (50)$$

Analogicznie różniczkę całkowitą indeksu cen towarów konsumpcyjnych (równań 41 i 42) można zapisać jako:

$$(1-\delta)dP / P = P^{\delta-1}(1-T^{1-\delta})[dh + 0,5(1-\delta)dw] \quad (51)$$

lub przy wykorzystaniu zmiennej  $Z$  jako:

$$dP / P = [2Z / (1-\delta)]dh + Zdw \quad (52)$$

Podobnie otrzymywane są różniczki całkowite równania płac nominalnych (równania 43 i 44):

$$\delta dw = 2ZdY + (\delta - 1)ZdP / P \quad (53)$$

i równania płac realnych (45 i 46)

$$P^\mu dW = dw - \mu dP / P \quad (54)$$

Efektom końcowym jest równanie obrazujące czynniki wpływające na zmiany płacy realnej pod wpływem niewielkich przemieszczeń siły roboczej w przemyśle pomiędzy oboma subregionami  $dW/dh$ , które otrzymywane są przez eliminację  $dP/P$ ,  $dw$  i  $dY$  z równań (50), (52), (53) i (54):

$$dW / dh = 2ZP^{-\mu} / (\delta - 1) \left\{ [\mu(2\delta - 1) - Z(\delta\mu^2 + \delta - 1)] / [\delta + Z^2 - \mu Z - \delta Z^2] \right\} \quad (55)$$

lub przy wykorzystaniu preferencji w kierunku różnorodności

$$dW / dh = 2ZP^{-\mu} [(1-\rho) / \rho] \left\{ [\mu(1+\rho) - Z(\mu^2 + \rho)] / [1 - \mu Z(1-\rho) - \rho Z^2] \right\} \quad (56)$$

Znak  $dW/dh$  (wartość ujemna oznacza brak bodźców do relokacji, wartość dodatnia oznacza bodźce do relokacji) zależy od wyrażenia w drugim nawiasie kwadra-



towym, gdyż wyrażenia w pierwszym i trzecim nawiasie są zawsze dodatnie. Gdy  $Z$  dąży do zera, to także wyrażenie w drugim nawiasie jest dodatnie, co oznacza, że  $dW/dh$  jest dodatnie, a więc istnieją bodźce do relokacji. Natomiast gdy  $Z$  zaczyna rosnąć do 1, to wyrażenie  $1-\mu Z(1-\rho) - \rho Z^2$  jest zawsze większe od zera gdy  $\rho < \mu$  (czarna dziura) i może być ujemne gdy  $\rho > \mu$ . To, czy tak się stanie, zależy od wielkości zmiennej  $Z$ , którą to wielkość można interpretować jako punkt krytyczny kosztów transportu, powodujący, że układ symetryczny przestaje być w równowadze. Znalezienie owej wielkości krytycznej kosztów transportu wymaga jedynie przyrównania wyrażenia z drugiego nawiasu kwadratowego do zera, a wtedy  $dW/dh=0$ . Umożliwia to określenie kosztów transportu względem parametrów  $\mu$  i  $\rho$ , których osiągnięcie powoduje, że układ symetryczny zaczyna się przekształcać w monocentryczny:

$$dW / dh = 0 \text{ jeśli } T^{\rho/(1-\rho)} = [(\rho + \mu)(1 + \mu)] / [(\rho - \mu)(1 - \mu)] \quad (57)$$

Na podobnej zasadzie można badać warunki przekształcania się układu monocentrycznego w policentryczny, w tym przypadku jednak punktem wyjścia powinna być sytuacja monocentryczna ( $h=0$ )<sup>91</sup>.

### 3. Model powiązań pionowych (model międzynarodowy)

W stosunku do modelu opisanego w punkcie 1 przyjmuje się kilka dodatkowych założeń upraszczających. Pełny ich zestaw przytoczony jest poniżej:

- a) W całej gospodarce istnieją tylko dwa kraje<sup>92</sup> (kraj nr 1 „Północ” i kraj nr 2 „Południe”, odpowiednio subskrypty 1 i 2).
- b) Liczba osób pracujących w danym kraju jest stała (wynosi 1), a siła robocza nie może migrować między krajami, ale może przemieszczać się między sektorami w danym kraju.
- c) Transport towarów rolnych nie pociąga za sobą żadnych kosztów.
- d) Celem uniknięcia konieczności wprowadzania do modelu trzeciego sektora produkującego dobra pośrednie zakłada się, że przemysł jako nakłady zużywa pracę i dobra pośrednie, tak więc tzw. nakład złożony (*composite input*) może być obciążony przez funkcję Cobba–Douglasa.
- e) Dobro pośrednie to agregat złożony ze wszystkich dóbr produkowanych przez przedsiębiorstwa przemysłowe (agregacja dokonywana przy użyciu funkcji CES).
- f) Udział wydatków na dobra pośrednie w całości wydatków na czynniki produkcji jest stały i wynosi  $a$ .
- g) Cena dóbr pośrednich jest taka sama jak cena dóbr finalnych i jest dana na podstawie równania (11).
- h) Elastyczność substytucji pomiędzy różnymi parami dóbr przemysłowych jest identyczna zarówno dla konsumentów, jak i dla nabywców dóbr pośrednich.

<sup>91</sup> Analiza taka zostanie przeprowadzona dla modelu międzynarodowego.

<sup>92</sup> W dalszej części mowa będzie o krajach.

- i) Przyjmowane są normalizacje dane równaniami (28), (29).  
 j) Płace w rolnictwie i ceny na towary rolne są wszędzie jednakowe i wynoszą jedność  $p^A=1$  oraz  $w^A=1$ <sup>93</sup>.

Na mocy założeń (e- g) cena nakładu złożonego w lokalizacji  $s$  wynosi

$$N_s = w_s^{1-a} P_s^a \quad (58)$$

gdzie:

$a$  – udział wydatków na dobra pośrednie w całości wydatków na czynniki produkcji.

Wyrażenie  $N_s$  zastępuje wyrażenie  $w_r$ , odpowiednio w równaniach (14), (18), (19), (20), co prowadzi do nieco innego zapisu równania (34), gdyż w modelu międzynarodowym cena dobra przemysłowego musi pokryć zarówno koszty użycia siły roboczej, jak i wykorzystania dóbr pośrednich:

$$p_s = w_s^{1-a} P_s^a \quad (59)$$

Odpowiedniej modyfikacji podlega również równanie (35).

Zważywszy na założenie (d), popyt na dobra przemysłowe w miejscu  $s$  jest zgłaszany przez konsumentów z  $s$ , którzy wydają na te dobra część  $\mu$  swoich dochodów  $Y_s$  oraz przez producentów dóbr finalnych ulokowanych w  $s$ . Wielkość wydatków subregionu  $s$  na dobra przemysłowe obrazuje poniższe równanie:

$$E_s = \mu Y_s + a (n_s p_s Q^*) \quad (60)$$

gdzie:

$n_s p_s Q^*$  – całkowita wartość produkcji  $n_s$  przedsiębiorstw w lokalizacji  $s$ ,  
 $Y_s$  – dochody konsumentów zamieszkałych w  $s$ .

Wyrażenie  $E_s$  z równania (60) zastępuje także wyrażenie  $\mu Y_s$  z równania (8) opisującego popyt na towary przemysłowe. W rezultacie równanie (13) można zapisać w następujący sposób:

$$D_r = n_r \sum_{s=1}^R (p_r T_{rs} / P_s)^{-\delta} (E_s / P_s) T_{rs}, \text{ gdzie } s=1, \dots, R \quad (61)$$

Równania (23) i (24) pozostają w mocy, a równanie (25) przybiera następującą postać:

$$p_r^\delta = Q^* \sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (E_s / P_s) T_{rs} \text{ lub } p_r = [1 / Q^* \sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (E_s / P_s) T_{rs}]^{1/\delta} \quad (62)$$

Po przyjęciu normalizacji danej poniżej:

$$Q^* = 1/(1-a) \quad (63)$$

<sup>93</sup> W dalszej części modelu założenie to zostanie uchylone (płaca w rolnictwie stanie się malejącą funkcją poziomu zatrudnienia w tym sektorze).



równanie (36) przybiera postać:

$$w_s^{1-a} P_s^a = [(1-a) \sum_{s=1}^R (T_{rs} / P_s)^{-\delta} (E_s / P_s) T_{rs}]^{1/\delta} \quad (64)$$

$$\text{lub } w_s^{1-a} P_s^a = [(1-a) \sum_{s=1}^R E_s T_{rs}^{1-\delta} P_s^{\delta-1}]^{1-\delta}$$

Wiadomo także, że zarobki uzyskane przez pracowników wytwórców dóbr przemysłowych muszą być równe udziałowi płacy w kosztach wytworzenia całej produkcji ( $n_s p_s Q^*$ ), co można zapisać w następujący sposób (pamiętając, że całość zatrudnienia w danym kraju jest znormalizowana na poziomie jedności):

$$w_s k_s = (1-a) n_s p_s Q^* \quad (65)$$

gdzie:

$k_s$  – udział w kraju  $s$  siły roboczej zatrudnionej w przemyśle w całości siły roboczej w tym kraju.

Przyjmując normalizację daną równaniem (63), można otrzymać wzór na ilość przedsiębiorstw w kraju  $s$  zastępujący dotychczasowe równanie (33):

$$n_s = k_s w_s / p_s \quad (66)$$

Powyższy zapis jak również zapis równania (59) pozwalają na odpowiednią modyfikację równania (11), które w tym modelu przybiera (zamiast równania 35) następującą postać:

$$P_s = [\sum_{r=1}^R k_r w_r^{1-\delta(1-a)} P_s^{-a\delta} T_{rs}^{(1-\delta)}]^{1/(1-\delta)} \quad (67)$$

Przy wykorzystaniu równania (65) można także zmodyfikować równanie (60), które przybierze następującą postać:

$$E_s = \mu Y_s + a w_s k_s / (1-a) \quad (68)$$

Po powyższych modyfikacjach model międzynarodowy operuje układem czterech par symetrycznych równań (po jednym dla każdego kraju), bardzo zbliżonym do układu dla modelu subregionalnego:

a) dochód całkowity w danym kraju jest sumą dochodów siły roboczej w sektorze rolnym i przemyśle, (jest to suma płac jednostkowych przemnożonych przez liczbę pracowników sektora przemysłowego i płac jednostkowych przemnożonych przez liczbę pracowników rolnych)<sup>94</sup>:

$$Y_1 = k_1 w_1 + (1-k_1) \quad (69)$$

$$Y_2 = k_2 w_2 + (1-k_2) \quad (70)$$

<sup>94</sup> Ze względu na założenie (s. 101), iż ogół siły roboczej w danym kraju jest równy jedności, a płace w rolnictwie są stale także na poziomie jedności (s. 102).

- b) ogólny poziom cen towarów przemysłowych w danym kraju jest funkcją rozkładu siły roboczej, kosztów transportu i płac nominalnych, a koszty transportu z kraju 1 do 2 i vice versa są takie same:

$$P_1 = [k_1 w_1^{1-\delta(1-a)} P_1^{-a\delta} + k_2 w_2^{1-\delta(1-a)} P_2^{-a\delta} T^{1-\delta}]^{1/(1-\delta)} \quad (71)$$

$$P_2 = [k_1 w_1^{1-\delta(1-a)} P_1^{-a\delta} T^{1-\delta} + k_2 w_2^{1-\delta(1-a)} P_2^{-a\delta}]^{1/(1-\delta)} \quad (72)$$

- c) płaca nominalna w przemyśle w sytuacji równowagi w danym kraju jest funkcją dochodów, ogólnego poziomu cen i kosztów transportu do innych krajów (równanie 36):

$$w_1^{1-a} P_1^a / (1-a) = [E_1 P_1^{\delta-1} + E_2 T^{1-\delta} P_2^{\delta-1}]^{1/\delta} \quad (73)$$

$$w_2^{1-a} P_2^a / (1-a) = [E_1 P_1^{\delta-1} T^{1-\delta} + E_2 P_2^{\delta-1}]^{1/\delta} \quad (74)$$

- d) wydatki na dobra przemysłowe w danym kraju stanowią funkcję dochodu oraz wielkości produkcji dóbr pośrednich w tym kraju:

$$E_1 = \mu Y_1 + a w_1 k_1 / (1-a) \quad (75)$$

$$E_2 = \mu Y_2 + a w_2 k_2 / (1-a) \quad (76)$$

Rozwiązanie powyższego układu równań względem płac w przemyśle pozwala określić lukę płacową pomiędzy rolnictwem a przemysłem w danym kraju:

$$v_1 = w_1 - w_1^A \quad (77)$$

$$v_2 = w_2 - w_2^A \quad (78)$$

Jeśli  $v = 0$ , istnieje równowaga przestrzenna systemu, w przeciwnym razie następuje przepływ siły roboczej między rolnictwem a przemysłem.

Określenie parametrów zmiany istniejącej równowagi, podobnie jak w poprzednim przykładzie, wymaga przyjęcia założeń co do jej stanu i charakterystyk wyjściowych. Zakłada się, że cała produkcja przemysłu jest skoncentrowana w kraju pierwszym, tj.  $k_1 = 1$  i  $k_2 = 0$ , płace w obu krajach ( $w_1^A = w_2^A = w_1 = 1$ ) są równe jedności (ze względu na założenia wyjściowe, że rolnictwo występuje w obu krajach). Podstawiając wartości  $k$  do równań (69) i (70), łatwo zauważyć, iż

$$Y_1 = 1 \quad (79)$$

$$Y_2 = 1 \quad (80)$$

$$P_1 = 1 \quad (81)$$

$$P_2 = T \quad (82)$$



Wykorzystanie równań (79) i (80), wcześniejszych założeń dotyczących  $k$  i  $w$  oraz założenia, że  $k_1=2\mu$  (płace pracowników przemysłowych są równe wartości towarów tego sektora dostarczonych do konsumentów), pozwala na uproszczenie także równań (75) i (76) do następującej postaci:

$$E_1 = 0,5 + a/(1-a) \quad (83)$$

$$E_2 = 0,5 \quad (84)$$

Podstawienie wyników równań (84), (83) do (74), pozwala na otrzymanie równania płacy realnej względem  $a$ , tj. udziału produktów pośrednich w całości produkcji przemysłowej i poziomemu kosztów wymiany:

$$w_2^{1-a} = T^{-a} [0,5(1+a) T^{1-\delta} + 0,5(1-a) T^{\delta-1}]^{1/\delta} \quad (85)$$

Jeśli wielkość ta jest mniejsza lub równa jedności, nie istnieją bodźce naruszające status quo, tj. koncentrację produkcji w pierwszym kraju. Skrajna polaryzacja zostanie zachowana. Analiza równania (85) wskazuje, że przy spełnieniu warunku braku czarnej dziury, tj.  $(\delta-1)/\delta > a$ , istnieje jedna wartość  $T > 1$ , poniżej której potencjalna płaca w przemyśle w kraju drugim  $w_2$  jest mniejsza lub równa 1.

Na podobnej zasadzie jak w modelu subregionalnym można badać warunki przekształcania sytuacji symetrycznej w monocentryczną. Inne są jedynie warunki wyjściowe dotyczące rozdziału siły roboczej między regiony  $k_1 = k_2 = \mu = 0,5$  oraz kształtowania płac  $w_1^A = w_2^A = w_1 = w_2 = 1$ . Analizie podlega wpływ migracji siły roboczej na poziom płac nominalnych w przemyśle w tych krajach:

$$dv_1 / dk_1 \quad (86)$$

$$dv_2 / dk_2 \quad (87)$$

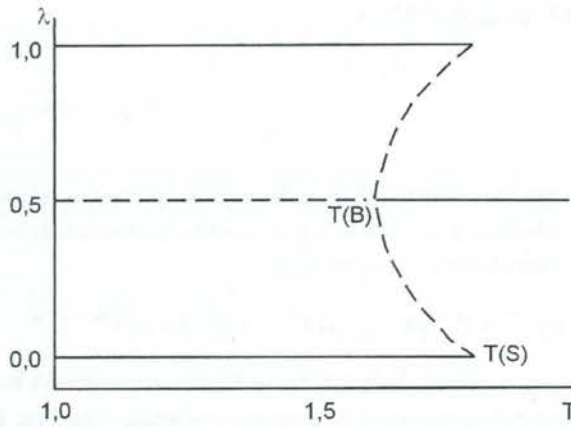
Jeśli wzrost współczynnika  $k$  w którymś z krajów prowadzi do wzrostu luki płacowej, oznacza to, że równowaga policentryczna (symetryczna) nie jest stabilna. Różniczkowanie równań (69–76) przy przyjętych założeniach pozwala na otrzymanie wartości parametru kosztów wymiany (transportu), poniżej której następuje przekształcenie układu symetrycznego w układ monocentryczny<sup>95</sup>. Wartość tego parametru zależy od intensywności korzyści skali oraz udziału dóbr pośrednich w produkcji towarów przemysłowych:

$$dw / dk = 0 \quad \text{jeśli} \quad T^{\rho/(1-\rho)} = [(\rho+a)(1+a)] / [(\rho-a)(1-a)] \quad (88)$$

Poziom kosztów wymiany, przy których układ monocentryczny przekształca się w układ duocentryczny ( $T(S)$  – punkt przywrócenia symetrii) i poziom kosztów wymiany, przy których układ duocentryczny przekształca się w układ monocentryczny ( $T(B)$  – punkt naruszenia symetrii), nie są sobie równe (ten pierwszy wyma-

<sup>95</sup> Procedura podobna do opisanej w równaniach 47–57.

ga zwykle wyższego poziomu kosztów wymiany). Ilustruje to zjawisko tzw. bifurkacji, która od charakterystycznego kształtu wykresu nosi nazwę bifurkacji toporkowej (tomohawkowej) tak jak to przedstawiono na rysunku 2.3.



Objaśnienia:  $\lambda$  – udział poszczególnych krajów w światowej produkcji dóbr przemysłowych;  
 $T$  – koszty wymiany.

Rys. 2.3. Bifurkacja toporkowa

Źródło: Fujita, Krugman, Venables 2000, s. 68.



## Kapitał 2

# INSTYTUCYJNE GŁÓWNE WZDZIAŁANIE W ALOKACYJNEJ STRUKTURZE I DZIAŁALNOŚCI

## CZĘŚĆ 2 OD REGULACJI RYNKOWEJ DO POLITYKI PRZESTRZENNEJ





### Rozdział 3

## KONSEKWENCJE OGRANICZEŃ W ALOKACYJNEJ SPRAWNOŚCI RYNKU W ODNIESIENIU DO GOSPODAROWANIA PRZESTRZENIA

### 3.1. Ułomność rynku jako czynnik sprawczy pojawienia się i rozwoju polityki przestrzennej

Dla zilustrowania praktycznego znaczenia polityki przestrzennej (planowania przestrzennego) często używa się sugestywnych przykładów struktur przestrzennych powstałych bez rygorów planistycznych, takich jak spowite smogiem i generujące wysokie koszty przemieszczania się miasta Wschodniego Wybrzeża USA<sup>1</sup>. Jak stwierdza Domański (2002, s. 216), „Od połowy XIX wieku, gdy było już jasne, że mechanizmy rynkowe nie uporażą się z problemami gospodarki przestrzennej, samorządy i władze lokalne zaczęły stosować różne formy regulacji prawnych, a później planowania urbanistycznego, aby poprawić istniejący stan lub zapobiegać jego pogarszaniu się”. Pojawiły się ograniczenia w rynkowym obrocie ziemią, jak również instrumenty ograniczające część praw własności w odniesieniu do nieruchomości (zob. Goryński 1982, rozdz. IV). Na decyzje przestrzenne podmiotów gospodarujących coraz częściej zaczęły wpływać decyzje administracyjne ze sfery wyboru publicznego, realizowane w ramach polityki przestrzennej/polityki zarządzania przestrzenią, która w porządku historycznym pojawiła się pierwotnie w postaci planowania przestrzennego (Meyer 1999, s. 10). Obecnie planowanie uważa się za istotne narzędzie tej polityki (zob. Kupiec 2000).

Administracyjne zarządzanie przestrzenią uzupełniło regulację rynkową w sposób spontaniczny i naturalny, najpierw w odniesieniu do przestrzeni miejskiej, gdzie brak pewnych ograniczeń i regulacji we wznoszeniu budowli stanowił zagrożenie dla wszystkich mieszkańców wspólnoty lokalnej (pożary, wzrost ryzyka epidemii itp.). Z czasem następowała ewolucja celów polityki przestrzennej (tab. 3.1),

---

<sup>1</sup> Np. mieszkańcy Los Angeles przejeżdżają dziennie 160 mln km, głównie własnymi samochodami, więcej czasu spędzając w korkach, niż poświęcając efektywnej jeździe. W początkach wieku przemysł samochodowy z Detroit wykupił bowiem, a potem zamknął publiczne przedsiębiorstwo komunikacyjne w LA. Obłok spalin samochodowych utrzymuje się stale nad miastem szczególnie latem z powodu braku wiatrów. W efekcie Angelinos zapadają częściej niż inni Amerykanie na choroby dróg oddechowych i na astmę.

a w związku z tym pojawiły się elementy tej polityki na szczeblu subregionalnym, krajowym i w końcu na poziomie regionalnym w tym Unii Europejskiej<sup>2</sup>.

Tab. 3.1. Ewolucja celów planowania przestrzennego

Cele planowania przestrzennego w wieku XIX i pierwszej połowie XX wieku	Dodatkowe cele planowania przestrzennego drugiej połowy XX wieku	Dodatkowe cele współczesnego planowania przestrzennego
<p>Zapewnienie standardów budownictwa w zakresie bezpieczeństwa przeciwpożarowego oraz gospodarki ściekami i odpadami</p> <p>Zapewnienie trenerów pod budownictwo przemysłowe i mieszkalnictwo (w miastach)</p> <p>Arbitraż pomiędzy prywatną własnością a interesem publicznym</p> <p>Zapewnienie przestrzeni rekreacyjnej i wysokiej jakości środowiska zamieszkania</p> <p>Równoważenie lokalizacji usług prywatnych i publicznych oraz odpowiedniej infrastruktury</p> <p>Zapewnienie efektywnego wykorzystania przestrzeni</p>	<p>Poprawa dostępności</p> <p>Zapewnienie efektywnego wykorzystania niemobilnych trudno odnawialnych zasobów</p> <p>Ochrona środowiska naturalnego i dziedzictwa kulturowego przed negatywnymi konsekwencjami rozwoju</p> <p>Zmniejszanie rozpiętości w standardach życia wynikających z różnic w tempie rozwoju oraz stopnia peryferyzacji poszczególnych subregionów</p> <p>Koordinowanie wykorzystania środków finansowych w przestrzeni celem ich bardziej efektywnego wydatkowania (synergia)</p> <p>Promowanie funkcjonalnej i geograficznej koordynacji rozwoju infrastruktury i środowiska miejskiego</p>	<p>Równoważenie rozwoju</p> <p>Harmonizacja działań sektorowych w przestrzeni</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Damsgaard i Groth 1998, s. 6–7.

Źródło pojawienia się planowania przestrzennego oraz zmian jego celów w czasie ekonomici często szukają w koncepcji tzw. *market failure*, czyli obniżonej alokacyjnej sprawności rynku (Kamiński 1980, s. 138) lub inaczej – ułomności rynku w jego funkcji regulacyjnej w odniesieniu do gospodarowania przestrzenią<sup>3</sup>. Ułomność ta legitymizuje potrzebę polityki przestrzennej w oczach ekonomistów. Wynika ona z kilku faktów, których znaczenie i waga jest pochodną zmian cywilizacyjnych (zmian paradygmatów rozwoju).

Po pierwsze, gospodarowanie przestrzenią wpływa bezpośrednio, a nie przez zmiany cen, na warunki prowadzenia działalności gospodarczej innych przedsiębiorstw lub też na funkcję użyteczności innych konsumentów. Uzależnienie to ma charakter pozarynkowy, tj. nie jest wynikiem transakcji kupna–sprzedaży zawieranych między tymi podmiotami, uzależnione podmioty nie są w stanie kontrolować

<sup>2</sup> W niniejszej pracy termin „region” używany jest w odniesieniu do regionów paneuropejskich, podczas gdy regiony wewnątrz krajów określane są jako subregiony.

<sup>3</sup> Chociaż wielu ekonomistów nadal stoi na stanowisku (zob. część I), że przestrzeń stanowi taki sam zasób produkcyjny jak praca czy kapitał, a więc najefektywniejszą jej alokację do zastosowań produkcyjnych powinien zapewniać mechanizm rynkowy.



swojej działalności przestrzennej, a wpływ, który je łączy, ma charakter niezamierzony. Jego przykładem może być brak przestrzegania standardów przeciwpożarowych czy zbyt gęsta zabudowa przestrzeni w dziewiętnastowiecznych miastach, skutkująca podatnością substancji mieszkaniowej na klęski pożaru. Efekt zewnętrzny o charakterze niepieniężnym skutkuje suboptymalną alokacją zasobów w skali społecznej (niespełnione kryterium zrównania krańcowych kosztów i korzyści społecznych), gdyż rynek operujący poprzez mechanizm cenowy nie potrafi uwzględnić niepieniężnych szkód i korzyści zewnętrznych.

Po drugie, przestrzeń stanowi istotny komponent niezbędny przy produkcji dóbr publicznych<sup>4</sup> (lub raczej quasi-publicznych, tj. mieszanych) takich jak drogi czy parki. Współcześnie równie istotny jest bezpłatny dostęp do wiedzy, know-how, wykwalifikowanych kadr doradczych, ośrodków wspierania innowacji itp. Coraz częściej wiele z tych dóbr publicznych nabiera zlokalizowanego charakteru, o czym będzie mowa w kolejnym rozdziale. Rynek ma kłopoty z regulowaniem produkcji dóbr publicznych, gdyż trudno jest skojarzyć koszty ich wytworzenia z opłatą za ich wykorzystanie wnoszoną przez ich konsumentów. Wynika to z natury dóbr publicznych, czyli niemożności wykluczenia nikogo z ich konsumpcji oraz zerowego kosztu krańcowego ich konsumpcji przez każdego dodatkowego użytkownika. W rezultacie powstaje dylemat „jazdy na gapię”, skutkujący suboptymalną podażą tego typu dóbr, a w krańcowym (w praktyce bardzo rzadkim) przypadku – ich całkowitym brakiem.

Także informacja na temat planowanych długofalowych zmian struktur przestrzennych stanowi ilustrację zrealizowanych pozytywnych korzyści zewnętrznych czy też dobra publicznego obniżającego koszty działalności gospodarczej. Jej wiarygodność oznacza, że potencjalny użytkownik przestrzeni nie będzie zaskakiwany decyzjami w zakresie ograniczenia dostępu do zasobów produkcyjnych, wiedzy, przestrzeni rekreacyjnej, mieszkaniowej itp.

Po trzecie, użytkowanie przestrzeni często ma charakter publiczny (Domański 2002, s. 211). Dotyczy to np. przestrzeni otwartych, krajobrazów przyrodniczych czy kulturowych. W tego typu przypadkach w sposób niedoskonały definiowana jest wiązka praw własności. Przestrzeń należy do wszystkich, ale jeśli liczba „właścicieli” jest duża, to koszty transakcyjne ich organizowania się do czerpania pożytków z tej własności i jej obrony przed szkodliwym działaniem negatywnych efektów zewnętrznych mogą przewyższać wartość tychże korzyści. W wielu przypadkach dolegliwość niewłaściwego zagospodarowania przestrzennego ujawnia się na poziomie wyższym aniżeli poziom jednostki gospodarującej<sup>5</sup>. Właściciele nie będą więc

<sup>4</sup> W niektórych opracowaniach dobro publiczne uważane jest za przykład korzyści zewnętrznych. Należy także podkreślić, że dóbr publicznych sensu stricto jest bardzo mało (np. uczciwość, zob. Kiwak 2003). Większość tzw. dóbr publicznych to dobra quasi-publiczne (mieszane), gdyż istnieją mechanizmy wykluczenia z ich konsumpcji, a warunek jednoczesności konsumpcji jest spełniony tylko w pewnym przedziale podaży.

<sup>5</sup> Mankamenty w zagospodarowaniu przestrzennym mogą zniechęcać do inwestowania w danym punkcie przestrzeni, ale świadomość mieszkańców przyczyn tego stanu rzeczy może być ograniczona, nie mówiąc już o zdolności ich do przeciwdziałania poprzez decyzje mikroekonomiczne.

w stanie ujawnić swoich preferencji co do wykorzystania przestrzeni w zgodzie z mechanizmem rynkowym (transakcje kupna i sprzedaży). Zmniejszy to alokacyjną sprawność rynku, co może skutkować nadmierną (większą od optymalnej) intensywnością wykorzystania przestrzeni, czy też brakiem troski o zachowanie jej we właściwym stanie.

Po czwarte, przestrzeń, chociaż nie jest dobrem wolnym, nie jest także typowym dobrem ekonomicznym. Jej ilość nie może być dowolnie powiększona przez produkcję, jak ma to miejsce w przypadku innych dóbr ekonomicznych. Już John Stuart Mill (1848) zwracał uwagę, że ziemia (przeźrzeń) jest nie tylko zasobem produkcyjnym, lecz także dobrem zaspokajającym bezpośrednio potrzeby ludzkie. Dla Milla ziemia była więc zarówno czynnikiem produkcji, jak i dostarczycielem wielu ważnych dla jakości życia człowieka usług, takich jak: piękno krajobrazu, możliwość wyciszenia się i odosobnienia. Z tego powodu opowiadał się on za utrzymywaniem części przestrzeni w stanie naturalnym. Podobnie zagospodarowanie przestrzenne ma także charakter trudno odnawialny. W tym kontekście istotna jest kwestia etyki międzypokoleniowej. Rynek nie uwzględnia pełnych kosztów dzisiejszych decyzji przestrzennych w odniesieniu do przyszłych pokoleń. Rynek nie bierze pod uwagę preferencji przyszłych pokoleń dotyczących zagospodarowania przestrzeni, gdyż przyszłe pokolenia nie są uczestnikami gry rynkowej i nie mogą ujawniać (wydatki) swych preferencji w tym zakresie. Jako że przestrzeń należy do zasobów trudno odnawialnych, przyszłe pokolenia będą musiały ponosić skutki decyzji przestrzennych podjętych bez ich udziału. Dlatego Domański (2002, s. 211) uważa, że „pokolenia starsze powinny przekazywać pokoleniom młodszym przestrzeń w stanie umożliwiającym dalszy rozwój jednostkowy i społeczny”.

Po piąte, w przypadku obrotu ziemią (nieruchomościami) występuje spory pierwiastek nieracjonalności decyzji (zob. Larsson 1997, s. 45) wynikający z różnych przyczyn natury kulturowej czy instytucjonalnej (brak dostępu do właściwej informacji – asymetria informacyjna, rozdrobnienie własności).

Po szóste, optymalność rynkowa nie jest tożsama z optymalnością społeczną (Rosen 1992, s. 54–55). Optimum Pareta, które zapewnia rynek, abstrahuje od wartości istotnych dla danego społeczeństwa, takich jak kwestie równości i sprawiedliwości. Obecnie coraz częściej w tym kontekście wymieniane są ich aspekty temporalne (tzw. międzypokoleniowe równoważenie rozwoju – *sustainable development*) i przestrzenne (spójność społeczna, ekonomiczna i przestrzenna – *economic, social and territorial cohesion*). Realizacji wartości tego typu służy z reguły polityka.

Polityka przestrzenna<sup>6</sup> jest to świadoma działalność władz publicznych zmierzająca do realizacji zagospodarowania przestrzennego zgodnego z funkcją celu danej społeczności terytorialnej (lokalnej, subregionalnej bądź krajowej). Zagospodarowanie przestrzenne w najszerszym tego pojęcia znaczeniu może być utożsamiane

<sup>6</sup> W literaturze pojawia się także pojęcie polityki przestrzennego zagospodarowania, (Szlachta 1997, s. 101) tożsame z pojęciem polityki przestrzennej.



z przestrzenną organizacją systemu społeczno-gospodarczo-przyrodniczego<sup>7</sup>. W niniejszej pracy kategoria ta zostanie zawężona do struktur przestrzennych<sup>8</sup>, które konwencjonalnie<sup>9</sup> (VASAB 1994) zostaną zdefiniowane jako „węzły” (sieć osadnicza), „linie” (infrastruktura techniczna, korytarze ekologiczne, korytarze przyspieszonej integracji przestrzennej) oraz „mozaika” lub „strefy” (środowisko przyrodnicze, krajobrazy kulturowe, subregiony o wyraźnej specyfice przestrzennej, np. przygraniczne, peryferyjne). Zdaniem Kołodziejskiego (1991a, s. 54) „polityka przestrzenna ustala cele i środki przekształceń struktur przestrzennych w dostosowaniu do zmiennych w czasie warunków”<sup>10</sup>. Tak rozumiana polityka posiada dwa istotne komponenty: komponent planistyczny – ustalanie celów (pierwszego rzędu i pochodnych) i komponent wdrożeniowy – optymalizacja sposobów osiągania celów i dobór instrumentów ich realizacji<sup>11</sup>.

W zarysowanej powyżej koncepcji polityki przestrzennej planowanie przestrzenne jest więc przede wszystkim procesem agregowania preferencji indywidualnych w preferencje zbiorowe dotyczące zagospodarowania przestrzennego, dokonującym się w ramach wyboru publicznego (demokracji przedstawicielskiej). Jego potrzeba wynika przede wszystkim z niepełnej sprawności rynku wobec gospodarowania przestrzenią. Literatura dotycząca planowania jest bardzo szeroka i trudno w tym miejscu na dokonywanie jej przeglądu. Wyczerpująco zagadnienie to omawia Friedman (1987). Tradycje i metody planistyczne są natomiast syntetycznie przedstawione w nieco już wiekowym, ale wciąż aktualnym przeglądzie autorstwa Hudsona (1979).

Polityka przestrzenna (w tym planowanie przestrzenne) nie przesądza ani o konkretnych użytkownikach, ani o czasie, kiedy przestrzeń będzie wykorzystana, przeciwnie, wyznacza jedynie pewne ogólne zasady gospodarowania przestrzenią w miarę możliwości niesprzeczne z uregulowaniami rynkowymi opartymi na prawie własności prywatnej i wolności decyzji gospodarczych. Polityka ta ma doprowadzić do ładu przestrzennego, tj. stanu pożądanego w zakresie zagospodarowania przestrzennego (przestrzennego systemu gospodarka–społeczeństwo–środowisko),

---

<sup>7</sup> Organizacja tych struktur, ich równowaga lub nierównowaga, relacje między nimi a sferą wytwarzania i podziału stanowią element dynamiczny wchodzący w skład szeroko rozumianego pojęcia „rozwój”, którego zdefiniowanie wymaga jednak kontekstu normatywnego (określenia struktury ładu przestrzennego).

<sup>8</sup> „Pod pojęciem struktury przestrzennej rozumie się (...) realnie istniejące, rozmieszczone w pewien uporządkowany sposób, układy jednostek gospodarczych (produkcyjnych lub nieprodukcyjnych) lub społecznych wraz z różnorodnymi wzajemnymi powiązaniemiami ekonomiczno-przestrzennymi zachodzącymi w zbiorze jednostek tworzących te układy (zob. Kuciński 2004, s. 17).

<sup>9</sup> W nawiązaniu do propozycji Malisza (1984) podziału elementów strukturalnych zagospodarowania przestrzeni (których istnienie i lokalizacja mają charakter antropogeniczny) na elementy punktowe, liniowe i strefowe.

<sup>10</sup> Należałoby jeszcze dodać „społecznej funkcji celu” (tj. funkcji dobrostanu społecznego).

<sup>11</sup> Takich jak: inwestycje publiczne, programowanie rozwoju, kontrakty regionalne, przepisy prawne ograniczające władztwo jednostek nad przestrzenią) – odmienne instrumenty na różnych szczeblach administracji publicznej.

„będącego wyrazem potrzeb społecznych skorygowanych o system wartości uznawanych przez społeczeństwo w danym okresie” (Meyer 1999, s. 16). Meyer (1999, s. 10–11) definiuje statyczny ład przestrzenny – „jako stan, w którym wszystkie elementy zagospodarowania przestrzennego znajdują się w układzie optymalnym” ład dynamiczny jako „proces ciągłego, wzajemnego, optymalnego dostosowania się poszczególnych elementów przestrzeni względem siebie oraz dążenie do przywrócenia układu optymalnego”, a Domański (2000, s. 10) – jako racjonalne i współzależne lokalizacje przemysłu rolnictwa i miast. Według Kucińskiego (2004, s. 23), ład przestrzenny należy rozumieć jako „kształtowanie struktur przestrzennych gospodarki pozwalające na: zrealizowanie celów gospodarowania przy danych środkach, zapewnienie wzrostu gospodarczego (...), wyeliminowanie konfliktów przestrzennych społecznych i ekologicznych”. Zdaniem tego autora, ład przestrzenny cechuje: „logika przestrzenna (funkcjonalność rozmieszczenia elementów gospodarczych i społecznych w przestrzeni, przestrzenna czytelność, równowaga środowiska przyrodniczego, optymalizacja ruchów i zachowanie pozytywnych form przestrzennych proporcji między nimi i ich lokalizacji względnej”.

Najczęściej wymieniane są następujące cele polityki przestrzennej (Larsson 1997, s. 42–46):

- a) zapewnienie podaży dóbr publicznych,
- b) koordynowanie działań przestrzennych poszczególnych użytkowników tej przestrzeni (np. w odniesieniu do wykorzystania infrastruktury technicznej),
- c) obrona racjonalności „społecznej” jako bardziej adekwatnego kryterium wyboru niżeli racjonalność „prywatna”,
- d) ochrona interesów „słabszych” użytkowników przestrzeni,
- e) zapobieganie konfliktom przestrzennym,
- f) racjonalizacja zarządzania przestrzenią poprzez wprowadzanie perspektywy długookresowej do podejmowania rutynowych decyzji w zakresie zagospodarowania przestrzennego (np. przy wydawaniu pozwoleń na budowę domu, lokalizacji wysypisk odpadów),
- g) inicjowanie rozwoju przestrzennego,
- h) komunikowanie się i wzajemne uczenie się poszczególnych aktorów procesów przestrzennych,
- i) zapewnienie władzom publicznym wpływu na procesy rynkowe w zakresie realizacji celów społecznych i ekologicznych (np. minimalne standardy ekologiczne) w sposób nienaruszający istoty wolnego rynku i swobodnej gry sił rynkowych.

Powyższe wyliczenie zawiera bardzo szeroką paletę celów, stąd nie do końca jest spełniony wymóg ich wzajemnej spójności (np. cel „i”, jak również cel „c”). W prak-



tyce konkretne polityki przestrzenne są budowane w oparciu o węższy zestaw celów w zależności od przyjmowanej definicji operacyjnej ładu przestrzennego<sup>12</sup>.

### 3.2. Polityka przestrzenna jako wypadkowa przyjmowanej koncepcji ładu przestrzennego

Jeśli przyjąć założenie Dębskiego (2001, s. 35), że ład przestrzenny to wynik pozytywnej działalności ludzkiej o charakterze porządkującym (wobec struktur przestrzennych), to nie można wyobrazić sobie takiego ładu bez odniesienia do wzorca, tj. sytuacji optymalnej. Do rozstrzygnięcia pozostaje mechanizm określania optimum, gdyż możliwe są różne opcje – od liberalnej koncepcji „maksymalizacji” (optimum Pareta) użyteczności z gospodarowania przestrzenią w procesie jej gospodarczego wykorzystania (konsumpcja i zastosowania produkcyjne), aż po społecznie uwarunkowane paradygmaty funkcjonowania gospodarki, takie jak np. rozwój sustensywny/samopodtrzymujący się (*sustainable*).

#### *Ład przestrzenny jako optimum alokacji przestrzeni*

Ład przestrzenny rozumiany jako rezerwowanie przestrzeni na cele i zadania, które nie zostałyby zrealizowane w wyniku czystej gry rynkowej, a których korzyści społeczne przekraczają koszty, wymaga więc polityki przestrzennej, prowadzonej w bardzo ograniczonym zakresie. Wybór dokonywany jest bowiem na podstawie skonkretyzowanego kryterium Pareto, które wskazuje „jak daleko gospodarka może się posunąć w angażowaniu przestrzeni i jakie powinna ponosić ciężary ekonomiczne z tego tytułu” (Meyer 1999, s. 24).

Powyższe „liberalne” w swoim wydźwięku rozumienie ładu przestrzennego ma tyłuż zwolenników, co przeciwników. Wśród polityków pojęcie ładu przestrzennego kojarzone jest raczej z sytuacją unikania konfliktów przestrzennych. Nurt „społeczny” (socjoekonomia) natomiast akcentuje konieczność uwzględniania funkcji ładu

---

<sup>12</sup> Na marginesie tych rozważań pozostała gospodarka przestrzenna. Kategoria ta jest niejednoznacznie definiowana w literaturze przedmiotu (Domański 2002, s. 17–19; Prończuk 1993, s. 125–127; Dębski 2001, s. 12 i 18; Zawadzki 1991, s. 33). Sprawę tę jednak pominięto świadomie podobnie jak dyskusje dotyczącą wzajemnych zależności między „gospodarką przestrzenną” a *regional scenc*”, (Dębski 2001, s. 35 lub też Domański 2002, s. 17–18). Nie mają one bowiem kluczowego znaczenia dla wywodów zawartych w niniejszej pracy. Jednak celem uniknięcia niejasności, na potrzeby niniejszego opracowania gospodarka przestrzenna będzie ujmowana nie tyle jako stan czy dyscyplina badawcza, co raczej jako proces gospodarowania. W nawiązaniu do myśli Kołodziejskiego (1987, s. 9; 1991, s. 122–126) i Kuklińskiego (1982, s. 5–7) proponuje się przyjąć, że gospodarka przestrzenna (gospodarowanie przestrzenią) oznacza działalność społeczno-gospodarczą człowieka obejmującą gospodarowanie odległością, zasobami środowiska przyrodniczego, powierzchnią i organizacją przestrzenną rozwoju społeczno-gospodarczego. Uczestnikami tego, obejmującego sferę realną i regulacyjną procesu są zarówno podmioty gospodarcze jak i podmioty władzy publicznej. Tym drugim przypada przede wszystkim rola regulacyjna, tj. prowadzenie polityki przestrzennej na obszarze swojej jurysdykcji. Podmioty gospodarki przestrzennej realizują własne funkcje celu, a efektem końcowym ich interakcji jest zagospodarowanie przestrzenne.

przestrzennego jako ważnego elementu kapitału terytorialnego i jakości życia (tj. ład jako dobro publiczne służące zaspokojeniu potrzeb wyższego rzędu).

### *Ład przestrzenny jako unikanie konfliktów przestrzennych*

Dla polityków polityka przestrzenna jest użytecznym narzędziem rozładowywania konfliktów przestrzennych. Ważniejszy jest w tym przypadku proces planowania niżeli jego efekt. Wśród planistów pojawia się nawet ekstremalne przekonanie, że planowanie przestrzenne tak naprawdę polega jedynie na doprowadzeniu do jednego stołu „rokowań” wszystkich użytkowników (konsumentów) przestrzeni i zachęceniu ich do współpracy, podczas gdy efekt finalny w postaci planu czy polityki ma mniejsze znaczenie (Faludi 1973; Forester 1989; a zwłaszcza Healey 1983, s. 93). Planowanie jest więc rodzajem uczenia się przez działanie, w którym poszczególni aktorzy gry przestrzennej modyfikują swoje decyzje pod wpływem interakcji z innymi aktorami tej samej gry. Z punktu widzenia ekonomisty planowanie tego typu kładzie nacisk na zminimalizowanie kosztów transakcyjnych przy zachowaniu wiodącej roli rynku jako regulatora procesów przestrzennych.

Udział w tym procesie od samego początku wszystkich zainteresowanych podmiotów sprawia, że poprawia się efektywność fazy realizacyjnej podjętych w ten sposób dobrowolnych decyzji.

W ekstremalnych przypadkach nacisk na planowanie przestrzenne jako proces prowadzić może jednak do zagubienia roli planowania przestrzennego w sferze międzygeneracyjnej, wytyczania długofalowych wizji i celów. Oznacza to, że planiści rezygnują z roli arbitrów pomiędzy celami krótko- i długofalowymi, społecznymi i prywatnymi, angażując się głównie w inżynierię planistyczną – budowanie systemu wzajemnych uzgodnień celów i działań pomiędzy różnymi podmiotami. W ten sposób niepotrzebne stają się prognozy długofalowych trendów rozwoju przestrzennego, wiedza dotycząca procesów przestrzennych i ich uwarunkowań. Planowanie traci tu jednak swój walor sprawczy.

### *Ład przestrzenny w socjoekonomii*

Logika społeczna (socjologiczna i kulturowa) ładu przestrzennego wpisana jest natomiast w postfordowski paradygmat rozwoju, kładący nacisk na jakościowe czynniki rozwoju. Jego akceptacja oznacza między innymi zmianę czynników lokalizacyjnych z ilościowych na jakościowe (tab. 3.2).

Wiele z tych czynników ma charakter przestrzenny lub przestrzennie uwarunkowany (niemobilny) i jest wynikiem działalności władz publicznych lub partnerstwa publiczno-prawnego. Gorzelak, Jałowiecki (2000)<sup>13</sup> wymieniają np. urodę pejzażu, infrastrukturę transportową, korzyści aglomeracji oraz infrastrukturę wiedzy. Zagospodarowanie przestrzenne stanowić zaczyna istotną przesłankę lokalnej bądź subregionalnej konkurencyjności.

---

<sup>13</sup> Cytowane za Benko 1993.



Tab. 3.2. Stare i nowe kryteria lokalizacji

Lata 60. – kryteria ilościowe	Lata 90. – kryteria jakościowe
Łatwość naboru siły roboczej	Kwalifikacje siły roboczej
Koszty robocizny	Koszty robocizny
Słabość związków zawodowych	Koszty wynajęcia obiektów produkcyjnych i biurowych
Możliwość nabycia budynków/nieruchomości	Ceny ziemi
Łatwość nabycia surowców	Bliskość autostrady
Koszty transportu, infrastruktura transportowa	Bliskość lotniska międzynarodowego
Dostępność mocy	Ponadregionalne połączenia kolejowe
Dogodne powiązania z rynkiem	Koszty energii
Lokalne możliwości kooperacji	Bliskość dostawców
Specjalizacja lokalnego przemysłu	Jakość administracji lokalnej
Siedziba dyrekcji	Oplaty lokalne
Niskie podatki	Usługi miejscowych banków
Pomoc finansowa władz publicznych	Wspieranie działalności gospodarczej przez władze publiczne, jednostki obsługi biznesu, izby gospodarcze
Klimat	Dobry wizerunek miasta/subregionu
	Bliskość szkół wyższych
	Bliskość instytutów badawczych
	Komunikacja miejska
	Mieszkania
	Zaplecze medyczne
	Życie kulturalne
	Możliwości wypoczynku

Źródło: Gorzelak, Jałowiecki 2000, s. 12–13.

Opisywane podejście do roli polityki przestrzennej charakteryzuje zmiana akcentów. Polityka ta w ujęciu tradycyjnym służyła rozwiązywaniu konfliktów pomiędzy różnymi funkcjami przestrzeni, różnymi potrzebami człowieka co do wykorzystania przestrzeni, najczęściej między funkcjami ekonomicznymi i ekologicznymi, oraz koordynowaniu ponadgranicznego rozwoju wielkich struktur przestrzennych. Tradycyjnie polityka przestrzenna miała zapewnić właściwą podaż odpowiedniej przestrzeni dla priorytetowych działań człowieka. Nowe ujęcie oznacza, że akcent w polityce przestrzennej zaczyna przesuwac się z zapewniania podaży i odtwarzalności zasobu, jakim jest przestrzeń – np. „zoning” – na rolę przestrzeni jako „medium” istotnych procesów społecznych i gospodarczych. Jak pisze Peter Burbridge (1999, s. 14), „planowanie i zarządzanie gospodarką stawia sobie za cel sterowanie ludzką działalnością, co nie jest tożsame (wyłącznie) z zapewnieniem stabilnego strumienia zasobów odtwarzalnych poprzez zachowanie integralności wewnętrznej naturalnych (eko)systemów”.

Tak rozumiana przestrzeń stanowi istotny zasób decydujący o konkurencyjności socjoekonomicznej krajów i regionów. W tym kontekście coraz częściej używane są takie pojęcia jak: synergia procesów przestrzennych, produkt terytorialny i związana z nim jakość przestrzeni oraz przestrzenna konkurencyjność. W rozważaniach eksperckich pojawia się nawet pojęcie kapitału terytorialnego (*territorial capital*), rozumianego jako pewne zintegrowane i przestrzennie ograniczone kwantum tradycyj-

nych zasobów rozwojowych (społecznych, fizycznych, środowiskowych i instytucjonalnych) oraz interakcji między nimi zachodzących poprzez struktury przestrzenne (EU Working Group on Spatial and Urban Development 2003, s. 22).

Postfordowski paradygmat rozwoju ze swoim naciskiem na jakość życia<sup>14</sup> oznacza również zmianę mechanizmów kształtowania społecznej funkcji dobrostanu. Zmiana polega na szerszym uwzględnieniu sądów wartościujących, które ze swej natury mogą być agregowane przez rynek w sposób daleki od doskonałości<sup>15</sup>. Sądy te kształtują optimum społeczne, które może być różne od optimum ekonomicznego. Tego typu ład wymaga wyboru publicznego zarówno do określania „optymalnych” stanów zagospodarowania przestrzennego (planowanie), jak i do ich realizacji<sup>16</sup>. Jego egzemplifikacją mogą być tzw. niekonwencjonalne koncepcje rozwoju oceniane pozytywnie z punktu widzenia antropocentrycznego systemu wartości (np. uwzględniające zasadę sprawiedliwości międzygeneracyjnej). Koncepcje te stanowią przeciwstawienie tzw. rozwojowi egocentrycznemu, tj. pojmowanemu wąsko w kategoriach krótkookresowych korzyści ekonomicznych. Do niekonwencjonalnych koncepcji rozwoju Tadeusz Borys (2005, s. 38) zalicza rozwój samopodtrzymujący się (*sustainable development*), rozwój trwały, rozwój zrównoważony i ekorozwój. Koncepcje te prowadzą do zmiany spojrzenia na funkcje przestrzeni, a w szczególności uwypuklają znaczenie konfliktu między celami rozwojowymi ilościowymi i jakościowymi (zaspokojenie potrzeb niższego rzędu, potrzeb materialnych *versus* zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu). Rynek ma kłopoty, aby rozwiązać ów dylemat, i stąd szczególnie w krajach wysoko rozwiniętych pojawia się potrzeba polityki przestrzennej społecznie uwarunkowanej i to nierzadko o wymiarze ponadnarodowym. Ten wymiar wynika z transgraniczności niekonwencjonalnych koncepcji rozwoju np. *sustainable development*, których nie da się wdrożyć wysiłkiem ograniczonej liczby krajów czy subregionów (zob. Zaucha 1998). W efekcie polityki sektorowe (*sector-based policies*) coraz częściej są zastępowane przez polityki adresowane do konkretnego terytorium (*place-based policies*) (EU Working Group on Spatial and Urban Development 2003, s. 16).

---

<sup>14</sup> Na temat jakości życia zob. Zaucha 1993.

<sup>15</sup> Np. Pareto optymalne rezultaty procesu gospodarczego mogą różnić się znacznie pod względem podziału.

<sup>16</sup> Ilustracją powyższego mogą być dokumenty VASAB-u, np. raport przyjęty przez IV konferencję ministerialną: „W systemie gospodarki zachodniej planowanie przestrzenne jest podporządkowane jednak celom społecznym, gdyż należy do tych form interwencji państwowej, które zapobiegają występowaniu społecznie niepożądanych efektów, takich jak: nadmierny rozrost miast, tworzenie się gett ńędzy, marginalizacja całych regionów (zła dostępność), nadmierne zużyciu zasobów naturalnych itp.” (Zaucha 1997d, s. 12).



### 3.3. Polityka przestrzenna w postfordowskim paradygmacie rozwoju

W rozdziale tym zostaną zaprezentowane dwie istotne koncepcje organizujące makroskalowe planowanie przestrzenne w ostatnich latach, a wywodzące się z logiki społecznej (kulturowej i instytucjonalnej) ładu przestrzennego. Są to równoważenie rozwoju i konkurencyjność przestrzenna.

U źródeł obu koncepcji, tj. zarówno przestrzennej konkurencyjności jak i równoważenia rozwoju, leży postfordowski paradygmat rozwoju. Oznacza on bardziej holistyczne podejście do przestrzeni. Jak twierdzą Hubacek i van den Bergh (2002, s. 27), „przestrzeń (*land*) jest zarówno konstrukcją społeczną jak i rzeczywistością fizyczną”. Przestrzeń powinna więc być traktowana jako system sprzężonych oddziaływań, procesów ekonomicznych, społecznych, kulturowych i politycznych.

#### *Równoważenie rozwoju*

Popularność niekonwencjonalnych koncepcji rozwoju jest pokłosiem opublikowania w latach 70. raportu Klubu Rzymskiego (*Granice wzrostu*) zwanego też raportem Meadowsa<sup>17</sup>. Raport ten ostrzegał przed kryzysem rozwoju w obowiązującym w tym czasie kształcie ze względu na wyczerpywanie się zasobów naturalnych Ziemi. Reagujący na te wyzwania ONZ zajął się w pierwszej kolejności problemem zagrożeń środowiska naturalnego, inicjując na konferencji w Sztokholmie w 1972 roku Program Środowiskowy Narodów Zjednoczonych (UNEP). W ten sposób stworzone zostały podwaliny pod później szeroko spopularyzowane koncepcje ekorozwoju, rozwoju zrównoważonego i samopodtrzymującego się.

Kolejnym kamieniem milowym krystalizowania niekonwencjonalnych koncepcji rozwoju stał się wydany w 1980 roku raport Światowej Unii Ochrony Przyrody (IUCN 1980) oraz, w 15 lat po konferencji sztokholmskiej, tj. w roku 1987, raport Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju ONZ – „O naszą wspólną przyszłość” (WCED 1987), zwany potocznie raportem Bruntland<sup>18</sup>. Dokumenty te posłużyły do ostatecznego przygotowania światowego „Szczytu Ziemi” w Rio de Janeiro w 1992 roku, którego wynikiem stała się Agenda 21, tj. globalny program działania na XXI wiek (Agenda 21), obejmujący około 2500 rekomendacji na rzecz rozwoju samopodtrzymującego się. W roku 1996 wszedł natomiast w życie Protokół z Kyoto, który przewiduje znaczną redukcję emisji tzw. gazów cieplarnianych<sup>19</sup>. Dla koordynacji realizacji zapisanych w Agendzie 21 postanowień i rekomendacji Zgromadzenie ONZ powołało Komisję Trwałego Rozwoju NZ (UNCED), składającą się z przedstawicieli 53 państw-członków ONZ.

Niekonwencjonalne koncepcje rozwoju w latach 70. zaczęły także torować sobie drogę jako obowiązujące podejście do rozwoju we Wspólnocie Europejskiej. Można

<sup>17</sup> Głównym zadaniem raportu było zbadanie w kontekście światowym wzajemnych zależności i oddziaływań takich czynników jak: przyrost ludności, produkcja żywności, uprzemysłowienie, wyczerpywanie się zasobów naturalnych, zanieczyszczenia środowiska.

<sup>18</sup> Od nazwiska przewodniczącej WCED, pani Gro Bruntland, byłej premier Norwegii.

<sup>19</sup> Pod porozumieniem nie podpisały się Stany Zjednoczone odpowiedzialne za 40% światowej emisji szkodliwych gazów do atmosfery.



w tym zakresie zaobserwować ewolucję od ekorozwoju do tzw. szeroko rozumianej kategorii *sustainable development*, obejmującej aspekty ekonomiczne, ekologiczne i społeczne, chociaż w najnowszych dokumentach UE, np. Strategia Lizbońska, można zaobserwować powrót do wąsko rozumianych ujęć ekologicznych (zob. Borys 2005, s. 54). W roku 1972 odbył się szczyt w Paryżu, na którym stwierdzono, że należy zwrócić uwagę na to, aby ekonomiczny rozwój nie spowodował pogorszenia standardu życia w krajach EWG przez nadmierną eksploatację środowiska naturalnego. Przyjęto wówczas zasadę, że polityka ekologiczna formułowana będzie w programach działania na rzecz ochrony środowiska (*Environment Action Programmes*). W Jednolitym Akcie Europejskim (1986 r.) określone zostały główne zasady Wspólnot w zakresie ochrony środowiska, natomiast Traktat o Unii Europejskiej z 1993 roku podniósł troskę o środowisko do rangi wspólnej polityki. Dopiero jednak Traktat Amsterdamski z 1997 roku wprowadził zasadę tzw. *sustainable development* jako obowiązującą w Unii, wymienioną już jako cel Unii w preambule dokumentu i stosowaną w strategiach, programach i działaniach instytucji europejskich<sup>20</sup> W roku 2001 Komisja Europejska przygotowała i przyjęła w Göteborgu propozycję długofalowej strategii na rzecz *sustainable development* (znanej jako Agenda Göteborgska), będącej uzupełnieniem Agendy Lizbońskiej.

Niekonwencjonalne koncepcje rozwoju zyskały również akceptację Rady Europy. Podczas drugiego szczytu Rady Europy w Strasburgu w październiku 1997 roku ogłoszono, że „spójność społeczna stanowi jedną z najważniejszych potrzeb poszerzonej Europy”<sup>21</sup>. W Hanowerze w 2000 roku na Europejskiej Konferencji Ministrów Odpowiedzialnych za Planowanie Regionalne (CEMAT) zostały przyjęte *Główne Zasady Zrównoważonego Rozwoju Przestrzennego Kontynentu Europejskiego*<sup>22</sup>, które podkreślają terytorialny wymiar praw człowieka i demokracji. Zasada *sustainable development* trafiła w 1997 roku do Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej jako artykuł 5, który ma zapewnić w naszym kraju „ochronę środowiska kierującą się zasadą zrównoważonego rozwoju”.

Jak wynika z powyższego zestawienia, wśród niekonwencjonalnych koncepcji rozwoju największe znaczenie posiada kategoria *sustainable development*, najczęściej stosowana w dokumentach i umowach organizacji międzynarodowych celem podkreślenia potrzeby zmian optyki rozwoju współczesnego świata. Rozwój tego typu, chociaż często cytowany w literaturze, nie ma jednoznacznej definicji operacyjnej. Najczęściej przytaczana jest kierunkowa definicja autorstwa Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju ONZ z roku 1987 (WCED 1987) w następującym brzmieniu: [jest] „to taki rozwój, który zapewniając zaspokojenie teraźniejszych potrzeb, nie zaprzepaszcza szans przyszłych pokoleń na właściwe zaspokojenie ich potrzeb”<sup>23</sup>.

<sup>20</sup> Zob. np. drugi raport kohezyjny (European Commission 2001).

<sup>21</sup> „Deklaracja końcowa Rady Europy”, Strasburg, 10–11 października 1997 r.

<sup>22</sup> Nazwa angielska dokumentu: „The Guiding Principles for Sustainable Spatial Development of the European Continent”.

<sup>23</sup> „Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs” (WCED 1987).



Definicja ta precyzuje przede wszystkim istotę tego pojęcia, tj. „zdolność do samopodtrzymującego się rozwoju, który nie degraduje czynników i mechanizmów go konstytuujących. Za główne bariery takiego rozwoju uznaje się:

- wyczerpywalność tzw. zasobów nieodnawialnych, przede wszystkim środowiska naturalnego;
- niedostateczną reprodukcję zasobów trudno lub wolno odnawialnych, takich jak kapitał ludzki łącznie z kulturą i systemem wartości, przestrzeń i jej zagospodarowanie, tj. infrastruktura techniczna, sieć osadnicza i jej rozwój;
- większe niż społecznie akceptowalne napięcia wynikające z nierówności w zaspokajaniu potrzeb i niezaspokajaniu potrzeb wyższego rzędu w procesie wzrostu gospodarczego (alienacja społeczna, społeczne wykluczenie itp.).

Constanza, Daly i Bartholomew (1991, s. 8) definiują *sustainable development* jako relację między szybko zmieniającymi się systemami gospodarczymi stworzonymi przez człowieka i wolniej zmieniającymi się, ale posiadającymi większą dynamikę, systemami ekologicznymi. Relacja ta ma spełnić następujące warunki: życie człowieka jako gatunku powinno przetrwać w okresie długim (kolejne tysiąc lat), jednostki ludzkie powinny mieć szanse rozwoju (być szczęśliwe i wolne), podobnie kultura powinna się rozwijać, a działania ludzi nie powinny naruszać różnorodności i złożoności funkcjonowania ekologicznych systemów wspierania życia.

W bardziej rygorystycznym języku ekonomicznym *sustainable development* można zdefiniować jako „rodzaj transformacji strukturalnej społeczno-ekonomicznej optymalizującej korzyści osiągane obecnie bez zmniejszania prawdopodobieństwa osiągnięcia podobnych korzyści w przyszłości” (Goodland i Leder 1987, s. 36). Natomiast Perace i Turner (1990) uważają, że rozwój tego typu oznacza zachowanie w dłuższym czasie istniejących zasobów, tak że potencjał do generowania dobrobytu nie ulega erozji.

Problem z przenoszeniem na krajowy grunt koncepcji *sustainable development* polega na tym, że pojęcie to nie ma jednoznacznego polskiego odpowiednika i nieostre są granice między nim a pozostałymi koncepcjami niekonwencjonalnego rozwoju. Zwykle *sustainable development* tłumaczy się jako rozwój trwały i zrównoważony (celem odróżnienia od pojęcia *balanced development*) – zob np. Drzazga, Markowski 2005. Używa się również zamiennie takich nazw jak: ekorozwój, rozwój samopodtrzymywalny, ewentualnie samopodtrzymujący się (zob. Parteka 1997, s. 22; Toczyński i Zaucha 2000, s. 61 i 63; Toczyński, Lendzion 2003, s. 21–44). Dowolności tej sprzeciwia się Borys (2005, s. 38–56), wskazując na odmienną znaczenia wyliczonych powyżej kategorii. Pewne rodzaje trwałego rozwoju (przy założeniu doskonałej substytucji kapitału przyrodniczego i antropogenicznego) nie muszą bowiem prowadzić do równowagi między społecznymi, ekologicznymi i ekonomicznymi wymiarami rozwoju (realizacji ładu zintegrowanego), a osiągnięcie takiego ładu wcale nie musi oznaczać realizacji zasady sprawiedliwości pokoleniowej stanowiącej rdzeń koncepcji *sustainable development* (zachowania dla przyszłych pokoleń szerokiej palety możliwości wyboru sposobów zaspokojenia potrzeb). Autor skłania się do traktowania *sustainable development*, tzw. rozwoju samopodtrzymującego się, jako „komplemen-



tarnej formy opisu rozwoju niekonwencjonalnego obok rozwoju trwałego i rozwoju zrównoważonego oraz ekorozwoju. W tej komplementarności opisu trzy cechy samopodtrzymywanie, trwałość i równoważenie wzajemnie się wzbogacają pomostowo, wiążą opis rozwoju niekonwencjonalnego; przyjmując to ujęcie, najbardziej właściwe jest więc określenie trwały, zrównoważony i samopodtrzymujący się rozwój". W zaproponowanej konwencji podtrzymywalność jest definiowana przy wykorzystaniu zasad równości pokoleń (zasada sprawiedliwości pokoleniowej) i wydolności środowiska (nieprzekraczanie granic jego wydolności).

Interpretacja ta wydaje się przykładać zbyt dużą wagę do czynników ekologicznych, podczas gdy zasada sprawiedliwości międzypokoleniowej odnosi się raczej do potrzeby zachowania pewnego quantum wszystkich rodzajów zasobów nieodtwarzalnych i trudno odtwarzalnych, takich jak: przyroda, kapitał ludzki, kultura czy przestrzeń. W tej sytuacji istnieje potrzeba zarówno zachowania równowagi przy odtwarzaniu tych zasobów, jak i zapewnienia trwałości procesu ich reprodukcji. Rozwój typu *sustainable*, czyli jak trafnie zauważa Borys samopodtrzymujący się, należałoby więc traktować jako kategorię zawierającą zarówno aspekt trwałości rozwoju jak i wymóg zachowania równowagi przy odtwarzaniu różnych rodzajów kapitałów (ograniczona substytucja kapitałów). Tak rozumiany rozwój samopodtrzymujący powinien być uznany za „całościowy nowy paradygmat, generujący w ramach co najmniej antropocentrycznego systemu wartości nową wizję ładu zintegrowanego (...), tj. ładu rozumianego jako spójne, jednoczesne tworzenie ładu społecznego, ekonomicznego i środowiskowego”, a często także przestrzennego wyodrębnionego z ładu środowiskowego i ładu instytucjonalno-politycznego wyodrębnionego z ładu społecznego (Borys 2005, s. 48, 55–56).

W dalszej części niniejszej pracy *sustainable development* będzie tłumaczony jako rozwój samopodtrzymujący się i traktowany jako kategoria integrująca rozwój trwały i zrównoważony. Zamiennie będzie używane pojęcie rozwoju sustensywnego zaproponowane przez Henryka Drzewieckiego (zob. Janikowski 2004, s. 229). Jak stwierdza Drzewiecki: „Łacińskie *suspensio/sustineo* oznacza podtrzymywanie, utrzymanie, wytrzymanie, żywienie i trwanie. Angielski termin *sustainability* literalnie oznacza zdolność podtrzymania, np. sprawy, życia, utrzymanie kogoś, wytrzymanie, trwanie bez poddawania się itd. Stąd przyjmuje się, że rozwój sustensywny oznacza oszczędną i troskliwą gospodarkę naturalnymi i materialnymi zasobami człowieka – rozwój ani intensywny, ani ekstensywny, ale rozwój w imię przetrwania i, jak mówi definicja sustensywnego rozwoju, dający obecnym i przyszłym pokoleniom możliwość dalszego godziwego korzystania z odnawialnych i niezbywalnych zasobów naszej ziemi” (cytowane za Jankowskim 2004, s. 229). Propozycja Drzewieckiego zyskała szerokie uznanie zarówno wśród teoretyków jak i praktyków *sustainable development* (zob np. Dominiczak 2006, s. 26) i coraz powszechniej toruje sobie drogę w literaturze przedmiotu (Borys 2005, Drzazga 2006).

Na potrzeby niniejszego opracowania proponuje się zdefiniowanie rozwoju sustensywnego, tj. samopodtrzymującego się, jako rozwoju „zharmonizowanego, o stabilnej dynamice, polegającego na dążeniu do realizowania (a wcześniej także



programowania i monitorowania (...) takich przedsięwzięć, które osiągają jednocześnie cele społeczne, ekologiczne i ekonomiczne na poziomie społecznie akceptowanych potrzeb w każdej z tych sfer, a zarazem nie niszczą podstaw systemów i zasobów ważnych dla podtrzymywania rozwoju" (Toczyski i Lendzion 2003, s. 36).

Działania zmierzające do urzeczywistnienia tego typu rozwoju będą natomiast nazywane (ciągle niezbyt precyzyjnie) równoważeniem rozwoju, gdyż jak na razie nie spotyka się prób wprowadzenia w tym zakresie pojęcia wykorzystującego źródłowości sustensywności. Kołodziejcki (1999, s. 55) uważa paradygmat równoważenia rozwoju za podstawę metodologiczno-aksjologiczną strategii sustensywnego rozwoju. Definiuje go jako „proces kształtowania rozwoju w obiektywnie występujących uwarunkowaniach zewnętrznych w kierunkach umożliwiających stopniowe osiągnięcie ładu zintegrowanego, wiążącego współzależnie ład społeczny, ekonomiczny, ekologiczny i przestrzenny, w ciągłej grze sprzeczności i konfliktowych interesów o kształt rzeczywistości”.

W świetle cytowanych definicji Kołodziejckiego, Lendziona i Toczyskiego celem rozwoju sustensywnego jest jak najlepsze zaspokojenie potrzeb ekonomicznych i społecznych danej społeczności lokalnej przy warunku ograniczającym, jakim jest racjonalne użycie (i zachowanie) zasobów, w tym także tych nieodnawialnych lub trudno odnawialnych. Takimi zasobami są między innymi: środowisko naturalne, kapitał ludzki i przestrzeń.

Racjonalność użycia zasobów nie ma wymiaru absolutnego i jej rozumienie zależy od przyjmowanej koncepcji równoważenia rozwoju. Równoważenie słabe przyjmuje za racjonalne utrzymanie w toku rozwoju na niezmiennym poziomie całkowitego zasobu kapitałowego, tzn. kapitału wytwarzanego przez człowieka i „danego przez naturę”. W tej koncepcji współczynnik elastyczności substytucji pomiędzy dwoma wyżej wymienionymi rodzajami kapitału dąży do nieskończoności (możliwość pełnej substytucji). Natomiast tzw. równoważenie silne przyjmuje za racjonalne utrzymanie istniejącego zasobu kapitału „danego przez naturę” (trudno lub nieodnawialnego), co oznacza brak zgody na jego substytuowanie kapitałem wytworzonym przez człowieka (zob. Ayres, Bergh, Gowdy 2001, Borys 2005, s. 41–43).

Owa relatywizacja racjonalności pokazuje, w jak wielkim stopniu równoważenie rozwoju jest domeną wyboru publicznego. Po pierwsze, wymaga ono zdefiniowania określonej wiązki pożądanych przez daną społeczność celów, takich jak wzrost dochodów osobistych, poprawa stanu zdrowia i wyżywienia, dostęp do zasobów środowiska odpowiedniej jakości, poziom wykształcenia (Pearce, Barbier, Markandya 1990). Po drugie, konieczny jest mechanizm arbitrażu temporalnego między obecnym i przyszłymi pokoleniami, definiujący racjonalność wykorzystania zasobów nieodnawialnych. Po trzecie, potrzebna jest harmonijna realizacja owych celów w ramach przyjętego typu racjonalności, co często jest trudne do osiągnięcia przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych. Tak więc wymagane jest prowadzenie polityki równoważenia rozwoju, która niekoniecznie musi przybierać taką nazwę i często jest prowadzona jako zespół kilku niezwiązanych ze sobą polityk: np. poli-



tyki ekologicznej, przestrzennej, zatrudnienia, kształcenia. W takim przypadku trudno jednak mówić o zintegrowanym zarządzaniu.

Istotą polityki równoważenia rozwoju jest gra decyzyjno-informacyjna pomiędzy podmiotami dążącymi do jak najlepszego zaspokojenia swoich (lub cudzych) potrzeb a tzw. strażnikami zasobów nieodnawialnych reprezentującymi długookresową funkcję dobrostanu społecznego. Gra ta nie zastępuje rynku, ale modyfikuje lub wyłącza spod jego jurysdykcji regulowanie gospodarką zasobami nieodnawialnymi, przez co jednak trudniejsze (lub niemożliwe) staje się zaspokojenie niektórych potrzeb.

Z perspektywy równoważenia rozwoju celem polityki przestrzennej staje się „zapewnienie efektywnego (i racjonalnego) gospodarowania dostępną przestrzenią, a także równowaga rozwoju gospodarczego subregionów oraz zachowanie i pomnażanie zasobów naturalnych” (Zaucha 1997d, s. 12). W nieco węższy sposób ujmuje to Drzazga (2006, s. 2). Według niego, „sustensywne (trwałe i zrównoważone) gospodarowanie przestrzenią oznacza (...) użytkowanie najbardziej racjonalne dla danego terenu – zgodnie z funkcją i walorami danej przestrzeni; nie jest więc określeniem jakiejś konkretnej formy zagospodarowania (użytkowania)”. Jak wynika z obu propozycji, polityka przestrzenna, po pierwsze, wywiera bezpośredni wpływ na wykorzystanie zasobów trudno odnawialnych (przestrzeń, środowisko naturalne, krajobrazy kulturowe) i po drugie, poprzez sterowanie zagospodarowaniem przestrzennym może przyczyniać się do równoważenia aspektów społecznych, gospodarczych i ekologicznych rozwoju na danym terenie.

### **Konkurencyjność przestrzenna**

Z dążeniem do równoważenia rozwoju, przy pewnych założeniach wyjściowych (np. przyjmowanych w krajach skandynawskich), może współgrać koncepcja przestrzennej konkurencyjności. Nie przypadkowo Agenda Lizbońska i Agenda Göteborgska w UE są ze sobą ściśle powiązane. Podobne ujęcie jest widoczne w projekcie ESPON 3.3 (ESPON 2005e). Projekt ten koncentruje się na analizie konkurencyjności w ramach równoważenia rozwoju (*competitiveness in sustainability*) i rozwija koncepcję tzw. przestrzennych potencjałów konkurencyjności (*territorial capabilities*) definiowanych jako zdolność przestrzeni do tworzenia wartości dodanej wobec swojej pozycji konkurencyjnej. Emanacją tej koncepcji jest zmodyfikowany diament przewagi konkurencyjnej Portera (ESPON 2005e, cz. II, s. 84).

Podejście przestrzennych potencjałów konkurencyjności pozwala uchwycić wzajemne związki i sprzężenia pozornie wydawałoby się odległych i niezwiązanych procesów, dla których wspólnym mianownikiem jest przestrzeń, w której nachodzą na siebie różne działania podmiotów gry rynkowej. W ten sposób polityka przestrzenna (planowanie przestrzenne) zbliża się do polityki regionalnej (programowania regionalnego), a wydaje się, że na poziomie Unii nawet jedno z drugim się łączy (ESDP 1999, s. 7–10). Jak uważają bowiem eksperci unijni, „polityka rozwoju regionalnego powinna koncentrować się w większym stopniu na wykorzystaniu (istniejącego) potencjału niżeli na rozwiązywaniu (konkretnych) problemów. Powinna ona



być budowana w sposób zintegrowany w oparciu o ramy terytorialne, takie jak małe i średnie miasta jako ośrodki wzrostu i rozwoju regionalnego, specjalizacja w obsłudze niszy rynku światowego, dostępność, tj. infrastrukturalne i oświatowe wsparcie dla potencjału rozwojowego, współpraca między sąsiednimi miastami, partnerstwo miejsko-wiejskie, endogeniczny rozwój subregionów wiejskich" (EU Working Group on Spatial and Urban Development 2003, s. 2). Natomiast eksperci OECD konstatują, iż „konwergencja ekonomicznego i przestrzennego podejścia w ramach polityki przestrzennej stanowi prawdopodobnie najciekawszą kulturową innowację w tworzeniu i uprawianiu polityki w ostatniej dekadzie" (OECD 2001, s. 159).

Rozwój sieci osadniczej, poprawa komunikacji pomiędzy miastami, zahamowanie degradacji krajobrazu przyczyniają się do tworzenia korzyści ekonomicznych i stymulują rozwój społeczno-gospodarczy. Przy tym w istotny sposób przekształcają one środowisko naturalne czy społeczne. Jakość tego środowiska wywiera natomiast wpływ na napływ kapitału i siły roboczej. Ponieważ wszystkie te relacje są zależne od siebie, istnieje potrzeba harmonizacji rozwoju ekonomicznego społecznego i przestrzennego, rozwoju środowiska naturalnego w skali subregionalnej, krajowej i ponadkrajowej (regionalnej). „Planowanie przestrzenne bazuje na założeniu, że świadoma integracja działań i inwestycji różnych sektorów (transport, oświata, gospodarka wodna itp.) jest bardziej efektywna i skuteczna niż nieskoordynowane programy poszczególnych sektorów" (ODPM, 2003).

Współczesna polityka przestrzenna szuka więc między innymi odpowiedzi na pytanie, jakie kompozycje przestrzenne (jakie kompozycje zagospodarowania przestrzennego) są w stanie generować pożądane procesy ekonomiczne, społeczne i ekologiczne, wzmacniać konkurencyjność przestrzeni, wspomagać i/lub osłabiać współpracę i konkurencję między subregionami (Toczyński 1998c). Przykładowo Perrin (1995, s. 9) stwierdza, że „dynamika społeczno-gospodarcza rozwija się jednocześnie przez kreację technologii i tworzenie «terytoriów». Oba te procesy są ze sobą ściśle powiązane w taki sposób, że jakkolwiek dynamika przemysłowa jest czynnikiem determinującym rozwój systemów lokalno-subregionalnych, to również terytorialna organizacja działalności produkcyjnych wywiera istotny wpływ na wzrost ich zdolności, m.in. o charakterze techniczno-technologicznym”.

Coraz więcej badań koncentruje się na przestrzennej organizacji produkcji (Nijkamp 1990, s. 281). Badania te stawiają pytanie, na ile przedsiębiorstwa szukają wsparcia ze strony otoczenia subregionalnego i lokalnego. Skupianie się przedsiębiorstw w pewnych punktach przestrzeni wynika nie tylko z szukania korzyści z procesów urbanizacyjnych i udogodnień infrastrukturalnych w tę przestrzeń wpisanych, ale także z przestrzennej organizacji sfery usług czy sfery instytucjonalnej. W latach 60. i 70. rozwinęła się teoria inkubacji wyjaśniająca przestrzennie uwarunkowane zróżnicowania w rozwoju subregionalnym (zob. Nijkamp 1990, s. 281). Nieco później proces wzrostu znaczenia niemobilnych (lokalnych) czynników rozwoju w odniesieniu do globalnych procesów społecznych czy gospodarczych zaczęto określać mianem „glokalizacji”. Termin ten na gruncie ekonomii został upowszechniony w publikacjach Banku Światowego (Knödler i Albertshausen 2001, s. 7),



a na użytek nauk społecznych przez Rolanda Robertsona (1992). Jego zdaniem, kategoria „glokalizacji” pochodzi od japońskiego słowa „dochakuka”, znaczącego zamieszkiwanie na własnym terenie (Robertson 1992, s. 173–174). Znaczenie lokalnych, przestrzennych uwarunkowań rozwoju rośnie wraz z pojawieniem się mobilnego kapitału szukającego lokalizacji w gospodarce globalnej (Nijkamp 1990, s. 283).

Do przestrzennych uwarunkowań rozwoju Kamiński (1999, s. 29) zalicza:

- „położenie aglomeracji miejskich wobec europejskich ośrodków wzrostu,
- poziom i dynamikę rozwoju dużych ośrodków miejskich,
- zdolność do generowania rozwoju spolaryzowanego, w tym wynikającego z siły powiązania ośrodka z otoczeniem oraz efektów synergicznych”.

Znaczenie przestrzeni wynika również z faktu, że innowacja (obok kapitału ludzkiego współcześnie jeden z głównych czynników rozwoju) ma charakter zlokalizowany. Chociaż tradycyjnie uważano, że innowacje są aprzestrzenne (tworzone i realizowane są w odpowiednich placówkach naukowo-badawczych i przedsiębiorstwach produkcyjnych, a ich poziom i jakość zależy głównie od wielkości nakładów i jakości kapitału ludzkiego), współcześnie coraz mocniej podkreślana jest rola zorganizowanych układów innowacyjnych. Jak na to wskazują Feldman i Florida (1994, s. 226), „innowacja przestaje być domeną wynalazców, lubiących ryzyko przedsiębiorców i posiadających intuicję kapitalistów, czy też wielkich i bogatych korporacji. Innowacja natomiast ma swoje źródło w szerszych strukturach społecznych i przestrzennych – krajobrazie (układzie) synergetycznych i zaglomerowanych instytucji społecznych i gospodarczych powiązanych w spójną infrastrukturę technologiczną na rzecz innowacji”. Przeniesienie innowacji wymaga więc stworzenia w absorbującym punkcie przestrzeni tego typu układów.

Wśród dziewięciu cech charakteryzujących innowacje Jean Guinet (OECD 1995, s. 21) wymienia na trzeciej pozycji to, że innowacja jest zlokalizowana, czyli „powstanie i transmisja innowacji odbywa się w konkretnej przestrzeni. A więc ma ona swoistą formę zlokalizowanych informacyjnych korzyści zewnętrznych (...) Przeniesienie innowacji jest niemożliwe, jeśli nie istnieje w innym miejscu przestrzeni inny zorganizowany układ innowacyjny. Przy braku odpowiedniego terytorialnego układu innowacyjnego możliwy jest zaledwie jednorazowy transfer technologii, a co najwyżej wyspowy rozwój w subregionie” (Markowski 1996, s. 114).

W praktyce o stopniu innowacyjności decyduje wiele przestrzennie uwarunkowanych czynników, takich jak zdolność do absorpcji innowacji przez sektor wytwórczy w postaci istnienia różnorodnych „interfejsów”, tj. pośredników między nauką i produkcją. Przestrzenne rozmieszczenie owych placówek naukowych, instytutów badawczych i przedsiębiorstw produkcyjnych, tak jak częstość i jakość ich interakcji z przemysłem i sferą badawczą, może decydować o innowacyjności kraju czy subregionu<sup>24</sup>. Podobne znaczenie odgrywa infrastruktura komunikacyjna. Najnowsze badania wykazują jednak także, że warunkiem wzrostu konkurencyjności subregionów jest w coraz większym stopniu rozwiązanie problemu zaopatrzenia w wodę

---

<sup>24</sup> Na temat regionalnych systemów innowacji w przestrzeni zob. także Domański 2002, s. 120–121.



i zapewnienia wysokiej jakości środowiska przyrodniczego i przestrzeni rekreacyjnej. O aspiracjach życiowych mieszkańców subregionu może decydować stopień odczuwania przez nich zjawiska peryferyjności. Tak więc organizacja przestrzenna od tej tradycyjnie rozumianej jako: sieć osadnictwa, infrastruktura komunikacyjna i tereny niezurbanizowane, aż do tej bardziej skomplikowanej obejmującej: środowisko kulturowe, przestrzenne aspekty lokalizacyjne kapitału ludzkiego, powiązania i bliskość przestrzenną nauki i przemysłu, odgrywa istotną rolę w zapewnianiu innowacyjności danego subregionu czy kraju. Organizacja i funkcjonowanie przestrzeni może sprzyjać lub nie powstawaniu i wykorzystywaniu innowacji. W tym przypadku ważna jest nie tyle obfitość przestrzeni, co jej uorganizowanie i związki funkcjonalne w przestrzeni pomiędzy różnymi podmiotami ze sfery wytwarzania dóbr, świadczenia usług i konsumpcji.

Potwierdza to Kukliński (1996, s. 4), który stwierdza, iż „niektórzy obserwatorzy<sup>25</sup> sugerują, że (...) złożone systemy technologii, produkcji i organizacji przemysłu oraz wspomagające infrastruktury inwestycji społecznych i politycznych bardzo często charakteryzują się wyraźnymi cechami przestrzennymi”. Według niego, „pojawiące się podkreślenie związku pomiędzy bliskością geograficzną a dynamizmem technologicznym znajduje swoje korzenie w najnowszym wglądzie w istotę procesu innowacji”.

Podejście zintegrowane wymaga nie tylko wiedzy teoretycznej o procesach przestrzennych i przestrzennej integralności, wymaga także ścisłego przestrzegania zasad pomocniczości i zasady partnerstwa. Przestrzeń integruje bowiem różne działania ludzi, a polityka przestrzenna powinna badać, przewidywać i programować przestrzenne wpływy tych działań.

### 3.4. Polityka i rynek jako współzależne mechanizmy regulacji gospodarowania przestrzenią

Zarówno rynek jak i regulacja administracyjna (polityka) decydują o zagospodarowaniu przestrzennym, o alokacji przestrzeni do różnych zastosowań. Oba mechanizmy ściśle ze sobą współdziałają. Polityka (zwłaszcza przestrzenna) wywiera wpływ na przestrzeń we wszystkich jej aspektach (jako odległości i czynnika synergicznego dla pozostałych czynników produkcji, a zwłaszcza na wykorzystanie przestrzeni jako zasobu produkcyjnego) poprzez:

- a) ograniczenia administracyjne w zakresie funkcji terenu i możliwych form zagospodarowania przestrzennego;
- b) instrumenty fiskalne (subsytia i dotacje, ulgi podatkowe i podatki) wobec poszczególnych form zagospodarowania przestrzennego;
- c) inwestycje publiczne np. o charakterze dóbr quasi-publicznych (infrastruktura techniczna) czy też podaż tzw. dóbr społecznie pożądaných (*merit goods*);

<sup>25</sup> D.A. Wolfe, M.S. Gertler, *The Regional Innovation System in Ontario*, cyt. za Kukliński 1996, s. 3.

- d) udostępnianie sprawdzonej i wiarygodnej informacji, w tym dotyczącej intencji władz publicznych w zakresie ład przestrzennego i tworzenie przez to odpowiednich oczekiwań wśród podmiotów prywatnych.

Powyższe kanały oddziaływania można ująć albo jako efekty zewnętrzne (c–d), albo jako bezpośrednią ingerencję w mechanizmy rynkowe (a–b). We wszystkich tych przypadkach działania planistyczne znajdują odzwierciedlenie w cenie ziemi/terenu/gruntu. Przykładów jest wiele, chociażby szeroko opisywany w literaturze<sup>26</sup> casus Portland w stanie Oregon, gdzie nastąpił wzrost cen ziemi po wprowadzeniu rygorystycznych przepisów zmierzających do bardziej efektywnego wykorzystania przestrzeni miejskiej<sup>27</sup>. Ilustracją oddziaływania informacyjnego planu może być natomiast rodzinny Stryków, gdzie ceny ziemi poszły w górę po ogłoszeniu informacji o krzyżowaniu się na terenie gminy mających powstać w przyszłości autostrad A1 i A2.

Polityka np. transportowa jest w stanie również niwelować lub zmniejszać ekonomiczne znaczenie odległości. Przykładem mogła być polityka taryfowa przedwojennych kolei niemieckich, wyrównująca załadowcy koszty transportu towarów dowożonych z dowolnego punktu Niemiec do portów krajowych. Poprzez subsydia, ulgi podatkowe, inwestycje infrastrukturalne i przenoszenia kosztów utrzymania infrastruktury na ogół podatników polityka (przestrzenna) może wpływać na zmniejszanie znaczenia odległości w decyzjach lokalizacyjnych. W efekcie zmienia się cena gruntów, gdyż polityka tego typu modyfikuje popyt na przestrzeń. Ruchy cen wywołane zmianami ekonomicznego wymiaru odległości w wyniku działania polityki są jednak mniejsze, a tendencje mniej trwałe niż w przypadku podobnych ruchów wywołanych czynnikami obiektywnymi, np. postępem technicznym<sup>28</sup>.

Polityka wywiera istotny wpływ na synergiczne funkcje przestrzeni. Narzędzia w tym przypadku są podobne do omawianych wcześniej: subsydia, ulgi podatkowe, inwestycje publiczne i udostępnianie wiarygodnej informacji. Przykładem może być casus Karlskrony, miasta, któremu po ustaniu funkcji administracyjno-wojskowych groziło pojawienie się kumulacyjnych procesów spadkowych. Decyzją rządu szwedzkiego otworzono tam wyższą szkołę o profilu informatycznym, przeniesiono ze stolicy urząd mieszkalnictwa i planowania (Boverket), co stworzyło odpowiednią masę krytyczną i przyciągnęło prywatne przedsiębiorstwa informatyczne. Dalej rozwój przebiegał zgodnie z logiką rynkową, opartą na pojawieniu się korzyści zewnętrznych (korzyści aglomeracji).

Polityka przestrzenna nie może być więc prowadzona w oderwaniu od rynku i z reguły w ten czy inny sposób podlega jego weryfikacji<sup>29</sup>. Owa weryfikacja może

<sup>26</sup> Cytowane za Gordon, Richardson (2001).

<sup>27</sup> Doprowadziło to do wzrostu od stycznia 1990 r. do grudnia 1998 r. cen działek budowlanych w tym mieście o 115,2%, pomimo że Portland uznawano za jedno z najmniej przyjaznych miast w USA w zakresie dostępności ekonomicznej mieszkań (184 miejsce na 187 sklasyfikowanych miast).

<sup>28</sup> Zakłada się, że postęp techniczny z reguły ma charakter bardziej trwały niż polityka przestrzenna.

<sup>29</sup> To, co wydaje się dzisiaj oczywiste na szczeblu lokalnym (np. opłaty adjacencje), z trudem jednak przebijają sobie drogę w odniesieniu do planowania krajowego czy ponadkrajowego ze względu na jego indykatywny charakter.



przybierać następujące formy: (a) w okresie krótkim (równowaga cząstkowa statyczna), głównie przez zmiany cen ziemi oraz związane z nimi skutki dochodowe (redystrybucja dochodów); (b) w okresie średnim i długim przez zmiany wolumenu czynników produkcji i zmiany ich efektywności (zmiany krańcowej produktywności kapitału, napływ nowego kapitału, zmiana stopy bezrobocia itp.).

Powyższy podział jest umowny, gdyż uwzględnienie mechanizmów oczekiwaniami może przyspieszać ruchy kapitału finansowego czy ludzkiego<sup>30</sup>. Przedmiotowym zmianom nie można przypisywać interpretacji normatywnych bez odwoływania się do ich mechanizmów czy bez przywołania społecznej funkcji celu<sup>31</sup>. Trudno znaleźć poza ramami wyboru publicznego wspólny mianownik pozwalający oszacować, porównać i syntetycznie ocenić skutki polityki przestrzennej zmodyfikowane przez rynek<sup>32</sup>. Rynek wprowadzie wycenia i internalizuje w procesie gospodarowania skutki regulacji administracyjnej, powoduje, że pojawiają się oddziaływania drugiego, trzeciego i n-tego stopnia, jednak to, jaką wagę społeczeństwo przypisze tym zmianom, zależy od posiadanego systemu wartości i sądów wartościujących.

Ze względu na ścisłą współzależność rynku i polityki, ta ostatnia powinna, a nie zawsze to czyni, jak najszerzej antycypować skutki ekonomiczne swoich działań. Najlepiej owe metody są rozwinięte w odniesieniu do infrastruktury technicznej, szczególnie w transporcie (makroekonomiczna analiza inwestycji infrastrukturalnych). W analizie tej „chodzi przede wszystkim o uzupełnienie analizy kosztów i korzyści oceną wpływu inwestycji infrastrukturalnej na procesy społeczno-ekonomiczne zachodzące w otoczeniu realizowanego przedsięwzięcia na środowiu-

<sup>30</sup> Wykreślenie sformułowania z Narodowego Planu Rozwoju dotyczącego wspierania połączenia portów z ich zapleczem lądowym groziło np. istotnymi skutkami ekonomicznymi dla polskich portów w zakresie ich rozwoju i prywatyzacji, przyciągania inwestycji zagranicznych, uzyskiwania pożyczek w bankach komercyjnych.

<sup>31</sup> Przykładowo wzrost cen gruntu w wyniku pojawienia się korzyści zewnętrznych pozytywnie wycenionych przez rynek nie może być interpretowany w identyczny sposób jak wzrost cen gruntów w wyniku administracyjnego ograniczenia ich podaży w odniesieniu do konkretnych funkcji. W pierwszym przypadku efekt z punktu widzenia potencjalnego inwestora jest neutralny, w drugim przypadku może być negatywny (zwiększa jego koszty bez powiększenia wolumenu korzyści).

<sup>32</sup> Cytowany casus Portland oznacza przykładowo wzrost cen nieruchomości w mieście, spadek cen ziemi poza miastem (nieprzekładający się jednak na wzrost skłonności inwestorów do ich ekonomicznego wykorzystania), dodatkową rentę dla dotychczasowych właścicieli ziemi w mieście, zubożenie względne najemców (zakładamy niską elastyczność ich popytu), zachowanie w dobrym stanie środowiska naturalnego i kulturowego poza miastem. Ponadto jest to tylko początek łańcucha mechanizmów rynkowych zapoczątkowanych regulacją administracyjną w zakresie gospodarowania przestrzenią. Jeśli pominąć konsekwencje dochodowe (w sensie społecznym np. egalitaryzm i ekonomicznym np. zmiana struktury popytu), to pozostaje otwartą kwestią wpływu na poziom i efektywność zasobów, tj. na rozwój regionalny. Kluczem jest wycena przez potencjalnych inwestorów odczuwanych przez nich efektów zewnętrznych (lepsze środowisko naturalne, krótsze dojazdy itp.), będących rezultatem polityki przestrzennej. Skala tych efektów jest odnoszona do wzrostu kosztów funkcjonowania kapitału (np. wzrost cen nieruchomości) w Portland. W przypadku salda dodatniego miasto może poszerzyć w przyszłości bazę ekonomiczną, co będzie wprowadzić prowadziło do dalszego wzrostu cen nieruchomości, ale bez ujemnych skutków dla lokalnej akumulacji kapitału, w przypadku salda ujemnego tej oceny nastąpi spadek ilości miejsc pracy, wzrost bezrobocia, odpływ siły roboczej, spadek popytu na rynku nieruchomości, których ceny mogą wrócić do poziomu wyjściowego. Ukształtuje się nowa równowaga przy niższym poziomie aktywności gospodarczej w mieście i wyższej jakości środowiska naturalnego.



sko naturalne i kulturowe człowieka” (Kamińska 1999, s. 120). Analizą makroekonomiczną (wielokryterialną oceną wpływu inwestycji) posługuje się Bank Światowy i większość krajów wysoko rozwiniętych (zob. np. doświadczenia niemieckie w tym zakresie – Aneks A), aczkolwiek podejścia te różnią się znacznie zakresem analizowanych oddziaływań. W raporcie grupy van Mierta (High Level Group 2003, s. 65–66, punkt 68) pojawia się więc postulat ujednoczenia metod owej analizy w krajach UE.

Kamińska (1999, s. 123–124) wymienia następujące konsekwencje budowy/modernizacji infrastruktury transportu<sup>33</sup>:

- 1) efekty wymierne wartościowo:
  - a) koszty budowy, utrzymania, eksploatacji i remontów,
  - b) koszty eksploatacji środków transportu,
  - c) skrócenie czasu podróży,
  - d) wzrost popytu na infrastrukturę tej gałęzi i zmianę popytu w innych gałęziach,
  - e) zmiany wartości nieruchomości,
  - f) wzrost aktywności ekonomicznej spowodowany realizacją przedsięwzięcia,
  - g) przychody finansowe z opłat za korzystanie z infrastruktury;
- 2) efekty społeczno-ekonomiczne:
  - a) redystrybucja dochodów między subregionami i grupami społeczno-ekonomicznymi,
  - b) redystrybucja dochodów między różnymi użytkownikami,
  - c) spadek bezrobocia;
- 3) efekty ochrony środowiska i bezpieczeństwa:
  - a) poziom zanieczyszczenia powietrza i hałas,
  - b) bezpieczeństwo na szlakach transportowych,
  - c) wpływ na zachowanie dziedzictwa kulturowego,
  - d) wpływ na środowisko naturalne.

Doświadczenia niemieckie (aneks A) pokazują jednak, że w praktyce tylko część z tych efektów jest uwzględniana przez polityków przy podejmowaniu decyzji (1a–d, 1g, 2c, 3a, 3b, 3d). Pomijane są kwestie dotyczące innowacyjności, zmian jakościowych kapitału ludzkiego i wiele innych oddziaływań ekonomicznych infrastruktury ważnych z punktu rozwoju danego subregionu. A przecież procedury niemieckie należą do jednych z najbardziej zaawansowanych w Europie, a efekty zewnętrzne infrastruktury transportowej od lat są przedmiotem badań i analiz w tym kraju. Również raport grupy van Mierta (High Level Group 2003, s. 66 punkt 69) wskazuje także na trudności związane z ujmowaniem w ramach obecnej metodologii analizy makroekonomicznej inwestycji infrastrukturalnych korzyści związanych z równo-

---

<sup>33</sup> W cytowanej pracy (Kamińska 1999, rozdz. 3.4.3) autorka szeroko omawia takie kategorie jak: efekty zewnętrzne infrastruktury, społeczne korzyści transportu, korzyści zewnętrzne inwestycji infrastrukturalnych (pierwotne i wtórne), a także (rozdz. 3.4.4) strumienie pieniężne związane z efektami zewnętrznymi.



ważeniem rozwoju, rezultatów rozwoju przestrzennego i przepływów korzyści międzygeneracyjnych<sup>34</sup>.

W odniesieniu do innych form zagospodarowania przestrzennego margines nieprzewidywalności jest znacznie szerszy. Przy sporządzaniu przestrzennych planów czy strategii krajowych w Europie nie są stosowane procedury oceny wpływu na rozwój społeczno-gospodarczy innych poza infrastrukturą rodzajów zagospodarowania przestrzennego<sup>35</sup> (co nie oznacza, że nie ma badań idących w tym kierunku). Także Kamińska (1999, s. 198) zwraca uwagę na „rozbieżność między wiedzą akademicką i praktyką badawczo-wyceniającą efekty zewnętrzne w sposób okrojony, zawężający problematykę kosztów zewnętrznych do zjawisk bezpośrednio zagrażających życiu człowieka”. Wydaje się, że w zakresie analiz makroekonomicznych efektów infrastruktury sfera badawcza nieco wyprzedza praktykę.

Powyższe uwagi dotyczące ograniczonej przewidywalności skutków makroekonomicznych polityki przestrzennej nie powinny być odbierane jako całkowite wotum nieufności dla tego typu regulacji administracyjnej. Należy bowiem pamiętać o lekcji nowej geografii ekonomicznej, wskazującej na wielość stanów równowagi i zdolność polityki do wytrącania gospodarki z jednego stanu równowagi na rzecz innego. W literaturze (dotyczącej skutków zmian polityk fiskalnych) wskazuje się jednak, że od kształtu samej polityki ważniejsza jest częstotliwość i nieprzewidywalność jej zmian, uniemożliwiająca jednostkom gospodarującym podejmowanie z wyprzedzeniem odpowiednich decyzji minimalizujących negatywne skutki polityk (Rosen 1992, s. 350). Polityka powinna być więc rozpatrywana w ramach równowagi dynamicznej, problem polega na tym, że warsztat ekonomii głównego nurtu jest wciąż słabo przygotowany do takich analiz, szczególnie jeśli mają one uwzględniać czynniki jakościowe trudno mierzalne w kategoriach pieniężnych.

Nierozstrzygniętą kwestią pozostaje to, na ile polityka przestrzenna jest efektywna, zważywszy na wysokie koszty jej prowadzenia<sup>36</sup>. W USA np. można zaobserwować nasilającą się tendencję migracji do „prywatnych” miast i osiedli, wyłączonych spod jurysdykcji planistycznej władz publicznych (McKenzie 1994). Gordon, Richardson (2001) interpretują to jako głosowanie nogami, swoiste wotum nieufności społeczeństw dla wyboru publicznego, w szczególności dla administracyjnego regulowania obrotu gospodarczego przestrzeni.

Wielu krytyków zwraca także uwagę na nieskuteczność mechanizmu regulacji administracyjnej. Przykładowo Rodwin (1981, s. 230), sam będąc planistą prze-

<sup>34</sup> Na marginesie tych rozważań warto zauważyć, że w istniejących procedurach nacisk został położony nie na elementy równowagi statycznej (nie bada się np. wpływu planu na zmianę cen gruntów), ale elementy równowagi dynamicznej (wycenę efektów zewnętrznych). Wskazuje to na zmianę roli przestrzeni we współczesnej gospodarce. Na poziomie krajowym i wyższym ważniejsze są efekty synergiczne i kwestia dystansu, niż rola zasobu produkcyjnego w wąskim (ilościowym) tego słowa znaczeniu.

<sup>35</sup> Metody kwantyfikacji wpływu infrastruktury na stan środowiska naturalnego są dobrze rozwinięte i stosowane (dyrektywa UE – Oceny oddziaływania projektu na stan środowiska naturalnego EIA), podczas gdy nie ma procedur kwantyfikacji wpływu stanu środowiska naturalnego na rozwój regionalny.

<sup>36</sup> Np. badanie 178 miast w Kalifornii wykazało, że planiści przestrzenni 60% czasu przeznaczali na wydawanie pozwoleń na budowę (*land use permits*), gdy tylko 10% poświęcał planowaniu (zob. Staley, Scarlett 1998, s. 2).



strzennym, przyznał, że „nie trzeba wiele wysiłku, aby zauważyć, że niezależnie od stopnia nieadekwatności rynku nie ma podstaw, aby zakładać, iż planiści przestrzenni spiszą się lepiej przynajmniej w okresie krótkim lub średnim. Nieodpowiedniość planistów i ich narzędzi, co najmniej równoważą niedoskonałość rynku i mechanizmu cenowego”. Mac Callum (1997, s. 292) podkreśla także brak teoretycznych przesłanek do prowadzenia polityki przestrzennej, dowodząc, że dobra uważane za quasi-publiczne (np. lokalna infrastruktura, bezpieczeństwo itp.) łatwo można przekształcić w dobra ekonomiczne, a własność gruntów może stanowić wystarczający mechanizm wykluczenia z konsumpcji niesklonnych partycypować w kosztach ich wytworzenia. Także Foldvary (1994) uważa, że nie ma dóbr publicznych, są tylko dobra terytorialne. Gordon i Richardson (2001), powołując się na Fryderyka Augusta Hayeka, przypominają, że w przypadku braku warunków do doskonałej konkurencji dla optymalizowania rezultatu procesów gospodarczych ważne jest istnienie dynamicznych zachowań konkurencyjnych (w domyśle polityka przestrzenna takim zachowaniom nie sprzyja). Naturalną konsekwencją tych poglądów jest hipoteza Mac Calluma (1997, s. 296), że w przyszłości władze publiczne powinny się całkowicie wycofać z regulowania obrotu przestrzenią. Związana z regulacją administracyjną asymetria informacyjna, dylemat pryncypał-agent, nałożenie preferencji politycznych, tj. agenta (np. rządu), na preferencje danej społeczności, tj. pryncypała, powodują, że także w ramach planowania mogą powstawać przedsięwzięcia, których koszty całkowite przewyższają ich nawet długofalowe korzyści. Polityka przestrzenna jest ponadto statyczna i z trudem się adaptuje (jest bardziej hamulcem niż motorem zmian) do dynamicznych przekształceń w gospodarce (plany przestrzenne lat 80. nie przewidywały takich zmian jak: rewolucja informatyczna, *just in time economy*, telepraca, mobilne branże niezwiązane z danym miejscem przestrzeni itp). Polityka ta nie jest także w stanie uwzględnić całej złożoności powiązań gospodarczych (zob. Kauffman 1995).

Stąd popularna, szczególnie w USA, teza, by w planowaniu jak najszerszej wykorzystywać mechanizmy rynkowe, aby wysiłek planistów kierować nie na agregowanie preferencji społecznych i interweniowanie wobec rynku w ich imieniu, lecz raczej na zapewnienie warunków efektywnej alokacji przestrzeni przez rynek. Chodzi głównie o zmniejszanie kosztów transakcyjnych, poszanowanie praw własności, zmianę modelu planowania w kierunku łagodzenia sporów między właścicielami nieruchomości (*law nuisance based standard*) i podejmowania decyzji w zakresie zagospodarowania przestrzennego w oparciu o dobrowolne układanie się zainteresowanych stron (*voluntary exchange*) (zob. Staley, Scarlett 1998). Spór rynek a wybór publiczny wydaje się jednak w praktyce trudno rozstrzygalny bez uciekania się do sądów wartościujących.



## Rozdział 4

# TRANSNARODOWA POLITYKA PRZESTRZENNA UNII EUROPEJSKIEJ

### 4.1. Polityka przestrzenna na poziomie Unii Europejskiej jako rezultat integracji – Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego (ESDP)

#### *Od wspomagania spójności społeczno-gospodarczej do europeizacji planowania przestrzennego*

Polityka przestrzenna nie należy do tzw. polityk wspólnotowych UE. Władze Unii Europejskiej nie posiadają formalnych kompetencji w zakresie planowania przestrzennego i odpowiednio polityki makroprzestrzennej. Są to dziedziny, w których kompetencje ustawowe należą przede wszystkim do władz krajowych różnych szczebli.

Na poziomie lokalnym plany miejscowe zagospodarowania przestrzennego zwykle stanowią prawo miejscowe, którego przestrzeganie obowiązuje wszystkich użytkowników przestrzeni. Natomiast na poziomie subregionalnym<sup>1</sup>, krajowym i regionalnym (wielkich regionów paneuropejskich) sporządzane są przeważnie dokumenty strategiczne, wytyczne kierunkowe, lub programy rozwoju przestrzennego o indykatywnym charakterze<sup>2</sup>, wdrażane przy wykorzystaniu tzw. instrumentów miękkich, takich jak: granty, subsydia, partnerstwo publiczno-prywatne, a także poprzez inwestycje infrastrukturalne będące w gestii władz publicznych. Jak pokazuje doświadczenie krajów bałtyckich współpracujących w ramach VASAB-u<sup>3</sup> (Zaucha 1997d, s. 12), „większość planów przestrzennych ma charakter strategiczny i kreuje określoną strategię rozwoju przestrzennego konkretnego obszaru”.

Z drugiej strony w Jednolitym Akcie Europejskim z 1987 roku do rangi jednego z najważniejszych celów Unii Europejskiej podniesiono spójność społeczno-ekonomiczną i rozwój sustensywny (*sustainable development*). W artykule 130A tego

<sup>1</sup> Zob. przypis we wprowadzeniu.

<sup>2</sup> W niektórych krajach, jak np. w Wielkiej Brytanii, nie prowadzi się polityki przestrzennego zagospodarowania na innym niż lokalny szczeblu, w innych krajach, np. w Niemczech, kompetencje władz krajowych (landowych) w tym zakresie są relatywnie duże i obejmują nie tylko wytyczanie kierunków przestrzennego zagospodarowania, ale wywieranie wpływu na lokalizacje inwestycji o charakterze ponadlokalnym.

<sup>3</sup> Międzyrządowy program „Wizje i strategie wokół Bałtyku VASAB 2010” będący forum współpracy ministrów odpowiedzialnych za planowanie i rozwój przestrzenny w krajach wokół Bałtyku (szerzej zobacz część IV).

aktu zapisano, że w celu „uzyskania ogólnego harmonijnego rozwoju Wspólnota powinna rozwinąć działania prowadzące do wzmocnienia swojej spójności społeczno-ekonomicznej”. A w artykule 2 za jeden z głównych celów Unii stawia się osiągnięcie sustensywnego (*sustained*) i bezinflacyjnego wzrostu respektującego wymogi ekologiczne.

W świetle wyjaśnień z poprzedniego rozdziału trudno sobie jednak wyobrazić osiągnięcie wymienionych celów w oderwaniu od ram przestrzennych. Organizacja przestrzenna (struktury makroprzestrzenne) wywiera bowiem wpływ zarówno na równowagę rozwoju, jak i na spójność społeczno-ekonomiczną rozumianą jako harmonijny rozwój całej Wspólnoty. W tym zapewne należałoby upatrywać przyczyn podejmowania na szczeblu Unii prac o charakterze indykatywnego planowania przestrzennego w skali kontynentalnej. Polityka przestrzenna, mimo że nie wchodzi bezpośrednio do arsenału polityk wspólnotowych, zaczyna odgrywać coraz większą rolę w osiąganiu istotnych celów Unii Europejskiej, takich jak: kohezja (spójność) przestrzenna<sup>4</sup>, konkurencyjność subregionów czy równowagę rozwoju. W drugim raporcie kohezyjnym można znaleźć następującą wykładnię zainteresowania Unii kwestiami przestrzennymi: „lokalizacja działalności gospodarczej wiąże się z istotnymi efektami zewnętrznymi zarówno pozytywnymi jak i negatywnymi. Nie ma przesłanek, aby przypuszczać, że rynek jest w stanie zapewnić równowagę między nimi, doprowadzając do zrównoważonego rozwoju gospodarczego całego terytorium Unii. Koncentracja działalności gospodarczej w subregionach silnych w krótkim okresie może wprawdzie prowadzić do wzrostu efektywności produkcji w Unii, jednakże kosztem konkurencyjności gospodarki Unii w długim okresie, ze względu na utratę potencjału produkcyjnego w subregionach słabszych, ograniczając ich zdolność do wykorzystania przewag komparatywnych (względnych)” (European Commission 2001, s. 29). Jak twierdzi Faludi (2004, s. 403): „Dyrektoriat odpowiedzialny za wkład Komisji Europejskiej do ESDP stał zawsze na stanowisku, że formułowanie strategii przestrzennego zagospodarowania Europy powinno stanowić kompetencje Komisji”. Takie też były zamierzenia odpowiedzialnej za te sprawy w latach 90. komisarz Wolf Maties (zob. Faludi, Waterhout 2002, s. 82–84). Starania te się nie powiodły, ale obecnie Komisja przejmuje część uprawnień związanych z europejskim planowaniem przestrzennym w ramach polityki spójności.

Można więc sądzić, że integracja polityczna i ekonomiczna w Europie, wspólny rynek, a obecnie unia monetarna, zwiększyły rolę transnarodowego planowania i polityki przestrzennej na starym kontynencie. Po pierwsze, wielkie struktury

---

<sup>4</sup> Pojęcie kohezji/spójności przestrzennej (*territorial cohesion*) zostało użyte w artykule 16 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (Official Journal of the European Communities C 325/39 z 24 grudnia 2002) i w artykule 36 Karty Praw Podstawowych Unii Europejskiej – Charter of Fundamental Rights of the EU (Official Journal of the European Communities C 364/1 z 2000 r.). Także w drugim raporcie kohezyjnym z 2001 roku Komisja Europejska posługuje się koncepcją spójności przestrzennej, jednakże bez jej konkretnego zdefiniowania (European Commission 2001, s. 29–35). Natomiast w studium *Europe 2000* już w 1991 roku pojawiło się pojęcie *territorial coherence*, czyli spójności polityk Wspólnoty w przestrzeni (European Commission 1991, s. 198). Na temat spójności zob. także dalsze części niniejszego rozdziału.



makroprzestrzenne, takie jak: sieć transportowa, sieć osadnicza, sieć obszarów chronionych i korytarzy ekologicznych, wymagają koordynacji w skali całego integrującego się terytorium. Po drugie, wraz z pojawianiem się unii monetarnej, liberalizacją przepływu kapitału i siły roboczej (zasobów) w UE coraz częściej podnoszony jest dylemat tzw. subregionów czy terytoriów zapóźnionych w rozwoju, niemogących w pełni korzystać z dobrodziejstw integracji. Nadmiernym i niekorzystnym zróżnicowaniem między subregionami w tradycyjnym modelu władza państwowa mogła bowiem przeciwstawiać różne środki polityki fiskalnej i monetarnej czy polityki kursowej i handlowej, takie jak: subwencje i dotacje, zwolnienia podatkowe (wolne strefy ekonomiczne), a w końcu cła i inne narzędzia ochrony krajowych zasobów produkcyjnych. Jednolity rynek i unia monetarna wymagają jednak rezygnacji z części suwerenności władzy krajowej w odniesieniu do gospodarki kraju. W efekcie rodzi się zapotrzebowanie na politykę przestrzenną dotyczącą całego obszaru, wyrównującą zastale dysparytety rozwojowe i przeciwdziałającą petyfikacji niekorzystnego stanu rzeczy. Tego typu polityka przestrzenna, polegająca np. na budowaniu zrównoważonej sieci osadniczej czy zwiększaniu dostępności subregionów peryferyjnych, musi być prowadzona z punktu widzenia całego integrującego się terytorium, jeśli ma być osiągnięty cel kohezji. Na tym gruncie spotyka się planowanie przestrzenne z polityką regionalną, o czym była już mowa.

Znaczenie polityki przestrzennej na poziomie Wspólnoty manifestuje się tym, że kraje europejskie samorzutnie, a pod ich wpływem także Komisja Europejska, podjęły i wciąż podejmują działania wielostronne w zakresie transnarodowego planowania przestrzennego, opracowując dokumenty planistyczne. Kolejno w latach 90. ukazywały się dokumenty *Europe 2000* (European Commission 1991), *Europe 2000+* (European Commission 1994), *Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego na rzecz trwałego i zrównoważonego rozwoju obszaru Unii Europejskiej* (ESDP 1999). Ich powstanie obrazuje ewolucję roli i znaczenia transnarodowego planowania przestrzennego w UE (szerzej zob. na ten temat Faludi, Waterhout 2002).

*Europe 2000* i *Europe 2000+* to dokumenty eksperckie, które można zakwalifikować jako studia rozwoju regionalnego i zagospodarowania przestrzennego terytorium jednoczącej się Europy. Ich głównym celem jest skatalogowanie istotnych tendencji zmian przestrzennych w skali ponadkrajowej. Obejmują więc przede wszystkim uwarunkowania rozwoju przestrzeni europejskiej w nawiązaniu do strategicznych celów rozwoju Unii oraz pewne odniesienia do instrumentów realizacyjnych. Różnica polega na większej dojrzałości *Europe 2000+*, który to dokument systematyzuje nowatorskie koncepcje sformułowane w *Europe 2000*, wskazuje na związki między rozwojem przestrzennym a politykami przestrzennymi prowadzonymi na różnych szczeblach administracji publicznej. Gdy *Europe 2000* stawia na porządku dziennym problem rozwoju przestrzennego w skali kontynentu, wpływu gospodarowania przestrzenią na długofalowy wzrost gospodarczy i rozwój społeczno-gospodarczy i wpływu owego rozwoju (gospodarki, polityki, przekształceń instytucjonalnych) na zmiany przestrzenne, to *Europe 2000+* stara się pogłębić rozumienie tych związków, wskazać na mechanizmy łączące sferę przestrzenną, polityczną,

gospodarczą i społeczną, a dodatkowo analizując systemy planowania przestrzennego w krajach UE i podkreśla znaczenie czynników instytucjonalnych<sup>5</sup>.

ESDP jest natomiast dokumentem odmiennym, tworzącym zręby europejskiej polityki rozwoju przestrzennego. Jest to wizja i indykatywna strategia rozwoju terytorium UE. Składa się nań nie tylko diagnoza, ale przede wszystkim wybór szczegółowych celów i strategii (opcji) rozwoju przestrzennego starego kontynentu i zarysowanie głównych elementów polityki ich osiągnięcia. Dokument ten wskazuje na stany zagospodarowania przestrzennego, które z punktu widzenia wartości wyznawanych w Europie (tj. racji polityki przestrzennej, zob. Domański 2000, s. 220) należałoby uznać za pożądane i właściwe. Główną słabością ESDP jest bardzo silny charakter normatywny tego dokumentu, w wielu przypadkach nie wsparty odpowiednimi analizami i badaniami empirycznymi. ESDP to produkt piętnastu krajów Europy Zachodniej, tworzony w okresie bezkonfliktowego rozwoju UE z mglistą perspektywą poszerzenia i przed wprowadzeniem wspólnej waluty, kiedy to przeważał pogląd, że wspólny rynek i spadające koszty transportu mogą być ważnym motorem konwergencji gospodarczej (zob. Hague 2005, s. 2). W tej sytuacji główne pytanie nie brzmiało, jak stymulować wzrost, lecz raczej jak uczynić go bardziej sustensywnym i przestrzennie zrównoważonym.

W końcu lat 90. zaczęły także powstawać strategie rozwoju przestrzennego wielkich regionów paneuropejskich, na jakie została podzielona Europa dla potrzeb wdrożeniowych INTERREG-u II C – inicjatywy wspólnotowej dotyczącej transnarodowego planowania i rozwoju przestrzennego. Wyjątkiem był Region Bałtycki, w którym tego typu strategia (współpraca VASAB) pojawiła się już w roku 1994. Natomiast pod wpływem bodźców ze strony INTERREG-u<sup>6</sup> ukazały się: *NORVISION: A spatial concept for the North Sea region*<sup>7</sup> (2000 r.), *Vision Planet*<sup>8</sup> (2000 r.), *A Spatial Vision for North-West Europe: Building co-operation*<sup>9</sup> (2000 r.), *ESTIA (European Space and Territorial Integration Alternatives): Spatial development strategies and policy integration for the South-Eastern Europe* (2000 r.)<sup>10</sup> oraz *Atlantic Spatial Development Perspective* (2005 r.)<sup>11</sup>. (Na temat szczegółów tych wizji zobacz np. Schindegger, 2000; Nadin 2002a; Dühr, Nadin, Farthing 2005). Dokumenty te w fazie wdrożeniowej

---

<sup>5</sup> Szczegółowy opis obu dokumentów w aneksie B.

<sup>6</sup> Inicjatywa UE wspierająca planowanie i rozwój przestrzenny w skali przygranicznej, transnarodowej i międzyregionalnej.

<sup>7</sup> Obejmuje części lub całości terytoriów następujących krajów: Holandia, Dania, Norwegia, Szwecja, Wielka Brytania, Niemcy.

<sup>8</sup> Obejmuje części lub całości terytoriów następujących krajów: Bułgaria, Niemcy, Włochy, Chorwacja, Austria, Polska, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Czechy i Węgry.

<sup>9</sup> Obejmuje części lub całości terytoriów następujących krajów: Belgia, Luksemburg, Holandia, Francja, Niemcy, Wielka Brytania i Irlandia.

<sup>10</sup> Obejmuje części lub całości terytoriów następujących krajów: Rumunia, Bułgaria, Grecja, Macedonia, Albania, Serbia i Czarnogóra. ESTIA nie jest dokumentem wizyjnym sensu stricto, gdyż zawiera tylko listę priorytetów rozwoju przestrzennego regionu południowo-wschodniej Europy.

<sup>11</sup> Obejmuje części lub całości terytoriów następujących krajów: Portugalia, Hiszpania, Francja, Wielka Brytania i Irlandia.



uzyskiwały wsparcie finansowe ze strony INTERREG-u, co skutkowało znaczną liczbą projektów zmierzających do realizacji zapisanych w nich celów.

Opisane powyżej działania, tj. projekty INTERREG-u, prace analityczne i procesy polityczne na szczeblu UE (ESDP), doprowadziły do zjawiska zwanego w literaturze przedmiotu europeizacją planowania przestrzennego. Europeizacja ta polega na konstruowaniu, dyfuzji i instytucjonalizacji formalnych i nieformalnych reguł, procedur, paradygmatów, stylów uprawiania polityki, a także na tworzeniu się wspólnych norm i przekonań w skali europejskiej, gdzie punktem wyjścia jest polityka i dyskurs na poziomie EU, po czym następuje naturalne przenikanie owych norm, reguł i procedur do krajowej i subkrajowej polityki, struktur politycznych oraz fachowej debaty (Radaelli 2004, s. 3). Instrumentami tak rozumianej europeizacji jest między innymi *benchmarking* (tj. analiza porównawcza), wymiana doświadczeń i *know-how*, wzajemne uczenie się, wyciąganie wniosków z działań innych podmiotów, analiza i adaptowanie do lokalnych warunków tzw. sprawdzonych rozwiązań (*good practices*). Proces ten ma charakter dobrowolny, zasada się na dobrej woli jego uczestników, a jego rdzeniem są dyskusje i debaty dotyczące norm, procedur, sposobów regulowania i wspólnych celów politycznych, pozwalające na lepsze wykorzystanie europejskich doświadczeń przy rozwiązywaniu lokalnych problemów. Ważnym wyznacznikiem tak rozumianej europeizacji jest poszanowaniu różnorodności lokalnych i krajowych doświadczeń i sposobów prowadzenia polityki (Bruno, Jacquot, Mandin 2006, s. 520). Trwają obecnie badania nad intensywnością, zakresem i uwarunkowaniami tego procesu w odniesieniu do planowania i polityki przestrzennej oraz rolą ESDP i INTERREG-u w tym względzie (Böhme, Richardson, Dabinett, Jansen 2004; Giannakourou 2005; Pedrazzini 2005).

### *Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego – ESDP*

Przyczyn powstania ESDP (podobnie jak i poprzedzających ją studiów *Europe 2000* i *Europe 2000+*) można dopatrywać się w przekonaniu o rosnącym znaczeniu przestrzeni jako wspólnego mianownika różnorodnych działań gospodarczych i społecznych oddziałujących na siebie poprzez bliskość bądź przestrzenne oddalenie (ESDP 1999, s. 7). W tym kontekście ład przestrzenny stanowi istotny warunek zarówno rozwoju sustensywnego jak i spójności społeczno-ekonomicznej (ESDP 1999, s.10), której brak manifestuje się zróżnicowaniem przestrzennym PKB na głowę mieszkańca czy też przestrzennym zróżnicowaniem stóp bezrobocia<sup>12</sup>. Coraz większym zagrożeniem dla rozwoju sustensywnego staje się natomiast rosnący udział nieekologicznych rodzajów transportu w przewozach ludzi i ładunków czy też rosnąca emisja gazów cieplarnianych (ESDP 1999, s.10). Według ESDP ład przestrzenny stanowi jedno z remediów, które można przeciwstawić wymienionym wyżej zagrożeniom. Jego osiągnięcie wymaga jednak współdziałania rządów krajowych, władz subregionalnych oraz władz Unii Europejskiej. Zarysowanie zakresu

<sup>12</sup> W międzyczasie, tj. po uchwaleniu *Europe 2000+* został zawarty Traktat Amsterdamski (2.10.1997 r.), w którym harmonijny, zrównoważony i samopodtrzymujący się rozwój został wskazany jako jeden z najważniejszych celów Wspólnoty Europejskiej.



tematycznego oraz mechanizmów tego typu współdziałania stanowi, jak się wydaje, główną myśl przewodnią ESDP (1999, s. 7).

Zważywszy na ograniczone kompetencje Komisji Europejskiej w odniesieniu do zagadnień przestrzennych, dokument tej wagi musiał powstać w wyniku współdziałania odpowiednich agend (ministerstw) krajów członkowskich zainteresowanych harmonizacją krajowych polityk rozwoju przestrzennego (przynajmniej na poziomie celów) i podniesieniem znaczenia aspektów przestrzennych w ramach polityk UE wywierających istotny wpływ na rozwój przestrzenny tej części Europy. Tak więc, w przeciwieństwie do dokumentów studialnych *Europe 2000* i *Europe 2000+*, inspiracja do przygotowania ESDP wyszła ze strony krajów członkowskich.

Decyzja o przygotowaniu ESDP zapadła w 1993 roku w Liege, na spotkaniu ministrów UE odpowiedzialnych za planowanie i rozwój przestrzenny<sup>13</sup>. We wrześniu 1994 roku za przewodnictwa niemieckiego<sup>14</sup> został przyjęty dokument *Zasady europejskiej polityki rozwoju przestrzennego* (BMBau 1995), precyzujący trzy podstawowe wytyczne dla rozwoju przestrzennego Unii Europejskiej:

- a) rozwój zrównoważonego i policentrycznego systemu urbanistycznego i nowych (opartych na nowych zasadach) relacji między miastami i ich wiejskim otoczeniem,
- b) zapewnienie równego dostępu do infrastruktury i wiedzy<sup>15</sup>,
- c) rozwój samopodtrzymujący się, ochrona zasobów i sprawne zarządzanie dziedzictwem kulturowym i przyrodniczym.

Wymienione zasady zostały rozwinięte w pierwszą wersję ESDP, która została zaprezentowana w 1997 roku za przewodnictwa holenderskiego, po czym, po intensywnych konsultacjach obejmujących władze publiczne szczebla krajowego i subregionalnego oraz podmioty społeczne, ostateczna wersja ESDP została przyjęta w Poczdamie w maju 1999 roku przez ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w krajach UE<sup>16</sup>.

Znaczenie ESDP wynika ze skatalogowanych w tym dokumencie celów i opcji (tj. strategii) rozwoju terytorium UE oraz mechanizmów ich wdrażania. Wprawdzie nieoficjalny charakter dokumentu powoduje, że prezentowane w nim rozwiązania nie przekładają się w prosty sposób na działania Komisji, to jednak jego związek z istotnymi postanowieniami najważniejszych unijnych aktów prawnych sprawia, iż zawarte w nim opcje polityki przestrzennej stanowią praktyczne wytyczne dla wielu wspólnych paneuropejskich przedsięwzięć. Istnieje przekonanie, że uwzględnienie tych opcji we wczesnych stadiach planowania wydatnie może przyczynić się do realizacji kardynalnych celów Unii, tj. rozwoju samopodtrzymującego się i spójności społeczno-gospodarczej. „ESDP kreuje także nową filozofię rozwoju przestrzennego poprzez kładzenie nacisku na wieloaspektowe i zintegrowane podejście

<sup>13</sup> Pierwsze spotkanie ministrów odbyło się w Nantes 1989 r. Wszystkie spotkania miały charakter nieformalny.

<sup>14</sup> Głównym motorem sprawczym ESDP była Francja Holandia i Niemcy.

<sup>15</sup> J. Szlachta proponuje sformułowanie „równowaga przestrzenna w dostępie do infrastruktury i wiedzy” (Szlachta 1997, s. 124).

<sup>16</sup> Na temat historii ESDP zob. np. Faludi i Waterhout (2002) oraz Böhme i Bengs (1999).



w odniesieniu do każdego poszczególnego subregionu. Wymaga to powiązań poziomych (pomiędzy sektorami) i pionowych (pomiędzy różnymi szczeblami władz, odpowiedzialnymi za rozwój przestrzenny)” (EU Working Group on Spatial and Urban Development 2003, s. 8).

Warstwa opisowa ESDP pozostaje na drugim planie jako punkt wyjścia dla konstruowania indykatywnej polityki rozwoju przestrzennego UE. W ESDP omówione są więc polityki i działania UE o istotnych implikacjach przestrzennych, takie jak: polityka konkurencji (konkurencyjności), mająca wspierać mechanizmy konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami i chronić interesy konsumentów, polityka transportowa (transeuropejskie sieci komunikacyjne – TEN<sup>17</sup>), fundusze strukturalne oraz fundusz spójności, wspólna polityka rolna, polityka dotycząca środowiska naturalnego, badania, technologia i rozwój, jak również działalność kredytowa Europejskiego Banku Inwestycyjnego. Wskazane są także kategorie przestrzenne, używane czasem nieświadomie przy konstruowaniu poszczególnych polityk Unii. Posługiwanie się nimi zwiększa szanse na wzmocnienie synergii przestrzennej wyżej wymienionych polityk i działań.

Kolejno zawarty jest opis trendów, szans i wyzwań w zakresie przestrzennego rozwoju UE. Część ta liczy tylko nieco ponad 20 stron, wydaje się jednak znacznie bogatsza i lepiej ustrukturalizowana (z punktu widzenia potrzeb konstruowania europejskiej polityki rozwoju przestrzennego) aniżeli podobnej natury analizy zawarte w *Europe 2000* i *Europe 2000+*. Na wstępie prezentowane są podstawowe wskaźniki geograficzne, ekonomiczne i demograficzne dla UE (na tle innych megaregionów świata) i istotne procesy ekonomiczne, demograficzne, geograficzne czy ekologiczne, mogące prowadzić do zmian przestrzennych. Do najważniejszych z nich zaliczono, peryferyjność i inne naturalne bariery mobilności przestrzennej ludzi, dóbr i idei, warunki klimatyczne i związane z nimi różnice w gęstości zaludnienia, istotne trendy demograficzne (takie jak: zmniejszanie się ludności, presja migracyjna, starzenie się społeczeństw UE), zróżnicowania przestrzenne w zakresie bezrobocia i PKB na głowę mieszkańca, wpływ struktury przemysłowej (wielkie przedsiębiorstwa versus MŚP) i typów działalności gospodarczej (innowacyjność, nowe technologie) na rozwój przestrzenny, trendy w zakresie importu i eksportu oraz ich wpływ na integrację UE (wspólny rynek) oraz zagrożenia ekologiczne (fragmentacja ekosystemów przez inwestycje infrastrukturalne, degradacja naturalnych krajobrazów, emisja CO<sub>2</sub> i SO<sub>2</sub>, kwaśne deszcze, wyczerpywanie się zasobów wody pitnej, zanieczyszczenie wód powierzchniowych, rosnący areal gruntów zajmowanych przez obszary zurbanizowane, wysypiska śmieci, infrastrukturę techniczną, jak również ograniczone możliwości przeciwdziałania skutkom katastrof i klęsk żywiołowych, takich jak: powódzie, trzęsienia ziemi, huragany czy pożary lasów).

---

<sup>17</sup> TEN (z ang. *Trans-European Networks*) – główne sieci transportowe, telekomunikacyjne i energetyczne na obszarze UE.

Po opisie uwarunkowań zewnętrznych, szans i wyzwań następuje wyszczególnienie najważniejszych problemów i/lub tendencji rozwoju struktur przestrzennych w Europie w odniesieniu do czterech podsystemów przestrzennych:

- a) system urbanistyczny:
  - tworzenie się sieci miast,
  - zmiany strukturalne profili gospodarczych miast (restrukturyzacja miast, pojawianie się nowych możliwości rozwojowych, współpraca i konkurencja),
  - postępujący niekontrolowany przestrzenny rozrost miast (*urban sprawl*),
  - rosnąca segregacja społeczna w miastach,
  - poprawa jakości życia w miastach;
- b) obszary wiejskie:
  - rosnąca zależność pomiędzy rozwojem obszarów miejskich i wiejskich,
  - rosnące zróżnicowanie ścieżek rozwojowych poszczególnych obszarów wiejskich w zależności od czynników lokalnych i istniejących konfiguracji przestrzennych,
  - malejące znaczenie wspólnej polityki rolnej jako źródła dochodów mieszkańców obszarów wiejskich, którzy w większym stopniu zostają poddawani działalności sił rynkowych;
- c) sieć transportowa:
  - problemy związane z integrowaniem krajowych sieci transportowych ze względu na brakujące odcinki graniczne i przepisy prawne (np. w odniesieniu do kolei),
  - rosnące przewozy ładunków i pasażerów oraz związane z tym zatłoczenie istniejących szlaków transportowych,
  - nadmierne zróżnicowanie przestrzenne dostępności,
  - wzmagająca się przestrzenna koncentracja działalności transportowej i przetwórczej prowadząca do tworzenia korytarzy rozwojowych,
  - zróżnicowania przestrzenne dyfuzji innowacji i wiedzy;
- d) dziedzictwo kulturowe i i przyrodnicze:
  - spadek bioróżnorodności i defragmentacja przestrzenna obszarów ekologicznie cennych,
  - zagrożenie zasobów wodnych,
  - rosnącą presją wobec dziedzictwa kulturowego i krajobrazów kulturowych.

Główną wartością dodaną ESDP są jednak cele i opcje (strategie) europejskiej polityki rozwoju przestrzennego oraz sposoby i mechanizmy ich wdrażania. Opcje ESDP nie są adresowane wyłącznie do planistów przestrzennych. Wprost przeciwnie, oczekuje się, że zostaną one uwzględnione przez różne podmioty mające wpływ na rozwój przestrzenny UE, poczynając od Komisji Europejskiej, a na władzach lokalnych krajów członkowskich kończąc. Cele i opcje zostały pogrupowane według wytycznych wspomnianych już *Zasad europejskiej polityki rozwoju przestrzennego* (BM-Bau 1995).



a). Policentryczny rozwój przestrzenny i nowa formuła relacji między miastami i obszarami wiejskimi:

Cele	Opcje
Policentryczny i zrównoważony rozwój przestrzenny w UE	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Wzmocnienie, przy wykorzystaniu ponadnarodowych strategii rozwoju przestrzennego, kilku większych stref UE uczestniczących w gospodarce globalnej (globalnej integracji gospodarczej) zdolnych do pełnienia funkcji i świadczenia usług globalnych również w stosunku do peryferyjnych subregionów UE.</li> <li>2. Wzmocnienie policentrycznego i bardziej zrównoważonego systemu subregionów metropolitalnych, zgrupowań miast i sieci miast poprzez silniejsze powiązanie polityki strukturalnej i polityki TEN i usprawnienie powiązań pomiędzy międzynarodowymi/krajowymi a subregionalnymi/lokalnymi sieciami transportowymi.</li> <li>3. W ramach współpracy transnarodowej i przygranicznej promowanie zintegrowanych strategii rozwoju przestrzennego obejmujących zgrupowania miast w poszczególnych krajach członkowskich, także ich zaplecze wiejskie, w tym małe i bardzo małe ośrodki miejskie.</li> <li>4. Wzmocnienie sieciowej współpracy przygranicznej i transnarodowej dotyczącej wybranych zagadnień rozwoju przestrzennego.</li> <li>5. Pobudzanie współpracy regionalnej przygranicznej i transnarodowej między miastami północnej, wschodniej i środkowej Europy i Regionu Morza Śródziemnego, wzmacnianie powiązań północ-południe w Europie Wschodniej i Środkowej oraz powiązań wschód-zachód w Europie Północnej.</li> </ol>
Dynamiczne, atrakcyjne i konkurencyjne miasta i subregiony zurbanizowane	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Poszerzenie strategicznych zadań subregionów metropolitalnych i miast-bram (<i>gateway cities</i>) przy jednoczesnym zwróceniu szczególnej uwagi na rozwój subregionów peryferyjnych UE.</li> <li>7. Wzmocnienie bazy gospodarczej, jakości środowiska naturalnego i infrastruktury usługowej w miastach, w szczególności tych, położonych w subregionach słabiej rozwiniętych, celem poprawienia ich inwestycyjnej atrakcyjności.</li> <li>8. Promowanie strategii różnicowania bazy gospodarczej miast „monosektoralnych” (uzależnionych od jednego sektora gospodarczego) i wspieranie rozwoju gospodarczego miast i miasteczek w subregionach słabiej rozwiniętych.</li> <li>9. Promowanie zintegrowanych strategii rozwoju miast wspierających społeczną i funkcjonalną ich różnorodność. Nacisk na zwalczanie wyobcowania społecznego i rehabilitację oraz restrukturyzację opuszczonych i zaniedbanych terenów miejskich.</li> <li>10. Promowanie właściwego zarządzania ekosystemami miast.</li> <li>11. Promowanie dostępności wewnątrz miast i subregionów metropolitalnych poprzez odpowiednie polityki lokalizacyjne i lokalne planowanie przestrzenne stymulujące wielofunkcyjność przestrzeni miejskiej i ułatwiające korzystanie z transportu publicznego.</li> <li>12. Wspieranie efektywnych metod ograniczania niekontrolowanego przestrzennego rozrostu miast, ograniczanie nadmiernej presji urbanizacyjnej szczególnie na obszarach przybrzeżnych.</li> </ol>
Rozwój endogeniczny, różnorodność i produktywność obszarów wiejskich	<ol style="list-style-type: none"> <li>13. Pobudzanie zróżnicowanych strategii rozwoju obszarów wiejskich uwzględniających specyficzny (rdzenny) potencjał tych terenów i zmierzających do stymulowania ich endogenicznego rozwoju (w tym wspieranie dywersyfikacji rolnictwa). Wspieranie oświaty, szkolenia i tworzenia miejsc pracy niezwiązanych z rolnictwem na obszarach wiejskich.</li> <li>14. Wzmacnianie małych i średnich miast jako ośrodków rozwoju obszarów wiejskich oraz promowanie ich współpracy.</li> </ol>

	<ol style="list-style-type: none"> <li>15. Zapewnienie sustensywnego rozwoju rolnictwa, wspieranie działań proekologicznych w rolnictwie i różnicowania rolniczego użytkowania terenu.</li> <li>16. Wspieranie i promowanie współpracy i wymiany informacji pomiędzy subregionami wiejskimi.</li> <li>17. Wykorzystanie potencjału odtwarzalnych źródeł energii na terenach wiejskich i miejskich z uwzględnieniem lokalnych i subregionalnych warunków, w szczególności dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego.</li> <li>18. Wykorzystanie potencjału rozwojowego proekologicznych form turystyki.</li> </ol>
Partnerska współpraca miasto – wieś	<ol style="list-style-type: none"> <li>19. Utrzymanie podstawowego zakresu usług komunalnych i transportu publicznego w małych i średnich miastach, w subregionach wiejskich, w szczególności tych znajdujących się w stanie kryzysu.</li> <li>20. Pobudzanie współpracy między miastami i obszarami wiejskimi mającej na celu wzmocnienie subregionów funkcjonalnych.</li> <li>21. Uwzględnianie wiejskiego zaplecza wielkich miast w strategiach rozwoju przestrzennego subregionów zurbanizowanych celem podniesienia efektywności planowania przestrzennego i poprawy jakości życia osób zamieszkałych w otoczeniu wielkich miast.</li> <li>22. Wspieranie i pobudzanie zarówno międzynarodowej jak i wewnątrz-krajowej współpracy partnerskiej między małymi i średnimi miastami poprzez wspólne projekty i wymianę doświadczeń.</li> <li>23. Pobudzanie współpracy sieciowej małych i średnich przedsiębiorstw w miastach i terenach wiejskich.</li> </ol>

b). Równoprawność dostępu do infrastruktury i do wiedzy:

Cele	Opcje
Zintegrowane podejście do usprawnienia powiązań komunikacyjnych i dostępu do wiedzy	<ol style="list-style-type: none"> <li>24. Wzmocnienie subregionalnych i lokalnych (drugorzędnych) sieci transportowych i ich powiązania z siecią transeuropejską (TEN) oraz rozwój sprawnych subregionalnych systemów komunikacji publicznej.</li> <li>25. Promowanie zrównoważonego przestrzennie dostępu do międzykontynentalnej sieci transportowej EU przez właściwe przestrzenne rozmieszczenie portów morskich i lotniczych (globalne bramy), wzrost jakości świadczonych przez nie usług i usprawnienie ich połączeń z obsługiwany przez nie obszarem.</li> </ol>
Policentryczne modele rozwoju fundamentem lepszej dostępności	<ol style="list-style-type: none"> <li>26. Usprawnienie połączeń transportowych subregionów peryferyjnych i ultra-peryferyjnych zarówno wewnątrz EU jak i z sąsiednimi krajami, uwzględniając transport lotniczy i dalszy rozwój odpowiednich urządzeń infrastrukturalnych.</li> <li>27. Zwiększenie stopnia wykorzystania oraz dostępności do urządzeń telekomunikacyjnych oraz kształtowanie opłat (taryf) za te usługi na poziomie zapewniającym ich powszechność na obszarach słabo zaludnionych.</li> <li>28. Poprawa współpracy (kompatybilności) pomiędzy politykami transportowymi prowadzonymi na poziomie UE, krajów członkowskich i ich subregionów.</li> <li>29. Wprowadzenie oceny wpływu wielkich inwestycji (projektów) infrastrukturalnych (szczególnie w sektorze transportowym) na rozwój przestrzenny.</li> </ol>
Efektywne i sustensywne wykorzystanie infrastruktury	<ol style="list-style-type: none"> <li>30. Lepsza koordynacja polityk rozwoju przestrzennego i planowania przestrzennego (planów użytkowania terenu) z planowaniem w sferze transportu i telekomunikacji.</li> <li>31. Poprawa poziomu usług komunikacji publicznej i zapewnienie minimalnego poziomu innych usług w małych i średnich miastach i miasteczkach.</li> </ol>



	<p>32. Zmniejszenie negatywnych efektów intensyfikacji przewozów w obszarach nasilenia ruchu poprzez wspieranie proekologicznych form transportu, pobieranie opłat drogowych oraz internalizację kosztów zewnętrznych w cenie usługi transportowej.</p> <p>33. Wspieranie powiązań intermodalnych towarowych centrów transportowych w szczególności w europejskich korytarzach transportowych, a szczególnie w odniesieniu do transportu wodnego morskiego i śródlądowego.</p> <p>34. Skoordynowane i zintegrowane planowanie i zarządzanie infrastrukturą dla uniknięcia nieefektywnych wydatków inwestycyjnych (np. zbyteczny rozwój równoległych wiązek infrastruktury transportowej) i zapewnienia efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury transportowej.</p>
Rozpowszechnianie innowacji i wiedzy	<p>35. Szeroko pojęta integracja polityk związanych z rozpowszechnianiem i tworzeniem wiedzy (takich jak pobudzanie innowacji, oświata, doskonalenie zawodowe i szkolenia uzupełniające, badania i rozwój technologiczny) w ramach polityki rozwoju przestrzennego szczególnie w odległych lub gęsto<sup>18</sup> zaludnionych obszarach.</p> <p>36. Zapewnienie w całej Europie dostępu do infrastruktury rozpowszechniania wiedzy, biorąc pod uwagę socjoekonomiczny potencjał nowoczesnych MŚP jako czynnika sprawczego samopodtrzymującego się rozwoju gospodarczego.</p> <p>37. Rozwijanie powiązań i współpracy pomiędzy przedsiębiorstwami oraz szybkiego rozprzestrzeniania się innowacji szczególnie poprzez subregionalne instytucje promujące innowacje.</p> <p>38. Wspieranie tworzenia ośrodków innowacji oraz współpracy pomiędzy szkolnictwem wyższym, instytucjami zajmującymi się badaniami stosowanymi i rozwojem oraz sektorem prywatnym, szczególnie na obszarach gospodarczo upośledzonych.</p> <p>39. Opracowanie zespołu środków stymulujących podaż i popyt na usprawnienia dotyczące lepszego wykorzystania i szerszego przestrzennego dostępu do technologii informatycznych i w dziedzinie łączności.</p>

c). Mądre (dalekowzroczne) zarządzanie dziedzictwem kulturowym i przyrodniczym:

Cele	Opcje
Dziedzictwo kulturowe i przyrodnicze jako czynnik (zasób) rozwojowy	40. Nieprzerwany rozwój europejskich sieci ekologicznych (systemu ekologicznego) w kształcie zaproponowanym przez „Natura 2000”, łącznie z niezbędnymi powiązaniem pomiędzy rezerwatami i innymi miejscami podlegającymi ochronie, istotnymi w skali subregionalnej, krajowej, transnarodowej i europejskiej.
Ochrona i rozwój dziedzictwa przyrodniczego	41. Włączenie kwestii bioróżnorodności do polityk sektorowych (rolnictwo, polityka regionalna, transport, rybołówstwo itp.), tak jak to jest przewidziane przez Wspólnotową Strategię Bioróżnorodności.
	42. Przygotowywanie zintegrowanych strategii rozwoju przestrzennego dla terenów chronionych, ekologicznie wrażliwych i terenów o wysokiej bioróżnorodności, takich jak strefa brzegowa, obszary górskie i bagna; równoważących ochronę i rozwój przy wykorzystaniu oceny oddziaływania na środowisko i na rozwój przestrzenny i poprzez angażowanie do tych działań wszystkich istotnych partnerów.
	43. Częstsze stosowanie instrumentów ekonomicznych celem uznania (wzmocnienia) ekologicznego znaczenia obszarów chronionych i obszarów ekologicznie wrażliwych.

<sup>18</sup> Prawdopodobnie błąd w tekście oryginalnym, kontekst wskazuje, że chodzi o obszary słabo zaludnione.

	<p>44. Celem ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> promowanie struktur osadniczych przyczyniających się do zmniejszania zużycia energii i redukcji zapotrzebowania na transport, zintegrowane planowanie gospodarki zasobami oraz wzrost wykorzystania źródeł energii odnawialnej.</p> <p>45. Ochrona gleby jako podstawy życia dla ludzi, flory i fauny poprzez zmniejszenie jej erozji, degradacji oraz nadmiernej eksploatacji przestrzeni otwartych.</p> <p>46. Opracowanie subregionalnych i transnarodowych strategii zarządzania ryzykiem w obszarach narażonych na katastrofy i klęski żywiołowe.</p>
Zarządzanie zasobami wodnymi – szczególne wyzwanie dla rozwoju przestrzennego	<p>47. Poprawa bilansu między podażą a popytem na wodę, w szczególności w obszarach podatnych na susze. Rozwój i stosowanie ekonomicznych instrumentów gospodarki wodnej, włączając w to promocję wodooszczędnych metod upraw rolnych i technologii irygacyjnych na terenach zagrożonych deficytem wody.</p> <p>48. Promowanie transnarodowej międzyregionalnej (subregionalnej) współpracy w zakresie stosowania zintegrowanych strategii zarządzania zasobami wodnymi, w tym strategii obejmujących większe rezerwuary wód podziemnych na obszarach podatnych na susze i powódzie, w szczególności na terenach przybrzeżnych.</p> <p>49. Ochrona i restauracja większych obszarów podmokłych (bagiennych) narażonych na zniszczenie przez nadmierny pobór wody lub odwrócenie biegu zasilających je cieków wodnych.</p> <p>50. Zharmonizowane (wspólnie uzgodnione) zarządzanie morzami, w szczególności ochrona i odbudowa zagrożonych ekosystemów morskich.</p> <p>51. Zwiększenie odpowiedzialności subregionów za gospodarkę zasobami wodnymi.</p> <p>52. Zastosowanie oceny oddziaływania na środowisko i rozwój przestrzennej dla wszystkich dużych projektów w zakresie gospodarki wodnej.</p>
Kreatywne/twórcze zarządzanie krajobrazami kulturowymi	<p>53. Ochrona i kreatywne kształtowanie krajobrazów kulturowych posiadających szczególne znaczenie historyczne, estetyczne i ekologiczne.</p> <p>54. Podnoszenie wartości krajobrazów kulturowych w ramach zintegrowanych strategii rozwoju przestrzennego.</p> <p>55. Lepsza koordynacja działań prorozwojowych wywierających wpływ na krajobraz.</p> <p>56. Kreatywna restytucja i odbudowa krajobrazów, które ucierpiały na skutek działań człowieka, włączając w to rekultywację.</p>
Kreatywne/twórcze zarządzanie dziedzictwem kulturowym	<p>57. Przygotowywanie zintegrowanych strategii ochrony narażonego na zniszczenie lub niszczonego dziedzictwa kulturowego, jak również opracowanie instrumentów oceny stopnia zagrożenia i sposobów postępowania w sytuacjach krytycznych.</p> <p>58. Utrzymanie i twórcze przetwarzanie/przeprojektowywanie zespołów zabudowy miejskiej zasługujących na ochronę.</p> <p>59. Promowanie nowoczesnego budownictwa o wysokich walorach architektonicznych.</p> <p>60. Wzrost świadomości o wkładzie polityki rozwoju urbanistycznego i przestrzennego do dzieła zachowania dziedzictwa kulturowego dla przyszłych pokoleń.</p>

Już nawet pobieżna lektura owych opcji wskazuje na ich nieco życzeniowy charakter, abstrahowanie od potencjalnych konfliktów i wzajemnych sprzeczności. Wystarczy zwrócić uwagę, że ESDP infrastrukturę transportową i komunikacyjną



podnosi do rangi dobra merytorycznego, nie bacząc na niemożliwość praktycznego spełnienia celu, jakim jest równoprawność dostępu do infrastruktury i do wiedzy przy założeniu niskiej mobilności społeczeństw europejskich. Pominięto immanentne sprzeczności między policentrycznością na poziomie europejskim, regionalnym, krajowym i subregionalnym, policentrycznością a poprawą dostępności, równoczesnym rozwijaniem subregionów centralnych i peryferyjnych, innowacyjnością a spójnością<sup>19</sup>. Zdaniem Faludiego (2004, s. 393–394) wynika to z charakteru dokumentu opartego na zasadzie konsensusu. Kraje zachodniej i północnej części Unii promowały na przykład kwestie konkurencyjności przestrzennej, podczas gdy kraje południa kładły nacisk na kwestie spójności i wyrównywania szans rozwojowych w układzie przestrzennym. W rezultacie istotne miejsce w ESDP zajęła koncepcja policentryczności<sup>20</sup>, zadowalająca obie strony, a na tyle niedookreślona, że stwarzająca pole do różnorodnej interpretacji. Podobnie „pojemna” jest kategoria „zrównoważonej konkurencyjności” wizualizowana w postaci przestrzennej koncepcji „gron europejskich” (zob. Faludi 2004, s. 394).

Adresatami opcji ESDP są przede wszystkim ci, którzy kształtują polityki sektorowe o istotnych implikacjach przestrzennych. ESDP zawiera konkretne propozycje wdrażania celów i opcji przez poszczególne szczeble władzy publicznej. W odniesieniu do szczebla unijnego proponuje się:

- a) dokonywanie w stałych interwałach czasowych oceny skutków przestrzennych wybranych polityk unijnych (wspólnej polityki rolnej, polityki transportowej w tym TEN, polityki strukturalnej, polityki dotyczącej środowiska naturalnego, polityki konkurencji, polityki badań i rozwoju);
- b) formalizację i instytucjonalizację współpracy między krajami członkowskimi, której owocem stało się opracowanie ESDP;
- c) nawiązywanie przez instytucje europejskie oraz krajowe agendy odpowiedzialne za planowanie przestrzenne współpracy z instytucjami i organizacjami międzynarodowymi, mającej na celu wdrażanie ESDP na poziomie międzynarodowym;
- d) przygotowywanie przez kraje członkowskie raportów dotyczących istotnych aspektów ich polityk przestrzennych w nawiązaniu do opcji ESDP;
- e) instytucjonalizację „Europejskiej Sieci Obserwacji Planowania Przestrzennego<sup>21</sup> (ESPON)”.

Wdrażanie opcji ESDP do 2008 roku jest wspomagane przez inicjatywę wspólnotową INTERREG III<sup>22</sup>, obejmującą nie tylko kraje członkowskie, ale także kraje sąsiednie nienależące do UE<sup>23</sup>. Istotne jest również to, aby kraje członkowskie uwzględniały

<sup>19</sup> Kwestie te podjęte zostały dopiero przez projekty ESPON.

<sup>20</sup> Jej wysoka ranga w ESDP wydaje się wynikać z przyczyn praktycznych, tj. z obawy przed zdominowaniem rozwoju Europy przez obszar tzw. Pentagonu (obszar wewnątrz pięciokąta Londyn, Hamburg, Monachium, Mediolan, Paryż), w którym obecnie mieszka 32% ludności UE 27, wytwarzane jest 43% PKB UE, a obszar ten zajmuje jedynie 14% terytorium Unii.

<sup>21</sup> Polskie tłumaczenie zaczerpnięte z tłumaczenia ESDP (zob. Towarzystwo Urbanistów Polskich 2000).

<sup>22</sup> Po roku 2006 INTERREG III zostanie zastąpiony przez programy współpracy przestrzennej realizujące cel 3 polityki spójności UE.

<sup>23</sup> W odniesieniu do krajów sąsiednich wskazuje się na potrzebę zwiększenia kompatybilności między INTERREG-iem a instrumentami Wspólnoty wspierającymi uczestnictwo podmiotów z tych krajów



cele i opcje ESDP oraz brały pod uwagę „wymiar europejski” rozwoju przestrzennego w swoich krajowych politykach przestrzennych. Proponowana jest także wymiana doświadczeń i dalszy rozwój instrumentarium służącego do dokonywania ocen oddziaływania na rozwój przestrzenny projektów, programów i polityk takich jak np. oceny oddziaływania na rozwój przestrzenny (*Territorial Impact Assessments – TIA*).

Końcowa część ESDP dotyczy poszerzenia Unii i płynących z tego tytułu implikacji dla europejskiej polityki przestrzennej. Jej wartość polega na podjęciu tematu rozszerzenia i wskazaniu konieczności jak najszybszego włączenia przyszłych krajów członkowskich do przedmiotowej polityki. Stało się to częściowo przez otwarcie programu INTERREG III B dla krajów spoza UE. Generalnie uważa się, że podstawowe cele ESDP powinny mieć także zastosowanie do terytoriów krajów, które w roku 1999 aspirowały do Unii. Brakuje jednak konkretnych odniesień dotyczących priorytetów przestrzennego rozwoju tych krajów, odmiennej struktury wewnętrznej kategorii rozwoju sustensywnego, a co za tym idzie, innego definiowania w okresie krótkim i średnim wzajemnej zależności pomiędzy celami gospodarczymi, społecznymi a ekologicznymi. Pominięte kwestie zastąpiono konwencjonalną analizą statystyczną o podobnej jak dla krajów członkowskich strukturze. Wskazano jednak na kilka ważkich kwestii, takich jak: problemy związane z niedorozwojem infrastruktury transportowej krajów Europy Środkowej i Wschodniej, potrzeba bardziej kreatywnego podejścia planowania przestrzennego do kwestii ekologicznych, złożoność implikacji przestrzennych zmian strukturalnych w rolnictwie<sup>24</sup>.

Na spotkaniu ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne w październiku 1999 roku w Tampere, w Finlandii, został przyjęty program działań na okres do 2003 roku związany z realizacją zaleceń ESDP. Obejmował on 12 zadań dotyczących: promocji wymiaru przestrzennego w politykach Wspólnoty Europejskiej i krajów członkowskich, poprawy stanu wiedzy, badań i dostępu do informacji o rozwoju przestrzennym oraz przygotowań do rozszerzenia UE. Program posiadał pilotażowy charakter, a jego działania testowały możliwe sposoby operacjonalizacji opcji ESDP. Podzielono go na trzy części, każda obejmująca kilka zadań:

- a) Promowanie wymiaru przestrzennego w politykach krajów członkowskich i UE:
  - włączenie opcji ESDP do głównych programów Funduszy Strukturalnych UE (uczyniła to Komisja w swoich wytycznych dotyczących Funduszy Strukturalnych na lata 2000–2006),

---

w projektach INTERREG-owskich, np. TACIS-em i MEDA a po 2006 roku Europejskim Instrumentem Sąsiedztwa i Partnerstwa (EISP).

<sup>24</sup> Rozdział piąty powstał na bazie wniosków studium „Spatial perspectives for the enlargement of the European Union”, (European Commission, 2000), które stanowi studium rozwoju i zagospodarowania przestrzennego krajów akcesyjnych. Celem studium jest odpowiedź na pytanie, na ile i w jakim kontekście opcje ESDP znajdują zastosowanie (są adekwatne do sytuacji) w nowych krajach członkowskich. Studium prezentuje 12 propozycji w odniesieniu do strategii i polityki przestrzennej, które wskazują na adekwatność opcji ESDP w odniesieniu do krajów ubiegających się w roku 2000 o członkostwo i przedstawiają katalog zadań do wykonania przez te kraje, których realizacja powinna ułatwić absorpcję propozycji ESDP (głównie chodzi o decentralizację, koordynację poziomą polityk sektorowych z polityką przestrzenną, zwiększenie efektywności wydatków publicznych).



- promowanie projektów pilotażowych (demonstracyjnych) ESDP w ramach INTERREG-u III (opcje ESDP zostały włączone do programów operacyjnych poszczególnych INTERREG-ów III, szczególna waga została przypisana projektom zgodnym z opcjami ESDP, w szczególności dotyczącymi: stref integracji globalnej poza centrum UE, policentrycznego i zrównoważonego rozwoju sieci osadniczej/miast, roli aktywów kulturowych i przyrodniczych w rozwoju przestrzennym),
  - uwzględnienie opcji ESDP w krajowych dokumentach i procesach planistycznych w krach UE (w szczególności chodziło tu o włączenie opcji ESDP do krajowych polityk sektorowych),
  - kontrolowanie wpływu polityk UE na rozwój przestrzenny (Komisja Europejska została zobowiązana do badania wpływu prowadzonych na szczeblu wspólnotowym polityk na rozwój przestrzenny UE i wskazywania środków zmierzających do włączania tych polityk w realizację wspólnej koncepcji rozwoju przestrzennego zarysowanej w ESDP, w szczególności polityki transportowej i rewizji programu sieci transeuropejskich TEN),
  - ocena oddziaływania na rozwój przestrzenny (istotą problemu jest rozszerzenie istniejących ocen oddziaływania na środowisko o kwestie społeczne, ekonomiczne i kulturowe oraz stworzenie odpowiedniego narzędzia dialogu pomiędzy planistami przestrzennymi i sektorowymi),
  - wdrażanie polityk rozwoju miast i współpraca w tym zakresie (głównym przedmiotem tego działania miało być promowanie wymiaru miejskiego w politykach sektorowych na poziomie Unii i poszczególnych krajów z naciskiem na sustensywny rozwój miast);
- b) Poprawa stanu wiedzy i informacji oraz pobudzanie badań dotyczących rozwoju przestrzennego:
- utworzenie Europejskiej Sieci Obserwacji Planowania Przestrzennego (European Spatial Planning Observation Network – ESPON), której celem jest badanie, analizowanie i monitorowanie kluczowych aspektów i mechanizmów rozwoju przestrzennego Europy,
  - podnoszenie świadomości przyszłych pokoleń przez promowanie i przedstawianie nowej geografii europejskiej w podręcznikach geografii dla szkół średnich,
  - ustanowienie nagrody „Przyszłe regiony Europy”, nadawanej najlepszym projektom w dziedzinie rozwoju przestrzennego, realizującym opcje ESDP na poziomie subregionalnym i lokalnym,
  - przygotowanie wytycznych lub podręcznika dotyczącego zintegrowanych strategii rozwoju w strefie brzegowej jako inspiracji dla zintegrowanego planowania i zarządzania w tych obszarach;
- c) Przygotowanie przestrzennych aspektów wzrostu terytorium Unii po włączeniu się krajów akcesyjnych:
- rozwój współpracy w dziedzinie planowania przestrzennego z krajami spoza UE (paneuropejskie ramy rozwoju przestrzennego) poprzez wykorzysta-

nie forum CEMAT-u<sup>25</sup> oraz negocjacji z krajami akcesyjnymi w sprawie dostosowania do ustawodawstwa wspólnotowego,

- ocena implikacji przestrzennych poszerzenia Unii w odniesieniu do terytoriów obecnych krajów członkowskich i innych krajów sąsiadujących z UE.

Z perspektywy roku 2005 można sądzić, że realizacja programu zakończyła się połowicznym sukcesem. Powiodło się np. stworzenie ESPON, udało się wprowadzenie opcji ESDP do programów INTERREG-u (gorzej było na poziomie projektów), ale nie opracowano wspólnotowych procedur oceny oddziaływania na rozwój przestrzenny, dał się także zauważyć brak jasnej wizji zmian rozwoju przestrzennego UE po rozszerzeniu w 2004 roku, nie mówiąc już o wolnym tempie wdrażania opcji ESDP w wielu krajowych a nawet unijnych (np. raport van Mierta) dokumentach planistycznych.

W ramach wdrażania opcji ESDP dokonana została także ocena wspólnotowych polityk sektorowych, tj. wspólnej polityki rolnej (CAP), wspólnej polityki transportowej oraz wspólnej polityki dotyczącej środowiska naturalnego (CEP) w zakresie ich kompatybilności z ESDP-owską koncepcją rozwoju przestrzennego terytorium Unii (zob. European Commission 2001b)<sup>26</sup>.

Przedmiotem analizy jest:

- a) kompatybilność celów wymienionych polityk UE i opcji ESDP,
- b) oddziaływanie tych polityk na rozwój przestrzenny UE z perspektywy wzmocnienia spójności (kohezja) Unii i poszczególnych subregionów,
- c) procedury realizacyjne polityk Wspólnoty, w szczególności ich specyfika przestrzenna.

Wnioski wskazują na spory rozdźwięk między istniejącą ESDP-owską koncepcją ładu przestrzennego a efektami analizowanych polityk:

- działania podejmowane w ramach polityk wspólnotowych, przy braku ich przestrzennej koordynacji, powodują asymetryczne szoki mogące destabilizować gospodarki całych subregionów;
- brak synergii i koordynacji między politykami subregionalnymi, krajowymi i wspólnotowymi powoduje suboptymalne wykorzystanie funduszy wspólnotowych i nie sprzyja spójności społeczno-ekonomicznej.

Ocena spójności wybranych polityk wspólnotowych z opcjami ESDP i wnioski z niej wynikające są jednak mało przekonujące. Do istotnych mankamentów warsztatowych należałoby zaliczyć:

- ograniczenie pojęcia kohezji do różnic w PKB na głowę mieszkańca i analizowanie jej w wąskim kontekście przestrzennych rozkładów wydatków pomocowych UE i lokalizacji megaprojektów;

<sup>25</sup> Europejska Konferencja Ministrów Odpowiedzialnych za Planowanie Regionalne (European Conference of Ministers Responsible for Regional Planning) działająca pod auspicjami Rady Europy.

<sup>26</sup> W „White Paper on Governance” (European Commission 2001a, s. 13) Komisja stwierdza, że „przestrzenny wpływ polityk wspólnotowych w dziedzinie transportu, energii, środowiska naturalnego powinien być uwzględniony, gdyż polityki te powinny stanowić spójną całość, jak na to wskazuje się w drugim raporcie kohezyjnym. (...) Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym, subregionalnym powinny być spójne z szerszym zestawem zasad, na których bazuje samopodtrzymujący się rozwój przestrzenny”.



- pomijanie kwestii społecznych i kulturowych (niższy poziom PKB do pewnego stopnia może być bowiem kompensowany korzyściami w sferze kulturowej i społecznej);
- brak bardziej precyzyjnych narzędzi przestrzennych, takich jak np. TIA (ocena oddziaływania na rozwój przestrzenny), pozwalających na poszerzenie analizy ponad zwykle porównywanie celów polityk i celów ESDP.

Szczegółowe wnioski przedstawione są w aneksie C.

Generalnie formułowana przez polityków ocena wpływu ESDP na rozwój przestrzeni europejskiej jest jednak pozytywna. Wskazuje się między innymi na (EU Ministerial Conference on Territorial Development 2004, s. 19–20) silne oddziaływanie ESDP na polityki przestrzenne na poziomie krajowym i subregionalnym, jak również na działania międzynarodowe (INTERREG IIIB i IIC oraz tzw. działania pilotowe) o charakterze wielostronnym. Podkreśla się także osiągnięcia ESPON. Do minusów natomiast należałoby zaliczyć brak wpływu na polityki strukturalne i sektoralne UE, w tym brak udziału aspektów przestrzennych we wdrażaniu Strategii/Agendy Lizbońskiej, rozproszenie działań i projektów przestrzennych i brak w nich wymiaru strategicznego oraz koordynacji pomiędzy działaniami głównego nurtu Funduszy Strukturalnych a działaniami poziomymi (w tym przestrzennymi), a także słaby stopień praktycznego wykorzystania badań ESPON w polityce przestrzennej. Jednym z głównych zagrożeń dla spójności przestrzennej jest jednak dysonans pomiędzy rozbudzeniem aktywności podmiotów lokalnych i subregionalnych o charakterze przestrzennym i całkowitym ignorowaniem tak rozbudzonych aspiracji przez wyspecjalizowane polityki sektorowe UE. Inne sprzeczności ujawniły projekty ESPON, o czym będzie mowa przy analizowaniu ekonomicznych aspektów policentryczności i dostępności.

## 4.2. Polityka przestrzenna na poziomie Unii Europejskiej

### – spójność i integracja przestrzenna

ESDP i jego instrument analityczny, jakim jest ESPON, nie stanowią ostatecznego zwieńczenia prac nurtu przestrzennego Unii Europejskiej. W ostatnich latach dają się zauważyć próby sankcjonowania już nie tylko planowania, ale także polityki przestrzennej prowadzonej z poziomu Unii. Dzieje się to przez wprowadzanie do polityki Wspólnoty kategorii przestrzennych, przede wszystkim spójności terytorialnej. Współpraca przestrzenna stała się również trzecim obok konwergencji i konkurencyjności celem polityki kohezyjnej/spójności Unii na lata 2007–2013.

W dniu 29 listopada 2004 roku, i w dniach 20–21 maja 2005 roku ponownie zebrała się konferencja ministrów odpowiedzialnych za planowanie i rozwój przestrzenny w UE. Zapadła na tych spotkaniach decyzja o intensyfikacji współpracy (wykorzystującej istniejące opcje ESDP) w odniesieniu do Strategii/Agendy Lizbońskiej (nadanie jej wymiaru przestrzennego), identyfikacji wpływu polityk przestrzennych UE na rozwój przestrzenny, identyfikacji najważniejszych wspólnych dziedzin wymagających współpracy przestrzennej w przyszłości, a także o kontynu-



acji ESPON. Do roku 2007 ma zostać opracowany raport *Stan i perspektywy przestrzeni Unii Europejskiej* oraz dokument polityczny *Agenda Przestrzenna UE*<sup>27</sup>. Konsekwencją tych działań może stać się wprowadzenie polityki przestrzennej (lub pewnych jej aspektów) do arsenału polityk wspólnotowych. Pojawiają się bowiem propozycje stworzenia Rady Rozwoju Przestrzennego przy Komisji Europejskiej (Territorial Development Council) mającej za zadanie analizowanie struktur przestrzennych w Europie, wypracowanie i wyjaśnienie przestrzennych wymiarów Strategii/Agendy Lizbońskiej, wytyczanie kierunków i monitorowanie prac ESPON (i podobnych inicjatyw strategicznych) oraz identyfikowanie właściwych (zgodnych z paradygmatem rozwoju samopodtrzymującego się) lokalizacji inwestycji w przestrzeni europejskiej (EU Working Group on Spatial and Urban Development 2003, s. 20). Już w maju 2003 roku obserwatorzy z ramienia Komitetu Regionów, uczestniczący w pracach nad tworzeniem Konstytucji UE, przedstawili rekomendacje Komitetu, aby spójności/kohezji przestrzennej w konstytucji nadać podobną rangę tak jak spójności społeczno-gospodarczej. Zwrócili się z oni z propozycją odpowiedniego przeformułowania artykułów 2, 3 i 158 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską (European Commission 2002)<sup>28</sup>. Natomiast rząd holenderski w kontekście przestrzennych aspektów polityk wspólnotowych zaproponował włączenie spójności przestrzennej jako komplementarnej kompetencji Wspólnoty, podczas gdy rząd francuski był zdania, że zagadnienia przestrzenne stać się powinny przedmiotem kompetencji wspólnych Komisji i rządów krajowych. W trzecim raporcie kohezyjnym (European Commission 2004) spójność terytorialna została zrównana (co do rangi i znaczenia) ze spójnością społeczną i gospodarczą. Kategorię tę wiąże się w tym dokumencie z integracją przestrzenną i współpracą między subregionami (European Commission 2004, s. 27).

W nieratyfikowanej w 2005 roku Konstytucji Europejskiej w art. I-3 spójność przestrzenna (terytorialna), obok spójności społecznej i gospodarczej, została podniesiona do rangi głównych celów Unii. W artykule III-220 pojawia się ona ponownie w kontekście zmniejszania dysproporcji rozwojowych. „W celu wspierania harmonijnego rozwoju całej Unii rozwija ona i prowadzi działania służące wzmocnieniu jej spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. W szczególności Unia zmierza do zmniejszenia dysproporcji w poziomach rozwoju różnych (sub)regionów oraz redukcji zacofania (sub)regionów najmniej uprzywilejowanych. Wśród (sub)regionów, o których mowa, szczególną uwagę poświęca się obszarom wiejskim, obszarom podlegającym przemianom przemysłowym i obszarom, które cierpią na skutek poważnych lub trwałych trudności naturalnych lub demograficznych, takim jak najbardziej na północ wysunięte (sub)regiony o bardzo słabym zaludnieniu oraz (sub)regiony wyspiarskie, transgraniczne i górskie”. Natomiast w artykule II-96 „Unia uznaje i szanuje dostęp do usług świadczonych w ogólnym interesie gospo-

<sup>27</sup> Tytuł oryginalny „The Territorial State and Perspectives of the European Union” oraz „Territorial Agenda of the EU”.

<sup>28</sup> Z podobnym postulatem w odniesieniu do Konstytucji Europejskiej zwrócili się uczestnicy projektu badawczego: „Przyszłe rozgraniczenie kompetencji pomiędzy Komisją Europejską a krajami członkowskimi w zakresie rozwoju przestrzennego” postulujący dodanie pojęć spójności przestrzennej i rozwoju przestrzennego do artykułów konstytucji dotyczących celów Unii i działań wspomagających.



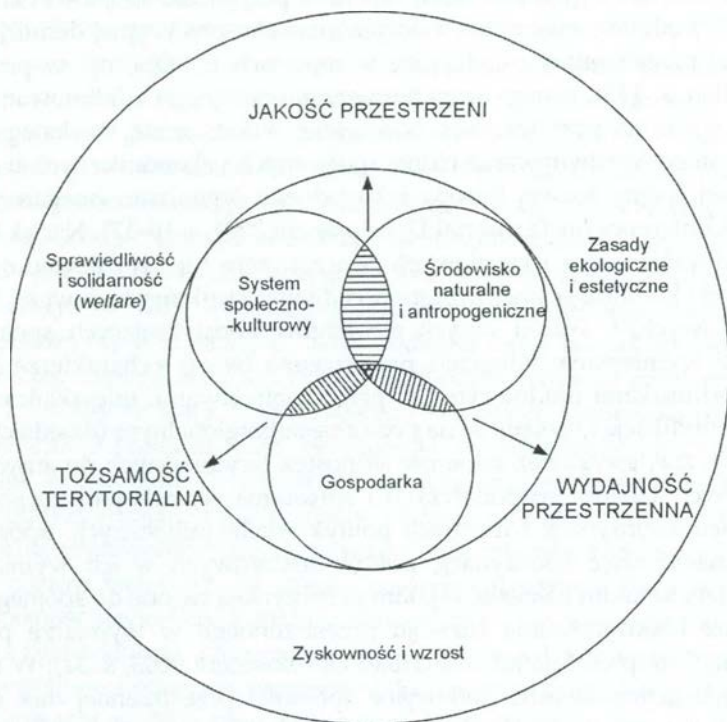
darczym (...) w celu wspierania spójności społecznej i terytorialnej Unii” (European Commission 2004a).

Jak wskazuje Szlachta (2004, s. 4), „problemem spójności terytorialnej był, jak dotąd, brak tak precyzyjnych mierników, jak w przypadku spójności ekonomicznej i społecznej”. Podobne stwierdzenia dotyczące braku precyzyjnej definicji operacyjnej spójności przestrzennej znajdują się w raportach ESPON, np. w projekcie 3.1. (ESPON 2004b, s. 118). Istnieje więc potrzeba precyzyjnego zdefiniowania i operacjonalizacji spójności przestrzennej. Najczęściej wskazuje się, że kategoria ta nie oznacza prostego wyrównywania różnic społecznych i ekonomicznych w przestrzeni, lecz raczej spójny rozwój Europy jako jednego organizmu (megaregionu) (EU Ministerial Conference on Territorial Development 2004, s. 16–17). Nacisk kładzie się na wyrównywanie szans rozwojowych w przestrzeni (np. w zakresie dostępności transportowej i komunikacyjnej, dostępności do infrastruktury badawczej i wyników badań naukowych)<sup>29</sup>. Wśród innych elementów konstytuujących spójność przestrzenną jest wymieniana: integracja przestrzenna (więzi o charakterze sieciowym pomiędzy jednostkami osadniczymi, tj. przedsiębiorstwami, mieszkańcami NGOs-ami itp.), identyfikacja i tożsamość na poziomie subregionalnym (dziedzictwo kulturowe, historyczne, językowe), zdolność jednostek terytorialnych do antycypowania asymetrycznych szoków gospodarczych i sprostania wyzwaniom gospodarki globalnej, stopień koordynacji i integracji polityk władz publicznych. Spójność przestrzenna oznacza więc koordynację polityk sektorowych w ich wymiarze przestrzennym (tzn. w takim zakresie, w jakim przyczyniają się one do spójnego rozwoju Europy) oraz koordynowanie rozwoju przestrzennego w wymiarze pionowym. (EU Working Group on Spatial and Urban Development 2003, s. 32). W opracowaniach podejmujących kwestie definicyjne spójności przestrzennej daje się jednak zauważyć spore zamieszanie i brak jednolitej wykładni w precyzowaniu tego pojęcia (ESPON 2004b – Glossary, s. 84)<sup>30</sup>. Jest to ważny cel (drugiego stopnia) w europejskiej polityce przestrzennej (ESDP) i jest to kategoria złożona (*umbrella concept*), obejmująca aspekty przestrzenne spójności społeczno-ekonomicznej, a zarazem

<sup>29</sup> Odmienne są bowiem konsekwencje spójności rozumianej jako sytuacja, w której pewne wskaźniki makroekonomiczne (np. PKB na głowę mieszkańca) są przestrzennie nieodróżniewane, od spójności definiowanej jako zapewnienie tych samych możliwości rozwojowych w różnych punktach przestrzeni. W Wielkiej Brytanii w latach 80. egzekwowaniu zasady sprawiedliwości płacowej (podobne płace na podobnych stanowiskach dla podobnie wykształconych osób) towarzyszył wzrost zróżnicowań przestrzennych w zakresie PKB na mieszkańca, wynikający z gromadzenia się osób wysoko wykształconych tylko w kilku wybranych regionach (Puga 1999). W świetle teorii nowej geografii zwiększenie mobilności przestrzennej czynników produkcji może zapewnić (tak jak ma to miejsce w USA) spadek różnic regionalnych w stopach bezrobocia czy PKB na mieszkańca itp. przy rosnącej koncentracji przestrzennej działalności gospodarczej. Natomiast przy małej mobilności siły roboczej redukcja regionalnych zróżnicowań może wymagać rezygnacji z niektórych korzyści płynących z aglomeracji (zob. Martin 1999) i spowolnić wzrost gospodarczy.

<sup>30</sup> Np. w projekcie ESPON 3.1. (ESPON 2004b, s. 132) proponuje się, aby za spójność przestrzenną (*territorial cohesion*) uznać syntezę spójności społecznej i obszarowej (*spatial cohesion*). Ta ostatnia nie jest precyzyjnie zdefiniowana, ale można się domyślać, że chodzi o stan struktur przestrzennych (struktury punktowe, liniowe i pasmowe) i ich wzajemne ułożenie wobec siebie stwarzające możliwość interakcji społecznych i gospodarczych.

wskazująca na rolę zasobów przestrzennie uwarunkowanych<sup>31</sup> (np. interakcje między elementami sieci osadniczej, dostępność, jakość środowiska naturalnego i kulturowego) dla rozwoju poszczególnych regionów i subregionów.



Rys. 4.1. Spójność przestrzenna – schemat ideowy

Źródło: ESPON 2005b, część 2, s. 78.

W projekcie ESPON 3.3 (ESPON 2005b, część 2, s. 77) wyróżnione są następujące komponenty spójności przestrzennej (rys. 4.1): jakość przestrzeni (jakość środowiska pracy i zamieszkania, dostępność do usług, do wiedzy), wydajność przestrzeni (efektywność wykorzystania zasobów naturalnych, energetycznych i ziemi, efektywność tkanki gospodarczej i atrakcyjność lokalnej przestrzeni dla działalności gospodarczej, dostępność) oraz tożsamość terytorialna (obecność kapitału społecznego, zdolność do tworzenia wizji rozwojowych, lokalne know-how, przewagi konkurencyjne i specyficzne predestynacje produkcyjne).

Nie jest także w pełni zdefiniowane pojęcie integracji przestrzennej ani jej relacja ze spójnością przestrzenną. Integracja ta, podobnie jak spójność, stanowi ważny cel (drugiego rzędu) polityki przestrzennej w Europie. W projekcie ESPON 3.1. integrację przestrzenną (*territorial integration*) definiuje się jako „system relacji gospodar-

<sup>31</sup> Zwanych czasami kapitałem terytorialnym, zob. np. EU Ministerial Conference on Territorial Development, (2004, s. 11).



czych, politycznych, kulturalnych i osobowych pomiędzy różnymi obszarami, opierających się na istnieniu połączeń (fizycznych), komplementarności i możliwości współpracy między nimi. Relacje te mogą się przejawiać w konkretnych formach, takich jak: przepływy, łączenia się, podobieństwa i inicjatywy współpracy” (ESPON 2004b, s. 132). Integracja może więc przybierać postać połączeń (więzi fizycznych), procesów i wspólnych projektów. Taka integracja składa się z komponentu społecznego i obszarowego (*spatial integration*) oznaczającego prawdopodobnie system relacji przestrzennych (tj. powiązań między strukturami przestrzennymi). W omawianym projekcie integracja przestrzenna stanowi element spójności przestrzennej. Tego typu ujęcie rodzi szereg wątpliwości. Po pierwsze, integracja może prowadzić nie tylko do związków sieciowych (będących elementem spójności przestrzennej), lecz także do związków monocentrycznych nasilających przestrzenną polaryzację. Integracja może w skrajnym przypadku prowadzić do wzrostu stopnia peryferyjności części większej całości. Integracja przestrzenna nie musi być więc tożsama ze spójnością przestrzenną. Po drugie, integracja przestrzenna zawiera także wątek ekonomiczny, a nie tylko społeczny i obszarowy. Na ten aspekt zwracają uwagę Cornett i Snickars (2002). Według nich kategoria integracji przestrzennej obejmuje (rys. 4.2):

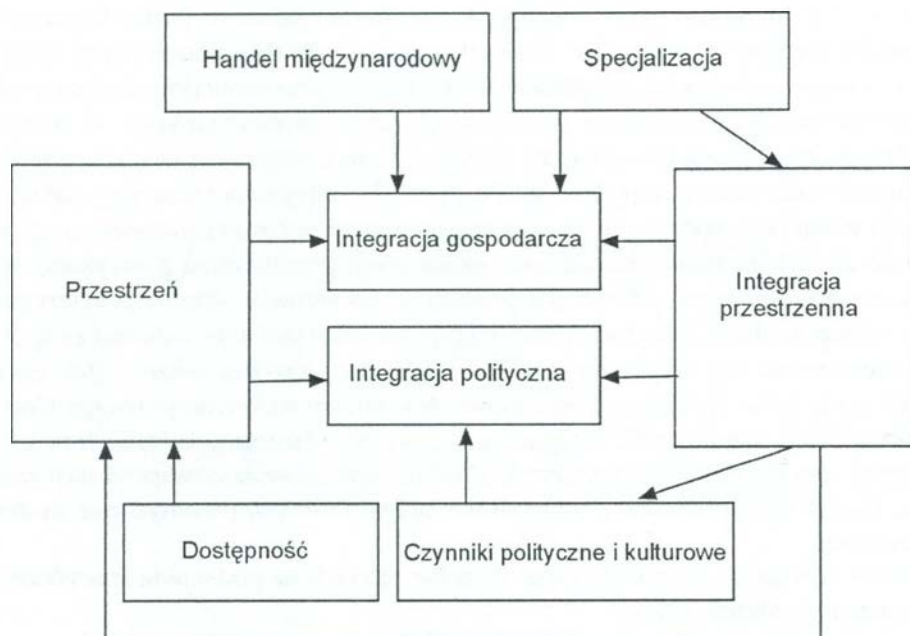
- rozwój specyficznych, geograficznie zdefiniowanych systemów produkcji takich jak: klastry (zgrupowania) przemysłowe, okręgi (*districts*) przemysłowe, systemy innowacji;
- system powiązań sieciowych miast wyodrębnionych na podstawie specyficznych powiązań funkcjonalnych;
- istnienie (dostępność) infrastruktury regionalnej łączącej analizowany obszar;
- intensywność wewnątrzregionalnych przepływów w stosunku do powiązań z otoczeniem regionu jako czynnika jego delimitacji.

Pojęcie integracji przestrzennej jest rozumiane przez obydwu badaczy jako najdalej idąca koncepcja integracji wynikającej nie tyle ze specyficznych charakterystyk środowiska naturalnego, lecz raczej będącej rezultatem integracji politycznej i ekonomicznej<sup>32</sup>. W tym rozumowaniu zjawiska polaryzacji i konwergencji (spójności) wzajemnie się przenikają.

W świetle istniejących rozbieżności i sporów trudno o jednoznaczne zdefiniowanie kluczowych pojęć europejskiej polityki przestrzennej. Trzeba przynajmniej jednak wyznaczyć relacje między nimi. Wydaje się, że spójność i integracja przestrzenna są pojęciami odmiennymi, aczkolwiek mającymi wiele elementów wspólnych. Należy do nich zaliczyć policentryczność (w odniesieniu do struktur przestrzennych i podmiotów gospodarczych), dostępność, naturalne powiązania między biocenozami, tożsamość i identyfikację kulturową, a także współpracę sfery publicznej, prywatnej i organizacji pozarządowych. Częścią specyficzną spójności przestrzennej jest konwergencja (szans i sytuacji) oraz zdolności do pozostawania na obranej ścież-

<sup>32</sup> Z perspektywy regionalnej i kontynentalnej istnieją silne dowody na to, iż polityczna i gospodarcza integracja jest wzmacniana przez bliskość i sąsiedztwo, ale jednocześnie polityczna, społeczna i gospodarcza integracja stawia na porządku dziennym wybrane aspekty integracji przestrzennej, np. dostępność (Cornett, Snickars 2002, s. 37).

ce rozwoju (absorpcja szoków). Specyficznym elementem integracji są natomiast więzi monocentryczne zarówno w systemach gospodarczych jak i przestrzennych. Próbę syntezy przedstawia rysunek 4.3.



Rys. 4.2. Integracja przestrzenna – schemat ideowy

Źródło: Cornett, Snickars 2002 s. 37.



Rys. 4.3. Integracja a spójność przestrzenna

Źródło: opracowanie własne.



### 4.3. Europejska polityka przestrzenna w świetle badań ekonomicznych

Analizując europejską politykę przestrzenną, niejako automatycznie nasuwa się pytanie o racjonalność (być może także słuszność) proponowanych przez tę politykę kierunków działań w świetle wyników badań ekonomicznych. Innymi słowy, należałoby sprawdzić, czy postulowane przez politykę przestrzenną rozwiązania prowadzą do realizacji zakładanych celów strategicznych przy uwzględnieniu istnienia mechanizmów rynkowych jako istotnego regulatora gospodarki.

Osią tak zarysowanych rozważań są zsyntetyzowane (za Domańskim 2002, s. 225) cele polityki przestrzennego rozwoju UE (tj. ESDP), odniesione do najważniejszych globalnych celów rozwoju Europy, tj. równoważenia rozwoju (zapewnienia jego sustensywnego charakteru), promowania rozwoju gospodarki opartej na wiedzy oraz zwiększania spójności społeczno-gospodarczej rozumianej jako zmniejszanie nadmiernych (większych od 75% średniej unijnej) różnicowań dochodowych między subregionami.

#### *Zrównoważony i policentryczny system sieci miast oraz nowe relacje między terenami miejskimi i wiejskimi*

Koncepcja policentryczności sieci osadniczej na dobre w literaturze przedmiotu zagościła w latach 60.<sup>33</sup> za sprawą Francuzów (koncepcja równoważenia wzrostu paryskiego regionu metropolitalnego) i nieco później Niemców (BMBau 1993), Duńczyków, Holendrów i Szwajcarów, a jej upowszechnienie się związane jest z przyjęciem *Zasad europejskiej polityki rozwoju przestrzennego* (BMBau 1995). W ESDP policentryczność pojawia się jako istotny cel rozwoju sieci osadniczej, traktowany równorzędnie z takimi celami jak: dynamika i konkurencyjność miast, stymulowanie endogenicznego rozwoju obszarów wiejskich czy też partnerska współpraca miast-wieś. Policentryczność służyć ma zarówno spójności przestrzennej jak i podnoszeniu konkurencyjności EU<sup>34</sup> (zob. ESDP 1999, s. 20–21). W odniesieniu do policentryczności sformułowanych zostało pięć, wcześniej już wymienionych, opcji ESDP<sup>35</sup>.

Koncepcja policentryczności wykorzystywana w ESDP wymaga dookreślenia<sup>36</sup>. Wydaje się, iż pod tym pojęciem twórcy ESDP rozumieli (zob. ESPON 2004/2005a, s. 3–4):

- na poziomie europejskim – tworzenie stref zdolnych do uczestniczenia w globalnej integracji gospodarczej (*Global Economic Integration Zones – GIZ*);
- na poziomie regionów paneuropejskich i krajów – tworzenie sieci współpracy dużych miast zapewniających łącznie zestaw usług (funkcji) normalnie dostępnych jedynie w centrach wyższego rzędu (nacisk na komplementarność funkcji);

<sup>33</sup> Jej początków należy jednak doszukiwać się w latach 30. XX wieku w nawiązaniu do Christallerowskiej teorii miejsc centralnych.

<sup>34</sup> Podobnie na poziomie krajowym policentryczność jest traktowana jako narzędzie kohezji społeczno-ekonomicznej (np. Łotwa) lub podnoszenia konkurencyjności (np. Litwa) danego kraju (zob. 2004/2005a, aneks B, s. 13, tab. 2.2.).

<sup>35</sup> Na temat policentryzmu zob. też. Azevedo, Cichowlaz (2002).

<sup>36</sup> W projekcie 3.1 (ESPON 2004b, s. 122) podkreślono kłopoty, jakie ta kategoria sprawia badaczom. Pierwotna definicja policentryczności z projektu 1.1.1, określająca policentryczny system miast jako przestrzenną ich organizację, która charakteryzuje się funkcjonalnym podziałem pracy, integracją społeczno-gospodarczą i współpracą polityczną została świadomie pominięta w końcowym raporcie tego projektu.

– na poziomie mikro – podobną współpracę między dużymi i małymi miastami (klastry miejskie) służącą poprawie pozycji gospodarczej subregionów.

Policentryczność zawiera zarówno aspekty morfologiczne (bliskość struktur przestrzennych i ich wzajemne ciążenie) oraz funkcjonalne (współpraca sieciowa) wynikające z czynników społecznych, gospodarczych i politycznych (zob. szerzej ESPON 2004/2005a, s. 8, 23 i 45–46)<sup>37</sup>. W badaniach ESPON policentryczność ujmuje się jako ważny element rozwoju systemowego, pozwalający przykładowo na zmniejszenie skali codziennych dojazdów do pracy i miejsc świadczenia usług wyższego rzędu<sup>38</sup> (ESPON 2004e, s. 23).

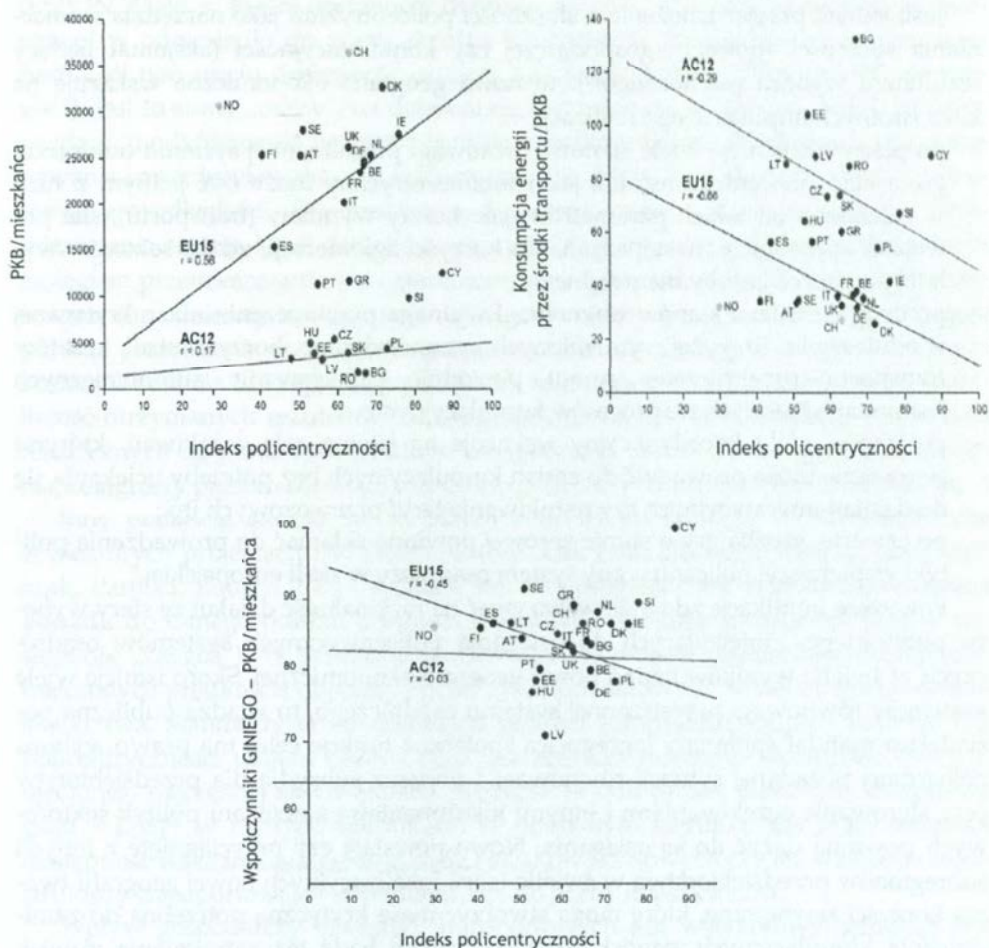
Logika policentrycznego rozwoju wynika nie tylko z kwestii związanych z jakością życia i zaspokajaniem potrzeb wyższego rzędu, ale także z efektów synergicznych między specjalizacją i komplementarnością. Policentryczny rozwój oznacza optymalizowanie korzyści skali i korzyści aglomeracji przy jednoczesnym unikaniu kosztów, takich jak kongestia (zatlócenie), degradacja środowiska naturalnego (przekraczanie jego zdolności absorpcyjnych) itp. Na gruncie teorii ekonomii trudno jednak jednoznacznie określić optymalny poziom koncentracji. Wynika to z kłopotów związanych z pomiarem kosztów zewnętrznych i z faktu, że koszty te z opóźnieniem przekładają się na kalkulowane przez przedsiębiorstwa koszty wewnętrzne. Z jednej strony fakt, że przedsiębiorstwa i pracownicy zmieniają lokalizacje bez oglądania się na możliwe straty, na jakie ich decyzja może narazić inne przedsiębiorstwa i gospodarstwa domowe, które za nimi nie podążą, sugerowałby, że tak sformułowana zawodność rynku musi prowadzić do wyższego niż optymalny stopnia koncentracji. Z drugiej strony, w swoich decyzjach lokalizacyjnych pracownicy i przedsiębiorstwa nie uwzględniają korzyści, jakie ich postępowanie przynosi przedsiębiorstwom i gospodarstwom domowym, do których się oni przenoszą. To z kolei sugerowałoby niższy od optymalnego poziom aglomeracji. Należy także pamiętać, że aglomeracja może służyć podniesieniu tempa wzrostu gospodarczego (Martin i Ottaviano 1999 – modele ze wzrostem endogenicznym), co sprzyja poprawie poziomu życia także mieszkańców subregionów biedniejszych (np. przez zwiększenie konkurencji prowadzące do spadku cen towarów konsumpcyjnych). Tak więc teoria ekonomii nie pozwala wskazać, w jakim kierunku powinna zmierzać polityka przestrzenna w odniesieniu do stopnia policentryczności systemu osadniczego, a więc racjonalność oceny stopnia policentryczności należałoby odnosić do kategorii sądów wartościujących (wyboru społecznego) i społecznej funkcji celu. Pomocne mogą być także badania empiryczne pokazujące zależności pośrednie. Na

<sup>37</sup> Słabość ESPON (2004/2005a) polega na braku analizy mechanizmów kreujących przepływy między miastami, a co za tym idzie, rekomendacji zmierzających do ich wzmacniania. Jednakże autorzy ESPON są świadomi znaczenia funkcjonalnych aspektów policentryczności. W projekcie 1.1.1 (ESPON 2004/2005a, s. 8 i 45) równoprawnie, w części metodologicznej, traktuje się policentryczność opartą na geograficznej bliskości i na przepływach oraz współpracy politycznej.

<sup>38</sup> Jak słusznie podkreślają to badacze ESPON (2004e, s. 25), policentryzm produkcji oznacza jednak wzrost przewozu dóbr pośrednich i surowców.



przykład według ESPON (2004/2005a, s. 80–82) policentryczność<sup>39</sup> jest pozytywnie skorelowana z poziomem PKB na mieszkańca, z proekologicznymi aspektami wzrostu gospodarczego (mierzonymi spadkiem zużycia paliwa w celach transportowych na jednostkę PKB) i z brakiem zróżnicowań przestrzennych poziomu życia mierzonego poziomem PKB na mieszkańca (tzn. ze spójnością ekonomiczną) w krajach Unii. Ta ostatnia zależność jest silniejsza w krajach wysoko rozwiniętych (rys. 4.4).



Rys. 4.4. Związek policentryczności z rozwojem gospodarczym, ekologicznymi aspektami sustensywnego rozwoju oraz spójnością gospodarczą

Źródło: ESPON 2004/2005a, s. 80–81.

<sup>39</sup> Należy jednak pamiętać, że przy tworzeniu indeksu policentryczności ESPON-u nacisk został położony na aspekt morfologiczny, podczas gdy funkcjonalny sprowadzono do wymiaru potencjalnego, tj. dostępności. (ESPON 2004/2005a, s. 61 i 72). Nie badano powiązań sieciowych między miastami. Wskaźnik policentryczności jest także wrażliwy na wielkość badanych subregionów oraz wagi przyjmowane przy sumowaniu poszczególnych komponentów. Wyniki należy więc traktować z dużą ostrożnością.

Zwiększanie policentryczności w skali makro (europejskiej) i tworzenie nowych stref globalnej integracji poza rdzeniem Europy, zdaniem autorów ESPON (2004/2005a) jest grą o sumie dodatniej, korzystną gospodarczo zarówno dla miast centrum jak i położonych bardziej peryferyjnie na kontynencie. Niestety, owe przekonanie nie zostało poddane naukowej weryfikacji. Napotkało ono jedynie na sprzeciw planistów przestrzennych krajów korzystających obecnie z renty centralności położenia (zob. Hague 2005, s. 3).

Jeśli jednak przyjąć założenie o słuszności policentryzmu jako narzędzia wzmacniania spójności społeczno-gospodarczej czy konkurencyjności (aksjomat będący rezultatem wyboru publicznego<sup>40</sup>), to nowa geografia ekonomiczna wskazuje na kilka istotnych implikacji jego realizacji<sup>41</sup>:

- po pierwsze, istnieje wiele stanów równowagi przestrzennej systemu osadniczego, a stan policentryczny, tak jak i monocentryczny może być jednym z nich w zależności od takich parametrów, jak: koszty wymiany (transportu), siła powiązań uprzednich i następczych, siła korzyści aglomeracji, udział sektorów wykorzystujących zasoby niemobilne itp.;
- po drugie, zmiana stanów równowagi wymaga przekroczenia masy krytycznej w odniesieniu do wyżej wymienionych parametrów, np. korzyści skali, kosztów transportu – przekroczenie progu powoduje zainicjowanie autonomicznych i samonapędzających się procesów kumulacyjnych;
- po trzecie, efekt koordynacyjny wskazuje na istotną rolę oczekiwań, którymi sterowanie może prowadzić do zmian kumulacyjnych bez potrzeby uciekania się do działań inwestycyjnych czy regulowania taryf przewozowych itp.;
- po czwarte, groźba gry o sumie zerowej powinna skłaniać do prowadzenia polityki wspierającej policentryczny system osadniczy w skali europejskiej.

Powyższe implikacje zdają się wskazywać na racjonalność działań ze sfery wyboru publicznego, zmierzających do osiągnięcia policentrycznych systemów osadniczych w świetle wyników badań nowej geografii ekonomicznej. Skoro istnieje wiele systemów równowagi przestrzennej systemu osadniczego, to władza publiczna posiadająca mandat społeczny (agregująca społeczną funkcję celu) ma prawo wyboru najbardziej pożądanej sytuacji równowagi i poprzez subsydia dla przedsiębiorstw oraz sterowanie oczekiwaniami i innymi instrumentami z arsenału polityk sektorowych powinna dążyć do jej osiągnięcia. Nowo powstałe czy przyciągnięte z innych subregionów przedsiębiorstwa w świetle teorii lokalizacyjnych nowej geografii tworzą korzyści zewnętrzne, które mogą stworzyć masę krytyczną potrzebną do zainicjowania kumulacyjnych zjawisk aglomeracyjnych bądź też zatrzymania zjawisk „zwijania” się gospodarek subregionów schyłkowych. Obawę budzi jedynie to, czy polityka przestrzenna będzie w stanie zapanować nad uruchomionymi przez siebie siłami, czy jej interwencje będą „trafione”, czyli uruchamiające samoczynne procesy

<sup>40</sup> Coraz więcej planistów przestrzennych sceptycznie traktuje policentryczność w roli wiodącej koncepcji w europejskim planowaniu przestrzennym. Np. Hague (2005, s. 5–6) wskazuje, że według najnowszych badań policentryczność sieci osadniczej nie była np. czynnikiem dynamizacji rozwoju Irlandii w latach 90.

<sup>41</sup> Jest to pewne powtórzenie konkluzji z rozdziału dotyczącego nowej geografii ekonomicznej, tym razem jednak w odniesieniu do kwestii policentryzmu systemu osadniczego.



rynkowe, i czy będzie ona świadoma kosztów ekonomicznych podejmowanych działań w postaci np. zmniejszenia puli środków na postęp i innowacje w gospodarce. Sytuacja pożądana z punktu widzenia danego kraju czy subregionu może także oznaczać straty dla mieszkańców innych krajów i subregionów.

### *Zapewnienie równoprawności dostępu do infrastruktury i wiedzy*

Nie istnieje jednoznaczna definicja dostępności. W projekcie ESPON 1.2.1. (ESPON 2004e, s. 45–46) dostępność definiuje się jako „stan umiejscowienia w przestrzeni w odniesieniu do szans, działań lub zasobów istniejących na innych terenach”. W tym ujęciu dostępność oznacza relację dwustronną (dostępność „do czegoś”). Jest to suma „celów”, na dotarciu do których nam zależy (np. ludzi, rynków, wiedzy), modyfikowana negatywnie skalą wysiłków (koszty pieniężne, czas, pokonywanie barier językowych czy kulturowych lub politycznych), związanych z pokonywaniem odległości. Tak rozumianą dostępność można mierzyć kosztami przemieszczania się (np. koszt dotarcia do wszystkich stolic europejskich), maksymalnym zasięgiem przemieszczania się, ograniczonym progiem kosztu bądź przedziałem czasowym (np. dzienny zasięg), lecz najczęściej mierzy się ją osiągalnym, z danego punktu przestrzeni, potencjałem gospodarczym lub demograficznym, ważonym kosztami dotarcia (dostępność potencjalna). Minusem tego typu podejścia jest wrażliwość otrzymanych rezultatów od względnie trwałych charakterystyk przestrzeni niezależnych od stanu infrastruktury transportowej, takich jak np. gęstość zaludnienia, osiągnięty poziom rozwoju, mono- lub policentryczność systemu osadniczego.

Inne podejście stosuje się w planowaniu transportowym w Niemczech czy w niektórych projektach INTERREG-u (Np. Łuk Południowego Bałtyku, zob. Matczak, Parteka, Zaucha 2004). Zakłada się, że dostępność jest mierzona prędkością dojazdu do danego punktu z innych wybranych punktów przestrzeni (jest to dostępność „czegoś”). W rezultacie możliwe jest tworzenie standardów dostępności mierzonych prędkością dojazdu, np. do miast powiatowych ze stolicy kraju czy województwa. Standardy te nie zależą od gęstości zaludnienia, stopnia rozwoju czy policentryczności układu osadniczego. Narzędziem mierzenia dostępności w tym ujęciu jest najczęściej ekwiwalentna prędkość w linii prostej (*equivalent straight-line speed* – ESS)<sup>42</sup> w różnych wariantach. W podobnym kierunku idą prace mierzące dostępność wskaźnikiem gęstości dróg i szlaków kolejowych czy też wartością infrastruktury transportowej w odniesieniu np. do liczby mieszkańców.

Wpływ gospodarczy inwestycji transportowych jest wielotorowy: generują one koszty (np. obciążenia zbędne w wyniku nakładania podatków) i dochody w trakcie budowy (popyt na roboty budowlane), jak i w trakcie użytkowania (dochody z użyt-

<sup>42</sup> Ekwiwalentna prędkość w linii prostej ESS (*Equivalent straight-line speed*) to wskaźnik syntetyczny, obliczany przez podzielenie odległości fizycznej w linii prostej pomiędzy dwoma punktami o znanym położeniu przez przeciętny czas przejazdu pomiędzy tymi punktami najkrótszą drogą i określonym środkiem transportu. Przeciętny czas przejazdu można ustalić na podstawie przeprowadzenia szczegółowych pomiarów bądź przyjęciu dla poszczególnych klas technicznych dróg prędkości standardowych, wynikających z tzw. funkcji ruchu. Można stosować także szacunki na podstawie wyrzykowych pomiarów prędkości ruchu dla poszczególnych klas technicznych dróg. (Dutkowski 2004, s. 107–108).



kowania płatnych autostrad, koszty ich utrzymania itp.), a także generują inne korzyści, np. zmniejszają koszty przemieszczania dóbr i osób. Inwestycje transportowe wpływają na przestrzenną lokalizację działalności gospodarczej<sup>43</sup>, zmieniają podział pracy transportowej pomiędzy różne rodzaje transportu i oddziałują na środowisko naturalne. Istnieje przekonanie, że infrastruktura transportowa ma charakter nakładu produkcyjnego, co oznacza, że jej rozwój prowadzi bezpośrednio do wzrostu PKB na głowę mieszkańca. Kontynuacja tego rozumowania pozwala stwierdzić, że rozwój tej infrastruktury w subregionach słabo rozwiniętych może i powinien pozwolić im na przyspieszony wzrost gospodarczy. Na przykład Aschauer (1989) obliczył, że zwrot nakładów na rozwój infrastruktury transportowej (w postaci odpowiadającego im wzrostu PKB) następuje w okresie poniżej roku. Stwierdził także, że krańcowa efektywność nakładów infrastrukturalnych przewyższa efektywność inwestycji prywatnych. Tak silnego związku nie potwierdzają jednak inne badania (np. Gramlich 1994). W literaturze wymienia się między innymi następujące problemy związane z pomiarem wpływu dostępności na wzrost gospodarczy: sprzężenia zwrotne (dostępność pobudza wzrost PKB, a wyższy PKB skłania do inwestycji transportowych), korelacje z innymi zmiennymi wpływającymi na wzrost PKB, a nieuwzględnianymi w obliczeniach (np. z postępem technologicznym), czy też niedoszacowanie produktywności krańcowej kapitału prywatnego wynikające np. z kryzysu paliwowego de facto wyłączającego z użycia część kapitału produkcyjnego (zob. szerzej na ten temat Duggal, Saltzman, Klein 1999). W miarę obiektywny i szeroki przegląd różnorodnych korzyści gospodarczych (lub ich braku), związanych z rozwojem infrastruktury drogowej, jest zawarty np. w raporcie zatytułowanym *Przegląd empirycznych dowodów świadczących o dodatkowych korzyściach z inwestowania w drogi* autorstwa badaczy z Uniwersytetu w Oksfordzie (Transport Studies Unit of University of Oxford, 2005).

Wpływ rozwoju infrastruktury transportowej na spójność społeczno-gospodarczą nie jest także jednoznaczny na gruncie teorii ekonomii. Rozbudowa infrastruktury transportowej z jednej strony stwarza przedsiębiorcom w subregionach słabiej rozwiniętych szansę tańszego dostępu do zasobów i rynków zbytu w subregionach silniejszych. Komitet Regionów (COR) jest nawet zdania, że rozwój infrastruktury transportowej może kompensować braki w zakresie dostępu do podstawowych usług (w domyśle prorozwojowych). Z drugiej strony także przedsiębiorstwa z lepiej rozwiniętych subregionów mają łatwiejszy dostęp do rynków zbytu subregionów słabszych. O tym, która strona stanie się beneficjentem usprawnień infrastrukturalnych, zależy głównie od takich charakterystyk makroekonomicznych, jak mobilność siły roboczej (powinna być niska, aby usprawnienia infrastrukturalne działały na rzecz subregionu słabszego) oraz elastyczność rynku pracy (tj. czy płace są lepkie, jak szybko reagują na zmiany na rynku pracy, im ta elastyczność jest większa, tym większa szansa, że usprawnienia infrastrukturalne będą działały na korzyść subregionów słabszych)<sup>44</sup>.

<sup>43</sup> W sytuacji malejących kosztów transportu stanowiących obecnie średnio 3–5% kosztów produkcji dóbr przemysłowych znaczenie kosztów transportu jako czynnika lokalizacji uległo osłabieniu, zob. Whitelegg (1994, s. 9).

<sup>44</sup> Szerzej na ten temat zob. w rozdziale omawiającym modele nowej geografii ekonomicznej.



Jak zauważył Puga (1999) w Europie elastyczność ta nie należy do wysokich. W ciągu ostatnich 20 lat różnice dochodowe na mieszkańca pomiędzy krajami spadły, podczas gdy te same różnice w kontekście subregionalnym wzrastały. Struktura produkcji krajów UE ulegała dalszemu różnicowaniu, a różnice w stopie bezrobocia pomiędzy subregionami ulegały pogłębieniu. Wytłumaczeniem tego zjawiska może być kombinacja polityk narodowych zmierzających do wyrównywania płac wewnątrz krajów (przy braku tego typu usiłowań w kontekście międzynarodowym) oraz niskiej mobilności przestrzennej społeczeństw UE. Przy tego typu polityce rozwój infrastruktury zgodnie z logiką nowej geografii ekonomicznej nie spowoduje bodźców pro wzrostowych w regionach peryferyjnych i opóźnionych w rozwoju.

W projekcie ESPON 2.1.1 (ESPON 2004d, s. 16–18) obliczono (przy wykorzystaniu modelu SASI<sup>45</sup>, że poprawa dostępności potencjalnej wywiera pozytywny wpływ na poziom PKB i na konwergencję względną<sup>46</sup> (tj. tempo przyrostu PKB). Skala tego wpływu (tj. podniesienie wzrostu PKB o jeden lub dwa punkty procentowe w ciągu 20 lat) jest jednak znacznie mniejsza niżeli wpływ czynników socjoekonomicznych i technologicznych, takich jak: globalizacja, konkurencja, starzenie się ludności czy wydajność pracy. Także inne badania empiryczne (Spiekermann 2004; ESPON 2004e, s. 396–397<sup>47</sup>) wskazują na pozytywną zależność między dostępnością a poziomem PKB na mieszkańca.

Wpływ poprawy potencjalnej dostępności na policentryczność, zgodnie z przewidywaniami jest raczej negatywny (ESPON 2004d, s. 20). Trzeba jednak dostrzeżać<sup>48</sup> odmienne efekty przestrzenne różnych modeli rozwoju infrastruktury. Jeśli przepływ osób i ładunków odbywa się przez tzw. huby, to rozwój infrastruktury technicznej łączącej subregiony peryferyjne z miejscami centralnymi (hubami) z reguły przyczynia się do rozwoju tych ostatnich, gdyż obniża koszt prowadzenia działalności w miejscach centralnie położonych. Korzystniejszy dla rozwoju subregionów peryferyjnych jest rozwój infrastruktury transportowej o charakterze sieciowym (policentrycznym) (zob. Puga, Venables 1997).

Wpływ inwestycji komunikacyjnych i technik informacyjnych (ICT) na wzrost gospodarczy jest jednoznacznie pozytywny i silniejszy niż wpływ inwestycji infrastrukturalnych. Jak wynika to np. z modelu STIMA<sup>49</sup>, ich rola „ jest istotna zarówno w tworzeniu PKB, w jego wzroście i podziale” (ESPON 2004d, rys. 5.1, s. 203). W badaniach ESPON (2005a, s. 209) ten silny związek (korelacja) znalazł potwierdzenia empiryczne ( $R^2 = 0,6285$ ).

Polityka Unii Europejskiej w analizowanej sferze sprowadza się do wspomagania rozwoju infrastruktury transportowej o znaczeniu europejskim (*Trans European Networks-Transport* – TEN-T) i programu eEurope. Program TEN-T jest wprowadzie

<sup>45</sup> Model oparty na funkcji produkcji uwzględniającej dostępność jako rodzaj quasi-kapitału publicznego, estymowanej przy założeniu ograniczonej zdolności substytucji wzajemnej czynników produkcji. Opis modelu zob. ESPON 2004d, s. 73–78.

<sup>46</sup> Wpływ na konwergencję absolutną (wielkości przyrostów PKB) jest negatywny.

<sup>47</sup> Szczególnie zob. wykres 34 (ESPON 2004e, s. 397).

<sup>48</sup> Czego nie uczynili autorzy ESPON 2004d.

<sup>49</sup> Na temat modelu zob. ESPON 2004d, s. 94–101 oraz 179–209.



nakierowany na subregiony peryferyjne, ale w jego wyniku luka w zakresie względnej dostępności tych subregionów raczej się nie zmienia. Badania Vickermanna, Spiekermanna i Wegenera pokazują bowiem, że Europa kurczy się (w zakresie czasów dojazdu) najszybciej w części centralnej (zob. ESPON 2004e, s. 259 mapa nr 36).

Na projektach tzw. priorytetowych, tzn. wybranych z całej palety projektów TEN-T, w wyniku inspiracji danej przez raport van Mierla (High Level Group 2003, zob. także European Union 2004<sup>50</sup>) pod względem dostępności potencjalnej głównie zyskują subregiony hiszpańskie, portugalskie i niektóre nordyckie (zob. ESPON 2004d, s. 136–137 mapy 4.2 i 4.3). Dla pozostałych subregionów peryferyjnych korzystniejsze byłoby zrealizowanie wszystkich projektów TEN-T, a jeszcze bardziej korzystny wariant obejmowałby nacisk na projekty o znaczeniu regionalnym<sup>51</sup>.

W odniesieniu do wzrostu PKB w wyniku poprawy dostępności sytuacja wygląda podobnie (model SASI). Na projektach priorytetowych zyskują najczęściej subregiony Półwyspu Apenińskiego, Iberyjskiego i południowa część Skandynawii. Subregiony Europy Wschodniej z reguły tracą, tzn. ich relatywna pozycja wobec innych subregionów UE ulega pogorszeniu pomimo przyrostów absolutnych wynikających z uwzględnianych w modelu inwestycji transportowych. Realizacja wszystkich projektów TEN-T byłaby bardziej korzystna dla europejskich peryferii w zakresie przyrostu PKB na mieszkańca. Różnica pomiędzy poszczególnymi wariantami i status quo w wartościach absolutnych są jednak niewielkie (zob. ESPON 2004d, mapy 4.6 i 4.7, s. 144–145).

Do podobnych konkluzji prowadzi także analiza wpływu zmian w dostępności na dobrobyt regionalny mierzony udziałem zmiany ekwiwalentnej w PKB (model CGEurope<sup>52</sup>). Większe przyrosty<sup>53</sup> dobrobytu indukuje realizacja wszystkich projektów TEN-T, a nie tylko projektów priorytetowych. Oba warianty są korzystniejsze (w zakresie zmiany ekwiwalentnej) dla subregionów opóźnionych w rozwoju oraz wiejskich, co można interpretować jako wpływ prokohezyjny. Mniejsze korzyści odnoszą subregiony zurbanizowane i subregiony centrum Europy, co oznacza działanie wspierające rozwój policentryczny na poziomie mezo i makro (zob. ESPON 200d, s. 169–170 mapy 4.12 i 4.13 oraz s. 148 tab. 4.11). Także wyniki modelu SASI potwierdzają pozytywny wpływ analizowanej polityki transportowej UE na policentryczność na poziomie makro europejskim<sup>54</sup>. Według tego modelu, wpływ po-

<sup>50</sup> European Union, 2004, Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29.04.2004, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L.167,1–38.

<sup>51</sup> Bałtycki wariant tego typu zostanie omówiony w rozdziale o rozwoju przestrzennym Regionu Bałtyckiego.

<sup>52</sup> Model ten jest oparty na rozumowaniu nowej geografii ekonomicznej (zob. rozdz. 2). Jest to model ogólnej równowagi przestrzennej podobny do opisanego w aneksie rozdz. 2, kalibrowany przy użyciu parametrów z innych projektów i opracowań oraz z literatury przedmiotu (zob. ESPON 2004d, s. 89–93).

<sup>53</sup> Również przyrosty zmiany ekwiwalentnej dochodu w wyniku zmian dostępności wynoszą ułamki procenta PKB w skali 20 lat.

<sup>54</sup> Do przeciwnych konkluzji doszedł jednak „Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment” rządu brytyjskiego, wskazujący na możliwość wzrostu dysparytetów rozwojowych w Europie ze względu na orientację polityki transportowej UE na wielkie inwestycje międzynarodowe, cyt. za Deike (2000).



prawy dostępności na policentryczność na poziomie krajowym jest jednak negatywny (szybsze spadki policentryczności przewiduje się w krajach, które wstąpiły do Unii w 2004 r.). Większe spadki stopnia policentryczności na poziomie krajowym spowoduje wariant pełnej realizacji wszystkich projektów TEN-T niż wariant projektów priorytetowych (ESPON 2004d, s. 220–224).

Silniejsze wpływy prokohezyjne w zakresie różnych miar spójności gospodarczej cechuje wariant realizacji wszystkich projektów TEN-T niż wariant projektów priorytetowych (ESPON 2004d, s. 151–155). Jeśli jednak analizować kraje, które wstąpiły do Unii w 2005 roku oddzielnie, to tylko projekty transportowe łączące te kraje z resztą Europy powodują poprawę dostępności potencjalnej we wszystkich subregionach tych krajów, gdy inne projekty zwiększają dostępność głównie największych miast tego obszaru (ESPON 2004d, s. 153–154, tab. 4.5–4.8).

Preferowanie w polityce transportowej UE projektów kolejowych wysokich prędkości również wydaje się nie sprzyjać spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej. Budowa linii kolejowych tego typu wprowadzie zbliża subregiony peryferyjne do centralnych, ale w wymiarze względnym bardziej poprawia dostępność tych ostatnich niż tych pierwszych. W efekcie badania empiryczne wskazują, że tego typu inwestycje nie zawsze prowadzą do aktywizacji gospodarczej subregionów peryferyjnych czy subregionów położonych na trasie przebiegu tego typu linii kolejowych. Zważywszy, że w UE udział kolei w przewozach ładunków jest relatywnie mały (8% tkm w UE wobec 40% w USA), inwestycje te miały wpływ głównie na realokację władz dużych spółek prawa handlowego w kierunku subregionów centralnych<sup>55</sup>. Rozwój infrastruktury transportowej tego typu prowadzi do punktowego (wyspowego) rozwoju centrów wzrostu, np. Combes i Lafourcade (2001) zbadali, że spadek kosztów transportu we Francji w latach 1978–1993 doprowadził do wzrostu koncentracji zatrudnienia. Także inne badania (zob. Hey, Pfeiffer i Topan 1996) potwierdzają, że korzyści z nowych linii kolejowych wysokich prędkości oraz autostrad w układzie interregionalnym przypadają głównie subregionom o wyższym stopniu koncentracji działalności gospodarczej, jak również pogłębiają relatywną peryferyjność subregionów nimi niepołączonych, jak to pokazał Hall (2005, s. 187) na konkretnych przykładach z Anglii.

Polityka transportowa UE nie sprzyja więc w obecnym kształcie także rozwojowi policentrycznemu sieci osadniczej<sup>56</sup>. Autorzy ESPON (2004d, s. 41) są jednak przeciwni zmianie europejskiej polityki transportowej na bardziej restrykcyjną w odniesieniu do rozwoju subregionów centralnych w Europie. Gdyby to było konieczne (np. mechanizmy cenowe ograniczające popyt na usługi transportowe), proponują transfery kompensacyjne do subregionów opóźnionych w rozwoju i peryferyjnych na wzmocnienie sieci transportowych o znaczeniu subregionalnym. Również Deike (2004, s. 2) wyraża pogląd, że dla zrównoważonego rozwoju Europy ważne jest dowartościowanie subregionalnych systemów transportowych.

<sup>55</sup> Np. siedziby wielkich korporacji przenoszą się z Lyonu do Paryża.

<sup>56</sup> Współczesne technologie transportowe preferowane w UE, np. koleje dużych prędkości, charakteryzują rosnące korzyści skali i dlatego szanse, aby tak rozumiany rozwój infrastruktury promował powstawanie nowych centrów produkcji, są raczej niewielkie.

Wpływ gospodarczy programu eEurope (*eEurope 2002 Action Plan*<sup>57</sup>) zakładającego wzrost dostępu do internetu, intensyfikację e-edukacji oraz zwiększenie zakresu wykorzystania internetu w usługach rynkowych i publicznych (e-usługi) zależeć natomiast będzie od wzajemnej kompozycji owych trzech polityk oraz ich regionalnego rozkładu (ESPON 2004d, s. 209). Najbardziej efektywna w zakresie stymulowania PKB byłaby polityka koncentrująca wydatki europejskie na ICT w subregionach najlepiej rozwiniętych, ze szczególnym uwzględnieniem priorytetu e-usług. Polityka ta ma jednak istotny wymiar antykohezyjny, gdyż wzrosty PKB w subregionach opóźnionych, siłą rzeczy muszą być i są (trzykrotnie) mniejsze niż w subregionach gospodarczo dobrze rozwiniętych. Polityka przeciwna, koncentrująca wydatki w subregionach opóźnionych (po równo na wszystkie trzy priorytety), zmniejsza (o jedną trzecią) przyrost PKB w skali Unii możliwy do uzyskania bez przestrzennego różnicowania wydatków na ICT. Postulat ESPON (2004d, s. 30–32) w tym zakresie sprowadza się do regionalizacji polityki ICT w Unii zależnie od potrzeb poszczególnych subregionów i od specyfiki przemysłowej (*industrial vocations*) poszczególnych subregionów. Tego typu postulat jest jednak trudno przekładalny na konkretne działania ze sfery planowania przestrzennego.

Można więc przyjąć, że aksjomat o dużym znaczeniu inwestycji infrastrukturalnych (szczególnie transportowych) dla wzmacniania spójności przestrzennej Europy nie powinien być przyjmowany bez zastrzeżeń. Niezbędne jest spełnienie dodatkowych warunków makroekonomicznych w zakresie niskiej mobilności zasobów produkcyjnych i elastycznych rynków lokalnych tych zasobów czy też adekwatności specyfiki przemysłowej subregionów. Projekty infrastrukturalne powinny być więc analizowane także z tego punktu widzenia.

Autorzy projektów ESPON, sceptyczni wobec siły wpływu poprawy dostępności na wzrost gospodarczy i spójność gospodarczą, przyznają jednak, że w sytuacji ewidentnych deficytów dostępności efektywność inwestycji transportowych (odpowiedni współczynnik elastyczności w funkcji produkcji modelu SASI) może być znacznie wyższa w odniesieniu do tworzenia PKB (ESPON 2004d, s. 16). Podobnie Deike (2000, s. 7) uważa, że słabość związków między budową nowej infrastruktury a wzrostem gospodarczym cechuje głównie kraje o dobrze rozwiniętej infrastrukturze transportowej. Brak tego typu stwierdzeń w odniesieniu do inwestycji w ICT potwierdzałyby hipotezy nowej geografii ekonomicznej sformułowane w tym względzie w modelach gospodarki opartej na wiedzy.

### *Sustensywny rozwój, właściwe zarządzanie i ochrona dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego*

Racjonalności równoważenia rozwoju należy szukać przede wszystkim w sferze sądów wartościujących. Ekonomia głównego nurtu, posługująca się logiką substytucji, poza koncepcjami efektów zewnętrznych i ogólnie „zawodności rynku”, niewiele więcej jest w stanie zaoferować analizom zmierzających w tym kierunku. Pewnej

---

<sup>57</sup> W roku 2002 *eEurope 2002 Action Plan* został zastąpiony przez *eEurope 2005: An information society for all. Action Plan*.



pomocy można szukać na obrzeżach ekonomii głównego nurtu, w teoriach ekonomicznych zajmujących się niepewnością, konsekwencjami braku doskonałej informacji, komplementarnością zasobów rozwojowych czy wreszcie brakiem odwracalności procesów ekonomicznych (np. niemożność przywrócenia do stanu wyjściowego krajobrazów i zasobów środowiska zużytych w procesie produkcji). Ten typ myślenia jest szczególnie silny w ekonomice środowiska naturalnego i często kontestuje paradygmat współczesnej ekonomii neoklasycznej przynajmniej w odniesieniu do gospodarowania zasobami trudno odnawialnymi. Zmiana akcentów polega więc na odejściu od rozważań na temat równowagi makroekonomicznej na rzecz analizowania współzależności procesów społecznych, ekologicznych i ekonomicznych w toku produkcji i na badaniu ich efektu końcowego w postaci tworzenia dobrostanu społecznego. Podejście pieniężne ustępuje więc podejściu biofizycznemu, gdzie w centrum zainteresowania, tak jak u klasyków, pozostaje proces wytwarzania. Jak twierdzą Hubacek i van den Bergh (2002, s. 30): „Wielość wartości i dynamika naturalnych systemów nie mogą być adekwatnie odzwierciedlane przez wartości pieniężne”. Na przykład Georgescu-Roegen (1971) zanegował fundamenty ekonomii neoklasycznej, proponując ujmowanie gospodarki jako procesu jednokierunkowego przepływu entropii z zasobami na wejściu i odpadkami o wysokim stopniu entropii na wyjściu. Kapp (1970, s. 836) zwrócił uwagę, że aparat pojęciowy ekonomii głównego nurtu jest nieprzystosowany do analizy złożonych procesów współzależnych, takich jak przeplatanie się zjawisk ekologicznych i gospodarczych. Zdaniem Kappa (1970, s. 840), „degradacja środowiska naturalnego nie jest wynikiem niedoskonałości (bezzradności) rynku, ale przykładem bezzradności systemu rynkowego i konwencjonalnej ekonomii”. Boulding (1992) podkreślił komplementarność zasobów produkcyjnych. Końcowy efekt gospodarowania zależy jego zdaniem (Boulding 1992, s. 52) nie od łącznego wolumenu tych zasobów (logika substytucji), ale jest limitowany wielkością zasobu najbardziej rzadkiego (najbardziej limitującego) – jest to koncepcja ekonomii statku kosmicznego. Jednak nie ulega wątpliwości, że realizowanie powyższych koncepcji w ramach gry rynkowej wymaga tworzenia zewnętrznych bodźców zachęty dla podmiotów gospodarczych do stosowania „logiki statku kosmicznego” i uwzględniania priorytetów społecznych w ramach racjonalności mikroekonomicznej.

## Aneks A

### PRAKTYKA MIERZENIA MAKROEKONOMICZNYCH EFEKTÓW ROZWOJU INFRASTRUKTURY NA PRZYKŁADZIE NIEMIEC<sup>58</sup>

W większości krajów UE przy podejmowaniu decyzji w sprawie rozbudowy infrastruktury (zwłaszcza komunikacyjnej) analizowane są bezpośrednie korzyści gospodarcze takie jak np. zmniejszenie kosztów i czasu przemieszczania dóbr i pasażerów. Korzyści te przyjmuje się jako aproksymanty rzeczywistych korzyści gospodarczych (Rieken 2003, s. 99). W Niemczech natomiast istnieją wieloletnie doświadczenia oceny wpływu projektów infrastrukturalnych na rozwój społeczno-gospodarczy.

#### *Procedura niemiecka oceny wpływu na rozwój gospodarczy, społeczny i środowisko naturalne projektów infrastruktury komunikacyjnej*

Ocena szeroko rozumianego oddziaływania (ekonomicznego, społecznego, ekologicznego) projektów infrastrukturalnych składa się w Niemczech z trzech komponentów: analizy kosztów i korzyści prowadzonej w kategoriach pieniężnych, i dwóch komponentów jakościowych: oceny ryzyka wobec środowiska naturalnego (*environmental risk assessment*) oraz oceny oddziaływań na przestrzeń (*spatial impact assessment*).

Analiza kosztów i korzyści uwzględnia następujące elementy: koszty przewozów i utrzymania infrastruktury transportowej, bezpieczeństwo, dostępność<sup>59</sup>, ilościowe aspekty oddziaływania na przestrzeń, oddziaływanie na środowisko naturalne<sup>60</sup>, wymuszony wzrost wolumenu przewozów<sup>61</sup>, zapewnienie połączeń z portami lotniczymi i morskimi<sup>62</sup> oraz koszty inwestycji.

Z punktu widzenia współzależności polityki przestrzennej i regulacji rynkowej najciekawszą pozycję tej analizy stanowi kategoria „ilościowych aspektów oddziaływania przestrzennego”. Zalicza się do nich: zmiany zatrudnienia wynikające za-

---

<sup>58</sup> Opracowano na podstawie: Federal Ministry of Transport, Building and Housing, 2002, *Basic features of the macroeconomic evaluation methodology: Federal Transport Infrastructure Plan 2003*.

<sup>59</sup> Pod tym pojęciem kryje się wycena czasu zaoszczędzonego w okresie podróży prywatnych (dojazdy do pracy czy szkoły, na zakupy czy wypoczynek). Wartość czasu zaoszczędzonego przez przedsiębiorstwa trudniące się świadczeniem usług transportowych ujmowana jest w komponencie „zmiana kosztów transportu”.

<sup>60</sup> Wycena takich efektów jak zmiana poziomu emisji, hałasu, czasu traconego przez pieszych na przekroczenie ciągu komunikacyjnego.

<sup>61</sup> Uwzględnia się tylko wzrost ruchu bezpośrednio (w okresie krótkim) wywołany realizacją projektu, nie uwzględnia się efektów długofalowych wynikających ze zmiany struktury sieci osadniczej.

<sup>62</sup> Uwzględnia się np. wywołane projektem zmiany wielkości przeladunków w portach morskich, zmiany wielkości zatrudnienia, zmiany kosztów dostarczania towarów do portów.



równy z budowy, jak i z wykorzystania (istnienia) nowego odcinka infrastruktury technicznej oraz korzyści wynikające z aktywizacji powiązań międzynarodowych.

Metodologia obliczania zmian zatrudnienia związanego z budową konkretnego odcinka infrastruktury technicznej bazuje na macierzy nakładów i wyników oraz mnożnikach subregionalnych wskazujących, jaka część zatrudnionych przy danej inwestycji w wypadku jej braku pozostałaby bezrobotna. Istotną zmianą wprowadzoną w ramach nowego (2003 r.) planu było empiryczne oszacowanie tzw. funkcji reakcji wskazującej na zależność pomiędzy stanem bezrobocia w subregionie a proporcją dodatkowego zatrudnienia wynikającego z realizacji projektu. Funkcja ta okazała się „płaska”, co oznacza, że w sytuacji relatywnie niewielkiego bezrobocia proporcja ta jest znacznie mniejsza (ok. 31,2% dla 10-procentowej stopy bezrobocia) niż zakładano wcześniej w ramach apriorycznie wyznaczonych mnożników (80% dla 10-procentowej stopy bezrobocia).

To, co jednak stanowi o „wartości dodanej” niemieckiej procedury, dotyczy metodologii obliczenia wzrostu zatrudnienia związanego z powstaniem i oddaniem do użytku nowego odcinka infrastruktury transportowej. U podstaw obliczeń leży założenie, że nowa infrastruktura zwiększa dostępność subregionów ulokowanych w jej pobliżu, przez co stymuluje napływ kapitału i zwiększa liczbę miejsc pracy. W poprzednim planie z 1992 roku do oceny tej wykorzystywano wyniki szczegółowych badań, które uogólniono w formie modelu (analiza regresji). W ich wyniku otrzymano uśrednioną liczbę 6,7 dodatkowych miejsc pracy na kilometr autostrady federalnej. W nowym planie (z 2003 r.) ta procedura uległa zmianie, tak aby z jednej strony uwzględnić szerszy terytorialny wpływ projektu (także subregiony sąsiadujące z subregionem, w którym zlokalizowany ma być projekt) oraz zrezygnować z mało realistycznego założenia o zależności przyrostu zatrudnienia od długości i rodzaju projektu infrastrukturalnego. W ramach nowej procedury dokonuje się więc kwantyfikacji jakości powiązań infrastrukturalnych subregionu, a następnie, przy wykorzystaniu modelu regresji<sup>63</sup>, analizuje wpływ zmian w jakości tych powiązań na zmiany zatrudnienia. Wykorzystuje się przy tym takie zmienne socjoekonomiczne, jak: gęstość zatrudnienia i zaludnienia, liczbę centrów osadniczych różnej rangi, strukturę zatrudnienia i jakość kapitału ludzkiego. Analiza regresji pozwala na zbadanie intensywności reakcji subregionalnego poziomu zatrudnienia na zmiany jakości infrastruktury komunikacyjnej. Wskaźnik nowych miejsc pracy jest mnożony przez 13 tys. EUR i w ten sposób otrzymuje się pieniężną wycenę korzyści dotyczących efektów zatrudnienia na poziomie subregionalnym. Dodatkowo ta część analizy kosztów i korzyści uwzględnia oddziaływanie projektu na intensywność powiązań międzynarodowych. Polega to na zastosowaniu mnożnika od 1 do 1,1 w odniesieniu do oszczędności kosztów przewozów (oszczędności czasu i innych nakładów) w odniesieniu do projektów stanowiących istotną część komunikacyj-

<sup>63</sup> Estymacji modelu dokonano na bazie danych z 446 niemieckich okręgów i 64 regionalnych jednostek w krajach sąsiadujących z Niemcami.

nych powiązań międzynarodowych bądź poprawiających powiązania niemieckich portów z ich lądowym zapleczem.

W procedurze planu z 2003 roku jako osobną część wyodrębnia się ocenę oddziaływania na przestrzeń, która w poprzednim planie ujmowana była w ramach analizy kosztów i korzyści przy wykorzystaniu narzędzia mnożników. Ocena ta obejmuje dwa główne aspekty wynikające z ustaw federalnych (Federal Regional Plannig Act z poprawkami z 1998 r.): (a) jednakowe warunki życia na całym terytorium Niemiec, włączając w to dostęp do infrastruktury technicznej, jednakowe warunki dla rozwoju gospodarczego itp. oraz (b) zmniejszenie ruchu pojazdów w obszarach o jego szczególnej intensywności między innymi przez wspieranie proekologicznych rodzajów transportu. Ocena ma charakter jakościowy, wykorzystuje szereg obiektywnych kryteriów dotyczących w pierwszym przypadku poziomu rozwoju subregionów, stopnia zapóźnienia w zakresie dostępności do infrastruktury (rozpatrywane są trzy typy powiązań infrastrukturalnych)<sup>64</sup>, w drugim przypadku intensywności ruchu transportowego i stopnia wsparcia dla proekologicznych form transportu. Ocena przybiera charakter punktów przyznawanych za spełnienie poszczególnych kryteriów, a w odpowiedniej procedurze ważenia punkty te są sumowane z rezultatami analizy kosztów i korzyści.

---

<sup>64</sup> Powiązania między głównymi miastami (metropoliami), powiązania sąsiednich centrów osadniczych niższego rzędu, powiązania głównych miast (metropolii) z portami, terminalami transportowymi itp.



## Aneks B

### CHARAKTERYSTYKA STUDIÓW EUROPE 2000 I EUROPE 2000+

#### *Europe 2000 Outlook for the Development of the Community's Territory*<sup>65</sup>

Studium, obejmujące 12 krajów Wspólnoty Europejskiej, zostało przyjęte przez ministrów odpowiedzialnych za planowanie i rozwój przestrzenny krajów UE na posiedzeniu w Hadze w listopadzie 1991 roku. Inspiracją do przygotowania *Europe 2000* wyszła ze strony Komisji Europejskiej, a całość prac była prowadzona przez ekspertów pod nadzorem Dyrekcji Generalnej XVI (DG XVI)<sup>66</sup>. Genezy tego dokumentu należałoby upatrywać w rosnącej roli aspektów przestrzennych dla osiągnięcia kardynalnych celów Wspólnoty<sup>67</sup>. Jak stwierdzono w tym dokumencie: „Korzyści ze wspólnego rynku wewnętrznego Wspólnoty nie mogą być w pełni osiągnięte, póki nie zostaną usunięte przestrzenne niespójności utrudniające racjonalną alokację zasobów” (European Commission 1991, s. 197). Studium *Europe 2000* nie pretenduje do roli spójnej wizji rozwoju przestrzennego terytorium Wspólnoty. Za decyzją o jego przygotowaniu kryła się raczej potrzeba nawiązania przez Komisję Europejską dialogu z planistami szczebla krajowego czy subregionalnego celem zwrócenia ich uwagi z jednej strony na implikacje międzynarodowe prowadzonych przez nich polityk, z drugiej – na znaczenie wpływu tzw. polityk sektorowych, znajdujących się w kompetencji Komisji, na rozwój przestrzenny terytoriów powierzonych ich pieczy. Dodatkowo studium *Europe 2000* aspirowało do bardziej holistycznego spojrzenia na rozwój przestrzenny całej Europy, poprzez objęcie analizami także krajów nienależących do UE. Wątek ten nie został chyba jednak należycie rozwinięty (zob. Szlachta 1997, s. 108). *Europe 2000* składa się z trzech części o różnym ciężarze gatunkowym i różnej i objętości.

Najobszerniejsza część (sekcje A–C), nieco ponad 100 stron, zawiera opis (w dezagregacji terytorialnej) trendów zjawisk społecznych i gospodarczych wywierających wpływ na kształtowanie przestrzennego zagospodarowania Europy. Do zjawisk tych należy: (a) przestrzenny rozkład ludności w podziale na grupy wiekowe i wpływ nań migracji oraz zmian w przyroście naturalnym; (b) przestrzenny rozkład działalności gospodarczej (w podziale na gałęzie) i wpływ nań nowych czynników lokalizacyjnych związanych z powstawaniem jednolitego rynku i zmianami paradygmatu rozwoju

<sup>65</sup> Polskie tłumaczenie tytułu: *Europa 2000. Perspektywy rozwoju terytorium Wspólnoty*.

<sup>66</sup> Dyrekcja ds. Polityki Regionalnej utworzona w 1967 roku.

<sup>67</sup> Dokument ten stanowił także logiczne następstwo reformy Funduszy Strukturalnych z 1988 roku. Impuls do jego przygotowania wyszedł z Francji, która podczas swojego przewodnictwa zwołała pierwsze posiedzenie ministrów Wspólnoty odpowiedzialnych za planowanie i rozwój przestrzenny (w Nantes 1989), na którym to spotkaniu poproszono Komisję o przygotowanie dokumentu określającego stosunek Wspólnoty do planowania przestrzennego.



(*economy of scope*); (c) przestrzenny rozkład BIZ (bezpośrednich inwestycji zagranicznych); (d) potoki ładunków i pasażerów przemieszczających się na terenie Europy i wynikająca z nich z jednej strony kongestia (zatłoczenie) pewnych obszarów i peryferyjność innych; (e) rozwój infrastruktury transportowej w podziale na różne typy transportu (ze szczególnym uwzględnieniem szybkiej kolei i wpływu na rozwój regionalny tunelu pod Kanalem la Manche); (f) rozwój nowych technologii informacyjnych i telekomunikacji (ITT); (g) podaż i popyt na energię; (h) zanieczyszczenie środowiska naturalnego oraz gospodarowanie odpadami; (i) stan zasobów naturalnych (woda, cenne biotopy, np. lasy, bagna itp.) i ich ochrona oraz wykorzystanie gospodarcze.

Druga część (sekcja D), licząca około 60 stron, prezentuje opis rozwoju struktur makroprzestrzennych, takich jak: (a) sieć osadnicza i związane z jej zmianami problemy społeczno-ekonomiczne i ekologiczne; (b) zmiany strukturalne w subregionach wiejskich i związane z nimi procesy demograficzne; (c) tereny przygraniczne w podziale na granice wewnętrzne i zewnętrzne; (d) wyspy i wybrzeża oraz specyficzne problemy rozwojowe narastające na tych obszarach.

Część trzecia (sekcja E) liczy tylko 5 stron i koncentruje się na analizie implikacji trendów przedstawionych w dwóch pozostałych częściach dla formułowania działań Wspólnoty w odniesieniu do ładu przestrzennego jej terytorium<sup>68</sup>. W tej sekcji została określona rola Wspólnoty wobec wyzwania tworzenia ładu przestrzennego na jej terytorium i konieczność zmiany prowadzonych przez Wspólnotę działań, tak aby uwzględniały one w szerszym zakresie tzw. aspekty przestrzenne (czyli ich wpływ na tworzenie ładu przestrzennego). Zaprezentowano także podstawowe wyzwania dotyczące zachowania ładu przestrzennego w Europie, wymagające wspólnego wysiłku w skali Wspólnoty. Katalog ten obejmuje siedem kwestii (Euro-

---

<sup>68</sup> Część wyzwań płynących z wymienionych trendów była jednak analizowana w sekcjach A–D. Przykładowo wskazywano na rolę polityki regionalnej Wspólnoty w aktywizacji i promowaniu nowoczesnych i wiodących rodzajów działalności gospodarczej poprzez równoważenie inwestycji w infrastrukturę inwestycjami w kapitał ludzki i otoczenie biznesu (s. 63). W rozdziale omawiającym trendy transportowe przedstawiono działania Wspólnoty zmierzające do przewyższenia peryferyjności regionów poprzez właściwe lokowanie inwestycji infrastrukturalnych (s. 77–80). W tym kontekście sporo uwagi poświęcono także wpływowi rozwoju szybkiej kolei na zmniejszanie rozpiętości różnic regionalnych w poziomie życia. Aż na czterech stronach opracowania przedstawiony jest wynik analizy Komisji odnoszących się do wpływu połączenia pod Kanalem La Manche na zmianę przestrzennej lokalizacji działalności gospodarczej w Europie i zmianę przepływów ładunków i pasażerów. Generalnie jednak, jak wynika z omawianego dokumentu (s. 84–86), polityka transportowa Wspólnoty w tym czasie miała na celu uzupełnianie brakujących fragmentów infrastruktury niezbędnych do stworzenia ponadkrajowego systemu połączeń komunikacyjnych i transportowych, rozwój transportu kombinowanego i szybkiej kolei paneuropejskiej. W odniesieniu do rozwoju sieci osadniczej (s. 148–149) prezentuje natomiast pewną wizję rozwiązania istniejących problemów (promocja powiązań sieciowych) oraz katalog tzw. przykładów sprawdzonych rozwiązań (*best practicies*) do wykorzystania przez głównych decydentów w tej sferze – władze miast. W rozdziale dotyczącym obszarów wiejskich pojawiają się pierwsze symptomy późniejszych zmian we wspólnej polityce rolnej (położenia większego nacisku na politykę rozwoju obszarów wiejskich), a w rozdziale o terenach granicznych widać myślenie, które doprowadziło do powstania INTERREG-u IIC i zwiększenia kompatybilności pomiędzy INTERREG-iem a PHARE. Tym odniesieniom do polityk Wspólnoty w ramach sekcji A–D brakuje jednak systematyczności i wydaje się, iż autorzy pragnęli jedynie wskazać, na istnienie istotnego instrumentarium po stronie Komisji, umożliwiające reakcje na niektóre z wyzwań.



pean Commission 1991, s. 199–200): (a) wzrost mobilności działalności gospodarczej w skali globalnej, nakładający się na konieczność restrukturyzacji subregionów centralnych i wzmocnienia subregionów peryferyjnych i słabiej rozwiniętych wewnątrz Wspólnoty; (b) niekorzystne zmiany demograficzne (starzenie się, brak siły roboczej w niektórych subregionach) w połączeniu z rosnącą presją migracyjną; (c) nadmierne dysproporcje rozwoju między subregionami Wspólnoty prowadzące do rosnącej presji na infrastrukturę techniczną w obszarach węzłowych; (d) nowe możliwości integrowania terytorium Wspólnoty dzięki rozwojowi technologii informacyjnych; (e) konieczność sprostania wymogom rozwoju samopodtrzymującego się; (f) rozwój jednolitego rynku energii i zapewnienia bezpieczeństwa zaopatrzenia energetycznego; (g) poszukiwanie spójnej wizji rozwoju przestrzennego Wspólnoty celem optymalnego wykorzystania istniejących zasobów.

W konkluzjach *Europe 2000* sprecyzowane zostały zadania Komisji wobec owych wyzwań. Po pierwsze, Komisja powinna pozyskiwać i dystrybuować (w ramach istniejących w krajach Wspólnoty systemów planowania przestrzennego) informacje dotyczące rozwoju przestrzennego. Część z tych informacji powinna być analizowana i udostępniana w formie studiów dotyczących istotnych transregionalnych procesów i ich przestrzennych implikacji. Ich głównymi odbiorcami powinni być planiści subregionalni i krajowi. Dzięki temu planowanie subregionalne i krajowe mogłoby być osadzone w szerszym kontekście międzynarodowym, a w konsekwencji następowałby wzrost kompatybilności polityk sektorowych i współpracy między subregionami. Instytucjonalizacji dialogu między Komisją a krajami członkowskimi w odniesieniu do rozwoju przestrzennego służyć natomiast miało utworzenie Komitetu Przestrzennego Rozwoju (CSD), będącego także forum dyskusji i analizowania głównych wyzwań rozwoju przestrzennego Wspólnoty, wymienionych w poprzednim paragrafie<sup>69</sup>.

Jako drugie zadanie „przestrzenne” Komisji zaproponowano zwiększanie przestrzennej spójności (*coherence*) działań prowadzonych przez Wspólnotę. W *Europie 2000* skatalogowane zostały polityki Wspólnoty posiadające istotne implikacje przestrzenne, tzn. wpływające na kształtowanie się ładu przestrzennego w Europie. Zaliczono do nich (European Commission 1991, s. 27) wspólną politykę rolną i wspólną politykę w dziedzinie rybołówstwa, politykę konkurencji, politykę zewnętrzną, politykę dotyczącą środowiska naturalnego.

Określone zostały także priorytetowe kierunki wsparcia ze strony Wspólnoty, prowadzącego do „bardziej zrównoważonego wykorzystania terytorium, wzmocnienia spójności społeczno-ekonomicznej i lepszego zintegrowania obszarów peryferyjnych” (European Commission 1991, s. 201–202). Do priorytetów zaliczono: rozwój

---

<sup>69</sup> Komitet ten został powołany przez konferencję ministerialną w Hadze w 1991 roku i pracował w zgodzie z zaleceniami tej konferencji aż do 2001 roku, a po przyjęciu ESDP został przekształcony w komitet nadzorujący ESPON (ESPN Monitoring Committee). Równoległe został utworzony Podkomitet ds. Rozwoju Przestrzennego i Rozwoju Miast przy Komitecie Zarządzającym polityką regionalną UE (Subcommittee on Spatial and Urban Development of the management committee for EU regional policy (SUD/CDCR)).



obszarów przygranicznych (fizyczne ich włączenie w krwioobieg jednolitego rynku Wspólnoty), współpracę pomiędzy miastami i subregionami szczególnie słabiej rozwiniętymi i ich bardziej aktywne włączanie w istniejące sieci powiązań gospodarczych, uzupełnienie brakujących powiązań infrastrukturalnych celem zmniejszenia efektu peryferyjności (nacisk na infrastrukturę łączącą subregiony peryferyjne z centrum Wspólnoty) oraz wspomaganie miast w rozwiązywaniu ich problemów rozwojowych w szczególności problemu ubóstwa i społecznego wykluczenia.

### *Europe 2000+ Cooperation for European Territorial Development*<sup>70</sup>

Dokument *Europe 2000+* pojawił się jako kontynuacja prac i analiz rozpoczętych w ramach przygotowania *Europe 2000*. Potrzeba jego opracowanie wynikała z tego samego co w odniesieniu do *Europe 2000* przekonania, że „planowanie przestrzenne na szczeblu europejskim stanowi warunek harmonijnego rozwoju Wspólnoty i lepszego integracji obszarów peryferyjnych” (European Commission 1994, s. 9). Nie bez wpływu były także zmiany, jakie zaszły w tym czasie w Europie, a przede wszystkim przekształcenie z dniem 1 listopada 1993 roku Wspólnoty Europejskiej w Unię Europejską (UE). Powstanie Unii wiązało się z jeszcze silniejszym akcentowaniem potrzeby osiągnięcia społeczno-ekonomicznej spójności Europy (artykuły 130A, 130B i 130E Jednolitego Aktu Europejskiego) oraz dało asumpt do rozwoju transeuropejskich sieci transportowych, telekomunikacyjnych i energetycznych, tzw. TEN (artykuły 129B i 129D), oraz do nadania Komisji kompetencji w zakresie ochrony środowiska naturalnego (artykuły 130R – 130T). Na szczeblu Unii pojawiły się więc kompetencje o istotnych implikacjach w zakresie ład przestrzennego. Kolejne ważne zmiany to reintegracja Niemiec<sup>71</sup> oraz spodziewana akcesja Austrii, Finlandii Szwecji i Norwegii<sup>72</sup>, jak również stowarzyszenie z wybranymi krajami Europy Środkowej i Wschodniej. Studium *Europe 2000+* od swojego poprzednika różni jednak przede wszystkim nie tyle zakres podejmowanych analiz, co ich szczegółowość i lepsze przestrzenne ukierunkowanie. Wydłużył się także ich horyzont czasowy. Istotnym novum jest również „Aneks A” prezentujący wyniki transregionalnych studiów badawczych analizujących trendy rozwojowe i scenariusze rozwoju dla ośmiu regionów paneuropejskich wewnątrz UE, a także główne cechy i perspektywy rozwoju czterech regionów spoza UE (Skandynawia, Europa Środkowa i Wschodnia, Południowa i Wschodnia część Regionu Morza Śródziemnego, oraz terytorium byłego ZSRR)<sup>73</sup>.

<sup>70</sup> Polskie tłumaczenie tytułu: *Europe 2000+. Współpraca dla rozwoju terytorialnego Europy*.

<sup>71</sup> Miała ona miejsce podczas opracowywania *Europe 2000* i nie mogła zostać w pełni uwzględniona w tym opracowaniu.

<sup>72</sup> Norwegia ostatecznie pozostała poza UE.

<sup>73</sup> Zwraca uwagę duża niestaranność, sporo uproszczeń, a nawet nonszalancja prezentacji w odniesieniu do krajów spoza UE. Przykładowo Litwę, Łotwę („Łatcja” zob. European Commission 1994, mapa 47, s. 233) i Estonię prezentowano zarówno w kontekście Europy Środkowej i Wschodniej jak i byłego ZSRR. Polskę uznano za kraj szczególnie zanieczyszczony, gdzie ponad 75% drzewostanu podlega uszkodzeniom liści ze względu na zanieczyszczenia atmosferyczne, 25% naszego terytorium uznano za szczególnie zagrożone nadmierną koncentracją kadmu, a obszary województwa opolskiego oraz okolice Szczecina i Trójmiasta oraz Mierzei Wiślanej uznano za główne tereny klęski ekologicznej.



Niejako zaproszeniem do lektury dokumentu jest prezentacja opcji lepszej organizacji terytorialnej UE zamieszczonych we wstępie do *Europe 2000+*. Opcje te zostały podzielone na ogólne, transnarodowe i w zakresie współpracy z sąsiadami. Opcje ogólne dotyczą:

- a) zwiększenia konkurencyjności terytorium europejskiego poprzez wykorzystanie impulsów rozwojowych płynących z rozbudowy transeuropejskich sieci transportowych i energetycznych, tworzenia społeczeństwa informatycznego, rozwój miast średniej wielkości oraz wspieranie tworzenia sieci miast małych i średnich jako subregionalnych ośrodków wzrostu, rozwój oświaty i kształcenia na wysokim poziomie w całej Unii<sup>74</sup>;
- b) ochrony środowiska i jego bioróżnorodności przy wykorzystaniu między innymi ocen oddziaływania na środowisko dokonywanych w ramach prac planistycznych;
- c) przestrzennych implikacji mechanizmów transferowych zmierzających do wyrównywania szkodliwych (nadmiernych) dysproporcji w rozwoju między subregionami.

Opcje transnarodowe dotyczą współpracy przygranicznej, zmniejszenia izolacji subregionów peryferyjnych (głównie przez rozwój transeuropejskich sieci transportowych i powiązanych z nimi sieci subregionalnych), zrównoważonego rozwoju systemu urbanistycznego<sup>75</sup> oraz dywersyfikacji rozwoju obszarów wiejskich przy zachowaniu istniejącej w tych subregionach wysokiej jakości życia i ich wiejskiej specyfiki.

Opcje współpracy z sąsiadami koncentrują się na prezentowaniu relacji UE z krajami sąsiednimi oraz ocenie implikacji przestrzennych zachodzących w nich zmian społecznych, politycznych i gospodarczych. Najwięcej uwagi poświęca się krajom z Północnej Afryki i Bliskiego Wschodu oraz Rosji.

Pierwsza część „A” opracowania zatytułowana „Główne czynniki wpływające na terytorialną organizację Europy” zawiera prezentację trendów najważniejszych zjawisk wpływających na rozwój terytorialny starego kontynentu. Struktura problemowa nie odbiega od tej z *Europe 2000*. Poruszone zostały następujące zagadnienia: struktura przestrzenna ludności i zatrudnienia, mobilność przestrzenna, bezpośrednio inwestycje zagraniczne i ich rola jako stymulatora rozwoju, rozwój transeuropejskich sieci transportowych, energetycznych i telekomunikacyjnych wraz z przestrzennymi implikacjami, a także ochrona środowiska naturalnego, w tym zasobów wodnych, mórz, wybrzeży i obszarów niezabudowanych oraz krajobrazu. Prezentacja poszczególnych trendów z reguły obejmuje także analizę ich implikacji dla rozwoju przestrzennego Europy oraz katalog proponowanych działań zmierzających

---

<sup>74</sup> Sygnalizowane problemy to rozwój obszarów centralnych kosztem peryferyjnych, wzrastające znaczenie dużych konurbacji kosztem małych i średnich miast, koncentrowanie się działalności innowacyjnej w wybranych punktach centralnych.

<sup>75</sup> Innymi słowy, chodzi o realizację niemieckiej koncepcji zdecentralizowanej koncentracji polegającej na budowie systemu urbanistycznego wokół sześciu ośrodków wiodących.

do przewyższania ich negatywnych konsekwencji<sup>76</sup>. Część z tych działań wykracza daleko poza ramy polityki przestrzennej<sup>77</sup>. W drugiej części „B”, zatytułowanej „Rozwój w obszarach specyficznych”, prezentowane są problemy rozwoju przestrzennego obszarów zurbanizowanych, wiejskich i granicznych oraz niezbędne działania władz publicznych (polityki) przeciwdziałające sygnalizowanym negatywom. Sekcja ta odpowiada części „D” z raportu *Europe 2000*.

W odniesieniu do obszarów zurbanizowanych analizowane są następujące zjawiska: koncentracja ludności i zatrudnienia w subregionach zdominowanych przez duże miasta (w połączeniu z tendencją do suburbanizacji), nasilanie się społecznego wykluczenia i przestrzennej segregacji oraz pogłębianie się degradacji środowiska naturalnego (zanieczyszczenie powietrza, wzrost poziomu hałasu, ruchu drogowego).

Osobny paragraf poświęcono roli małych i średnich miast i miasteczek. Wskazano na potrzebę prowadzenia na szczeblu krajowym, subregionalnym i lokalnym systematycznych działań zmniejszających społeczne wykluczenie i segregację w miastach, wskazano na przykłady dobrych rozwiązań w tym zakresie oraz na istniejące możliwości finansowania tego typu przedsięwzięć z funduszy UE (EFRR, EFS, subregiony celu 1 i 2 oraz URBAN). W zakresie kwestii ekologicznych nacisk położony został na podejście systematyczne i zintegrowane (planowanie miejskie zgodne z paradygmatem rozwoju samopodtrzymującego się, zintegrowane zarządzanie transportem, programy zmniejszające zapotrzebowanie na energię czy wodę promujące ponowne użycie raz już wykorzystanych zasobów oraz zmniejszające produkcję odpadów itp.). Podkreślono także potrzebę wspierania odpowiednimi działaniami (głównie z arsenału polityki zatrudnienia) władz publicznych małych i średnich miast i miasteczek, aby uczynić te miasta atrakcyjnymi miejscami podejmowania pracy.

W odniesieniu do obszarów wiejskich zaobserwowano polaryzację tendencji demograficznych: spowolnienie lub zatrzymanie depopulacji jednych subregionów przy wzmacnianiu się tendencji depopulacyjnych w innych, szczególnie peryferyjnych i „skazanych” na rolnictwo. Zaobserwowano także spadek znaczenia rolnictwa jako źródła dochodu na terenach wiejskich. Pojawiły się tendencje migracyjne do niektórych obszarów wiejskich ludności dużych miast, szczególnie w wieku emerytalnym, co prowadziło do ekonomicznego rozwoju obszarów napływu (nowe miejsca pracy). We Włoszech i w Północnej Europie miasta w typowo wiejskich subregionach rozwijały się nawet szybciej niż pozostałe ośrodki miejskie. Zasygnalizowany został także niejednoznaczny wpływ wspólnej polityki rolnej na rozwój obszarów wiejskich.

---

<sup>76</sup> Nie zawsze jednak opis jest wzbogacany opcjami w zakresie polityk rozwoju przestrzennego, zob. np. tendencje w zakresie bezpośrednich inwestycji zagranicznych (s. 49–54), gdzie takich opcji czy nawet implikacji przestrzennych brakuje.

<sup>77</sup> Np. na stronie 46 celem podniesienia mobilności przestrzennej ludności proponuje się zmniejszanie barier utrudniających dostęp do narodowych systemów ubezpieczeń i zabezpieczeń społecznych mieszkańcom innych krajów.



W rezultacie tych rozważań został zaproponowany podział subregionów wiejskich na pięć klas zależnie od specyfiki ich problemów rozwoju przestrzennego: (a) obszary usytuowane na bliskim zapleczu terenów zurbanizowanych, (b) obszary wiejskie o rozwiniętej funkcji turystycznej, (c) obszary wiejskie o zróżnicowanej gospodarce, (d) rolnicze obszary wiejskie, (e) obszary wiejskie o utrudnionym dostępie. Przedłożona została propozycja, aby różnicować polityki rozwoju obszarów wiejskich w zależności od uwarunkowań subregionalnych i lokalnych (historii, kultury, wartości społecznych itp.). Polityki te mogłyby zmierzać w następujących kierunkach: (a) wzmacnianie korzyści względnych w sektorze rolniczym (wysokiej jakości produkty o niestandardowych i specyficznych właściwościach); (b) lepsze wykorzystanie potencjalnych korzyści względnych poza rolnictwem (przemysł, turystyka, wypoczynek, usługi mieszkaniowe dla pracowników wielkich ośrodków miejskich, usługi mieszkaniowe i usługi trzeciego wieku dla emerytów); (c) budowanie bazy wytwórczej wzmacniającej rozwój lokalny (siła robocza odpowiedniej jakości, wspomaganie inicjatyw lokalnych przedsiębiorstw dzięki pomocy w planowaniu i doradztwie); (d) wzmacnianie rozwoju małych miast i miasteczek będących centrami obszarów wiejskich (poprawa dostępności, utrzymanie zakresu świadczonych usług publicznych itp.); (e) wspomaganie obszarów wiejskich niezdolnych do samodzielnego rozwoju (celem jest utrzymanie ludności wszędzie tam, gdzie jest to pożądane z przyczyn kulturowych, równowagi przestrzennej<sup>78</sup>, zachowania środowiska naturalnego i bioróżnorodności i ze względu na wysokie koszty depopulacji). Najczęściej powtarzające się propozycje konkretnych działań dotyczyły poprawy dostępności i wzmacniania subregionalnych sieci komunikacyjnych i transportowych.

Problemy obszarów przygranicznych zaprezentowano w podziale na granice zewnętrzne i wewnętrzne. Na granicach wewnętrznych dominowały kwestie barier pozainstytucjonalnych (np. kultura, zaszczości historyczne, język) oraz słabości strukturalnych wynikających z peryferyjnego położenia w przeszłości. Były to przykładowo takie problemy jak: wysokie bezrobocie, niedrożność systemów transportowych niezdolnych sprostać wymaganiom wspólnego rynku, brak wykształconej siły roboczej. Dały się jednak także zauważyć problemy związane z odmiennością struktur administracyjnych, społecznych i politycznych. Wśród barier instytucjonalnych wymieniono na pierwszym miejscu brak harmonizacji systemów emerytalnych między krajami. Generalnie jednak dominowało zjawisko integracji subregionów dawniej oddzielonych granicami państwowym, a niepokój budziły jedynie oczywiste dysparytety w tym zakresie polegające na nierównym rozkładzie korzyści z integracji (wynikającym z różnic w systemach gospodarczych, podatkowych czy administracyjnych). Rozważania dotyczące granic zewnętrznych koncentrowały się głównie na prezentowaniu istniejących instrumentów wsparcia współpracy przygranicznej (PHARE, INTERREG), a wśród problemów wymieniano peryferyjność, przeszkody naturalne (np. Alpy), a w odniesieniu do granic z krajami Europy

<sup>78</sup> Powyższe stwierdzenie wskazuje, że równowagę przestrzenną (*spatial balance*) można interpretować jako samoistną wartość.



Wschodniej i Środkowej także różnice w poziomach PKB na mieszkańca po obu stronach granicy, słabo rozwiniętą infrastrukturę oraz odmienności w kulturze politycznej, strukturze administracyjnej i instytucjonalnej. Jako sukces współpracy przygranicznej przedstawiono wspólne ponadgraniczne planowanie i wynikające z niego plany rozwoju przestrzennego (m.in. Polska–Niemcy), wspólnie zarządzanie ponad granicami sieciami biotopów i tzw. zielonej infrastruktury, jednocześnie wskazując na zbyt słabą decentralizację prowadzonych działań. Wskazano na potrzebę kontynuowania współpracy ponadgranicznej o wymiarze strategicznym (np. strategii wykorzystywania położenia centralnego, strategii aktywizacji turystycznej subregionów peryferyjnych), konieczność budowania zrozumienia (także w odniesieniu do technik i procedur planistycznych w różnych krajach) oraz podkreślono aspekt edukacyjny tej współpracy.

W części „C” zostały zarysowane systemy planowania przestrzennego w krajach członkowskich oraz główne kierunki ich ewolucji. Podkreślono istotne różnicowanie tych systemów pomiędzy krajami (np. systemy scentralizowane i zdecentralizowane, reaktywne i proaktywne, systemowe i dyskrejonalne). Przedstawiony został katalog głównych wyzwań, jakim powinna sprostać polityka przestrzenna w podziale na kwestie ekonomiczne (globalizacja, jednolity rynek, swobodny przepływ kapitału), sieci transeuropejskie (telekomunikacja, energia, transport), kwestie ekologiczne, demograficzne i różnice w systemach planowania przestrzennego. Odpowiedzią na te wyzwania były zmiany w metodach i zakresie planowania przestrzennego, takie jak: (a) zwiększenie kompleksowości tegoż planowania poprzez poszerzenie obszaru działania o kwestie społeczne, ekonomiczne, polityczne i ekologiczne i wychodzenie poza ramy dyskusji lokalizacyjnych i użytkowania terenu; (b) większy nacisk na uwzględnianie sił rynkowych w planowaniu przestrzennym (np. w kontekście bezpośrednich inwestycji zagranicznych); (c) zmniejszanie czasochłonności i odbiurokratyzowanie procedur planistycznych; (d) decentralizacja sfery wykonawczej i realizacyjnej połączona ze wzrostem znaczenia funkcji kontrolnych i sterujących szczebla krajowego; (e) rozwój nowoczesnych narzędzi i technik planistycznych (np. Geograficzne Systemy Informacyjne – GIS); (f) pojawienie się konsensusu w odniesieniu do priorytetów przestrzennego rozwoju UE (koncertowanie wzrostu w istniejących obszarach zurbanizowanych, budowanie polityki zarządzania środowiskiem przyrodniczym zintegrowanej z innymi politykami przy wykorzystaniu narzędzi planowania przestrzennego – np. w odniesieniu do polityki rozwoju obszarów wiejskich, rozwój transportu kombinowanego).

W części „C” wskazano także na wzrost znaczenia kontekstu międzynarodowego (europejskiego) przy tworzeniu krajowych planów rozwoju przestrzennego (np. Niemcy i Dania) oraz na potrzebę włączania polityk UE w krajowe systemy planistyczne, szczególnie na etapie realizacji planów czy strategii krajowych (Fundusze Strukturalne, Fundusz Spójności). Za równie ważny uznano wzrost aktywności planistycznej na obszarach przygranicznych, połączony z intensyfikacją współpracy przy tworzeniu planów ponadgranicznych.



Sekcję kończy prezentacja systemów planowania przestrzennego i głównych krajowych dokumentów planistycznych krajów UE oraz rozważania dotyczące wpływu wydatków władz publicznych na rozwój przestrzenny (efekty redystrybucyjne w wymiarze przestrzennym: systemów zabezpieczenia i ubezpieczenia społecznego, systemu fiskalnego, mechanizmów wyrównywania dochodów władz publicznych pomiędzy subregionami, inwestycji publicznych, subsydiów i dotacji). Prowadzą one do konkluzji o bardzo złożonym wpływie tych wydatków na rozwój przestrzenny i niezdolności krajowych mechanizmów transferowych do zapewnienia równowagi przestrzennej w skali UE, co implikuje potrzebę stworzenia odpowiednich mechanizmów wspólnotowych. W rezultacie pojawia się szereg pozostawionych bez odpowiedzi pytań dotyczących: mechanizmów kształtowania wydatków publicznych w zgodzie z paradygmatem przestrzennej równowagi, skali i przyczyn efektywności (nieefektywności) mechanizmów absorbujących pomoc w subregionach opóźnionych w rozwoju, a także spójności (niespójności) polityk sektorowych i mechanizmów fiskalnego wyrównywania w skali unijnej, regionalnej, krajowej, subregionalnej i lokalnej. Rozwiązanie tych kwestii, zdaniem autorów raportu, wymaga prowadzenia dalszych badań, w szczególności gromadzenia i analizowania odpowiednich danych w porównywalnych formatach.

## Aneks C

### OCENA WPŁYWU NA ROZWÓJ PRZESTRZENNY WSPÓLNOTOWYCH POLITYK SEKTOROWYCH<sup>79</sup>

#### *Wnioski dotyczące wspólnej polityki rolnej (CAP)*

- Wspólna polityka rolna w umiarkowany sposób przyczynia się do wzrostu spójności gospodarczej i społecznej terytorium Unii, gdyż 20% najbiedniejszych subregionów UE nie odnosiło korzyści z alokacji finansowych otrzymywanych w ramach CAP. Następowало dalsze pogłębianie się dualizacji rozwoju obszarów wiejskich poprzez wzmacnianie podziału na subregiony posiadające homeostatyczne mechanizmy rozwoju i te całkowicie zależne od pomocy finansowej z Brukseli.
- Polityka wspierania rozwoju obszarów wiejskich<sup>80</sup> na ogół sprzyjała dywersyfikacji ich produkcji, lepszemu wykorzystaniu lokalnego potencjału endogenicznego, dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego (wspieranie agroturystyki, produktów ekologicznych, miejscowych, oryginalnych itp. doprowadziło do zmniejszenia arealu upraw głównych, powstania rynku na miejscowe produkty rolne, wzrostu poziomu inwestycji i zatrudnienia w MŚP), nie zapewniła jednak wzmocnienia średnich i małych miast pełniących funkcje wyższego rzędu wobec obszarów wiejskich i nie zahamowała tendencji do dalszej intensyfikacji produkcji rolnej.
- Idea partnerstwa obszarów wiejskich i zurbanizowanych z wolna toruje sobie drogę, ale jej wspieranie, jak na razie, nie jest domeną CAP, ani też funduszy strukturalnych z wyjątkiem wybranych inicjatyw Komisji Europejskiej (głównie INTERREG-u III B).

#### *Wnioski dotyczące wspólnej polityki transportowej*

- Skutki liberalizacji rynku przewozów w odniesieniu do spójności społecznej i gospodarczej nie są jednoznaczne. Deregulacja drogowego transportu towarowego i pasażerskiego oraz stworzenie wspólnego rynku przewozów przyczyniły się do zmniejszenia liczby przewoźników, wzmocnienia podziału na małe przedsiębiorstwa transportowe i duże podmioty świadczące usługi logistyczne oraz do realokacji przedsiębiorstw przewozowych do krajów o najbardziej intensywnym transporcie drogowym (Niemcy, Holandia i Francja), jak również do krajów oferujących niższe koszty płacowe. Negatywne skutki pojawiły się jednak w zakresie transportu pasażerskiego w subregionach peryferyjnych. Istnieje obawa, że deregulacja rynku przewozów kolejowych przyczyni się także do zwiększenia udziału pracy przewozowej transportu drogowego w tych subregionach. Natomiast „polityka otwierania nieba” wydaje się skutkować wzrostem dostępności

<sup>79</sup> Na podstawie European Commission 2001b.

<sup>80</sup> Część CAP finansowana z EAGGF (Europejski Fundusz Orientacji i Gwarancji Rolnej).



subregionów peryferyjnych przede wszystkim ze względu na obniżenie taryf przewozowych. Generalnie jednak lekcja wyniesiona z liberalizacji rynku transportowego w Europie wskazuje na konieczność kontynuacji selektywnego interwencjonizmu władz publicznych w zakresie utrzymania transportu publicznego na wybranych połączeniach i kierunkach, tam gdzie uzasadniają to kryteria społeczne bądź ekologiczne wbrew logice rynku. Dotyczy to zwłaszcza subregionów granicznych, peryferyjnych i o niskiej gęstości zaludnienia. Interwencjonizm także powinien dotyczyć wspierania wybranych proekologicznych rodzajów transportu.

- Liberalizacja rynku transportowego nie przyniosła pozytywnych efektów ekologicznych, przeciwnie, przyczyniła się do wzrostu zatłoczenia dróg i ograniczyła bodźce do rozwoju transportu kombinowanego. Rozwój żeglugi kabotażowej z jednej strony zmniejszył zanieczyszczenie powietrza ( $\text{NO}_x$  i  $\text{CO}_2$ ), z drugiej – zwiększył ryzyko zanieczyszczenia morza rozlewami oleju i innymi zanieczyszczeniami oraz prowadził do pogłębiania torów wodnych, budowy nowej infrastruktury portowej, która może zakłócać naturalne procesy hydromorfologiczne.
- Większość paneuropejskich projektów transportowych, których głównym celem było wypełnienie luk w systemie transportowym UE, lokowało się w najlepiej rozwiniętych subregionach UE i te właśnie obszary stały się ich głównymi finansowymi beneficjentami. Mimo wyraźnych zapisów dających zielone światło dla budowy infrastruktury subregionalnej pozwalającej na wykorzystanie dużych projektów TEN-T do aktywizacji subregionów słabiej rozwiniętych, w praktyce działania tego typu należały raczej do wyjątków. Przeważa także opinia, że proces TEN-T kierował się w większej mierze zasadą łagodzenia kongestii transportowej subregionów centralnych, niż zasadą zmniejszania izolacji subregionów peryferyjnych. Wyjściem z tej pułapki mogłaby być koordynacja polityki przestrzennej i polityki transportowej, pozwalająca na eksport pozytywnych bodźców rozwojowych z subregionów metropolitalnych i korytarzy transportowych do sąsiadujących i nawet peryferyjnych subregionów, ale, jak na razie, brakuje podstaw metodologicznych do tego typu koordynacji.
- Celem promowania transportu kombinowanego, który zdaniem Komisji powinien przyczynić się do wzrostu spójności przestrzennej terytorium UE, został powołany program pilotowy PACT<sup>81</sup>. Projekty PACT-u koncertowały się jednak na liniach transportowych Północ-Południe, a tylko nieliczne z nich lokowały się w słabiej rozwiniętej południowej części UE. Tak więc ich wpływ na wzrost spójności był mniejszy od zakładanego. Przyczyniły się one jednak walenie do ochrony środowiska naturalnego tak samo jak projekty dotyczące inteligentnych systemów sterowania potokami ładunkowymi, a także działania zmierzające do obciążania użytkowników infrastruktury pełnymi kosztami jej wykorzystania (włączając w to negatywne efekty zewnętrzne).

---

<sup>81</sup> Pilot Actions for Combined Transport. Program zakończył się w grudniu 2001 roku, a jego sukcesorem jest program Marco Polo.

### *Wnioski w zakresie wspólnej polityki dotyczącej środowiska naturalnego (CEP)*

- Ze trzech analizowanych polityk CEP jest najbardziej spójna z zapisami ESDP dotyczącymi zarówno spójności (kohezji) jak i rozwoju sustensywnego (samopodtrzymującego się). Głównymi beneficjentami wsparcia finansowego w zakresie projektów ekologicznych (zarówno w ramach Funduszy Strukturalnych głównego nurtu, Funduszu Spójności jak i inicjatywy LIFE) były subregiony słabiej rozwinięte. Projekty te nie tylko tworzyły miejsca pracy, ale także sprzyjały transferowi know-how do tych subregionów, badały i wytyczały alternatywne ścieżki rozwoju (np. agroturystyka, ekologiczne rolnictwo, marketing zdrowej żywności itp.). Z drugiej strony CEP, nakładając określone restrykcje rozwojowe (szczególnie na subregiony o dobrze zachowanym środowisku naturalnym, a więc te słabiej rozwinięte) przyczyniała się do ucieczki kapitału z subregionów słabiej rozwiniętych (głównie w takich branżach jak intensywna hodowla bydła, przemysł chemiczny, wydobywczy, papierniczy i tekstylny). Komisja UE jednak zdaje się przychylić do tezy, że wysoka jakość środowiska naturalnego, pomimo kosztów z tym związanych, raczej podwyższa, a nie obniża pozycję konkurencyjną poszczególnych gmin i subregionów.
- CEP służyła także realizacji opcji ESDP w zakresie zarządzanie dziedzictwem kulturowym i bogactwem naturalnym oraz ochrony dziedzictwa przyrodniczego. W praktyce powstawały jednak liczne problemy w tym zakresie wynikające z (a) różnic w poziomach i kompetencjach planowania (planowanie przestrzenne na szczeblu lokalnym i subregionalnym a planowanie CEP na szczeblu krajowym), (b) konkurowania o zasoby między inicjatywami ekologicznymi szczebla unijnego i krajowego (np. sieć Natura 2000) a działaniami szczebla subregionalnego i lokalnego (preferowanie ochrony restrykcyjnej nad ochroną częściową, dopuszczającą pewne formy aktywności gospodarczej człowieka), (c) niedopasowania zuniformizowanych instrumentów CEP do subregionalnego i lokalnego kontekstu oraz specyfiki rozwojowej.

Wobec powyższego Komisja wskazuje na potrzebę dokonywania na wzór SEA<sup>82</sup> oceny strategicznej oddziaływań przestrzennych poszczególnych polityk, tworzących je aktów prawnych, projektów wdrożeniowych, planów działań itp., co mogłoby skutkować przygotowaniem w stałych interwałach czasowych raportów dotyczących przestrzennej spójności polityk UE.

---

<sup>82</sup> Strategiczna ocena oddziaływania polityk i programów na środowisko naturalne jest określona w Dyrektywie Unii Europejskiej 2001/42/EC, (polskie tłumaczenie – Dyrektywa 2001/42/WE o ocenie oddziaływania na środowisko niektórych planów i programów) Official Journal L 197, 21.07. 2001, s. 30. Dyrektywa została zaaprobowana przez Parlament Europejski 31 maja 2001 roku, a przez Komisję Europejską 5 czerwca 2001 roku.



# DELIMITACJA REGIONÓW W POLSCE

## CZĘŚĆ 3 KU REGIONOWI BAŁTYCKIEMU





## Rozdział 5

# DELIMITACJA REGIONU BAŁTYCKIEGO

### 5.1. Kryteria fizjograficzne

Region pozostaje pojęciem wieloznacznym na gruncie nauk posługujących się tą kategorią (Domański 2002, s. 109). Za regiony bałtyckie uważane są zarówno polskie województwa, jak i ponad dwudziestokrotnie mniejsze estońskie maakondy (średnio ok. 93 tys. mieszkańców)<sup>1</sup>. Regionem nazywana jest także cała Europa Bałtycka zwana również makroregionem lub regionem paneuropejskim. Literatura dotycząca istoty regionu jest niezwykle bogata (Dziewoński 1961, Chojnicki 1996; 1999; Czyż 1971; Domański 1972; Hagget 1972; Klasik 1974; Korcelli 1981; Kuciński 1990; Leszczycki 1965; Wróbel 1960). Zdaniem Domańskiego (2002, s. 109), „region w gospodarce przestrzennej, podobnie jak w geografii, jest obszarem, w którym charakter części składowych i relacji przestrzennych tworzy pewną jednolitą lub spójną całość”. Nie ma jednak zgodności, czy region jest narzędziem analizy (wyodrębniony na podstawie różnych kryteriów obszar dla badań analitycznych), czy też realnie istniejącą rzeczywistością. W odniesieniu do Regionu Bałtyckiego można przyjąć, że stanowi on zarówno realny fakt (istnieją powiązania wyróżniające go z otoczenia), jak i przedmiot badania. Z uwagi na to, że region ten obejmuje terytoria wielu państw, dla odróżnienia, w stosunku do regionów wewnątrz krajowych, używane będzie pojęcie subregionu.

Zrozumienie istoty Regionu Bałtyckiego<sup>2</sup> wymaga zidentyfikowania mechanizmów jego wyodrębniania się z otoczenia. W tego typu analizie najczęściej wykorzystywane są następujące kryteria:

- a) naturalne – dorzecza rzek, zlewiska mórz, masywy górskie (ukształtowanie powierzchni), zbliżony klimat, flora i fauna itp.;
- b) społeczno-gospodarcze – zbliżony poziom wskaźników socjoekonomicznych na obszarze regionu (tj. jednolity region ekonomiczny) lub też silne związki funk-

---

<sup>1</sup> Najmniejszy maakond Hiiumaa ok. 12 tys. mieszkańców, a największy Harju ok. 535 tys.

<sup>2</sup> W literaturze zamiennie używane są następujące pojęcia Europa Bałtycka (Zaleski, Wojewódka 1977, Jąłowiecki 1992, Palmowski 2000), Obszar Bałtycki (Zaucha 2001; VASAB 1995; Toczyński 1998b), Region Bałtycki (Kołodziejowski i Parteka 1993; Toczyński 1999; 2001; Palmowski 2000) oraz Region Morza Bałtyckiego (Kisiel-Łowczyk 2000). W większości przypadków są to pojęcia tożsame, aczkolwiek np. Schmid (1998, s. 7–8) dokonuje rozróżnienia między Regionem Bałtyckim obejmującym Litwę, Łotwę, Estonię i Północną Polskę oraz Regionem Morza Bałtyckiego tworzonym przez wszystkie kraje wokół Bałtyku (lub ich części) oraz Norwegię. Tego typu rozróżnienie nie przyjęło się jednak w literaturze przedmiotu.

cjonalne obrazujące współzależności gospodarcze i społeczne (tj. region funkcjonalny)<sup>3</sup>;

- c) polityczne – ustawodawstwo, konwencje i traktaty (np. przynależność Gruzji, Armenii i Azerbejdżanu do Rady Europy włącza je niejako do regionu europejskiego);
- d) kulturowe, historyczne, etniczne – samookreślenie społeczności regionalnych, poczucie przynależności do danego regionu, wspólnota wiary, wspólnota języka, itp.

Wydaje się, że wszystkie wyżej wymienione przesłanki odgrywają większą lub mniejszą rolę w delimitacji Regionu Bałtyckiego. Wśród nich jednak na plan pierwszy wysuwa się kryterium fizjograficzne – zlewisko morza Bałtyckiego<sup>4</sup> (1.733.850 km<sup>2</sup>). W przeszłości rzeki stanowiły główne szlaki komunikacyjne. U ich ujścia lokowały się miasta stanowiące centra rozwoju (np. Gdańsk, Królewiec, Ryga czy St. Petersburg). Bałtyk stanowił więc naturalną barierę komunikacyjną a zarazem tygiel przenikania się wpływów gospodarczych, kulturowych, religijnych rozchodzących się wzdłuż rzek w głąb lądu. Współcześnie wśród zlewiskowych mechanizmów powiązań dominują współzależności ekologiczne, związane z przenoszeniem przez rzeki szkodliwych efektów ubocznych (negatywne efekty zewnętrzne) procesów gospodarczych i osadniczych. Waga problemu spowodowała, iż w roku 1974 (tj. w okresie, gdy ze względu na żelazną kurtynę biegnącą środkiem Bałtyku trudno było mówić o Regionie Bałtyckim jako obiektywnej rzeczywistości i gdy granica morska była pilnie strzeżoną strefą zakazaną dla zwykłych obywateli) została podpisana Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, zwana Konwencją Helsińską (HELCOM), tworząca płaszczyznę współpracy ponad podziałami politycznymi. Jej sygnatariuszami były Dania, Finlandia, NRD, RFN, Polska, Szwecja, ZSRR, a obecnie, po zjednoczeniu obu państw niemieckich i rozpadzie ZSRR, w miejsce NRD i ZSRR uczestniczą Rosja, Litwa, Łotwa i Estonia, Niemcy i Komisja Europejska, a status obserwatora posiada Białoruś i Ukraina<sup>5</sup>. W Konwencji Helsińskiej nie występuje pojęcie Regionu Bałtyckiego. Używany jest natomiast termin „obszar Morza Bałtyckiego” zdefiniowany w następujący sposób: „Obszar Morza Bałtyckiego obejmuje Morze Bałtyckie właściwe oraz cieśniny prowadzące na Morze Bałtyckie ograniczone równoleżnikiem 57°44.43' szerokości geograficznej północnej, przechodzącym przez Skaw w Skagerraku. Obszar Morza Bałtyckiego obejmuje wody wewnętrzne, tj. w rozumieniu konwencji wody po lądowej stronie linii podstawowych, od których mierzy się szerokość morza terytorialnego, aż do

<sup>3</sup> Podział na regiony jednolite i funkcjonalne można odnosić także do innych przesłanek. Np. zlewisko jest regionem funkcjonalnym (ekosystem), a podany przez Domańskiego (2002, s. 110) przykład obszaru z cechami stepowania jest regionem jednolitym.

<sup>4</sup> Palmowski, (2000, s. 47–48) wymienia wśród kryteriów fizjograficznych także klimat, ale uznaje go za czynnik mało precyzyjny, krytycznie ocenia także propozycje Buchhofera (1997) łączące kryterium zlewiskowe z zasięgiem ostatniego zlodowacenia.

<sup>5</sup> W roku 1992 ze względu na zmiany polityczne w regionie podpisana została nowa konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego „Convention on the Protection of the Marine Environment of the Baltic Sea Area” (Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992 r.).



granicy lądowej zgodnie z tym, jak to zostało oznaczone przez umawiające się strony”<sup>6</sup>. Analizując jednak działania HELCOM-u dotyczące w szczególności źródeł zanieczyszczeń punktowych (tzw. newralgiczne punkty – *hot spots*) oraz rozproszonych (głównie rolnictwo) łatwo zauważyć, że HELCOM w praktyce operuje definicją zlewiskową Regionu Bałtyckiego. Świadczy o tym także udział w pracach HELCOM-u Ukrainy i Białorusi, krajów, które częściowo leżą w zlewisku Morza Bałtyckiego.

Region Bałtycki jest pierwszym regionem na świecie posiadającym transnarodowy program Agendy 21 (na temat Bałtyckiej Agendy 21 zob. Toczyski 1998a; 2000; 2003, s. 76–80 i 174–187, Toczyski Parteka 1999; 2000; Zaucha 1998a, s. 95). To również wskazuje na znaczenie czynników ekologicznych dla integracji bałtyckiej.

## 5.2. Kryteria instytucjonalne (polityczne)

Drugą istotną przesłanką delimitacji Regionu Bałtyckiego są kryteria polityczne. „Bałtycki fenomen współpracy nie ma sobie równego na świecie, zważywszy na wielość i żywość powiązań” (Zaucha 1998a, s. 93). Jak zauważa Deike (2000, s. 9), cechą specyficzną Regionu Bałtyckiego jest postrzeganie szans rozwojowych regionu we współpracy instytucjonalnej i ekonomicznej pomiędzy krajami bałtyckimi bez oglądania się na wymianę z regionami centralnymi Europy. W dużej mierze to wola polityczna doprowadziła do przekształcenia się w latach 90. minionego wieku koncepcji Regionu Bałtyckiego w element realnej rzeczywistości. Strategiczną inspirację i polityczne przywództwo zapewniła Konferencja Premierów Państw Morza Bałtyckiego (Ronneby 1990, Visby 1997, Ryga 1998, Kolding 2000, St. Petersburg 2002, Laulasmaa, 2004, Rejkiawik 2006). Wiodącą rolę odgrywa także powołana w 1992 roku Rada Państw Morza Bałtyckiego, w ramach której funkcjonuje większość pozostałych międzyrządowych sieci współpracy (zob. „Komunikat końcowy z posiedzenia Rady Państw Morza Bałtyckiego w Bergen w 2000 r.”)<sup>7</sup>. Regularnie spotykają się także parlamentarzyści z krajów wokół Bałtyku. O różnorodności powiązań międzyrządowych najlepiej świadczy zawarte w tabeli 5.1 zestawienie obrazujące spotkania bałtyckich ministrów resortowych oraz współpracę miast i władz regionalnych.

Jest faktem oczywistym, że różnorodność współpracy wokół Bałtyku niekoniecznie wzmacnia bałtycką tożsamość. Jak stwierdził Szustkiewicz (2001, s. 9), „owa współpraca funkcjonuje poza świadomością indywidualnych Polaków. Dopiero przeniesienie punktu ciężkości ze współpracy sfery publicznej i administracyjnej na społeczną będzie prawdziwym sukcesem współpracy bałtyckiej”. Z drugiej jednak strony współpracę pozarządową wokół Bałtyku trudno uznać za mało aktywną, aczkolwiek być może ma ona wciąż jeszcze wymiar elitarny. Toczyski (1998) np.

<sup>6</sup> Tamże.

<sup>7</sup> Communiqué from the IX Ministerial session of the Council of the Baltic Sea States, Bergen, 21–22 June 2000. W komunikacie stwierdza się między innymi: „Rada (...) deklaruje swoją gotowość do spełniania roli koordynacyjnej wobec współpracy międzyrządowej w ramach krajów członkowskich i do spełniania roli ośrodka wymiany informacji celem uniknięcia dublowania pracy i zapewnienia najlepszego wykorzystania istniejących w regionie zasobów” (tłumaczenie własne).

Tab. 5.1. Najważniejsze konferencje regionalne w latach 1990–2005 w Regionie Bałtyckim

Organizacja	Lata															
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Spotkania premierów	Ronneby							Visby	Ryga		Kolding		St. Petersburg		Laulasmaa	
Rada Państw Morza Bałtyckiego			Kopenhaga	Helsinki	Tallin	Gdańsk	Kalmar	Ryga	Nyborg	Palanga	Bergen	Hamburg	Svetlogorsk	Pori		Szczecin
Konferencja Parlamentarna		Helsinki	Oslo		Warszawa	Rønne	Ryga	Gdańsk	Lubeka	Mariehamn	Malmö	Greifswald	St. Petersburg	Oulu	Bergen	
Konferencja min. planowania przestrzennego (VASAB)			Karlskrona	Gdańsk	Tallin		Sztokholm					Wismar				Gdańsk
Konferencja min. transportu			Szczecin		Kalininograd			Berlin				Gdańsk				
Konferencja min. ochrony środowiska							Sztokholm							Lulea		
Konferencja min. kultury				Sztokholm		Tallin		Lubeka			Gdańsk	Kopenhaga		St. Petersburg		
Konferencja min. oświaty											Sztokholm		Sztokholm			
Konferencja min. energii									Stavanger	Helsinki Nyborg			Wilno		Tallin	Wilno
Konferencja min. gospodarki i handlu									Wilno		Bergen		Moskwa		Tallin	
Konferencja min. sprawiedliwości													Lubeka			



Tab. 5.1. (cd.)

Organizacja	Lata															
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Konferencja min. obrony								Ösel								
Konferencja min. odpowiedzialnych za młodzież													Wilno			
Konferencja min. spraw wewnętrznych															Kopenhaga	
Związek Miast Bałtyckich		Gdańsk	Kalmar	Kalinin-grad		Åarhus		Gdańsk		Sztokholm		Rostok		Kłajpeda		
Konferencja Współpracy Subregionalnej				Stavanger	Travemünde	Västerås	Vaasa	Gdańsk	Roskilde	Kowno	Parna-wa	Ryga	Lillehammer	St. Petersburg	Malmö	
Forum Organizacji Pozarządowych												Lubeka	St. Petersburg	Turku	Parna-wa	Gdynia

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji CBSS i Palmowski (2000).

doliczył się 33 pozarządowych organizacji regionalnych, a w sieci internetowej, w portalu <http://www.soc.utu.fi/jean-monnet/online/Networks/AZ.html>, zgromadzono informacje o prawie 170 bałtyckich projektach, sieciach współpracy i organizacjach o widocznym bałtyckim profilu<sup>8</sup>. Istotne są także powiązania natury finansowej, w tym Inicjatywa Unii Europejskiej INTERREG – współpraca międzynarodowa (obecnie INTERREG III B dawniej II C), jedyny program Unii o wyraźnym profilu przestrzennym. Jego efektem są wspólne bałtyckie projekty transnarodowe w dziedzinie planowania i rozwoju przestrzennego.

Rozumienie terminu „Region Bałtycki” w poszczególnych sieciach współpracy międzynarodowej jest odmienne. Dominuje podejście pragmatyczne, zależne od rozpatrywanych problemów. Generalnie jednak dają się zauważyć pewne podobieństwa. Z reguły do Regionu Bałtyckiego zaliczane są: Dania, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa i Szwecja oraz całość lub część terytoriów Niemiec, Polski i Rosji. Ze względu na wielowiekową tradycję współpracy skandynawskiej członkami Rady Państw Morza Bałtyckiego są także Norwegia i Islandia. Kraje te również biorą udział (często jednak formalnie) w części wymienionych powyżej sieci współpracy międzyrządowej, chociaż z wielu powodów trudno zaliczyć Islandię do Regionu Bałtyckiego (Palmowski 2000, s. 50–51). W niektórych sieciach współpracy aktywizuje się także Białoruś (np. w pracach VASAB-u czy bałtyckiego INTERREG-u).

Przyjęcie granic administracyjnych poszczególnych krajów bałtyckich jako kryterium delimitacji Regionu Bałtyckiego, chociaż na pierwszy rzut oka wydawałoby się rozwiązaniem klarownym, prowadzi jednak do wielu nieporozumień. Tak zdefiniowany region sięgałby od Przylądka Północnego po Zakopane i od Renu po Pacyfik. Potrzebne są więc pewne kompromisy, szczególnie w odniesieniu do współpracy w zakresie zagadnień uwarunkowanych przestrzennie.

Przykładowo pokazana na rysunku 5.1 delimitacja przyjęta w ramach programu VASAB do Regionu Bałtyckiego zalicza: Danię, Białoruś, Estonię, Finlandię, Litwę, Łotwę, Polskę, i Szwecję oraz wschodnie landy niemieckie (Meklemburgię-Pomorze Przednie, Berlin, Brandenburgię, Hamburg, Szlezwik-Holsztyn), a także siedem podmiotów Federacji Rosyjskiej (St. Petersburg, Republikę Karelię i obwody (oblasti): kaliningradzki, leningradzki, pskowski, nowogrodzki i murmański). Powołując się na VASAB, rozwiązanie to zostało przeniesione do wcześniej omawianego dokumentu *Europe 2000+* (European Commission 1994, s. 233), a bardzo zbliżoną delimitację przyjął także Bałtycki INTERREG III B. Różnica dotyczy głównie Niemiec (dodatkowo land Brema, i część Dolnej Saksonii – okręg Lüneburg) i Białorusi (tylko cztery obwody: grodzieński, miński, brzeski i witebski). Natomiast Bałtyckie Forum Rozwoju (Baltic Development Forum) – organizacja pozarządowa zajmująca się promowaniem rozwoju Regionu Bałtyckiego, proponuje jeszcze węższe podejście, wykluczające Białoruś i uwzględniające jedynie trzy nadmorskie województwa w Polsce oraz dwa landy niemieckie: Meklemburgię-Pomorze Przednie i Szlezwik Holsztyn.

---

<sup>8</sup> Na temat sieci współpracy zob. także Zaucha 1998a; Palmowski 2000, rozdz. 6 i 7 (s. 127–143).





Rys. 5.1. Delimitacja Regionu Bałtyckiego według VASAB-u

Źródło: VASAB 2001.

### 5.3. Kryteria kulturowe, historyczne i etniczne

Przesłanki kulturowe, historyczne i etniczne odgrywają nieco mniejszą rolę w delimitacji Regionu Bałtyckiego (Żydowicz 1995; Schmid 1998, s. 8). Historycznie region ten był areną ciągłych walk o uzyskanie hegemonii nad Bałtykiem i relatywnie krótszym okresem współpracy i integracji bałtyckiej związanym z istnieniem Hanzy. Po dominacji Wikingów i ekspansji duńskiej około XIII wieku na Bałtyku nastąpił okres współpracy pod patronatem Hanzy<sup>9</sup>. Niemieckie pojęcie „hanse” oznaczało grupę lub wspólnotę, ale od XIII wieku utożsamiano je z gromadą wędrujących kupców. Formalnie Hanza powstała w Lubece w 1356 roku na zjeździe przedstawicieli miast<sup>10</sup>. Była to organizacją handlową miast głównie bałtyckich, stawiającą sobie za cel ochronę handlu na szlaku z Fryzji i Flandrii przez Bałtyk do Nowogrodu i dalej na wschód oraz do Skandynawii i do Polski. Hanza skutecznie działała na niwie dyplomatycznej w celu uzyskania przywilejów handlowych dla swoich członków, a w ich obronie nie wahała się prowadzić wojen z Danią, Anglią i Holandią. Region Bałtycki zawdzięcza Hanzie wiele zabytków kultury materialnej, poszanowanie praworządności i demokracji<sup>11</sup>. Ostatni zjazd Hanzy miał miejsce w Lubece w 1669 roku i tę datę uznaje się za koniec istnienia związku, lecz de facto Hanza utraciła znaczenie już w 1425 roku po wprowadzeniu przez Danię cła w cieśninach między Bałtykiem i Morzem Północnym.

Po okresie Hanzy współpracę znowu zastąpiła konkurencja. W wieku XV rolę lokalnego mocarstwa przejęła Dania, a dwieście lat później Szwecja, która z kolei utraciła tę uprzywilejowaną pozycję na rzecz Rosji po przegranej w 1721 roku wojnie północnej. Wiek XIX to okres dominacji i rosnących napięć pomiędzy Rosją i Prusami (Cesarstwem Niemieckim), czego efektem stała się pierwsza wojna światowa, która wprawdzie zmieniła mapę regionu, nie wyeliminowała jednak przyczyn napięć i konfliktów (Wolne Miasto Gdańsk, Kłajpeda, utrata przez Rosjan dostępu do niezamierzających portów na Bałtyku). Również druga wojna światowa przyczyniła się do wzrostu napięć politycznych w regionie podzielonym po jej zakończeniu tzw. żelazną kurtyną. Dopiero rozpad ZSRR umożliwił w latach 90. XX wieku powrót do koncepcji współpracy bałtyckiej, której historycznym pierwowzorem była Hanza.

Aspekty kulturowe nie stanowią najistotniejszej spoiny regionu, jeśli nie liczyć poczucia przynależności do szeroko rozumianego etosu Północy Europy (pracowitość, punktualność, odpowiedzialność), czasami przeciwstawianego większej spontaniczności i żywiołowości stylu życia na południu kontynentu. Mieszkańcy Regionu Bałtyckiego używają 10 różnych języków. Szwedzki od lat stanowi lingua franca w Skandynawii. Do niedawna podobną rolę spełniał język rosyjski na Litwie, Łotwie i Estonii, ale jego rola w regionie maleje w szybkim tempie. Znajomość języka angielskiego

<sup>9</sup> Nie jest możliwe jednoznaczne podanie daty powstania Hanzy. Organizacja ta nie powstała na podstawie jednego dokumentu fundacyjnego, a powstanie Hanzy nie było aktem jednorazowym, lecz procesem trwającym ponad sto lat. Już w średniowieczu były problemy z określeniem, kiedy Hanza powstała.

<sup>10</sup> Dokonało się wtedy przejście od Hanzy kupców do Hanzy miast.

<sup>11</sup> Na średniowiecznym herbie hanzeatyckiego Gdańska widniało hasło *nec temere nec timide* czyli „bez strachu, ale z rozwagą”.



skiego i innych języków obcych jest nadal znacznie słabsza w Rosji, Niemczech (szczególnie landy wschodnie), Polsce, Litwie, Łotwie i w Estonii niż w Skandynawii, co powoduje istotne problemy komunikacyjne. Mieszkańcy Regionu Bałtyckiego są wyznawcami trzech różnych odłamów religii chrześcijańskiej: prawosławia, katolicyzmu, protestantyzmu, a do niedawna byli także poddani wpływom różnych systemów politycznych, z czym wiążą się odmienne doświadczenia kulturowe i inny stosunek do etyki, demokracji, instytucji politycznych oraz sposobów rozwiązywania konfliktów społecznych, czy też różnice w strukturze postrzeganej jakości życia itp. Kraje regionu różnią się więc stopniem autorytaryzmu władz publicznych, stopniem „przezroczystości” mechanizmów sprawowania władzy, natężeniem zjawiska korupcji (tab. 5.2 i 5.3 ilustrują to zjawisko), laicyzacji, stopniem praktycznej swobody obrotu gospodarczego, a nawet zakresem ochrony praw własności.

Tab. 5.2. Wskaźnik Postrzeganej Korupcji (CPI)<sup>12</sup> w 2004 i 1998 roku

Miejsce w rankingu Transparency International	Kraj	Wartość CPI <sup>13</sup>	
		2004	1998
1	Finlandia	9,7	9,6
3	Dania	9,5	10,0
6	Szwecja	9,2	9,5
8	Norwegia	8,9	9,0
15	Niemcy	8,2	7,9
31	Estonia	6,0	5,7
44	Litwa	4,8	3,8 <sup>14</sup>
57	Łotwa	4,0	2,7
67	Polska	3,5	4,6
74	Białoruś	3,3	3,9
90	Rosja	2,8	2,4

Źródło: Transparency International, 2004.

Różnice te nie są dramatyczne, jednak daje się zauważyć, że przesłanki etniczne, historyczne i kulturowe bardziej sprzyjają formowaniu się spójnych podregionów w ramach Europy Bałtyckiej niż integracji samego Regionu Bałtyckiego. Na tym tle bardzo pozytywnie odznacza się integracja skandynawska, oparta w dużej mierze na wątkach historycznych i kulturowych, wzmocniona odpowiednimi instytucjami (Rada Nordycka – współpraca parlamentów, Nordycka Rada Ministrów – współpraca rządów), której nie osłabia nawet brak przynależności części państw skandynawskich do UE czy NATO. Skandynawowie dużo wcześniej osiągnęli stopień integracji, do którego dopiero teraz dochodzi Unia Europejska: swobodny przepływ

<sup>12</sup> Corruption Perceptions Index obejmujący 102 kraje świata.

<sup>13</sup> Indeks przybiera wartości od 10 (brak korupcji w opinii respondentów) do 0 (kraj całkowicie skorumpowany).

<sup>14</sup> Dla 1999 roku.

towarów i usług, kapitału i siły roboczej. Czynniki kulturowe i historyczne wydają się także mieć istotny wpływ na ciężenie Estonii i Łotwy w kierunku krajów skandynawskich<sup>15</sup>. Delimitacja Regionu Bałtyckiego w oparciu o kryteria kulturowe, etniczne i historyczne jest więc raczej trudna.

Tab.5.3. Struktura postrzeganej korupcji w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego (2002 r.) na podstawie badań gospodarstw domowych (w %)<sup>16</sup>

	Licencjonowanie obrotu gospodarczego	Sądownictwo	Cła	System oświaty	Partie polityczne	Usługi komunalne	Ochrona zdrowia	Polityka migracyjna	Polityka	Prywatny sektor	Podatki	Inne
Dania	4.0	16.3	1.8	2.2	36.1	2.2	11.5	4.8	7.7	6.2	3.3	4.0
Finlandia	9.5	27.7	0.7	1.3	38.0	1.6	6.1	3.6	4.2	3.1	3.9	0.3
Niemcy	4.9	8.6	0.8	3.1	39.2	3.9	9.9	7.8	2.9	7.2	10.5	1.2
Norwegia	12.5	12.3	2.8	1.4	19.7	1.6	4.9	17.2	6.0	17.2	3.0	1.4
Polska	5.8	15.4	2.2	5.0	27.2	3.5	21.6	0.7	11.1	1.8	4.5	1.2
Rosja	5.3	10.9	1.1	8.8	24.5	8.3	15.3	2.0	17.9	0.4	4.2	1.3
Szwecja	8.2	16.2	2.4	1.7	19.3	2.9	12.8	11.6	9.7	7.5	6.3	1.4
Wszystkie 44 badane kraje	7.0	13.7	4.2	7.5	29.7	4.1	8.4	3.3	11.5	3.1	5.2	2.2

Źródło: Transparency International, *TI Global Corruption Barometre 2003*, <http://www.transparency.org>.

#### 5.4. Region Bałtycki jako przedmiot badań

Na uwagę zasługuje natomiast rola środowiska naukowego w formułowaniu koncepcji Regionu Bałtyckiego. Liczba prowadzonych prac i badań, mających w tytule kwestie bałtyckie, świadczy o istotnym wkładzie sektora nauki w kształtowanie się więzi i powiązań bałtyckich. Jednak zdaniem Palmowskiego (2000, s. 78) „prace te są rozproszone (...) zarówno w sensie ośrodków, jak i tematyki podejmowanych badań”, co potwierdzają Manniche i Nilsson (1998), którzy wskazują, że tylko nieliczne instytucje badawcze w krajach bałtyckich<sup>17</sup>, i to głównie zależne od rządu, nadają priorytet badaniom bałtyckim. Z drugiej strony niezaprzeczalnym faktem jest to, że szczególnie w latach 90. powstało szereg monografii oraz innych

<sup>15</sup> Tezę taką stawiają między innymi Cornett i Iversen (1998) w rozdz. 2.

<sup>16</sup> Badanie opinii publicznej przeprowadzone na próbie 30 487 osób w 44 krajach w lipcu 2002 r. w ramach stałego badania gospodarstw domowych przeprowadzonego przez Gallup International „Głos Obywateli” (Voice of the People Survey), na życzenie Transparency International, *TI Global Corruption Barometer: Pytanie brzmiało: „Z jakiego sektora najpierw wyeliminowałbyś korupcję w twoim kraju, gdybyś miał taką możliwość?”*

<sup>17</sup> Dania Norwegia, Szwecja, Finlandia i Niemcy.



publikacji dotyczących Regionu Bałtyckiego. Prezentacja tego dorobku wymagałaby odrębnej pracy. Pewne pojęcie w tym zakresie daje wyliczenie Palmowskiego (2000, rozdz. 4), który przytacza wyniki prac i nazwiska autorów badań między innymi w zakresie: współpracy politycznej i kulturowej państw bałtyckich (5 pozycji), współpracy prawnej, w tym współpracy w zakresie ochrony środowiska (16 pozycji), zmian zachodzących w portach, żegludzie i handlu morskim (22 pozycje), aspektów kulturowych (5 pozycji), bałtyckiego rynku pracy (4 pozycje), bezpieczeństwa regionalnego (13 pozycji), współpracy między Unią Europejską a Europą Bałtycką (5 pozycji) oraz wiele innych.

Portal <http://www.balticnet.de> zawiera spis (i tak daleki od kompletności) 2274 pozycji literaturowych dotyczących różnych aspektów integracji bałtyckiej. Dużą rolę w procesie wzmocnienia integracji bałtyckiej (przynajmniej w sensie intelektualnym) odegrały środowiska polskich badaczy, wśród nich wielu wywodzących się z Trójmiasta (w tym z Uniwersytetu Gdańskiego), w szczególności: Zaleski i Wojewódka 1977; Zaleski 1993; Jałowicki 1992; Parteka, Dutkowski, Toczyski i Turek 1992; Kołodziejcki i Parteka 1993; Pizkozub 1994; Ćwikliński i Owsiański 1994; Kukliński 1995; 1997; Ciesielski 1995; Zaucha 1995; Toczyski 1998; 1998d; 1999a; 1999b; 2001; 2003; Toczyski i in. 2001; Parteka 1995; Stępiak i Owsiański 1997; Grzelak i Rocławski 1997; Palmowski 2000 i 2001; Kisiel-Łowczyk 2000; Pacuk 2001; Regiony nadmorskie Polski w Unii Europejskiej, 2003).

Wiele bałtyckich zbiorczych opracowań analitycznych powstało staraniem Gdańskiego Biura Rozwoju Regionalnego Rządowego Centrum Studiów Strategicznych (niestety, zlikwidowanego w 2003 r.). Na specjalne podkreślenie zasługują wysiłki długofalowe w szczególności wkład Ośrodka Myśli Morskiej Katolickiego Stowarzyszenia Civitas Christiana organizującego od 1995 roku tzw. sejmiki morskie (np. zob. Civitas Christiana 1998; Schwichtenberg 2001; Palmowski, Pacuk 2004), a także wysiłek wydawniczy Ośrodka Integracji Europejskiej w Szczecinie (Zeszyty Bałtyckie<sup>18</sup>) i Katedry Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego (wydawnictwo seryjne Regiony Nadmorskie wydawane od 1999 r.<sup>19</sup>).

Do literatury polskiej pojęcie Europy Bałtyckiej trafiło już w latach 70. za sprawą Zaleskiego (Zaleski i Wojewódka 1977). Stało się to w czasach niesprzyjających tego typu koncepcjom, gdy na rozwój przestrzenny Europy kładł się cień porządku pojałtańskiego (Zaleski 2001). Z tego względu polskim badaczom należałoby się renta pierwszeństwa, gdyż badania i analizy dotyczące integracji bałtyckiej, nie licząc Woodsa (1937)<sup>20</sup>, pojawiły się na Zachodzie dopiero w latach 80. i 90. (Kukk, Jervel, Joenniemi 1992; Statistiska Centralbyran 1993; EuroFutures 1984).

Ta przewaga rodzimej nauki, wynikająca z wczesnego podjęcia tematu, nie zyskała jednak wsparcia instytucjonalnego czy finansowego (politycznego) i obecnie na tym polu przodują skandynawskie instytucje naukowe, żeby wymienić jedynie

<sup>18</sup> Do 2004 roku wydano cztery zeszyty.

<sup>19</sup> Do 2005 roku wydano dziewięć zeszytów.

<sup>20</sup> E. G. Woods, 1937, *The Baltic region, A study in physical and human geography*, London, (cyt. za Łomniewski, Mańkowski, Zaleski 1975).



Uniwersytet Bałtycki<sup>21</sup> czy Nordregio (Schmidt-Thomé i Bengs 1999; Böhme, Lange i Hansen 2000; Hanell, Bengs, Bjarnadóttir, Platz, Spiekermann 2000; Hanell, Neubauer 2005), a zwłaszcza wydawaną periodycznie przez Nordregio *The NEBI Yearbook* (skrót od „North European and Baltic Sea Integration”, tj. integracja Europy Północnej i Bałtyckiej). Z innych instytucji badawczych Skandynawii należałoby wspomnieć także Instytuty Spraw Międzynarodowych duński, szwedzki i fiński (Dansk Udenrigspolitisk Institut, Utrikespolitiska Institutet oraz Ulkopoliittinen Instituutti), chociaż ten ostatni głównie zajmuje się Rosją, a Szwedzi także koncentrują się na kierunku rosyjskim. Na uwagę zasługują również okresowo odbywane konferencje międzynarodowe o profilu bałtyckim, takie jak opiniotwórcza „Baltic Development Forum”<sup>22</sup> czy „Nordic Baltic Conference in Regional Science”<sup>23</sup> (rezultaty piątej konferencji zob. Johansson i Owsiański 2000).

To wyliczenie wkładu środowiska nauki w wypełnianie treścią pojęcia „Regionu Bałtyckiego” byłoby niepełne bez odniesienia do międzynarodowych projektów ogólnobałtyckich. Z tych wielostronnych i dotyczących bezpośrednio rozwoju przestrzennego należałoby wspomnieć przynajmniej o Matrosie (2001a; 2001b; 2001c) i USUN-ie<sup>24</sup>. W ramach pierwszego z nich dokonany został przegląd istniejącej sytuacji, dotychczasowego rozwoju i trendów w systemie transportu morskiego w regionie, z uwzględnieniem kwestii połączeń portów z ich lądowym zapleczem. Podsumowaniem tych prac stała się wizja i strategia rozwoju transportu morskiego w kontekście długofalowego, zrównoważonego i efektywnego rozwoju regionu.

Matros zasługuje na szczególną uwagę, gdyż była to „pierwsza w Europie inicjatywa, w której próbowano na tak wielką – międzynarodową i ogólnobałtycką – skalę zaangażować potencjał i dorobek planowania przestrzennego w procesie dostosowywania sieci transportowej do obecnych i przyszłych wyzwań stojących przed jednym z regionów europejskich (...) w kontekście długofalowego, zrównoważonego i efektywnego rozwoju regionu” (Maczak 2001, s. 46).

Obecnie w tym samym kierunku zmierzają prace na poziomie europejskim. Ich efektem ma być Zielona Księga dotycząca przyszłej polityki morskiej UE (gotowa w 2006 r.), mająca na celu sprowokowanie debaty na temat przyszłej unijnej polityki morskiej. W księdze tej duże znaczenie przykładą się do planowania przestrzennego na morzu.

<sup>21</sup> Program Uniwersytetu Bałtyckiego (BUP) – <http://www.balticuniv.uadm.se/> – powstał w Uppsali, w Szwecji, w 1991 roku. Obecnie uczestniczy w nim 160 uczelni z 14 państw Regionu Bałtyckiego i 3000–6000 studentów rocznie. Program koncentruje się na zagadnieniach rozwoju zrównoważonego i ochrony środowiska Regionu Bałtyckiego. Również Niemcy wyszli z podobną inicjatywą, tworząc w Berlinie Baltic Sea School, która jest siecią dziewięciu współpracujących uniwersytetów z krajów Regionu Bałtyckiego.

<sup>22</sup> Konferencje odbywają się rokrocznie od 1999 roku, mają wymiar strategiczny i są przeznaczone jako miejsce spotkania i wspólnych dyskusji dla środowisk politycznych liderów, naukowców i przedsiębiorców z Regionu Bałtyckiego.

<sup>23</sup> Konferencje te odbywają się od roku 1992, a ostatnia, siódma z kolei, miała miejsce w Szwecji w Ystad, w 2002 roku i była zatytułowana „Regional Integration and Transition in the Baltic Rim”.

<sup>24</sup> Skrót od: Urban Systems and Urban Networking in the Baltic Sea Region.



Tab. 5.4. Delimitacja Regionu Bałtyckiego w literaturze przedmiotu

Region Bałtycki	Zaleski 1993	Ruszkowski 1999	EuroFutures 1994	Hedegaard Lindström, 1998a	Palmowski 2000	Kisiel-Łowczyk 2000 <sup>25</sup>
Dania (bez terytoriów zamorskich)	+	+(1)	+	+	+(1)	+
Grenlandia i Wyspy Owcze		+(2)				
Estonia	+	+(1)	+	+	+(1)	+
Finlandia	+	+(1)	+	+	+(1)	+
Islandia	+	+(2)				
Litwa	+	+(1)	+	+	+(1)	+
Łotwa	+	+(1)	+	+	+(1)	+
Norwegia		+(2)	+	+	+(2)	+
Szwecja	+	+(1)	+	+	+(1)	+
Cała Polska	+	+(1)			+(2)*	+
Polska Północna			+	+	+(1)**	
Niemcy		+(1)				
Meklemburgia-Pomorze Przednie	+		+	+	+(1)	+
Szlezwik Holsztyn	+		+	+	+(1)	+
Hamburg				+		
Brandenburgia Berlin	+				+(2)	
Białoruś		+(2)			+(2)	
Rosja		+(1)				
Obwód kalinin-gradzki	+		+	+	+(1)	+
Obwód leningradzki	+		+	+	+(1)	+
Obwód pskowski	+				+(2)	
Obwód nowogrodzki	+				+(2)	
Obwód murmański					+(2)	
Karelia					+(2)	
St. Petersburg	+		+	+	+(1)	+

Objaśnienia: (1-2) obrazują siłę czy stopień (kręgi) powiązań z Regionem Bałtyckim; \* – bez trzech województw północnych; \*\* – tylko trzy północne województwa (pomorskie, zachodniopomorskie, warmińsko-mazurskie)

Źródło: opracowanie własne.

USUN (na temat projektu zob. Groth, Hanell i Nielsen 2000; Groth 2001; VASAB Secretariat 2000; Zaucha i Lendzion 2002) natomiast miał za zadanie wyjaśnić istotę strategicznych powiązań sieciowych między miastami wokół Bałtyku, w tym istotę

<sup>25</sup> Autorka powołuje się na delimitację VASAB (1994), ale jednocześnie później (2000, s. 13) przedstawia własną koncepcję granic Regionu Bałtyckiego.

regionalnych powiązań między miastami różnej wielkości oraz przygotować koncepcje polityk wpływających na rozwój systemu miast wokół Bałtyku<sup>26</sup>.

Tabela 5.4 przedstawia koncepcje delimitacji Regionu Bałtyckiego prezentowane przez autorów poszczególnych badań i opracowań.

W niektórych opracowaniach (Kołodziejski, Parteka 1994a, s. 79) prezentowany jest pogląd, że delimitacja regionu powinna być funkcją rozpatrywanego problemu. Zlewisko dobrze wyznacza granice regionu, gdy rozważane są problemy przyrodnicze, ekologiczne i geograficzne. Dla kwestii ekonomicznych (przestrzeń ekonomiczna) region wyznaczają powiązania gospodarcze tworzące systemy funkcjonalno-przestrzenne o charakterze lokalnym, subregionalnym, krajowym czy europejskim. Natomiast zagadnienia polityczne (przestrzeń polityczna) wymagają odwołania do czynników historycznych i granic administracyjnych. W tym układzie Region Bałtycki tworzą wszystkie kraje położone nad tym morzem z wyjątkiem krajów federalnych, gdzie do regionu należy zaliczyć ich wybrane subregiony.

## 5.5. Region Bałtycki in statu nascendi

Najmniej zgodności daje się zauważyć w zakresie roli przesłanek ekonomicznych w konstituowaniu Regionu Bałtyckiego. Przeważa pogląd, że region ten, jak na razie, nie jest obszarem gospodarczo zintegrowanym. Według VASAB-u (2001, s. 8.) Region Bałtycki jest prawdopodobnie najmniej homogenicznym regionem w Europie. Przykładowo w programie operacyjnym Bałtyckiego INTERREG-u III B (European Commission and Joint Programming Committee 2001, s. 1–8) wskazuje się na duże różnice w PKB na głowę mieszkańca, zapóźnienia rozwojowe dawnych krajów „bloku wschodniego” (niski poziom życia), dominację sektorów pracochłonnych w tych krajach, w tym relatywnie duży udział rolnictwa czy leśnictwa w tworzeniu krajowego PKB. Można jednak zaobserwować także pozytywne tendencje gospodarcze w tej części regionu, przede wszystkim w odniesieniu do dynamiki wzrostu PKB czy niskiej inflacji. Zauważalny jest także wzrost wolumenu i poprawa struktury wewnątrzbałtyckiej wymiany handlowej, co można interpretować w kategoriach integracji handlowej w regionie (Kisiel-Łowczyc 2000, s. 72–73 – prezentacja wyników analiz skupień oraz Groth i Cornett 2001, s. 17–20). Również bezpośrednim inwestycjom zagranicznym przypisuje się w ograniczonym zakresie rolę czynnika integrowania gospodarczego Regionu Bałtyckiego (Groth, Bourennane i Snickars 2001, s. 25–27). Kwestii ekonomicznych wymiarów bałtyckiej integracji zostanie poświęcony następujący rozdział.

Analizując siły integrujące Region Bałtycki należy więc przyjąć, że wciąż jeszcze, obiektywnie biorąc, jest to region in statu nascendi, (Kołodziejski, Parteka 1994), cechujący się istotnymi podziałami i dysparytetami rozwojowymi. Za programem operacyjnym Interregu III B<sup>27</sup> za najważniejsze z nich należałoby uznać:

<sup>26</sup> Szerszy opis projektów w rozdziale dotyczącym planowania przestrzennego w Regionie Bałtyckim.

<sup>27</sup> Na temat programu zob. Zaucha, Valiucko 2001.



- podział Wschód–Zachód, odzwierciedlający duże różnice w poziomie rozwoju gospodarczego (ze specyficznymi uwarunkowaniami nowych landów niemieckich);
- podział Północ–Południe, odzwierciedlający bardzo duże różnice w gęstości zaludnienia;
- różnice polityczne widoczne szczególnie pomiędzy członkami Unii Europejskiej i tymi krajami, które nie aspirują do wstąpienia do UE;
- różnice wynikające z wielkości krajów, wpływające na stopień znaczenia Regionu Bałtyckiego dla poszczególnych krajów i ich roli w regionie, w Europie i w świecie.

Istniejące badania i analizy nie pozwalają w jednoznaczny sposób określić bilansu sił dośrodkowych i odśrodkowych w Regionie Bałtyckim. Trudno więc wyrokować, czy fundamenty stworzone przez współpracę o podłożu ekologicznym i interakcje zainicjowane przez administrację publiczną pozwolą na zbudowanie trwałego regionu o stabilnych więziach ekonomicznych, społecznych i kulturowych. Przykładowo Palmowski (2000, s. 56) wydaje się nie mieć wątpliwości, że „procesy integracyjne, dzięki którym formuje się region Europy Bałtyckiej, są zbieżne z modelami kształtowania się regionu terytorialnego Paasiego (1986) oraz Chojnickiego (1996). W formującym się regionie Europa Bałtycka jest już nie tylko hasłem konceptualnym, następuje także wyraźny rozwój świadomości regionalnej (*homo balticus*), wzrost liczby i znaczna aktywizacja instytucji regionalnych i widoczne tendencje do stabilizacji regionalnej”. Inni są bardziej sceptyczni, np. Szustkiewicz (2001).

W niniejszym opracowaniu zostanie przyjęta delimitacja Regionu Bałtyckiego według propozycji VASAB-u (rys. 5.1)<sup>28</sup>. Tak zdefiniowany region liczy 2 332 000 km<sup>2</sup> i jest zamieszkały przez około 102 mln mieszkańców (zob. tab. 5.5). Prawie 38% mieszkańców regionu mieszka w Polsce, 23% w krajach skandynawskich po około 10% w Niemczech, Rosji i Białorusi oraz około 7% łącznie w Litwie Łotwie i Estonii. Większa część ludności zamieszkuje południe regionu, podczas gdy na północ od linii Oslo–Sztokholm–Helsinki przeważają tereny o niskiej (25–10 mieszkańców/km<sup>2</sup>) i bardzo niskiej (poniżej 10 mieszkańców/km<sup>2</sup>) gęstości zaludnienia. Liczba ludności Regionu Bałtyckiego w ostatnich latach uległa zmniejszeniu (tab. 5.6), aczkolwiek tempo tego procesu jest relatywnie niewielkie (o ok. 1/3% w ciągu lat 1993–2001). Główną przyczyną tego stanu jest spadek ludności w Rosji (wysokie wskaźniki względne i bezwzględne) oraz w Litwie, Łotwie i Estonii (wysokie wskaźniki tempa spadku). Używane także będzie pojęcie Region Bałtycki sensu largo (wszystkie kraje nadbałtyckie oraz Norwegia i Białoruś). Tak zdefiniowany Region Bałtycki liczy 19 192 000 km<sup>2</sup> oraz 305,3 mln mieszkańców.

<sup>28</sup> Dania, Białoruś, Estonia, Finlandia, Litwa, Łotwa, Polska, i Szwecja oraz wschodnie landy niemieckie (Meklemburgia-Pomorze Przednie, Berlin, Brandenburgia, Hamburg, Szlezwik Holsztyn), a także siedem podmiotów Federacji Rosyjskiej (St. Petersburg, Republika Karelia i obwody /oblasti/: kalinin-gradzki, leningradzki, pskowski, nowogrodzki i murmański).

Tab. 5.5. Ludność Regionu Bałtyckiego

Kraj	Liczba ludności			
	2003		1990–2003	
	liczba ludności	w % Regionu Bałtyckiego <sup>29</sup>	zmiana (absolutna)	zmiana (w %)
Białoruś	9 880 963	9,69%	-308 037	-3,02
Dania	5 387 200	5,28%	247 200	4,81
Estonia	1 353 000	1,33%	-216 000	-13,77
Finlandia	5 212 000	5,11%	226 000	4,53
Niemcy	82 541 000	80,97%	3 108 000	3,91
Bałtycka część Niemiec	12 282 870	12,05%	85 251	0,70
Łotwa	2 321 000	2,28%	-349 700	-13,09
Litwa	3 454 000	3,39%	-244 000	-6,60
Norwegia	4 562 000	4,48%	320 500	7,56
Polska	38 196 000	37,47%	77 200	0,20
Rosja	143 425 000	140,70%	-4 867 000	-3,28
Bałtycka część Rosji	10 333 000	10,14%	-790 400	-7,11
Szwecja	8 956 000	8,79%	397 000	4,64
Region Bałtycki według VASAB	101 938 033	100,00%	-554 986	-0,54
Region Bałtycki sensu largo	305 288 163	299,48%	-1 608 837	-0,52
USA	290 810 000	285,28%	41 187 000	16,50
Świat	6 272 522 000	6153,27%	1 019 150 000	19,40

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Banku Światowego oraz Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik Land Brandenburg, i Głównego Urzędu Statystycznego Federacji Rosyjskiej [http://www.gks.ru/scripts/db\\_inet/dbinet.cgi?pl=2403012](http://www.gks.ru/scripts/db_inet/dbinet.cgi?pl=2403012).

Tab. 5.6. Zmiana liczby ludności w Regionie Bałtyckim w latach 1990–2003

Ludność	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Liczba (w mln)	306,9	308,1	308,9	309,4	309,7	309,7	309,6	309,2	308,8	308,2	307,5	306,5	305,9	305,3
Przyrost (w%)	..	0,38	0,28	0,16	0,09	-0,01	-0,04	-0,1	-0,16	-0,19	-0,21	-0,22	-0,17	-0,21
Region Bałtycki (według definicji VASAB-u)														
Liczba (w mln)	102,5	102,7	102,9	103,0	103,0	103,0	103,0	102,9	102,8	102,7	102,4	102,1	102,0	101,9
Przyrost (w%)	..	0,24	0,20	0,07	0,11	-0,01	-0,01	-0,09	0,06	-0,24	-0,15	-0,03	-0,09	-0,10

Objaśnienia: .. - zupełny brak informacji albo brak informacji wiarygodnej.

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych Banku Światowego oraz Landesbetrieb für Datenverarbeitung und Statistik Land Brandenburg, i Głównego Urzędu Statystycznego Federacji Rosyjskiej, [http://www.gks.ru/scripts/db\\_inet/dbinet.cgi?pl=2403012](http://www.gks.ru/scripts/db_inet/dbinet.cgi?pl=2403012).

<sup>29</sup> Według VASAB-u.



## Rozdział 6

# INTEGRACJA GOSPODARCZA WOKÓŁ BAŁTYKU

### 6.1. Region Bałtycki – rozwój gospodarczy i zróżnicowania wewnętrzne

Powiązania gospodarcze w Regionie Bałtyckim można podzielić na te, wynikające z przyczyn instytucjonalnych i politycznych (np. rola wielkich ugrupowań integracyjnych<sup>1</sup>, inicjatywy bałtyckie Stowarzyszenia Bałtyckich Izb Handlowych – Baltic Sea Chambers of Commerce Association) oraz te, które mają podłoże czysto ekonomiczne. Panoramę różnorodności tych kontaktów i powiązań przedstawia np. Lou Hagbarth (1998) w swoistym „spisie adresowym” bałtyckich instytucji, programów i projektów gospodarczych.

W tym rozdziale analizie poddano ekonomiczne przesłanki integracji bałtyckiej dotyczące handlu i inwestycji bezpośrednich celem ustalenia, czy wyodrębniają one Region Bałtycki z jego ekonomicznego otoczenia. Podejście to jest zgodne z klasycznym rozumieniem regionu funkcjonalnego, gdzie „miarą gospodarczej integracji regionalnej jest to, czy relacje gospodarcze są silniejsze wewnątrz regionu, czy też z podmiotami spoza regionu” (Groth, Cornett 2001, s. 17).

Region Bałtycki jest zauważalny na gospodarczej mapie świata. Wielkość rynku mierzona liczbą konsumentów odpowiada 1/3 rynku USA (tab. 5.5) i ok. 25% EU 25.

Import do krajów Regionu Bałtyckiego sensu largo w roku 2003 wyniósł około 13,0% światowego importu (tab. 6.2), a eksport tych krajów około 14,9% światowego eksportu (tab. 6.1). W ostatnich latach oba wskaźniki ulegały systematycznemu zmniejszeniu, głównie za sprawą kurczenia się eksportu i importu Rosji w pierwszej połowie lat 90. oraz relatywnie niskiej dynamiki wzrostu wielkości absolutnych w niektórych krajach skandynawskich i w Niemczech (zob. tab. 6.24 i 6.25). Oczekiwana jest jednak zmiana tego stanu rzeczy wraz z poprawą koniunktury światowej. Istotną będzie dynamika rynku surowców. Już obecnie surowce stanowią ważną pozycję eksportową, np. Rosji – nawet Kaliningradu.

---

<sup>1</sup> Do 1990 roku kraje regionu należały do EWG, RWPG i EFTA. Upadek RWPG i już sama zapowiedź rozszerzenia UE na Wschód zmieniły w istotny sposób strumienie handlowe w Regionie.

Tab. 6.1. Eksport dóbr i usług z krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w cenach stałych z 2000 roku (w mln USD) w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Zmiana (w %) 1995– –2003	Zmiana (w %) 1990– –2003
Białoruś	14 148,4	13 992,7	9 235,2	7 166,5	7 080,5	5 522,8	5 953,6	7 971,9	7 310,2	7 821,9	8 815,3	9 785,0	10 773,3	11 372,7	105,9	-19,6
Dania	42 369,4	44 958,3	44 550,4	43 901,2	46 955,1	48 395,3	50 481,1	52 557,8	54 796,2	61 508,7	69 774,5	72 824,3	76 291,4	76 502,9	58,1	80,6
Estonia	..	..	..	2 304,4	2 384,9	2 512,4	2 583,8	3 331,4	3 729,8	3 755,8	4 819,0	4 810,5	4 853,2	5 132,1	104,3	–
Finlandia	21 204,2	19 629,6	21 609,6	25 130,8	28 542,5	30 968,3	32 724,3	37 192,7	40 597,9	43 217,3	51 546,0	51 113,0	53 732,3	54 433,4	75,8	156,7
Niemcy	349 966,8	395 254,0	392 052,8	370 513,6	398 741,9	421 456,5	442 900,1	492 696,2	527 002,2	556 004,6	632 098,8	667 752,1	690 543,1	702 698,3	66,7	100,8
Łotwa	..	2 350,8	2 699,9	2 078,9	2 041,5	2 188,5	2 631,5	2 976,9	3 121,4	2 922,8	3 273,7	3 500,2	3 720,0	3 878,2	77,2	–
Litwa	..	..	..	..	..	3 774,6	4 504,8	5 347,0	5 592,4	4 654,0	5 109,1	6 193,8	7 398,7	7 846,3	107,9	–
Norwegia	43 080,7	45 720,9	47 884,2	49 406,3	53 573,1	56 185,8	61 944,1	66 734,4	67 126,9	69 024,3	71 775,9	75 384,4	75 445,9	76 379,4	35,9	77,3
Polska	17 218,6	16 925,9	18 753,9	19 354,1	21 889,4	26 880,2	30 096,5	33 772,9	38 618,2	37 630,5	46 371,3	47 830,4	50 144,5	56 687,4	110,9	229,2
Rosja	139 584,6	97 742,7	69 713,5	71 186,3	80 134,9	89 380,5	92 687,6	92 224,2	93 976,4	104 501,8	114 429,4	119 253,5	130 746,5	148 713,1	66,4	6,5
Szwecja	52 126,8	51 129,3	52 233,7	56 581,2	64 546,3	71 995,9	74 663,8	84 980,9	92 301,9	99 099,0	110 463,2	110 689,4	112 033,2	118 227,1	64,2	126,8
Region Bałtycki sensu largo	679 699,4	687 704,2	658 733,3	647 623,3	705 890,1	759 260,8	801 171,1	879 786,1	934 173,4	990 140,7	1 118 476,1	1 169 136,4	1 215 681,9	1 261 870,9	66,2	85,7
UE (Unia Monetarna)	1 181 814,0	1 256 952,0	1 298 636,0	1 310 756,0	1 429 154,0	1 542 293,0	1 610 499,0	1 778 425,0	1 908 623,0	2 009 588,0	2 255 855,0	2 330 474,0	2 363 440,0	2 369 185,0	53,6	100,5
USA	552 500,0	589 100,0	629 700,0	650 000,0	706 500,0	778 200,0	843 400,0	943 700,0	966 500,0	1 008 200,0	1 096 300,0	1 039 000,0	1 014 200,0	..	30,3 <sup>a)</sup>	83,6 <sup>a)</sup>
Świat	3 991 260,0	4 150 017,0	4 309 256,0	4 461 477,0	4 851 926,0	5 286 228,0	5 632 749,0	6 172 286,0	6 452 622,0	6 798 483,0	7 651 397,0	7 675 434,0	7 955 439,0	8 470 667,0	60,2	112,2
Udział eksportu bałtyckiego w imporcie światowym (w %)	17,03	16,57	15,29	14,52	14,55	14,36	14,22	14,25	14,48	14,56	14,62	15,23	15,28	14,90	–	–

a) do 2002 roku.

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.2. Import dóbr i usług z krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w cenach stałych z 2000 roku (w mln USD) w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Zmiana (w %) 1995–2003	Zmiana (w %) 1990–2003
Białoruś	21 499,4	21 542,4	12 279,2	9 749,7	8 638,2	5 925,8	6 565,8	8 305,7	8 147,9	8 131,6	9 221,3	10 097,3	11 096,9	11 421,1	92,7	-46,9
Dania	33 727,7	34 738,1	34 596,9	33 677,8	37 822,5	40 674,2	42 112,1	46 310,5	50 412,1	53 185,3	60 347,8	62 427,3	66 972,4	66 716,2	64,0	97,8
Estonia	..	..	..	2 243,0	2 492,3	2 651,2	2 849,0	3 683,2	4 136,7	3 921,2	5 029,2	5 133,2	5 324,8	5 910,2	122,9	-
Finlandia	24 539,3	21 364,5	21 473,2	21 795,7	24 497,0	26 306,4	27 863,5	30 971,1	33 431,9	34 609,4	40 456,1	40 545,4	41 317,5	41 671,3	58,4	69,8
Niemcy	351 258,3	394 150,9	400 106,7	377 969,4	405 863,0	428 399,3	441 647,7	478 260,5	521 806,7	565 871,8	625 170,4	630 487,8	620 022,7	641 322,0	49,7	82,6
Łotwa	..	2 540,5	2 744,1	1 647,5	1 863,3	2 398,1	3 081,8	3 291,1	3 916,5	3 713,7	3 894,4	4 383,5	4 580,5	5 181,5	116,1	-
Litwa	..	..	..	..	..	3 886,2	4 790,4	5 985,8	6 357,8	5 569,4	5 832,8	6 863,2	8 074,4	8 781,8	126,0	-
Norwegia	39 257,3	39 434,3	40 053,4	41 996,6	44 429,5	46 959,5	51 087,7	57 440,3	62 298,4	61 179,6	62 839,4	63 427,2	64 880,3	66 280,5	41,1	68,8
Polska	12 902,0	16 720,9	17 005,2	19 249,9	21 425,1	26 631,4	34 091,6	41 387,8	49 062,8	49 545,9	57 258,2	54 194,9	55 600,6	59 969,7	125,2	364,8
Rosja	166 323,6	89 120,6	59 600,3	53 545,7	55 804,2	67 610,8	68 489,7	68 763,7	56 798,8	47 143,0	62 417,4	74 098,8	84 902,2	101 496,6	50,1	-39,0
Szwecja	56 386,8	53 620,0	54 417,0	53 241,7	59 747,2	64 051,0	65 988,0	74 264,8	82 666,9	86 690,4	96 526,5	94 118,9	92 374,7	96 963,0	51,4	72,0
Region Bałtycki <i>sensu largo</i>	705 894,4	673 232,2	642 275,8	615 117,0	662 582,4	715 493,9	748 567,2	818 664,5	879 036,5	919 561,3	1 028 993,3	1 045 777,5	1 055 147,0	1 105 713,7	54,5	56,6
UE (Unia Monetarne)	1 215 782,0	1 290 843,0	1 332 642,0	1 276 782,0	1 382 890,0	1 489 262,0	1 538 147,0	1 678 564,0	1 846 568,0	1 986 245,0	2 203 550,0	2 240 795,0	2 246 730,0	2 302 295,0	54,6	89,4
USA	607 100,0	603 700,0	645 600,0	702 100,0	785 900,0	849 100,0	923 000,0	1 048 300,0	1 170 300,0	1 304 400,0	1 475 800,0	1 437 100,0	1 484 700,0	..	74,9	144,6 <sup>a)</sup>
Świat	4 127 841,0	4 179 460,0	4 328 492,0	4 425 935,0	4 820 529,0	5 261 966,0	5 613 988,0	6 148 584,0	6 465 455,0	6 877 968,0	7 719 414,0	7 741 371,0	8 013 201,0	8 506 045,0	61,7	106,1
Udział importu bałtyckiego w imporcie światowym (w%)	17,10	16,11	14,84	13,90	13,75	13,60	13,33	13,31	13,60	13,37	13,33	13,51	13,17	13,00	-	-

a) do 2002 roku.

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

PKB Regionu Bałtyckiego sensu largo, liczony przy uwzględnieniu parytetu siły nabywczej, kształtuje się na poziomie około 60% PKB Unii Monetarnej (tab. 6.3, 6.4) i poniżej połowy PKB USA. W regionie wytwarza się około 10% światowego PKB. Największą gospodarką regionu są Niemcy, w których powstaje około połowa regionalnego PKB niezależnie od metody agregacji (tab. 6.3–6.5). Natomiast w Regionie Bałtyckim zgodnym z delimitacją VASAB-u wytworzono w 2002 roku, według wyliczeń Hanella i Neubauera (2005, s. 25), jedynie 17% PKB EU 25 (przy liczbie mieszkańców na poziomie nieco poniżej 25% EU 25), przez co region ten został uznany przez obu badaczy za niezbyt duży i średnio rozwinięty w porównaniu z centrum Europy.

Dynamika wzrostu regionalnego PKB (tab. 6.6) z reguły kształtowała się poniżej wskaźników światowych czy amerykańskich. W efekcie stosunek PKB regionalnego odpowiednio do PKB USA i światowego wykazywał tendencję spadkową (tab. 6.3–6.5), a jedynie niewielkie wzrosty dały się zauważyć w ostatnim okresie w odniesieniu do jeszcze wolniej rosnącego PKB Unii Monetarnej. Przyczyn tych spowolnień należy dopatrywać się w stagnacji dominującej w regionie (pod względem wielkości PKB) gospodarki niemieckiej. Jednakże w rozpatrywanym okresie, z reguły 2–3 kraje Regionu Bałtyckiego notowały ponadprzeciętny w skali światowej wzrost PKB (tab. 6.6).

Liderami pod tym względem są Litwa, Rosja<sup>2</sup>, Białoruś, Łotwa i Estonia. Szybki i stabilny wzrost po okresie problemów związanych z utratą rynków rosyjskich notowała też w końcówce lat 90. Finlandia, kraj wysoko rozwinięty, nieposiadający ekstensywnych rezerw wzrostu, którego doświadczenie może służyć za przykład skuteczności zmian strukturalnych prowadzonych bez wyłączenia reguł gry rynkowej. Po załamaniu gospodarczym związanym z transformacją systemową lat 90. poziomu PKB z początku dekady nie osiągnęły Litwa, Łotwa i Rosja (tab. 6.4). Kraje te są jednak obecnie w czołówce bałtyckiej pod względem tempa wzrostu PKB (tab. 6.6), co pozwala optymistycznie prognozować zmiany w poziomie życia ich mieszkańców. Analizując tempo wzrostu PKB po 1995 roku, można stwierdzić, że wszystkie kraje bałtyckie z wyjątkiem Niemiec i Danii rozwijały się szybciej niż EU 25 (zob. Hanell, Neubauer 2005, s. 25). Po okresie wzmóżonej inflacji wszystkim krajom regionu z wyjątkiem Białorusi udało się pohamować wzrost cen i sprowadzić go do społecznie akceptowalnych poziomów (tab. 6.7). Wstępne dane za 2004 rok wskazują na wzrost inflacji w krajach bałtyckich, które wstąpiły do Unii, szczególnie w Estonii i Łotwie (do ponad 5%<sup>3</sup>), co należałoby kłaść na karb szoku akcesyjnego i ich relatywnie szybkiego rozwoju.

<sup>2</sup> W opinii Hanella i Neubauera (2005, s. 27) bałtycka część Rosji rozwijała się znacznie wolniej niż reszta Regionu. Być może wynika to z faktu, że dane tych autorów dla bałtyckiej części Rosji kończą się w 2000 roku, a przyspieszenie Rozwoju Rosji nastąpiło dopiero w ostatnim okresie.

<sup>3</sup> Według Biura Statystycznego Estonii (Statistikaamet) stopa inflacji mierzona indeksem cen towarów konsumpcyjnych w grudniu 2004 roku (grudzień do grudnia) w Estonii wzrosła do 5%, a według Biura Statystycznego Łotwy (Latvijas Statistika) podobnie mierzona stopa inflacji na Łotwie wyniosła 7,3, z wyraźną tendencją spadkową w 2005 roku.



Tab. 6.3. Nominalny PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata (w mld USD) w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej (PPP)

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	44,27	45,27	41,87	39,55	35,73	32,63	34,14	38,76	42,44	44,46	48,05	51,48	55	59,8
Dania	102,52	107,37	109,88	111,55	119,99	125,29	130,98	137,28	141,68	147,19	156,66	161,7	166,1	169,51
Estonia	12	11,43	9,33	8,94	9,02	9,5	10,12	11,72	12,29	12,5	14,04	15,45	16,81	18,32
Finlandia	89,43	87,61	87,29	88,86	92,99	97,4	102,28	109,5	116,75	121,36	130,03	133,7	138,19	143,95
Niemcy	1423,04	1555,84	1628,96	1649,59	1738,11	1806,38	1853,2	1911,37	1975,12	2043,75	2143,6	2211,26	2242,19	2291,01
Łotwa	19,96	18,05	12,52	12,14	12,68	12,8	13,49	14,83	15,71	16,73	18,07	19,94	21,69	23,84
Litwa	34,43	33,61	27,07	23,13	21,33	22,57	24,31	26,68	29,03	28,97	30,55	33,2	35,9	40,42
Norwegia	91,15	98,08	102,51	107,91	115,25	122,14	130,86	139,77	144,7	150,49	157,78	165,48	168,58	171,85
Polska	230,07	216,91	223,59	236,32	256,71	277,05	296,95	322,56	341,67	360,51	383,97	396,52	409,34	434,63
Rosja	1247,54	1226,9	1080,39	1009,89	896,5	880,3	869,45	903,31	884,87	951,01	1054,15	1120,28	1197,06	1323,84
Szwecja	147,36	152,06	155,6	156,97	164,17	173,96	179,52	186,41	193,71	204,46	217,52	224,95	232,19	239,58
Region Bałtycki sensu largo	3441,76	3553,13	3478,99	3444,85	3462,48	3560,03	3645,29	3802,19	3897,97	4081,41	4354,41	4533,95	4683,04	4916,73
USA	5804,58	6005,76	6378,13	6732,02	7155,25	7428,52	7842,71	8311,41	8682,5	9172,2	9627,7	9930,78	10359,44	10923,38
Świat	26851,11	28256,59	29556,51	30862,58	32615,87	34400,81	36398,16	38451,97	39898,54	41906,59	44649,24	46794,88	48936,84	51816,03
UE Unia Monetrana	4922,02	5237,19	5439,41	5509,56	5779,95	6026,73	6224,03	6474,67	6753,51	7028,61	7440,41	7756,16	7960,22	8174,6
Region Bałtycki (w % do)														
USA	59,44%	59,32%	54,83%	51,66%	48,77%	47,92%	46,41%	45,45%	43,97%	43,50%	43,96%	44,66%	44,47%	44,21%
Świata	12,89%	12,66%	11,84%	11,23%	10,66%	10,38%	10,03%	9,87%	9,70%	9,67%	9,70%	9,67%	9,57%	9,44%
UE Unia Monetrana	69,88%	67,82%	63,87%	62,32%	59,81%	58,90%	58,32%	58,31%	57,14%	57,43%	58,14%	58,39%	58,88%	60,01%

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Tab. 6.4. Realny PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w cenach stałych z 2000 roku (w mld USD) w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej (PPP)

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Zmiana 1990-2003
Białoruś	54,25	53,60	48,45	44,75	39,59	35,44	36,37	40,62	43,99	45,42	48,05	50,28	52,91	56,50	4,14%
Dania	125,63	127,13	127,17	126,21	132,95	136,05	139,57	143,88	146,86	150,40	156,66	157,94	159,78	160,13	27,47%
Estonia	14,71	13,53	10,80	10,12	10,00	10,32	10,78	12,29	12,73	12,77	14,04	15,09	16,17	17,30	17,66%
Finlandia	109,59	103,73	101,02	100,53	103,03	105,76	108,99	114,77	121,02	124,00	130,03	130,59	132,93	135,99	24,08%
Niemcy	1743,83	1842,16	1885,32	1866,31	1925,85	1961,50	1974,74	2003,27	2047,34	2088,30	2143,60	2159,83	2156,83	2164,29	24,11%
Łotwa	24,46	21,37	14,49	13,74	14,05	13,90	14,37	15,54	16,29	17,09	18,07	19,48	20,86	22,52	-7,95%
Litwa	42,19	39,79	31,33	26,17	23,64	24,51	25,90	27,97	30,09	29,60	30,55	32,43	34,53	38,18	-9,48%
Norwegia	111,69	116,13	118,64	122,08	127,70	132,63	139,44	146,49	149,99	153,77	157,78	161,63	162,16	162,35	45,35%
Polska	281,93	256,83	258,78	267,37	284,44	300,84	316,43	338,06	354,16	368,37	383,97	387,30	393,75	410,59	45,64%
Rosja	1528,76	1452,68	1250,42	1142,57	993,34	955,89	926,48	946,74	917,23	971,74	1054,15	1094,22	1151,49	1250,62	-18,19%
Szwecja	180,57	180,05	180,09	177,59	181,90	188,89	191,29	195,37	200,80	208,91	217,52	219,72	223,35	226,33	25,34%
Region Bałtycki sensu largo	4217,61	4207,00	4026,50	3897,44	3836,48	3865,74	3884,37	3985,00	4040,49	4170,38	4354,41	4428,51	4504,77	4644,79	10,13%
USA	7113,06	7110,99	7381,91	7616,50	7928,13	8066,42	8357,08	8711,02	8999,95	9372,14	9627,70	9699,83	9965,09	10319,21	45,07%
Świat	30349,03	30788,93	31489,41	32081,32	33168,52	34297,01	35615,15	37069,61	38046,41	39380,14	41045,33	41994,75	43273,81	44922,41	48,02%
UE (Unia Monetarna)	5524,22	5679,88	5767,65	5711,66	5867,40	5995,73	6076,43	6217,41	6414,02	6579,92	6814,28	6942,60	7015,35	7056,71	27,74%
Region Bałtycki (w % do)															
USA	59,29%	59,16%	54,55%	51,17%	48,39%	47,92%	46,48%	45,75%	44,89%	44,50%	45,23%	45,66%	45,21%	45,01%	–
Świat	13,90%	13,66%	12,79%	12,15%	11,57%	11,27%	10,91%	10,75%	10,62%	10,59%	10,61%	10,55%	10,41%	10,34%	–
UE(Unia Monetarna)	76,35%	74,07%	69,81%	68,24%	65,39%	64,47%	63,93%	64,09%	62,99%	63,38%	63,90%	63,79%	64,21%	65,82%	–

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.5. Nominalny PKB w krajach Regionu Bałtyckiego (w mld USD) na tle innych krajów świata w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	17,37	17,81	17,02	16,28	14,93	13,97	14,76	14,11	15,26	12,1	12,74	12,41	14,65	17,49
Dania	133,36	134,08	147,09	138,83	151,83	180,24	182,95	169,02	172,43	173,12	158,23	159,26	172,36	211,89
Estonia	5,01	4,65	3,87	3,87	3,94	4,3	4,65	4,92	5,57	5,56	5,46	5,97	7,04	9,08
Finlandia	136,96	123,57	108,85	86,48	100,05	129,71	127,67	122,59	129,41	127,83	119,91	121,22	131,57	161,88
Niemcy	1 671,34	1 770,42	2 020,29	1 956,94	2 091,72	2 458,44	2 383,29	2 110,99	2 144,49	2 108,03	1 870,28	1 855,66	1 986,07	2 403,16
Łotwa	7,45	7,28	5,01	4,71	4,62	5,3	5,58	6,13	6,62	7,22	7,73	8,23	9,21	11,07
Litwa	10,51	10,29	8,56	7,42	6,96	7,51	8,07	9,84	11,09	10,84	11,38	12,09	14,06	18,22
Norwegia	116,11	118,74	127,17	117,06	123,75	147,97	159,22	157,12	150,05	158,1	166,91	169,74	190,66	220,85
Polska	58,98	76,43	84,33	85,85	98,52	135,94	153,69	153,66	168,69	164,47	166,55	185,79	191,31	209,56
Rosja	516,81	509,38	460,21	435,06	395,09	395,53	391,72	404,93	270,95	195,91	259,71	306,6	345,59	432,86
Szwecja	240,15	253,41	262,61	198,38	213,3	248,17	270,67	247,32	248,04	251,32	239,57	219,42	241,08	301,61
Region Bałtycki sensu largo	2 914,05	3 026,06	3 245,01	3 050,88	3 204,71	3 727,08	3 702,27	3 400,63	3 322,60	3 214,50	3 018,47	3 056,39	3 303,60	3 997,67
USA	5 757,20	5 946,90	6 286,80	6 604,30	7 017,50	7 342,30	7 762,30	8 250,90	8 694,60	9 216,20	9 764,80	10 049,00	10 429,00	10 948,55
Świat	21 687,67	22 769,74	24 318,32	24 698,61	26 555,87	29 355,35	29 991,52	29 854,28	29 636,10	30 731,60	31 560,73	31 295,28	32 492,29	36 460,63
UE (Unia Monetarna)	5 504,15	5 728,46	6 320,47	5 781,38	6 115,54	7 058,68	7 148,58	6 520,86	6 706,35	6 672,72	6 057,36	6 123,09	6 662,33	8 196,46
PKB Regionu Bałtyckiego jako % światowego PKB	13,44%	13,29%	13,34%	12,35%	12,07%	12,70%	12,34%	11,39%	11,21%	10,46%	9,56%	9,77%	10,17%	10,96%

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Tab. 6.6. Roczna stopa wzrostu realnego PKB (w cenach stałych z 2000 r.) w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej (PPP)

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Spadek PKB w trakcie zmian strukturalnych, aż do pojawienia się tendencji wzrostowych (w %) 1989=100% <sup>a)</sup>	Liczba lat spadku PKB
Białoruś	..	-1,20%	-9,60%	-7,64%	-11,53%	-10,49%	2,65%	11,68%	8,30%	3,25%	5,77%	4,65%	5,23%	6,77%	36,9	6
Dania	0,97	1,20%	0,03%	-0,75%	5,34%	2,33%	2,59%	3,09%	2,07%	2,41%	4,16%	0,82%	1,16%	0,22%	–	–
Estonia	-7,06	-8,00%	-20,20%	-6,29%	-1,21%	3,21%	4,53%	13,93%	3,65%	0,29%	9,95%	7,47%	7,15%	7,02%	36,4	5
Finlandia	0,03	-5,35%	-2,61%	-0,48%	2,49%	2,65%	3,05%	5,30%	5,45%	2,47%	4,86%	0,43%	1,79%	2,30%	–	–
Niemcy	3,23	5,64%	2,34%	-1,01%	3,19%	1,85%	0,67%	1,44%	2,20%	2,00%	2,65%	0,76%	-0,14%	0,35%	–	–
Łotwa	-1,25	-12,64%	-32,20%	-5,18%	2,27%	-1,09%	3,41%	8,12%	4,81%	4,93%	5,72%	7,79%	7,11%	7,94%	52,8	4
Litwa	..	-5,68%	-21,27%	-16,47%	-9,68%	3,71%	5,66%	7,98%	7,60%	-1,62%	3,20%	6,14%	6,50%	10,57%	40,8	5
Norwegia	1,97	3,97%	2,16%	2,90%	4,60%	3,86%	5,13%	5,06%	2,38%	2,52%	2,61%	2,44%	0,33%	0,11%	–	–
Polska	..	-8,90%	0,76%	3,32%	6,38%	5,77%	5,18%	6,84%	4,76%	4,01%	4,24%	0,87%	1,67%	4,28%	13,6	2
Rosja	-3,00	-4,98%	-13,92%	-8,63%	-13,06%	-3,77%	-3,08%	2,19%	-3,12%	5,94%	8,48%	3,80%	5,23%	8,61%	45,1	7
Szwecja	1,10	-0,29%	0,02%	-1,39%	2,42%	3,85%	1,27%	2,13%	2,78%	4,04%	4,12%	1,01%	1,65%	1,33%	–	–
Region Bałtycki <i>sensu largo</i>	..	-0,25%	-4,29%	-3,21%	-1,56%	0,76%	0,48%	2,59%	1,39%	3,21%	4,41%	1,70%	1,72%	3,11%	–	–
USA	5,33	-0,03%	3,81%	3,18%	4,09%	1,74%	3,60%	4,24%	3,32%	4,14%	2,73%	0,75%	2,73%	3,55%	–	–
Świat	1,74	1,45%	2,28%	1,88%	3,39%	3,40%	3,84%	4,08%	2,64%	3,51%	4,23%	2,31%	3,05%	3,81%	–	–
UE Unia Monetarna	2,95	2,82%	1,55%	-0,97%	2,73%	2,19%	1,35%	2,32%	3,16%	2,59%	3,56%	1,88%	1,05%	0,59%	–	–

a) Wszystkie sześć krajów wschodniej części Regionu Bałtyckiego maksymalny poziom PKB przed okresem transformacji notowały w roku 1989 (zob. De Broeck, Koen 2000, s. 9).

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych, Eurostat – internetowa baza danych, obliczenia własne dla Regionu Bałtyckiego.



W końcowej części poprzedniego rozdziału wskazano na dysparytety rozwojowe w regionie. Znajdują one odzwierciedlenie w takich wskaźnikach jak PKB na mieszkańca (tab. 6.8), różnice w strukturze gospodarki i jej technologicznym zaawansowaniu (tab. 6.9–6.13, rys. 6.1), oraz zdolności pracowników do samouczenia się i umiejętności posługiwania się technologiami<sup>4</sup> teleinformatycznymi. Odmienne są także źródła wzrostu. W umownej części wschodniej regionu (Rosja, Białoruś, Litwa, Estonia, Polska i Łotwa czasami także zalicza się tutaj Meklemburgię-Pomorze Przednie) główne czynniki wzrostu dobrobytu mają wciąż jeszcze charakter ekstenywny (wysoka liczba godzin przepracowanych przez zatrudnionego), podczas gdy w części zachodniej (kraje skandynawskie i Niemcy) dominującą rolę odgrywa wysoka wydajność pracy (zob. Ketels i Sölvell 2004, s. 10). Dane zestawione w tablicach 6.8–6.13 potwierdzają hipotezę o istotnym zróżnicowaniu rozwoju społeczno-gospodarczego pomiędzy częścią wschodnią i zachodnią.

Optymizmem napawa jednak dynamika zmian, jak chociażby szybki awans Estonii pod względem zaawansowania technologicznego produkcji (tab. 6.11) czy penetracji telefonii komórkowej (tab. 6.13). Z drugiej strony według badań Hanella i Neubauera (2005, s. 28) w latach 1995–2005 następował wzrost dysproporcji wewnątrz krajów w odniesieniu do PKB na mieszkańca<sup>5</sup>. Na przykład na Litwie w ciągu siedmiu lat różnice te się prawie podwoiły. Wysokie tempo wzrostu zróżnicowań pojawiło się także w Szwecji i nieco słabsze w Polsce i Estonii. W tej ostatniej, podobnie jak na Łotwie i bałtyckiej części Niemiec, wyjściowe zróżnicowania w 1995 roku były większe niż średnia w regionie i nadal ulegały pogłębieniu. Interpretując te wyniki nasuwa się hipoteza o możliwości pojawienia się dychotomii rozwoju idącej w poprzek granic administracyjnych. Jej wynikiem byłby podział na subregiony bałtyckie o tendencjach stagnacyjnych i rozwojowych, uwarunkowany między innymi istnieniem metropolii i stopniem powiązania subregionu z najbliższym centrum metropolitalnym. Hanell i Neubauer (2005, s. 19, 22, 27, 30) wskazują, że większość nowych miejsc pracy w latach 1997–2002 powstała w regionie w dużych miastach, głównie metropolitalnych, wydajność była tam większa niż w reszcie regionu, stosunek PKB/mieszkańca w tych miastach w porównaniu do średniej dla regionu wzrósł w latach 1995–2002 z 1,5 do 1,6, a bezpośrednie inwestycje zagraniczne napływające do wschodniej części regionu lokowały się głównie w Tallinie, Rydze, Wilnie<sup>6</sup>, Warszawie, St. Petersburgu, jak również we Wrocławiu, Kownie i Kłajpedzie.

<sup>4</sup> Jest oczywiste, że dysproporcje w regionie są większe w ujęciu subregionalnym. Przykładowo PKB (z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej) na mieszkańca subregionu wokół Oslo, Sztokholmu, Helsinek czy Kopenhagi przekracza 150% średniej dla EU 25, podczas gdy subregiony Polski, Litwy, Łotwy, Rosji i Białorusi (z wyjątkiem regionów stołecznych) nie osiągają poziomu 50%.

<sup>5</sup> Znaczne dysproporcje pojawiają się wewnątrz krajów zarówno zachodniej jak i wschodniej części regionu. Przykładowo PKB (z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej) na mieszkańca Berlina jest dwukrotnie mniejszy niż w Hamburgu i kształtował się w 2002 roku poniżej średniej dla Finlandii i tylko nieco powyżej PKB w Södermanland – najbiedniejszego regionu w Szwecji. PKB (z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej) na mieszkańca w Rydze był trzykrotnie większy niż w Łatgalii (największa dysproporcja wewnątrz-krajowa w regionie).

<sup>6</sup> Niektóre dane dotyczą tylko napływu BIZ ze Skandynawii.

Tab. 6.7. Roczna stopa inflacji (w %) w krajach Regionu Bałtyckiego i USA w latach 1993–2003 na podstawie indeksu cen towarów konsumpcyjnych

Kraj	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	1190,23	2221,02	709,35	52,71	63,94	72,87	293,68	168,62	61,13	42,54	28,4
Dania	1,25	1,99	2,1	2,11	2,2	1,85	2,48	2,92	2,35	2,43	2,09
Estonia	89,81	47,65	28,78	23,05	10,58	8,21	3,3	4,03	5,74	3,57	1,34
Finlandia	2,1	1,09	0,99	0,62	1,2	1,4	1,16	3,37	2,57	1,58	0,86
Niemcy	4,43	2,74	1,72	1,45	1,88	0,94	0,57	1,47	1,98	1,37	1,05
Łotwa	108,77	35,93	24,98	17,61	8,44	4,66	2,36	2,65	2,49	1,94	2,92
Litwa	410,24	72,15	39,66	24,62	8,88	5,07	0,75	1,01	1,3	0,3	-1,18
Norwegia	2,27	1,4	2,46	1,26	2,58	2,26	2,33	3,09	3,02	1,29	2,48
Polska	36,87	33,25	28,07	19,82	15,08	11,73	7,31	10,13	5,51	1,88	0,72
Rosja	874,62	307,63	197,47	47,74	14,77	27,67	85,74	20,78	21,46	15,79	13,67
Szwecja	4,73	2,13	2,45	0,55	0,66	-0,27	0,47	0,89	2,42	2,17	1,91
USA	2,95	2,61	2,81	2,93	2,34	1,55	2,19	3,38	2,83	1,59	2,27

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.8. Realny PKB na mieszkańca w krajach Regionu Bałtyckiego (w USD, w cenach stałych z 2000 roku) na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej PPP

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	1 409,78	1 392,18	1 255,82	1 157,77	1 023,51	920,03	948,96	1 061,63	1 156,30	1 199,66	1 273,05	1 337,53	1 410,81	1 513,16
Dania	24 458,49	24 664,01	24 737,84	24 646,91	25 914,22	26 510,44	27 002,53	27 687,48	28 281,00	28 928,02	29 630,32	29 985,07	30 203,86	30 261,90
Estonia	3 787,10	3 501,99	2 811,09	2 713,99	2 727,04	2 902,44	3 078,45	3 441,30	3 656,51	3 681,59	3 986,89	4 258,90	4 587,61	4 841,44
Finlandia	19 969,87	18 589,92	17 782,27	17 478,15	18 083,86	18 637,42	19 298,81	20 446,40	21 413,84	22 084,37	23 183,51	23 358,32	23 838,76	24 225,47
Niemcy	19 460,88	20 304,09	20 601,58	20 244,21	20 627,77	20 951,86	21 042,79	21 294,76	21 717,66	22 151,30	22 750,01	22 908,64	22 900,33	22 868,17
Lotwa	3 904,41	3 423,79	2 350,61	2 273,21	2 357,63	2 365,99	2 479,34	2 729,61	2 906,02	3 026,66	3 259,78	3 540,25	3 802,34	4 115,75
Litwa	4 323,42	4 071,43	3 209,35	2 700,98	2 453,86	2 552,74	2 692,15	2 900,93	3 133,98	3 101,78	3 247,21	3 477,10	3 725,95	4 077,52
Norwegia	28 886,13	29 788,85	30 594,58	31 241,79	32 697,39	33 939,00	35 550,98	37 199,47	37 937,28	38 503,36	39 322,41	40 197,57	40 526,50	40 481,91
Polska	3 052,51	2 829,51	2 893,97	2 996,58	3 145,48	3 361,82	3 560,73	3 799,71	3 980,43	4 144,50	4 309,37	4 398,36	4 462,79	4 634,42
Rosja	2 602,25	2 465,39	2 106,22	1 925,83	1 685,85	1 618,12	1 564,12	1 590,70	1 510,54	1 613,70	1 784,26	1 885,52	1 983,02	2 138,33
Szwecja	22 998,06	22 595,63	22 175,15	21 606,56	22 347,26	23 120,60	23 387,32	23 940,00	24 806,11	25 925,42	27 011,80	27 184,82	27 662,01	27 998,08
USA	28 262,62	27 833,32	28 365,70	28 747,42	29 550,48	29 941,64	30 703,73	31 716,04	32 671,27	33 748,21	34 599,47	34 401,27	34 788,76	35 566,15
Świat	4 553,41	4 551,46	4 584,02	4 595,63	4 680,31	4 738,20	4 830,82	4 939,23	4 992,21	5 080,24	5 218,45	5 224,88	5 259,32	5 345,16
UE (Unia Monetarne)	16 787,38	17 154,83	17 319,37	17 095,82	17 442,83	17 796,70	17 994,28	18 351,71	18 842,16	19 313,09	19 922,44	20 181,13	20 293,87	20 349,14

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Tab. 6.9. Wartość dodana wytworzona w rolnictwie w krajach Regionu Bałtyckiego (jako procent ich PKB) na tle UE w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	23,55	20,99	23,57	18,29	15	17,46	17,03	15,38	13,87	14,64	14,15	11,87	11,78	9,78
Dania	4,45	4,12	3,84	3,56	3,46	3,73	3,64	3,43	2,93	2,63	2,89	2,97	2,45	2,13
Estonia	16,59	17,92	13,08	10,47	9,88	8,3	7,92	7,44	6,75	6,27	5,78	5,32	4,97	4,49
Finlandia	6,55	5,66	5,19	5,42	5,34	4,67	4,23	4,33	3,65	3,72	3,89	3,58	3,62	3,46
Niemcy	1,73	1,45	1,37	1,32	1,34	1,33	1,37	1,35	1,3	1,25	1,24	1,26	1,16	1,14
Łotwa	21,89	23,15	17,61	11,78	9,46	9,92	8,18	5,63	4,42	4,31	4,86	4,82	4,69	4,52
Litwa	27,08	16,72	14,32	14,95	11,08	11,98	12,94	11,8	10,12	8,62	8,01	7,21	7,09	7,27
Norwegia	3,56	3,47	3,15	3,14	3,15	3,14	2,69	2,49	2,75	2,47	2,19	1,86	1,69	1,45
Polska	8,26	6,65	6,6	6,6	6,91	6,92	6,43	5,52	4,76	3,98	3,57	3,76	3,16	3,13
Rosja	16,61	14,29	7,39	8,31	6,63	7,16	7,17	6,44	5,62	7,31	6,43	6,51	5,75	5,16
Szwecja	3,45	3,05	2,8	2,69	2,76	2,78	2,51	2,44	2,28	2,14	1,93	1,95	1,85	1,8
UE (Unia Monetarne)	3,6	3,37	3,17	3,05	3,09	3,01	2,99	2,88	2,76	2,6	2,48	2,45	2,31	2,24

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.10. Zatrudnienie w rolnictwie jako procent całkowitego zatrudnienia w krajach Regionu Bałtyckiego na tle UE w latach 1991 i 2004

Kraj	1991	2004
Białoruś	19,1 <sup>7</sup>	10,8
Dania	5,2	3,6
Estonia	18,0	5,7
Finlandia	8,8	5,0
Niemcy	3,5	2,3
Brandenburgia	6,0	4,1
Meklemburgia-Pomorze Przednie	7,4	4,7
Szlezwik Holsztyn	5,6	3,2
Łotwa	20,9	12,5
Litwa	19,5	15,8
Norwegia	6,3	3,5
Polska	24,9	19,3
Rosja	14,2	10,3
Szwecja	3,4	2,4
UE 25	7,7	5,1

Źródło: bazy danych Cambridge Econometrics i Eurostatu<sup>8</sup> oraz bazy danych Urzędu Statystycznego Rosji (Федеральная служба государственной статистики)<sup>9</sup> i Ministerstwa Statystyki i Analiz (Министерство статистики и анализа) Republiki Białorusi<sup>10</sup>.

Opisywane dysproporcje (między krajami i wewnątrz krajów) należy jednak interpretować z pewną dozą ostrożności, gdyż np. szara strefa w rosyjskiej gospodarce jest szacowana na poziomie 40% (czyli PKB w Rosji jest zaniżony o 40%), podczas gdy wartości norweskiego PKB są de facto zawyżone przez uwzględnianie dochodów z wydobycia ropy, które to dochody są wpłacane na specjalny fundusz (Petroleum Fund) i inwestowane za granicą z myślą o zaspokojeniu potrzeb przyszłych pokoleń.

Przykład estoński udowadnia, że istniejące wciąż jeszcze różnice należałoby postrzegać także w kategoriach pozytywnych. Wskazują one bowiem na istniejący potencjał i możliwości przyspieszenia wzrostu gospodarczego. Potencjał ten jest także zauważany w pracach Baltic Development Forum, gdzie wskazuje się na szybkie nadrabianie zaległości przez wschodnią część Regionu Bałtyckiego w zakresie badań i publikacji naukowych (zob. Ketels i Sölvell 2004, s. 10). Barięrazą pozostaje jednak wdrażanie owych rezultatów.

<sup>7</sup> Dla 1990 roku.

<sup>8</sup> [http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?\\_pageid=1996,45323734&\\_dad=portal&\\_schema=PORTAL&screen=welcomeref&open=/popul/labour/EMPLOY/Employme/employ&language=en&product=EU\\_population\\_social\\_conditions&root=EU\\_population\\_social\\_conditions&scrollto=324](http://epp.eurostat.cec.eu.int/portal/page?_pageid=1996,45323734&_dad=portal&_schema=PORTAL&screen=welcomeref&open=/popul/labour/EMPLOY/Employme/employ&language=en&product=EU_population_social_conditions&root=EU_population_social_conditions&scrollto=324).

<sup>9</sup> <http://www.fsgs.ru/wps/portal>.

<sup>10</sup> <http://www.belstat.gov.by/homep/ru/indicators/main.htm>.

Tab. 6.11. Eksport towarów i usług zaawansowanych technologicznie z krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1999-2003

Kraj	Eksport towarów zaawansowanych technologicznie jako procent całości eksportu towarowego					Eksport usług informatycznych (komputery, komunikacja, inne) jako procent całości eksportu usług				
	1999	2000	2001	2002	2003	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	3,46	3,68	3,95	4,14	3,62	35,64	30,97	24,69	27,83	23,73
Dania	19,4	20,68	20,05	21,67	19,62	43,37	39,04	39,16	40,83	39,08
Estonia	13,4	29,84	19,34	11,95	12,61	15,17	16,69	19,45	19,27	23,14
Finlandia	23,86	27,33	24,33	24,2	23,75	48,95	50,16	48,69	49,3	49,37
Niemcy	15,94	17,71	17,79	16,58	16,37	44,21	46,48	48,22	42,86	45,88
Łotwa	4,05	3,99	3,67	3,79	4,38	14,63	18,16	18,96	18,57	18,65
Litwa	3,13	4,16	4,86	3,61	4,67	11,51	15,53	18,58	19,42	15,35
Norwegia <sup>1</sup>	16,45	17,13	18,93	22,31	18,67	27,55	30,72	26,95	27,11	26,66
Polska	2,58	3,3	3,1	2,77	3,07	24,17	18,86	21,12	20,91	24,4
Rosja	14,86	13,53	14,32	13,34	18,86	24,44	25,56	24,87	26,33	31,12
Szwecja	21,26	22,13	17,12	17,91	15,39	51,61	51,88	51,48	54,16	55,8
USA	34,22	33,52	32,46	31,81	30,81	41,23	39,82	42,78	44,64	46,41
UE (Unia Monetarne)	17,61	19,21	18,76	17,1	13,87	37,04	37,39	38,85	39,09	39,25

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Tab. 6.12. Liczba komputerów na tysiąc mieszkańców w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1996-2002

Kraj	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Dania	305	360	377	452	507	542	577
Estonia	68	96	114	135	153	175	210
Finlandia	273	311	349	360	396	423	442
Niemcy	209	239	279	297	336	380	431
Łotwa	20	40	61	82	140	153	172
Litwa	27	34	54	59	65	71	110
Norwegia	317	360	405	447	489	508	528
Polska	31	39	49	62	69	85	106
Rosja	24	30	35	37	63	75	89
Szwecja	294	339	395	451	507	561	621
USA	361	402	452	507	572	625	659
Świat	48	54	61	69	80	89	101
UE (Unia Monetarne)	150	177	205	227	257	285	317

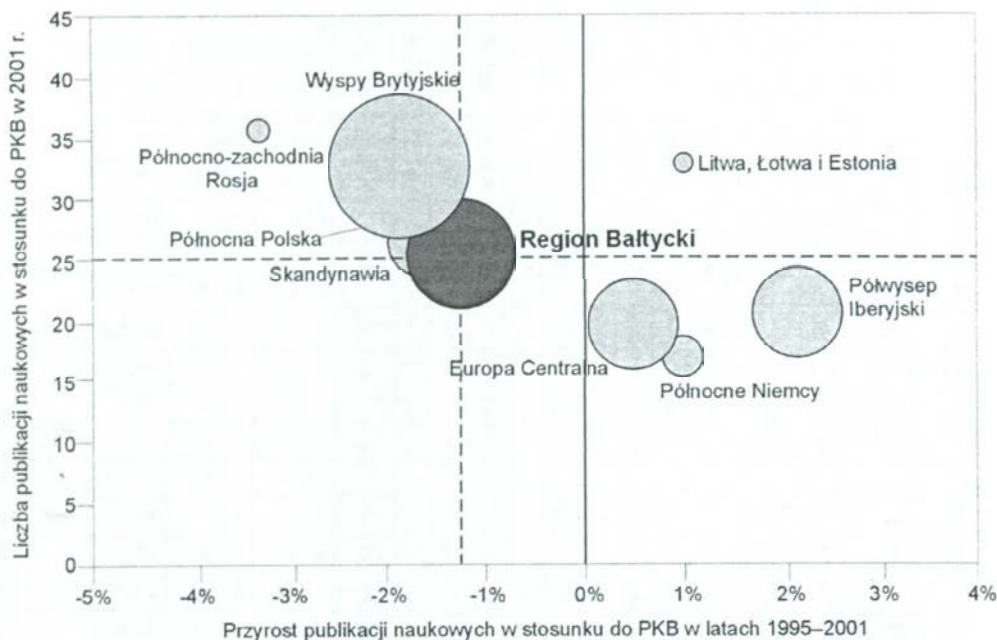
Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.13. Liczba telefonów komórkowych na tysiąc mieszkańców w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990-2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	0	0	0	0,03	0,17	0,58	0,65	0,81	1,21	2,34	4,94	13,9	46,67	113,24
Dania	28,86	34,19	40,87	68,91	96,73	157,28	250,73	273,74	364,41	494,69	631,06	739,52	833,19	883,22
Estonia	0	0,36	1,62	4,76	9,19	20,52	47,3	98,9	170,38	268,3	387,02	455,38	650,18	777,38
Finlandia	51,6	63,46	76,36	96,33	132,49	200,72	292,66	420,16	551,55	633,76	720,37	803,77	867,44	909,59
Niemcy	3,77	6,95	12	21,81	30,54	45,53	67,21	100,86	169,59	285,36	585,97	682,25	727,47	785,15
Lotwa	0	0	0,39	1,46	3,26	5,93	11,39	31,09	68,12	112,46	165,54	279,39	393,82	525,85
Litwa	0	0	0,07	0,33	1,21	3,99	13,75	44,64	72,31	89,75	141,89	276,56	475,25	629,73
Norwegia	46,32	54,85	65,81	85,87	135,34	224,55	287,15	379,53	473,85	612,88	747,82	831,08	843,62	908,92
Polska	0	0	0,06	0,41	1,01	1,94	5,62	21,01	49,8	102,13	174,59	258,99	362,61	450,91
Rosja	0	0	0,04	0,07	0,19	0,6	1,51	3,29	5,07	9,31	22,21	52,81	120,13	249,3
Szwecja	53,69	65,73	75,47	88,56	156,64	227,21	281,76	358,18	464,07	582,86	717,56	805,5	888,85	980,49
USA	21,24	30,01	43,28	62,03	92,36	127,71	164,43	203,97	252,08	309,57	389,02	450,76	488,15	543,01
Świat	2,15	3,07	4,33	6,28	10,06	16,07	25,31	37,01	54,11	82,56	122,2	156,63	187,87	222,66
UE (Unia Monetarna)	4,72	7,65	10,92	16,85	26,29	42,99	75,03	130,52	227,42	390,41	611,95	731,11	779,86	841,84

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych



Rys. 6.1. Naukowe publikacje w stosunku do PKB w wybranych krajach i subregionach

Źródło: Ketels, Sölvell 2004, s. 11.

W pozytywny sposób sygnalizowane różnice rozwojowe są interpretowane także w opracowaniach Banku Światowego, Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju czy Międzynarodowego Funduszu Walutowego (De Broeck i Koen 2000; Fischer i Sahay 2000; Denizer 1997; EBRD 1997; EBRD 2000<sup>11</sup>). W raporcie EBRD (1999, rozdz. 2) rozważania dotyczące sytuacji makroekonomicznej krajów Europy Środkowej i Wschodniej kończą się konkluzją, że kraje te są dobrze przygotowane do przyspieszonego wzrostu gospodarczego ze względu na wysoką jakość siły roboczej i zdolność akomodowania zmian w szybkim tempie. Również Kisiel-Łowczyc (2000, s. 62) stwierdza, że „większe różnice ekonomiczne między państwami bałtyckimi niż np. między (starymi) członkami UE oraz malejące różnice polityczne (...) powodują parakomplementarność” oraz dodaje, że „stymulującą i dynamiczniej rozwijającą się częścią bałtyckiej przestrzeni ekonomicznej stały się państwa Bałtyku Wschodniego”. W podobnie optymistyczny sposób postrzega ten problem Orłowski (1997, s. 82), który wskazuje na spory zakres komplementarności gospodarek krajów Regionu Bałtyckiego w zakresie wymiany usług i przepływu kapitału. W tych właśnie czynnikach upatruje on szansy na pogłębienie integracji gospodarczej wokół Bałtyku. Cwikliński (2002, s. 4) natomiast podkreśla znaczenie racjonalnej polityki makroekonomicznej jako istotnego wyznacznika sukcesów transformacji gospodarki Estonii i źródła wzrostu

<sup>11</sup> Szczególnie rozdział zatytułowany „Recent developments in the transition process”.



gospodarczego w krajach wschodniej części regionu. Niektórzy autorzy zwracają natomiast uwagę na pojawiające się w tych krajach ograniczenia strukturalne i systemowe, wynikające z niskiej jakości usług publicznych (służba zdrowia, szkolnictwo itp.), czy też nieefektywnego systemu wspierania badań (zob. np. Raiser, Schaffer i Schuchhardt 2003; EBRD 1997).

## 6.2. Integracja przez handel<sup>12</sup>

Analiza handlu wewnątrzregionalnego (rys. 6.2, tab. 6.14) prowadzi do wniosku, że najintensywniejsze relacje wymienne zachodzą w ramach krajów tzw. zachodniej części regionu oraz także między Rosją i Niemcami, Rosją i Białorusią oraz Niemcami i Polską. Badania Kisiel-Łowczyc (2000, s. 73) wskazują, „że najsilniejsza struktura powiązań handlowych występuje w parach Niemcy–Polska, następnie Estonia–Finlandia i w trójkącie Dania–Szwecja–Norwegia”. Porównując dane z tabeli 6.14 z podobnymi wyliczeniami dla roku 1993<sup>13</sup>, największe różnice dotyczą wzrostu roli Polski jako odbiorcy bałtyckiego importu (wzrost o 3,5%<sup>14</sup>) oraz zmniejszenie roli Niemiec (spadek o 7,4%). W bałtyckim eksporcie na uwagę zasługuje wzrost roli Polski (o 3,5 %) oraz spadek udziału Szwecji (o 3,4%). Najbardziej znaczące zmiany w relacjach bilateralnych zachodziły w eksporcie: z Niemiec do Danii (spadek o 2,0%), z Niemiec do Polski (wzrost o 2,5%), z Rosji do Niemiec (spadek o 2,9%), z Polski do Niemiec (wzrost o 2,1%) oraz ze Szwecji do Niemiec (spadek o 4,3%).

Dalsza analiza danych (tab. 6.15–6.16) ujawnia, że krajami w pełni wpisującymi się w bałtyckie powiązania handlowe są jedynie Litwa, Łotwa, Estonia. Ich eksport do krajów regionu wynosi, co najmniej 50%, a ich import z krajów regionu ponad 60%. Jak wskazują na to dane z tabel 6.17–6.19, ich powiązania regionalne cechuje wielostronność bez wyraźnej dominacji relacji bilateralnych (być może z wyjątkiem Estonii relatywnie silniej powiązanej z Finlandią zarówno w zakresie importu jak i eksportu). Równie wyraźnie wyodrębnia się drugie ekstremum w postaci subregionu Hamburga, słabo powiązanego gospodarczo z Regionem Bałtyckim (tab. 6.15–6.16).

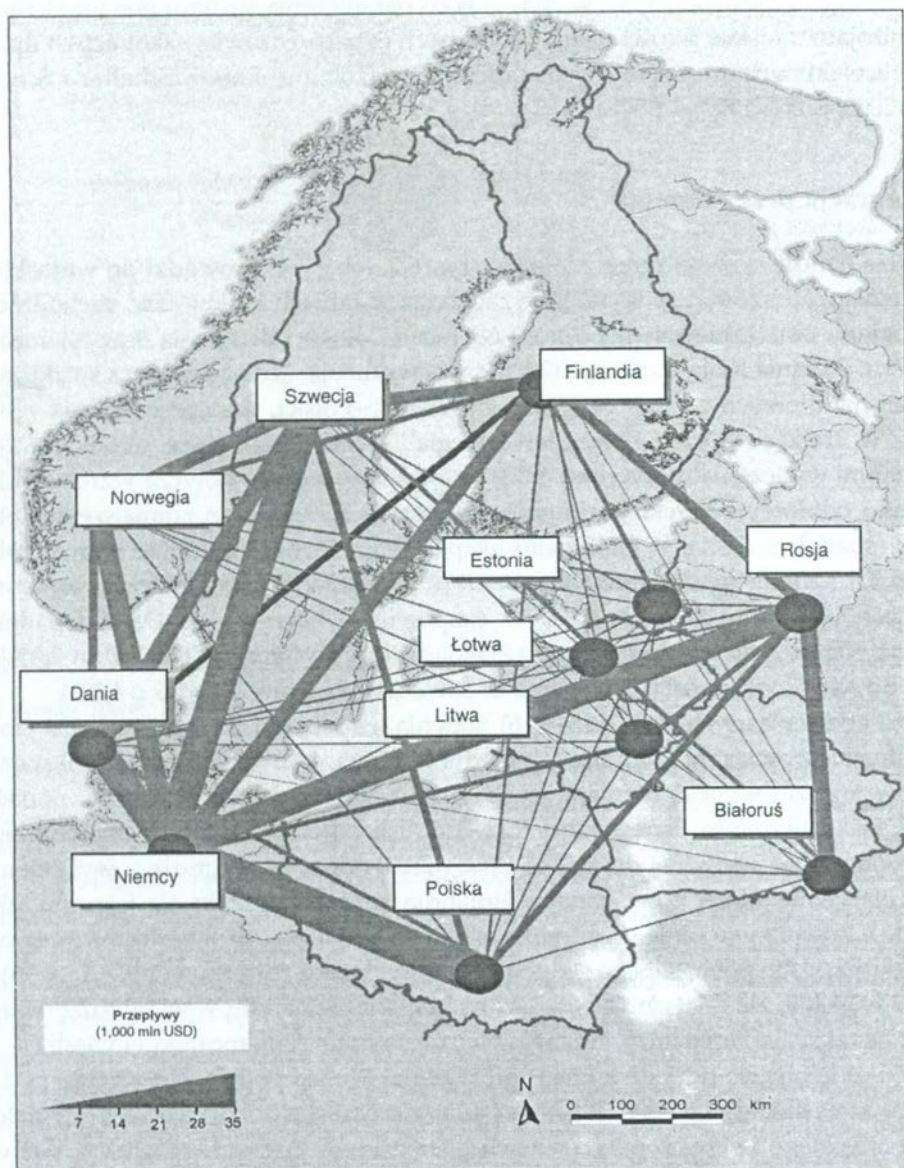
Nieco większy, ale relatywnie również niski udział w handlu wewnątrzregionalnym notuje także St. Petersburg, silnie powiązany jedynie z Niemcami i Finlandią.

Pośrodku lokuje się pozostałe kraje/subregiony. Można podzielić je na trzy podgrupy: (a) kraje skandynawskie, (b) kraje/subregiony o stosunkowo dużym udziale handlu bałtyckiego i silnych powiązaniach bilateralnych z sąsiadami oraz z Niemcami, i w końcu (c) kraje/subregiony o relatywnie mniejszym udziale handlu wewnątrzregionalnego i silnych powiązaniach bilateralnych z sąsiadami. Do trzeciej podgrupy można zaliczyć Polskę, obwód murmański i, z pewnymi zastrzeżeniami Meklemburgię-Pomorze Przednie. Polska głównie utrzymuje stosunki handlowe

<sup>12</sup> Na temat struktury i treści znaczeniowej pojęcia integracji przez handel zob. Kisiel-Łowczyc (2000, s. 59–60).

<sup>13</sup> Zob. Cornett i Iversen (1998, tab. A3) (wyliczenia doprowadzone do porównywalności przez eliminację Białorusi i Norwegii dla 2003 r.).

<sup>14</sup> Punkty procentowe mierzące odpowiednio udział w bałtyckim eksporcie bądź imporcie.



Rys 6.2. Przeptywy handlowe w Regionie Bałtyckim w 2003 roku

Źródło: opracowanie własne na podstawie IMF (2004).



Tab. 6.14. Bilateralne strumienie handlu wewnątrzregionalnego jako udział w całości handlu wewnątrzregionalnego w 2003 roku (w %)

Kraj		Eksport z:											
		Białoruś	Dania	Estonia	Finlandia	Litwa	Łotwa	Niemcy	Norwegia	Polska	Rosja	Szwecja	Razem
Eksport do:	Białoruś	—	0,01	0,01	0,01	0,09	0,02	0,37	0,01	0,15	2,93	0,02	3,62
	Dania	0,04	—	0,07	0,45	0,13	0,07	4,94	1,02	0,49	0,08	2,54	9,83
	Estonia	0,02	0,07	—	0,51	0,12	0,07	0,31	0,02	0,07	0,55	0,27	2,02
	Finlandia	0,01	0,82	0,48	—	0,04	0,03	2,96	0,46	0,14	1,67	2,27	8,86
	Litwa	0,10	0,12	0,09	0,12	—	0,09	0,70	0,03	0,52	0,83	0,14	2,73
	Łotwa	0,13	0,06	0,16	0,14	0,27	—	0,39	0,04	0,14	0,41	0,14	1,88
	Niemcy	0,16	4,78	0,18	2,42	0,28	0,17	—	3,46	6,72	4,00	3,98	26,16
	Norwegia	0,01	1,45	0,07	0,51	0,06	0,02	1,96	—	0,44	0,12	3,33	7,96
	Polska	0,17	0,40	0,02	0,38	0,09	0,02	7,16	0,17	—	1,79	0,66	10,86
	Rosja	1,90	0,34	0,25	1,54	0,28	0,06	5,30	0,15	0,59	—	0,55	10,96
	Szwecja	0,03	3,22	0,27	2,04	0,11	0,12	6,24	1,96	0,75	0,36	—	15,11
	Razem	2,58	11,28	1,60	8,12	1,48	0,67	30,33	7,31	10,01	12,75	13,87	100,00

Źródło: IMF (2004).

Tab.6.15. Import wybranych krajów/subregionów Regionu Bałtyckiego ze wszystkich krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości importu danego kraju/subregionu w latach 1993–2000

Lata \ Kraj	Kraj														
	Estonia	Litwa	Łotwa	Hamburg	Meklenburgia-Pomorze Przednie	Dania	Finlandia	Norwegia	Szwecja	Polska	Obwód kalingradzki	Karelia	Obwód leningradzki	Obwód murmański	St. Petersburg
1993	73,9	72,8	64,4	10,2	50,5	45,1	44,3	40,6	40,0	44,0	52,2	..	58,2	bd	56,9
1994	73,4	70,0	65,8	9,5	55,3	44,8	44,2	43,0	40,8	43,9	65,7	38,5	51,2	46,1	47,0
1995	74,6	65,1	71,7	8,7	49,9	46,3	45,2	43,4	42,8	42,2	50,0	48,4	..	40,1	..
1996	69,2	63,8	71,0	11,3	49,4	46,1	44,1	43,1	42,6	39,4	59,9	45,6	..	61,8	..
1997	65,0	66,2	70,6	10,4	52,0	45,5	44,2	42,7	41,6	38,4	61,9	50,3	65,8	63,8	38,7
1998	62,4	66,8	67,1	8,3	49,2	45,2	43,5	41,0	39,2	38,7	59,7	53,9	54,3	50,9	38,0
1999	64,2	65,2	65,7	7,5	47,9	44,4	43,7	41,8	39,7	39,4	66,5	52,3	52,0	32,8	33,8
2000	63,8	68,3	65,9	7,9	58,0	44,8	46,0	40,7	43,0	41,2	71,2	56,3	44,0	52,8	31,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard i Lindström (2003) – aneks statystyczny.



z Rosją i Niemcami, a obwód murmański z Norwegią i Finlandią (tab. 6.18–6.19). Natomiast Meklemburgia-Pomorze Przednie (tab. 6.19) relatywnie niewiele eksportuje do krajów Regionu Bałtyckiego, ale sporo (ok. 50%) z nich importuje (tab. 6.18) i to zarówno z krajów sąsiednich, tj. Szwecji Danii i Polski, jak i z Rosji i Norwegii, więc cechują ją powiązania wielostronne.

Do drugiej grupy można zaliczyć Białoruś (dominują powiązania z Rosją), obwód leningradzki (dominacja powiązań ze Szwecją), kaliningradzki (powiązania z Polską, Litwą i Niemcami) oraz Karelię (wysokie udziały Finlandii i Norwegii w obrotach handlowych). Obie grupy krajów/subregionów trudno uznać za zintegrowane przez handel regionalny.

Kraje skandynawskie utrzymują stosunki handlowe głównie między sobą, ewentualnie z Niemcami i Rosją (Finlandia). Import krajów skandynawskich z krajów regionu kształtował się na poziomie 40–50% w roku 1999, a eksport na poziomie 30–40%. Jak zauważa Kisiel-Łowczyk (2000, s. 70) zwornikiem jest Szwecja handlująca intensywnie ze wszystkimi krajami skandynawskimi. „Silna pozycja handlowa, gospodarcza i polityczna Szwecji, jej bałtycka aktywność w inicjatywach integrujących (...) przy silnych, tradycyjnych powiązaniach nordyckich i ostatnio centrycznej orientacji, przy rozwiniętych gospodarczo powiązaniach kontynentalnych Niemiec, pozwala przewidywać, że to właśnie Szwecja stanie się centrum północnego regionu Unii Europejskiej”. Pozostałe kraje skandynawskie posiadają powiązania selektywne, tj. intensywne relacje handlowe z dwoma, rzadko trzema krajami regionu, i to przeważnie na zasadzie sąsiedztwa.

Słabością powyższych analiz jest abstrahowanie od różnic w skali gospodarek krajów regionu<sup>15</sup>. Celem wyeliminowania tego mankamentu dokonano symulacji wielkości eksportu i importu poszczególnych krajów w sytuacji idealnej integracji regionu (brak znaczenia dystansu dla intensywności relacji handlowej), w której jedynymi zmiennymi wyjaśniającymi byłyby otwartość tych krajów na wymianę bałtycką w roku 2000 (tab. 6.15 i 6.16 ostatni rząd) oraz potencjał ekonomiczny bałtyckich partnerów mierzony udziałem ich PKB (z uwzględnieniem PPP) w PKB regionalnym (po eliminacji PKB kraju badanego).

Otrzymał w ten sposób<sup>16</sup> zmienną modelową  $X'_{kj}$  porównano z rzeczywistym importem i eksportem. Pozwoliło to na wskazanie sytuacji, gdzie rzeczywisty eksport bądź import znacznie przewyższa wielkość modelową lub wymaga znacznego wzrostu, by jej dorównać. Rezultaty analizy przedstawiają tabele 6.20 i 6.21. Z analiz zostały wyłączone subregiony słabo powiązane więzami handlowymi z innymi krajami bałtyckimi (Hamburg, St. Petersburg i Meklemburgia-Pomorze Przednie w eksporcie).

<sup>15</sup> Przykładowo podobna absolutna wielkość eksportu Estonii do Niemiec i Szwecji świadczyć może raczej o nierównowadze przestrzennej estońskiego eksportu, zważywszy na różnice w wielkości rynków obu krajów.

<sup>16</sup>

$$X'_{kj} = \left( \sum_{j=1}^N x_{kj} / \sum_{i=1}^M x_{ki} \right) (PKB_j / \sum_{j=1}^N PKB_j) \sum_{i=1}^M x_{ki}$$

$x$  – strumienie wymiany,  $j$  – kraje bałtyckie ( $N$  krajów), do których kraj/subregion „ $k$ ” eksportuje (importuje),

$i$  – wszystkie kraje ( $M$  krajów), do których kraj/subregion „ $k$ ” eksportuje (importuje).

Tab. 6.16. Eksport z wybranych krajów/subregionów Regionu Bałtyckiego do wszystkich krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości eksportu danego kraju/subregionu w latach 1993–2000

Kraj \ Lata	Estonia	Litwa	Łotwa	Hamburg	Meklenburgia- Pomorze Przednie	Dania	Finlandia	Norwegia	Szwecja	Polska	Obwód kaliningradzki	Karelia	Obwód leningradzki	Obwód murmański	St. Petersburg
1993	77,2	61,1	55,1	12,6	42,0	45,6	38,3	30,0	35,5	48,5	40,6	bd	38,3	bd	59,2
1994	77,9	62,0	59,8	12,9	20,7	45,4	40,8	30,8	35,4	50,4	23,9	47,8	87,7	38,6	45,1
1995	75,8	54,9	66,2	10,8	23,3	46,3	39,1	32,0	34,3	52,7	17,6	35,6	81,1	44,9	28,4
1996	73,5	57,5	62,2	10,6	30,2	46,8	40,0	28,6	34,5	50,5	31,8	47,6	bd	36,8	bd
1997	74,0	55,7	62,0	10,2	32,1	45,9	40,2	28,7	24,5	50,7	41,4	53,3	74,8	28,3	30,4
1998	74,5	54,3	59,7	8,2	31,6	45,7	39,6	32,7	34	51	47,3	48,1	67,4	38,2	24,6
1999	74,4	55,2	57,0	7,9	27,1	37,7	38,6	32,2	32,4	48,2	45,0	54,3	82,5	45,4	22,4
2000	74,8	55,9	55,2	7,4	17,7	44,4	37,0	25,9	33,2	47,6	50,4	52,8	88,7	42,3	32,5

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard i Lindström (2003) – aneks statystyczny.



Tab. 6.17. Główni partnerzy handlowi krajów Regionu Bałtyckiego w 2003 roku (w %)

Kraje Regionu Bałtyckiego	Kraje, do których kierowany jest eksport z poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego	w %	Kraje, z których pochodzi import do poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego	w %
Estonia	1. Finlandia 2. Szwecja 4. Niemcy 4. Łotwa	19,1 13,1 8,9 7,5	1. Rosja 2. Finlandia 3. Niemcy 4. Szwecja	18,2 18,2 11,2 9,6
Łotwa	1. Wielka Brytania 2. Niemcy 3. Szwecja 4. USA	20,2 12,1 11,4 9,8	1. Niemcy 2. Rosja 3. Litwa 4. Finlandia	17,4 15,5 7,6 6,1
Litwa	1. Niemcy 2. Łotwa 3. Rosja 4. Szwecja	11,2 10,1 7,4 6,7	1. Rosja 2. Niemcy 2. Włochy 4. Polska	22,0 19,1 5,9 4,3
Norwegia	1. Niemcy 2. Wielka Brytania 3. Francja 4. Szwecja	20,2 14,6 8,3 9,0	1. Szwecja 2. Niemcy 3. Wielka Brytania 4. Dania	22,4 13,2 8,2 7,7
Niemcy	1. Francja 2. USA 3. Wielka Brytania 4. Włochy	10,6 9,3 8,4 7,4	1. Francja 2. Holandia 3. USA 4. Holandia	9,2 8,3 7,3 6,3
Polska	1. Niemcy 2. Włochy 3. Francja 4. Wielka Brytania	33,0 5,7 5,0 4,8	1. Niemcy 2. Włochy 3. Rosja 4. Francja	28,8 8,1 7,5 6,9
Dania	1. Niemcy 2. Szwecja 3. Wielka Brytania 4. Norwegia	16,2 12,0 7,4 7,0	1. Niemcy 2. Szwecja 3. Holandia 4. Wielka Brytania	24,2 12,4 7,5 6,4
Białoruś	1. Rosja 2. Niemcy 3. Francja 4. Ukraina	57,4 4,6 4,0 3,9	1. Rosja 2. Niemcy 3. Ukraina 4. Polska	68,9 8,6 2,9 2,9
Szwecja	1. USA 2. Niemcy 3. Norwegia 4. Wielka Brytania	11,5 10,1 8,4 7,8	1. Niemcy 2. Dania 3. Wielka Brytania 4. Norwegia	18,7 9,0 8,0 8,0
Finlandia	1. Niemcy 2. Wielka Brytania 3. USA 4. Wielka Brytania	11,8 9,9 8,2 8,0	1. Niemcy 2. Szwecja 3. Rosja 4. Holandia	16,2 4,1 1,7 1,3
Rosja	1. Holandia 2. Chiny 3. Niemcy 4. Ukraina	6,6 6,2 5,0 5,0	1. Niemcy 2. Ukraina 3. Chiny 4. USA	15,5 8,4 6,3 5,7

Źródło: Eurostat, WTO internetowa baza danych, Market Information and Analysis Section of Australian Department of Foreign Affairs and Trade, Główny Urząd Statystyczny Ministerstwa Spraw Zagranicznych Republiki Białorusi.

Tab. 6.18. Import wybranych bałtyckich krajów/subregionów z poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości importu danego kraju/subregionu w 2000 roku

Import do: Import z:	St. Petersburg	Obwód murmański	Obwód leningradzki	Karelia	Obwód kalingradzki	Polska	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Dania	Szlezwik Holisztyn	Meklemburgia - Pomorze Przednie	Hamburg	Litwa	Łotwa	Estonia	Białoruś (2004)
Finlandia	8,2	20,7	14,8	23,5	1,2	1,8	5,5	3,6	—	2,7	2,5	2,2	0,4	3,5	8,6	23,8	..
Szwecja	2,6	5,3	4,9	4,0	1,8	2,9	—	14,7	10,4	12,3	8,8	10,2	0,7	3,6	6,7	8,8	0,6
Norwegia	1,6	15,8	0,8	9,1	2,2	0,8	8,2	—	4,0	5,0	1,6	8,8	1,7	0,8	1,1	1,2	..
Dania	1,6	3,2	1,3	0,1	1,7	1,6	7,6	6,4	3,9	—	11,7	9,9	1,7	4,2	3,6	2,2	..
Niemcy	15,1	6,4	21,1	7,3	36,9	23,9	17,6	11,9	14,3	21,0	—	—	—	17,0	15,7	8,8	6,6
Polska	1,3	1,3	0,8	0,0	17,1	—	1,3	1,1	0,9	1,8	1,9	8,0	1,2	6,3	4,8	1,0	2,9
Litwa	0,4	0,1	0,1	0,2	8,0	0,6	0,3	0,2	0,1	0,5	0,2	0,7	0,1	—	7,6	1,5	0,7
Łotwa	0,2	0,0	0,1	0,1	1,7	0,1	0,5	0,1	0,2	0,3	0,1	0,8	0,1	3,9	—	2,4	0,5
Estonia	0,2	0,0	0,1	12,0	0,6	0,1	1,2	0,3	2,8	0,3	0,1	0,8	0,1	2,3	6,2	—	..
Rosja	—	—	—	—	—	9,4	0,8	2,4	9,4	0,9	1,0	16,6	1,9	26,7	11,6	14,1	68,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard i Lindström (2003) – aneks statystyczny oraz danych Ministerstwa Statystyki i Analiz (Министерство статистики и анализа) Republiki Białoruś.



Tab. 6.19. Eksport wybranych bałtyckich krajów/subregionów do poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości eksportu danego kraju/subregionu w 2000 roku

Eksport z:	St. Petersburg	Obwód murmański	Obwód leningradzki	Karelia	Obwód kaliningradzki	Polska	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Dania	Szlezwik Holsztyń	Meklemburgia - Pomorze Przednie	Hamburg	Litwa	Łotwa	Estonia	Białoruś (2004)
Finlandia	10,3	6,1	12,5	29,0	1,6	0,7	5,6	2,2	—	3,4	0,8	0,8	1,6	1,3	1,9	27,1	..
Szwecja	5,6	3,6	65,8	3,0	0,5	2,7	—	8,4	9,3	13,0	2,5	2,7	1,2	4,4	10,8	17,3	1,0
Norwegia	0,4	19,6	0,2	3,5	0,7	1,1	7,6	—	2,6	5,5	1,7	1,4	0,3	1,1	0,8	2,2	..
Dania	0,1	4,1	0,2	0,3	1,0	2,7	5,8	3,8	2,5	—	5,0	3,0	1,4	4,9	5,8	2,9	..
Niemcy	11,6	2,9	2,0	3,3	10,2	34,9	11,0	10,3	12,5	18,9	—	—	—	14,3	17,2	7,6	3,7
Polska	0,6	1,5	0,5	4,7	29,7	—	1,7	0,6	1,6	1,7	2,8	5,4	1,7	5,5	1,6	0,6	5,3
Litwa	0,5	4,5	0,4	1,0	5,7	1,8	0,2	0,1	0,4	0,4	0,2	0,5	0,1	—	7,6	3,1	2,6
Łotwa	2,1	0,0	2,7	0,8	0,6	0,7	0,2	0,1	0,6	0,2	0,1	0,2	0,1	15,0	—	7,2	2,4
Estonia	1,3	0,0	4,4	7,2	0,4	0,3	0,5	0,1	3,1	0,2	0,2	0,5	0,1	2,3	5,3	—	..
Rosja	—	—	—	—	—	2,7	0,6	0,3	4,4	1,1	1,6	3,2	0,9	7,1	4,2	6,8	47,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard i Lindström (2003) – aneks statystyczny oraz danych Ministerstwa Statystyki i Analiz (Министерство статистики и анализа) Republiki Białoruś.

Powyższe zestawienie wskazuje na sygnalizowany wcześniej fakt silnego powiązania wzajemnego krajów skandynawskich i bardzo słabego powiązania subregionów Rosji bałtyckiej z innymi krajami Regionu Bałtyckiego z wyjątkiem sąsiadów. Można także zauważyć niewykorzystany potencjał dla Polskiego eksportu do krajów skandynawskich oraz relatywną słabość powiązań handlowych tych krajów z Rosją. Nowe wnioski to harmonijna, zrównoważona struktura importu Meklemburgii-Pomorza Przedniego oraz eksportu i importu Polski do innych krajów regionu, co stoi w pewnej sprzeczności z tezą Peschel (1998, s. 33), że subregiony północno-wschodnich Niemiec i Polska de facto nie są krajami/subregionami bałtyckimi zgodnie z koncepcją regionu ekonomicznego. Natomiast uznawane za wzorce bałtyckiej integracji ekonomicznej Łotwa i Estonia charakteryzują się sporą nierównowagą w odniesieniu do ich relacji handlowych, to znaczy oprócz silnych powiązań między nimi oraz z Finlandią i Szwecją pojawia się relatywny deficyt w powiązaniach z Polską i Niemcami.

Zwraca uwagę specjalna rola gospodarki Niemiec (i w pewnym zakresie także Rosji) w regionie. Rosja i Niemcy są ważnymi partnerami handlowymi dla pozostałych krajów (rys. 6.2), ale wśród ich najważniejszych partnerów handlowych nie ma krajów z Regionu Bałtyckiego (tab. 6.17). Jest to wynikiem skali ich gospodarek i zaszłości historycznych. Niektórzy badacze uważają przy tym, że ekonomiczna rola Rosji w regionie (PKB porównywalne z PKB Finlandii i Norwegii razem wziętych, tj. krajów, których ludność oscyluje wokół 3/4 ludności Moskwy), jest niedoszacowana, a Rosja stanowi potencjalnie największą gospodarkę bałtycką (Cornett i Iversen 1997; Callsen i Jäger-Roschko 1996). Wyniki analiz z tabeli 6.21 wskazują również na pewne niedoszacowanie roli Polski.

Należy zauważyć także ogromną otwartość gospodarek małych krajów bałtyckich. Cechował je bardzo wysoki (ponad 50%<sup>17</sup>) udział eksportu i importu w PKB (tab. 6.23–6.24) oraz jeden z najwyższych regionalnych współczynników handlowej wymiany zagranicznej na mieszkańca (Cornett i Iversen 1998, s. 6). Dodatkowo te trzy kraje i Polskę cechowała wysoka dynamika wzrostu obrotów handlowych z zagranicą w omawianym okresie (tab. 6.25–6.26).

Relacje handlowe Wschód–Zachód w Regionie Bałtyckim opierają się w dużej mierze na wymianie międzygałęziowej (Groth i Cornett 2001, s. 20), podczas gdy znacznie bardziej integrująca jest wymiana wewnątrzgałęziowa. Jest ona oparta na przewagach konkurencyjnych, wynika z istnienia korzyści skali, przeważnie dotyczy produktów wysoko przetworzonych o dużej wartości dodanej (Zielińska-Głębocka 1996, rozdz. 2), co powoduje integrowanie połączonych nią krajów we wspólne gospodarce i profesjonalne *milieu*. W efekcie powstaje wspólny system produkcyjny (klaster). Dlatego też proporcje wymiany wewnątrz- i międzygałęziowej mogą świadczyć o poziomie regionalnej integracji przez handel.

---

<sup>17</sup> Z wyjątkiem eksportu Łotwy.



Tab. 6.20. Eksport wybranych bałtyckich krajów/subregionów do poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego w 2000 roku w porównaniu do wielkości modelowych

Eksport z:	Obwód murmański	Obwód leningradzki	Karelia	Obwód kaliningradzki	Polska	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Dania	Litwa	Łotwa	Estonia
Eksport do:												
Finlandia	*	*	**			*						**
Szwecja		**					*	*	*		*	*
Norwegia	*					*						
Dania						*						
Niemcy												
Polska				*								
Litwa	**			**	*						**	*
Łotwa	całk	*								***		***
Estonia	całk	**	****			*		***		**	***	
Rosja												

Oznaczenie:

- \* - rzeczywisty eksport 2,5-9,0 razy większy od wielkości modelowej,
- \*\* - rzeczywisty eksport 10-20 razy większy od wielkości modelowej,
- \*\*\* - rzeczywisty eksport ponad 20 razy większy od wielkości modelowej,

- | - eksport powinien wzrosnąć 2,5-9,0 razy, aby dorównać wielkości modelowej,
- || - eksport powinien wzrosnąć 10-20 razy, aby dorównać wielkości modelowej,
- ||| - eksport powinien wzrosnąć ponad 20 razy, aby dorównać wielkości modelowej,
- całk - eksport w danej relacji nie istnieje.

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard i Lindström (2003) – aneks statystyczny oraz danych z tab. 6.4.

Tab. 6.21. Import wybranych bałtyckich krajów/subregionów poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego w 2000 roku w porównaniu do wielkości modelowych

Import do:	Obwód murmański	Obwód leningradzki	Karelia	Obwód kaliningradzki	Polska	Szwecja	Norwegia	Finlandia	Dania	MV <sup>a)</sup>	Litwa	Łotwa	Estonia
Import z:													
Finlandia	*	*	*			*						*	**
Szwecja				\			*	*	*				
Norwegia		\				*					\		
Dania			\			*	*						
Niemcy	\	\	\										\
Polska	\	\	całk			\	\	\	\				\
Litwa	\	\	\	**				\				**	
Łotwa	całk	\	\	*							*		*
Estonia	całk		***			*					*	***	
Rosja						\	\		\				

Oznaczenia:

- \* - rzeczywisty import 2,5-9,0 razy większy od wielkości modelowej,
- \*\* - rzeczywisty import 10-20 razy większy od wielkości modelowej,
- \*\*\* - rzeczywisty import ponad 20 razy większy od wielkości modelowej,

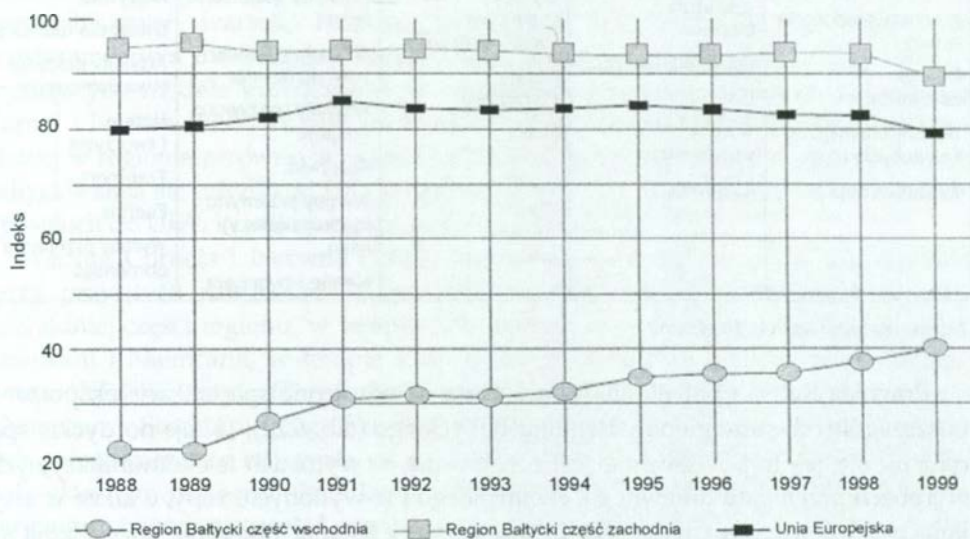
- \ - import powinien wzrosnąć 2,5-9,0 razy, aby dorównać wielkości modelowej,
- \ - import powinien wzrosnąć 10-20 razy, aby dorównać wielkości modelowej,
- \ - import powinien wzrosnąć ponad 20 razy, aby dorównać wielkości modelowej,
- całk - import w danej relacji nie istnieje.

a) Meklemburgia-Pomorze Przednie

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard i Lindström (2003) – aneks statystyczny oraz danych z tab. 6.4.



Jak na razie w Regionie Bałtyckim wymiana wewnątrzgałęziowa stanowi około 40%<sup>18</sup> wymiany między krajami wschodniej i zachodniej części Regionu Bałtyckiego i prawie 100% wymiany pomiędzy krajami części zachodniej (rys. 6.3). Znaczenie wymiany wewnątrzgałęziowej jednak systematycznie wzrasta. Udział handlu wewnątrzgałęziowego w wymianie między Szwecją i Estonią wzrósł z 38 do 50%, a pomiędzy Estonią i Finlandią z 44 do 45% od 1995 do 1998 roku, co można interpretować jako wskaźnik integracji subregionalnej (w podregionach Regionu Bałtyckiego).



Rys. 6.3. Udział wymiany wewnątrzgałęziowej w całkowitej wymianie handlowej krajów Regionu Bałtyckiego

Źródło: Cornett 2002, s. 59.

O możliwościach zmiany obecnych niekorzystnych proporcji świadczy także to, iż udział wymiany wewnątrzgałęziowej w handlu pomiędzy krajami skandynawskimi i Niemcami jest wyższy niż w handlu pomiędzy tymi krajami i pozostałymi krajami z UE. Wskazywałoby to na potencjalne możliwości integracji. Na razie jednak „dopasowanie struktur eksportu z państw Bałtyku Zachodniego do struktur popytu importowego jego części wschodniej było wyższe niż tempo dostosowań struktury podaży eksportowej państw Bałtyku Wschodniego” (Kisiel-Łowczyc 2000, s. 100). Zdaniem Cornetta i Snickarsa (2002, s. 41), oczekiwać należy raczej normalizacji struktury handlu wewnątrzgałęziowego i równowagi na niskim poziomie tego handlu między krajami wschodniej i zachodniej części regionu. Jak stwierdza Kisiel-

<sup>18</sup> Pomiar dotyczy tylko dziewięciu krajów (Dania, Estonia, Finlandia, Niemcy, Polska, Litwa, Łotwa, Rosja i Szwecja), wykorzystano do niego indeks Grubela-Lloyda (na temat indeksu zob. np. Zielińska-Głębocka 1996, s. 57-63).

-Łowczyc (2000, s. 100), struktura towarowa obrotów wzajemnych krajów Regionu Bałtyckiego zmienia się bardzo wolno, a istniejący model specjalizacji wydaje się stabilny (kraje części wschodniej regionu eksportują do krajów części zachodniej głównie towary pracochłonne, surowcocołonne i czasochłonne).

Tab. 6.22. Specjalizacja eksportowa subregionów Regionu Bałtyckiego

Kraje nordyckie	Niemcy	Rosja	Litwa, Łotwa i Estonia	Polska
Wyroby przemysłu telekomunikacyjnego	Półprzewodniki	Wyroby przemysłu obronnego	Wyroby włókiennicze	Wyroby włókiennicze
Produkty gospodarki leśnej	Transport	Wyroby chemiczne i wydobywie ropy	Produkty gospodarki leśnej	Rozrywka
Opieka zdrowotna	Aparatura biurowa	Metale i tworzywa	Artykuły gospodarstwa domowego	Usługi dla ludności
Wyroby chemiczne i wydobywie ropy	Usługi dla ludności	Inne	Artykuły spożywcze i napoje	Artykuły gospodarstwa domowego
Żywność i napoje	Inne		Rozrywka	Metale i tworzywa
	Wyroby włókiennicze		Wyroby przemysłu telekomunikacyjnego	Transport
	Rozrywka		Metale i tworzywa	Energia
				Wyroby przemysłu obronnego

Źródło: Ketels i Sölvell 2004, s.17.

Również Ketels i Sölvell (2004) wskazują na odmienną specjalizację eksportową poszczególnych subregionów Regionu Bałtyckiego (tab. 6.22), „Kraje nordyckie specjalizują się, jak to powszechnie jest oczekiwane, w wyrobach telekomunikacyjnych, wyrobach przemysłu drzewnego, chemicznego i w wydobywaniu ropy, a także w artykułach spożywczych i napojach. Litwa, Łotwa i Estonia podobnie specjalizują się w produktach telekomunikacyjnych, artykułach spożywczych i napojach, wyrobach przemysłu drzewnego, ale także w eksporcie tekstyliów, sprzętu gospodarstwa domowego, elektroniki do celów rozrywkowych oraz metali i tworzyw. Polska specjalizacja eksportowa ma pewne punkty zbieżne z tymi trzema krajami, ale różni się znacznie od specjalizacji krajów nordyckich. Niemiecka specjalizacja jest całkowicie odmienna, aczkolwiek analizowany profil oparty na danych dla całego kraju może być niereprezentatywny dla Niemiec Północnych. Rosyjska specjalizacja nie jest również specyficzna dla Rosji Bałtyckiej i różni się znacznie od specjalizacji pozostałych krajów” (Ketels i Sölvell 2004, s. 16). Nawet jednak przy pewnej zbieżności profili eksportowych określanych na poziomie działów<sup>19</sup> faktyczna specjalizacja dotyczy odmiennych wyrobów wchodzących w skład różnych części łańcucha produkcyjnego (Ketels i Sölvell 2004, s. 17).

Natomiast modele grawitacyjne wskazują na realność integracji bałtyckiej przez handel. Na przykład Paas i Tafenau (2005), posługując się zmienną zerojedynkową obrazującą przynależność do Regionu Bałtyckiego i wykorzystując dane dotyczące wymiany międzynarodowej w latach 1993–2002 w odniesieniu do krajów EU (EU15)

<sup>19</sup> Grupowania poziomu drugiego oznaczone symbolami dwucyfrowymi w PKWiU.



i tzw. krajów kandydackich, doszli do wniosku, że przynależność do Regionu Bałtyckiego stymuluje relacje handlowe między krajami bałtyckimi. Według Pass i Tafenau (2005, s. 12), „wymiana handlowa między krajami bałtyckimi jest około trzy razy większa niż z krajami spoza regionu, przy wyeliminowaniu wpływu innych zmiennych takich jak wielkość gospodarki, jej poziom rozwoju, odległość i inne zmienne zerojedynkowe”. Wpływ integracji bałtyckiej na intensywność powiązań handlowych był znacznie silniejszy niż, np. w Regionie Morza Śródziemnego (część europejska) czy w Regionie Europy Środkowej. Można więc przyjąć, że Region Bałtycki jest integrowany przez wymianę handlową, aczkolwiek, jak wskazują ci sami badacze, integracja ta w latach 1993–2002 nie uległa intensyfikacji (brak statystycznie istotnych zmian wartości współczynnika przy zmiennej opisującej bałtyckość w estymowanym modelu grawitacyjnym). W jednym z pierwszych studiów wykorzystujących modele grawitacyjne w odniesieniu do całego Regionu Bałtyckiego Cornet i Iversen (1998) prognozowali intensywny wzrost dynamiki wymiany handlowej w regionie zarówno w okresie krótkim (tj. przy założeniu, że wszystkie kraje bałtyckie stają się członkami UE) w okresie długim, jak i po wstąpieniu krajów kandydackich do UE<sup>20</sup>. Wyniki prognoz prezentują tabele 6.27–6.28.

Według Corneta i Iversena (1998), najszybciej, tj. w tempie około 14% rocznie (przy przyjętych założeniach<sup>21</sup>), powinna wzrastać wymiana pomiędzy krajami wschodniej części regionu, w tempie 12% wymiana tych krajów z krajami skandynawskimi i Niemcami, w tempie 13% rocznie wymiana w odwrotnym kierunku, a najwolniej w tempie 6% rocznie wymiana pomiędzy krajami skandynawskimi i Niemcami. Struktura geograficzna przyszłego handlu, estymowana przy przyjętych założeniach, nie odbiegała od struktury istniejącej w latach 90. Niemcy pozostały głównym partnerem handlowym dla wszystkich krajów regionu, a głównymi partnerami Niemiec pozostać powinny Szwecja, Dania i Polska.

Jako że model został przygotowany kilka lat temu, można pokusić się o jego weryfikację. Prezentowane w tabeli 6.29 rzeczywiste średnioroczne przyrosty wolumenu eksportu krajów Regionu Bałtyckiego w latach 1996–2003 wskazują, że dynamika wzrostu wymiany była nieco niższa od przewidywanej przez omawiany model. Łotwa oraz kraje UE zbliżyły się bądź przekraczały prognozowane wartości.

<sup>20</sup> Autorzy posłużyli się danymi dotyczącymi handlu wewnątrzregionalnego (1993–1996) dla dziewięciu krajów bałtyckich (Litwy, Łotwy, Estonii, Rosji, Szwecji, Danii, Finlandii, Niemiec i Polski) i dokonali estymacji modelu grawitacyjnego obrazującego wpływ poszczególnych zmiennych makroekonomicznych na intensywność kontaktów handlowych w Regionie:

$$X_{ij} = 7,63 + 0,734Y_i + 0,760Y_j - 1,42 D_{ij} + 2,04P_a + 0,805P_b + 0,611P_c$$

$X_{ij}$  – eksport z kraju  $i$  do kraju  $j$ ,  $Y_i$  – PKB kraju  $i$  mierzony przy uwzględnieniu parytetu siły nabywczej,  $Y_j$  – PKB kraju  $j$  mierzony przy uwzględnieniu parytetu siły nabywczej,  $D_{ij}$  – odległość w km pomiędzy stolicami obu krajów,  $P_a$  – zmienna zerojedynkowa wskazująca na wymianę pomiędzy bałtyckimi krajami UE,  $P_b$  – zmienna zerojedynkowa wskazująca na wymianę (eksport) z bałtyckimi krajami UE do Litwy, Łotwy, Estonii Rosji i Polski,  $P_c$  – zmienna zerojedynkowa wskazująca na wymianę (eksport) z wyżej wymienionych bałtyckich krajów spoza UE do bałtyckich krajów UE.

Prognozując zmiany w okresie długim, dodatkowo dokonano ekstrapolacji (15 lat) wzrostu PKB, przyjmując założenie, iż średnioroczny wzrost PKB w Niemczech i krajach skandynawskich wyniesie 2,5%, a w pozostałych krajach bałtyckich 5%.

<sup>21</sup> Nastąpi integracja dawnych krajów postkomunistycznych z gospodarką europejską, a handel będzie proporcjonalny do odległości dzielącej kraje.

Tab. 6.23. Udział procentowy importu dóbr i usług w PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	43,65	33,41	57,84	83,37	84,1	54,05	50,42	65,66	63,91	61,63	72,4	70,3	67,37	70,36
Dania	30,76	31,33	29,91	28,58	30,13	31,36	30,89	32,99	33,81	33,32	38,14	38,22	38,68	36,9
Estonia	..	..	54,36	70,24	82,04	75,99	73,67	84,35	84,59	76,8	92,11	87,37	81,23	83,01
Finlandia	24,35	22,83	25,33	27,4	29,12	28,84	29,76	30,76	29,77	29,26	33,74	31,58	30,3	29,97
Niemcy	25,15	26,54	24,78	22,6	23,26	23,84	24,26	26,55	27,54	28,83	33,43	33,28	31,6	31,76
Łotwa	49,02	25,49	73,07	56,82	44,33	49,7	59,45	59,56	64,77	54,24	54,27	55,6	56,07	56,95
Litwa	60,67	21,04	19,93	90,36	61,4	62,99	63,26	63,36	57,22	49,24	51,25	55,37	58,67	59,87
Norwegia	33,9	32	31,1	31,51	31,96	31,73	31,82	33,18	35,83	31,93	29,36	28,62	27,38	27,72
Polska	21,51	25,44	22,17	21,96	21,61	23,02	25,84	27,93	31,37	30,64	34,38	31,37	31,05	26,35
Rosja	17,94	12,99	48,25	30,49	23,2	25,89	21,85	22,53	24,55	26,17	24,03	23,78	24,02	20,84
Szwecja	29,13	25,76	25,56	28,2	30,89	32,54	31,33	34,15	36,22	36,48	40,29	39,58	37,5	37,06
USA	10,95	10,5	10,63	10,92	11,61	12,31	12,43	12,81	12,83	13,58	15,11	13,95	13,74	..
Świat	19,25	19,09	19,45	19,19	20,04	21,09	21,24	22,07	22,29	22,52	24,92	24,23	23,74	..
UE (Unia Monეტarna)	27,58	27,6	26,67	25,25	26,44	27,78	27,86	29,85	30,83	31,69	36,24	35,63	33,95	31,33

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.24. Udział procentowy eksportu dóbr i usług w PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	45,96	36,85	59,29	67,64	71,27	49,67	46,35	59,86	59,05	59,2	69,21	66,75	63,63	66,39
Dania	35,83	37,21	36,52	35,39	35,48	35,46	35,82	36,5	35,83	38,1	44,1	44,67	44,34	43,47
Estonia	..	..	60,25	66,2	71,67	68,37	62,87	73,49	74,79	72,2	88,26	83,89	74,11	74,98
Finlandia	22,7	21,96	26,28	32,14	34,94	36,71	37,32	38,8	38,58	37,79	42,99	39,91	38,71	37,01
Niemcy	25,1	26,31	24,54	22,77	23,58	24,48	25,3	27,92	29,03	29,64	33,8	35,27	35,9	35,95
Łotwa	47,7	35,25	79,94	72,65	45,96	47,27	51,3	51,05	51,26	43,91	45,62	44,43	45,46	47,04
Litwa	52,09	29,64	23,35	82,54	55,38	51,51	53,42	53,07	45,7	39,1	44,89	49,99	53,09	53,91
Norwegia	40,42	40,02	37,97	38,05	38,15	37,97	40,84	41,47	37,72	39,43	46,69	45,69	41,15	41,34
Polska	28,65	23,52	23,7	22,94	23,77	25,37	24,29	23,88	26,45	24,64	27,84	27,69	27,7	20,96
Rosja	18,16	13,27	62,32	38,2	27,76	29,29	26,07	24,73	31,22	43,22	44,06	36,68	34,81	31,73
Szwecja	29,65	27,41	27,28	31,93	35,42	39,28	37,92	41,41	42,51	42,63	46,11	45,87	43,96	43,72
USA	9,59	10,04	10,11	9,93	10,27	11,06	11,19	11,58	10,99	10,75	11,23	10,3	9,65	..
Świat	19	18,99	19,52	19,23	20,15	21,27	21,47	22,41	22,56	22,55	24,72	24,06	23,88	..
UE (Unia Monetarna)	27,12	27,22	26,65	26,61	27,99	29,58	30,01	32,32	33,02	33,15	37,08	37,26	36,47	33,19

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Tab. 6.25. Wzrost procentowy importu dóbr i usług przez kraje Regionu Bałtyckiego w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	..	0,2	-43	-20,6	-11,4	-31,4	10,8	26,5	-1,9	-0,2	13,4	9,5	9,9	2,92
Dania	1,22	3	-0,41	-2,66	12,31	7,54	3,54	9,97	8,86	5,5	13,47	3,45	7,28	-0,38
Estonia	..	..	..	..	11,11	6,38	7,46	29,28	12,31	-5,21	28,26	2,07	3,73	10,99
Finlandia	-0,55	-12,94	0,51	1,5	12,39	7,39	5,92	11,15	7,95	3,52	16,89	0,22	1,9	0,86
Niemcy	10,74	12,21	1,51	-5,53	7,38	5,55	3,09	8,29	9,11	8,44	10,48	0,85	-1,66	3,44
Łotwa	..	..	8,01	-39,96	13,1	28,7	28,51	6,79	19	-5,18	4,87	12,56	4,49	5,12
Litwa	..	..	..	..	..	..	23,27	24,96	6,21	-12,4	4,73	17,67	16,12	21,93
Norwegia	2,52	0,45	1,57	4,85	5,79	5,69	8,79	12,43	8,46	-1,8	2,71	0,94	2,29	2,16
Polska	..	29,6	1,7	13,2	11,3	24,3	28	21,4	18,5	1	15,6	-5,3	0,27	8,25
Rosja	..	-46,42	-33,12	-10,16	4,22	21,16	1,3	0,4	-17,4	-17	32,4	19,8	14,5	2,69
Szwecja	0,66	-4,91	1,49	-2,16	12,22	7,2	3,02	12,54	11,31	4,87	11,35	-2,49	-1,85	4,97
USA	3,6	-0,56	6,94	8,75	11,94	8,04	8,7	13,58	11,64	11,46	13,14	-2,62	3,31	..
Świat	6,53	1,25	3,57	2,25	8,92	9,16	6,69	9,52	5,15	6,38	12,23	0,28	3,51	6,15
UE (Unia Monetarna)	8	6,17	3,24	-4,19	8,31	7,69	3,28	9,13	10,01	7,56	10,94	1,69	0,26	2,47

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.



Tab. 6.26. Wzrost procentowy eksportu dóbr i usług krajów Regionu Baltyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003

Kraj	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	..	-1,1	-34	-22,4	-1,2	-22	7,8	33,9	-8,3	7	12,7	11	10,1	5,56
Dania	6,17	6,11	-0,91	-1,46	6,96	3,07	4,31	4,11	4,26	12,25	13,44	4,37	4,76	0,28
Estonia	..	..	..	..	3,49	5,34	2,84	28,94	11,96	0,7	28,31	-0,18	0,89	5,75
Finlandia	1,49	-7,43	10,09	16,3	13,58	8,5	5,67	13,65	9,16	6,45	19,27	-0,84	5,12	1,3
Niemcy	13,24	12,94	-0,81	-5,49	7,62	5,7	5,09	11,24	6,96	5,5	13,69	5,64	3,41	1,76
Łotwa	..	..	14,85	-23	-1,8	7,2	20,24	13,13	4,85	-6,36	12	6,92	6,28	8,17
Litwa	..	..	..	..	..	..	19,35	18,69	4,59	-16,78	9,78	21,23	19,39	23,14
Norwegia	8,61	6,13	4,73	3,18	8,43	4,88	10,25	7,73	0,59	2,83	3,99	5,03	0,08	1,24
Polska	..	-1,7	10,8	3,2	13,1	22,8	12	12,2	14,3	-2,6	23,2	3,1	1,34	13,62
Rosja	..	-29,98	-28,68	2,11	12,57	11,54	3,7	-0,5	1,9	11,2	9,5	4,2	9,9	3,69
Szwecja	1,76	-1,91	2,16	8,32	14,08	11,54	3,71	13,82	8,61	7,36	11,47	0,2	1,21	5,53
USA	9,02	6,62	6,89	3,22	8,69	10,15	8,38	11,89	2,42	4,31	8,74	-5,23	-2,39	..
Świat	7,07	3,98	3,84	3,53	8,75	8,95	6,56	9,58	4,54	5,36	12,55	0,31	3,65	6,48
UE (Unia Monetarna)	7,76	6,36	3,32	0,93	9,03	7,92	4,42	10,43	7,32	5,29	12,25	3,31	1,41	0,24

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Tab. 6.27. Prognoza wzrostu eksportu wewnątrzregionalnego w Regionie Bałtyckim

Kierunki przepływów handlowych		1996 r. (mln USD)	Prognoza okresu krótkiego (mln USD)	Prognoza okresu długiego (mln USD)	Wzrost w okresie krótkim (%)	Wzrost w okresie długim (%)
Wschód	Wschód	7 142	17 735	52 895	20,0	14,3
Wschód	Zachód	25 447	59 762	135 446	18,6	11,8
Zachód	Wschód	22 856	57 563	131 701	20,3	12,4
Zachód	Zachód	66 461	97 614	169 709	8,0	6,4
Razem		121 906	232 674	489 751	13,8	9,7

Źródło: Cornett i Iverson (1998).



Tab. 6.28. Przewidywany długoterminowy wzrost eksportu wewnątrzregionalnego wybranych krajów w Regionie Bałtyckim (w %)

Eksport z: Eksport do:	Dania	Estonia	Finlandia	Niemcy	Łotwa	Litwa	Polska	Rosja	Szwecja	Razem
Dania	—	-1,1	1,8	13,2	2,9	2,0	10,9	11,7	-0,7	9,8
Estonia	0,7	—	25,1	11,7	5,6	3,7	23,9	18,0	6,1	17,1
Finlandia	1,1	16,8	—	3,3	12,4	10,9	4,8	9,6	3,7	6,8
Niemcy	11,8	7,6	2,4	—	12,1	11,7	13,4	11,7	1,8	9,6
Łotwa	3,9	10,3	26,4	12,2	—	9,8	32,2	16,7	3,1	13,1
Litwa	5,3	8,2	23,5	15,1	10,2	—	26,0	15,6	13,4	16,2
Polska	11,8	19,4	10,2	14,7	21,7	19,6	—	21,3	10,6	15,1
Rosja	12,1	8,9	7,2	6,7	11,3	8,2	11,2	—	20,4	8,8
Szwecja	-0,8	8,5	4,2	4,3	8,6	10,1	6,9	19,1	—	4,9
Razem	9,0	13,2	7,3	10,1	11,4	10,8	12,7	13,7	3,6	9,7

Źródło: Cornett i Iversen (1998).

Tab. 6.29. Średnioroczne tempo wzrostu eksportu wewnątrzregionalnego w latach 1996–2003 w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego (w %)

Kraj	Średnioroczne tempo wzrostu eksportu (w %)
Dania	6,0
Estonia	9,9
Finlandia	6,7
Niemcy	8,2
Łotwa	12,4
Litwa	4,0
Polska	5,4
Rosja	6,5
Szwecja	3,5

Źródło: IMF (2004), Direction of Trade Statistics Yearbook, Washington.

Z drugiej strony należy pamiętać, że nie zostało spełnione podstawowe założenie usunięcia wszystkich barier handlowych między krajami UE a nowymi członkami Unii, nie mówiąc już o istnieniu wciąż jeszcze istotnych barier strukturalnych w rozwoju tych ostatnich krajów.

Rozważania dotyczące integracji przez handel nie prowadzą do jednoznacznych konkluzji. Z jednej strony badania Grotha i Cornetta (2001, s. 19) wskazują, iż „jak to wynika z danych empirycznych, Region Bałtycki tylko w bardzo ograniczonym zakresie stanowi region funkcjonalny czy region zintegrowany w odniesieniu do relacji handlowych”. Podobnie zresztą uważa Peschel (1998, s. 33; 1998a), sceptycznie oceniająca szanse na powstanie Regionu Bałtyckiego jako przestrzeni ekonomicznej połączonej silnymi więzami gospodarczymi, nie wykluczając jednocześnie rozszerzenia funkcjonalnego subregionu skandynawskiego na Litwę Łotwę i Estonię. Z drugiej strony, analizy oparte na modelach grawitacyjnych dowodzą, że w regionie występuje proces integrowania przez handel. Zarówno wysokie prognozowane w ich ramach tempo wzrostu wymiany handlowej, jak i postępująca zmiana typu relacji wymiennych, stwarzająca popyt na transport dóbr wysoko przetworzonych o dużej wartości jednostkowej, wymianę myśli i idei sugerują potrzebę rozwoju regionalnych powiązań transportowych zarówno lądowych jak i morsko-lądowych tzw. autostrad morskich.

Możliwe są w tej sytuacji różne scenariusze rozwoju bałtyckich powiązań handlowych. Przykładowo Kisiel-Łowczyk (2000, s. 73) przewiduje bardziej równomierne rozłożenie się strumieni handlu. Do pary Niemcy–Polska dołączą kraje skandynawskie i/lub Rosja, tworząc rdzeń bałtyckiej integracji ekonomicznej. Można jednak także oczekiwać integracji na poziomie subregionalnym w oparciu o istniejące ośrodki jej krystalizacji, tworzące nachodzące na siebie obszary integracji handlowej – polsko-niemiecki (obejmujący Kaliningrad i Litwę) oraz skandynawski (obejmujący Estonię), dla których zwornikiem będą głównie Niemcy.



### 6.3. Integracja przez bezpośrednie inwestycje zagraniczne

Generalnie uważa się, że bezpośrednie inwestycje zagraniczne są czynnikiem ekonomicznym silniej integrującym gospodarki niż wymiana handlowa. Jak pokazują badania empiryczne, inwestycje te z reguły podnoszą wydajność produkcji w krajach biorcach, służą przekazywaniu know-how i sprawdzonych w innych krajach rozwiązań (*best practices*), przyspieszają wzrost gospodarczy (zob. Klein, Aaron, Hadjimichael 2001, w szczególności aneks zawierający omówienie 119 wyników badań empirycznych z ostatnich lat dotyczących wpływu BIZ na wzrost gospodarczy, nierówności dochodowe, system polityczny, środowisko naturalne, pozytywne technologiczne efekty zewnętrzne, zwalczanie korupcji, poziom płac, warunki pracy itp.).

Region Bałtycki sensu largo stanowi ważny obszar napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) (ok. 12,3% napływających inwestycji światowych w latach 1990–2001). Jak wskazuje tablica 6.30, głównymi importerami (odbiorcami)<sup>22</sup> BIZ w regionie były kraje najwyższej rozwinięte, szczególnie Szwecja i Dania (w skali absolutnej i na mieszkańca) oraz Niemcy. Te trzy kraje zaabsorbowały prawie 80% napływających BIZ do regionu.

Napływ BIZ do gospodarek wschodniej części Regionu Bałtyckiego (tab. 6.30, 6.31) w kategoriach absolutnych i na mieszkańca jest nadal relatywnie niewielki w porównaniu z krajami wyżej rozwiniętymi (liderami w kategoriach absolutnych są największe kraje wschodniej części regionu, tj. Polska i Rosja), po części ze względu na niską zdolność absorpcyjną tych krajów, po części ze względu na ich ograniczoną atrakcyjność dla potencjalnych inwestorów (zob. Kisiel-Łowczyk 2000, s. 110) oraz początkowy opór społeczności i elit lokalnych wobec obcej własności (zob. Lönnborg, Olsson, Rafferty 2003, s. 8; Sinn, Weichenrieder 1997; Fabry 2000, s.4). Napływ ten jest znacznie mniejszy niż oczekiwany na początku lat 90. (Lönnborg, Olsson, Rafferty 2003, s. 5). W literaturze nie ma jednak jednoznacznych opinii co do oceny skali tego zjawiska. Przytoczony w raporcie UNCTAD (2004, Aneks B) udział zasobu napływających BIZ w PKB (tab. 6.32) sytuuje przykładowo Estonię (obok Szwecji)<sup>23</sup> jako regionalnego lidera w tym zakresie i świadczy o wysokim poziomie absorpcji BIZ w stosunku do posiadanego potencjału gospodarczego. Potwierdzają to Hanell i Neubauer (2005, s. 220), którzy obliczyli, że Estonia w latach 1997–2001 absorbowiała średniorocznie BIZ na poziomie 8% PKB. Także porównanie wskaźników UNCTAD potencjału do absorpcji i rzeczywistej absorpcji BIZ napawa optymizmem w odniesieniu do krajów wschodniej części Regionu Bałtyckiego. Tylko Rosja i Białoruś (tab. 6.30 i tab. 6.32) nie wykorzystują swego potencjału absorpcji BIZ (zob. UNCTAD 2002, s. 71).

<sup>22</sup> Także eksporterami BIZ.

<sup>23</sup> Chociaż i tak Estonia pozostawała daleko w tyle w tym zakresie, za Chinami 256% czy Singapurem 98,8%.

Tab. 6.30. Napływ netto bezpośrednich inwestycji zagranicznych w cenach bieżących do krajów Regionu Bałtyckiego i wybranych krajów świata (BoP)1990-2003

Kraje	Skumulowany napływ netto bezpośrednich inwestycji zagranicznych w cenach bieżących (BoP) 1990-2003			Zasób otrzymanych bezpośrednich inwestycji zagranicznych w cenach bieżących w 2003 r.	
	w mln USD	w % regionu	w USD/mieszkańca	w mln USD	w USD/mieszkańca
Białoruś	1 779	2,12%	180,10	1 897	191,99
Dania	92 563	10,80%	17 182,09	76 195	14 143,71
Estonia (lata 1990-2000)	2 645	0,31%	1 954,92	2 645 <sup>24</sup>	1 954,92
Finlandia	48 761	5,69%	9 355,59	46 400	8 902,53
Niemcy	401 534	46,84%	4 864,67	544 604	6 597,98
Łotwa	3 320	0,39%	1 430,42	3 320	1 430,42
Litwa	4 960	0,58%	1 436,02	4 960	1 436,02
Norwegia	36 004	4,20%	7 892,30	45 010	9 866,29
Polska	52 125	6,08%	1 364,67	52 125 <sup>25</sup>	1 364,67
Rosja (lata 1990-2000)	27 695	3,23%	193,10	27 695	193,10
Szwecja	177 988	20,76%	19 873,70	143 230	15 992,63
BSR (sensu largo) razem	857 201	100,00%	2 807,84	862 296	2 824,53
USA	1 507 966	-	5 185,40	1 553 955	5 343,54
Świat	7 507 899	-	1 196,95	-	-
EU (Unia Monetarna)	2 575 284	-	8 392,12	-	-

Źródło: obliczenia własne na podstawie internetowej bazy danych Banku Światowego oraz UNCTAD 2004.

W raporcie Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju (EBRD 1999a, s. 17) napływ BIZ do krajów Europy Środkowej i Wschodniej uznaje się wręcz za relatywnie duży, podkreślając jego wysoką dynamikę, tj. czterokrotny wzrost od roku 1993 do roku 1999 wielkości rocznego napływu BIZ do tych krajów (z 4 do 16 mld USD). Także kolejny raport tego banku (EBRD 2001, s. 22) wymienia kraje przystępujące w tym czasie do Unii (obecnie członków UE) jako głównych beneficjentów BIZ (70% BIZ napływających do Europy Wschodniej i Środkowej)<sup>26</sup>. Lönnborg, Olsson, Rafferty (2003, s. 6) jednak kontrargumentują, że obserwowana wysoka dynamika jest jedynie odzwierciedleniem wzrostu światowych przepływów BIZ, podczas gdy udział krajów

<sup>24</sup> Według Estońskiej Agencji Inwestycji (Estonian Investment Agency) w 2004 roku zasób BIZ w Estonii wyniósł 6 900 mln EUR (ok. 8 527,8 mln USD), co by czyniło Estonię jednym z najlepiej absorbujących BIZ krajem UE (inwestycje rzędu 6 302,88 USD na mieszkańca).

<sup>25</sup> Według PAIZ zasób BIZ w Polsce w 2003 roku wyniósł 72 705 mln USD.

<sup>26</sup> Np. Bevan, Estrin (2000), wykorzystując dane dotyczące napływu BIZ do krajów Europy Środkowej i Wschodniej z krajów wysoko rozwiniętych (o ustalonej gospodarce rynkowej) wskazali na następujące determinanty intensywności napływu BIZ: stopień ryzyka danego kraju (związany z postępowaniem prywatyzacji i udziałem prywatnego sektora w tworzeniu PKB oraz stanem finansów publicznych), jednostkowe koszty pracy, wielkość rynku krajowego, odległość od krajów eksporterów, a także czynniki instytucjonalno-polityczne (przede wszystkim postęp w negocjowaniu przystąpienia do UE).



Tab. 6.31. Napływ i odpływ BIZ oraz zasób BIZ w wybranych grupach krajów 1992–2003

Lata		Napływ							Odpływ						
	Kraje	1992- -1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	1992- -1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Strumienie BIZ w mln USD	UE15	95 845	249 931	479 372	671 417	357 441	374 000	295 154	146 882	415 362	724 312	806 151	429 159	351 181	336 994
	Japonia	1 225	3 192	12 741	8323,00	6 241	9 239	6 324	20 232	24 152	22 743	31 558	38 333	32 281	28 800
	USA	60 268	174 434	283 376	314 007	159 461	62 870	29 772	77 569	131 004	209 391	142 626	124 873	115 340	151 884
	Kraje rozwijające się	118 596	194 055	231 880	252 459	219721	157 612	172 033	51 351	53 438	75 488	98 929	59 861	44 009	35 591
	Europa Środkowa i Wschodnia	11 533	24 305	26 518	27 508	26 371	31 232	20 970	1 182	2 324	2 460	4 024	3 546	4 876	7 034
	Region Bałtycki sensu largo	24 302	69 284	158 491	282 531	59 796	72 329	30 877	46 694	140 275	162 629	157 813	66 899	41 865	20 637
	Świat	310 879	690 905	1 086 750	1 387 953	817 574	678 751	559 576	328 248	687 240	1 092 279	1 186 838	721 501	596 487	612 201
Strumienie BIZ jako procent światowych BIZ	UE15	30,83	36,17	44,11	48,37	43,72	55,10	52,75	44,75	60,44	66,31	67,92	59,48	58,87	55,05
	Japonia	0,39	0,46	1,17	0,60	0,76	1,36	1,13	6,16	3,51	2,08	2,66	5,31	5,41	4,70
	USA	19,39	25,25	26,08	22,62	19,50	9,26	5,32	23,63	19,06	19,17	12,02	17,31	19,34	24,81
	Kraje rozwijające się	38,15	28,09	21,34	18,19	26,87	23,22	30,74	15,64	7,78	6,91	8,34	8,30	7,38	5,81
	Europa Środkowa i Wschodnia	3,71	3,52	2,44	1,98	3,23	4,60	3,75	0,36	0,34	0,23	0,34	0,49	0,82	1,15
	Region Bałtycki sensu largo	7,82	10,03	14,58	20,36	7,31	10,66	5,52	14,23	20,41	14,89	13,30	9,27	7,02	3,37
	Świat	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00
Udział zasobu BIZ w formowaniu się zasobu kapitałowego brutto	UE15	6	14,8	27,7	41,3	22,3	22,3	14,7	9,2	24,7	41,8	49,6	26,8	20,9	16,8
	Japonia	0,1	0,3	1,1	0,7	0,6	1	0,6	1,6	2,3	1,9	2,5	3,6	3,4	2,6
	USA	5,4	10,3	15,4	15,8	8,1	3,3	1,5	7,1	7,7	11,3	7,2	6,4	6	7,5
	Kraje rozwijające się	7,9	12,3	14,7	14,9	13,1	9,9	10	3,4	3,3	3,8	6,1	3,6	3	2,1
	Europa Środkowa i Wschodnia	6,9	15,2	19,3	18,3	15,4	16,8	9,5	0,7	1,5	1,8	2,7	2,1	2,6	3,2
	Świat	5,2	10,6	16	19,8	12	10,1	7,5	5,5	10,7	16,1	17,8	10,8	9	8,4

Źródło: obliczenia własne przy wykorzystaniu UNCTAD 2002, s. 265, UNCTAD 2004, aneks B.

Tab.6.32. Wskaźniki otwarcia krajów Regionu Bałtyckiego i USA na BIZ w latach 1900–2003

Kraj	Lata 1990–2003		Zasób <sup>a</sup> otrzymanych BIZ jako procent PKB w 2003 r.	Zasób <sup>b</sup> wyeksportowa- nych BIZ jako procent PKB w 2003 r.	Wskaźnik UNCTAD napływu <sup>c</sup> BIZ 2001–2003 <sup>d)</sup>		Wskaźnik UNCTAD eksportu <sup>e</sup> BIZ 2000–2002 <sup>f)</sup>		Wskaźnik potencjału absorpcji BIZ 2000–2002 <sup>g)</sup>	
	Udział napływa- jących BIZ w formowaniu się zasobu kapitałowego brutto średnio- rocznie w (%)	Udział napływa- jących BIZ w PKB (średnio- rocznie w %)			Wartość wskaźnika <sup>h)</sup>	Miejsce wśród 140 badanych krajów	Wartość wskaźnika <sup>i)</sup>	Miejsce wśród 128 badanych krajów	Wartość wskaźnika <sup>j)</sup>	Miejsce wśród 140 badanych krajów
Białoruś	3,73	0,92	10,8	bliski 0	0,570	99	-0,236	126	0,213	56
Dania	20,08	4,07	36,1	36,6	3,545	11	1,921	12	0,387	19
Estonia	17,77	5,07	77,6	12,2	4,149	10	1,207	22	0,275	38
Finlandia	14,08	2,76	28,6	42,4	1,718	43	1,069	23	0,409	13
Niemcy	6,90	1,46	22,6	25,8	0,554	102 <sup>k)</sup>	0,396	44	0,432	9
Łotwa	17,27	3,42	35,1	1,1	1,760	41	0,105	63	0,234	49
Litwa	10,58	2,37	27,2	0,7	1,517	55	0,072	71	0,223	52
Norwegia	7,30	1,65	20,4	18,4	0,452	108	0,619	33	0,471	2
Polska	11,91	2,50	24,9	0,9	1,188	68	0,046	76	0,256	44
Rosja	3,74	0,71	12,1	11,9	0,322	119	0,484	38	0,291	33
Szwecja	29,90	5,21	47,5	62,7	1,745	42 <sup>l)</sup>	2,329	7	0,427	10
USA	6,34	1,24	14,1	18,8	0,589	92	0,640	30	0,659	1

a) wartości skumulowane; b) wartości skumulowane; c) strumienie; d) Inward FDI Performance Index 2000–2002; e) strumienie; f) Outward FDI Performance Index 2000–2002; g) Inward FDI Potential Index; h) wskaźnik oblicza się jako iloraz udziału BIZ napływających do danego kraju w światowym napływie BIZ do udziału PKB danego kraju w światowym PKB; i) wskaźnik oblicza się jako iloraz udziału BIZ eksportowanych z danego kraju w światowym eksporcie BIZ do udziału PKB danego kraju w światowym PKB; j) wskaźnik przybiera wartości od 0 (minimum) do 1 (maksimum), oblicza się jako średnia 12 wskaźników ukazujących makroekonomiczną sytuację badanego kraju. Wskaźnik nie uwzględnia czynników przestrzennych, politycznych i społecznych, co powoduje przykładowo zrównanie potencjału Białorusi i Litwy czy też Rosji i Estonii. Stąd powinien być interpretowany z pewną ostrożnością; k) spadek od 2002 r. z miejsca 40 wskaźnik 1,491; l) spadek od 2002 r. z miejsca 23 wskaźnik 2,233.

Źródło: <http://www.unctad.org> oraz obliczenia własne na podstawie internetowej bazy danych Banku Światowego.



Europy Środkowej i Wschodniej w światowym napływie BIZ pozostał stabilny (tab. 6.31)<sup>27</sup>. Ci sami autorzy (2003, s. 7), jak również inni badacze (Fabry 2000, s. 6), podkreślają także, że ten napływ był silnie geograficznie skoncentrowany (Polska, Czechy, Węgry do 1995 r.<sup>28</sup> i Polska, Czechy, Rosja po 1995 r.). W raporcie UNCTAD (2004, s. 79) wskazuje się, że perspektywy napływu BIZ do krajów Europy Środkowej i Wschodniej są optymistyczne. Wzrost BIZ powinien się utrzymać na poziomie 4,5% ze względu na napływ drugiej fali inwestorów zainteresowanych dyskontowaniem korzyści lokalizacyjnych powstałych po rozszerzeniu Unii. Czy tak się stanie, w dużej mierze zależy od zdolności tych krajów do pozyskiwania wielkich transnarodowych inwestorów spoza UE, głównie z USA, Japonii i Korei.

Dane z tabel 6.33 i 6.34 wskazują, że podobnie jak w przypadku wymiany międzynarodowej integracja bałtycka przez BIZ zachodzi głównie w grupie bałtyckich krajów lepiej rozwiniętych. Dotyczy to zarówno wzajemności jak i wielkości absolutnych strumieni BIZ. Szwecja przykładowo jest najważniejszym inwestorem zarówno w Norwegii jak i w Finlandii, a także drugim po USA inwestorem w Danii. Podobnie Dania jest ważnym inwestorem dla Norwegii i Finlandii, a Finlandia dla Szwecji. Niemcy są ważnym inwestorem dla wszystkich krajów bałtyckich, w tym skandynawskich, podczas gdy bezpośrednie inwestycje skandynawskie w Niemczech nie mogą posiadać podobnego znaczenia dla Niemiec ze względu na różnice w skali gospodarek tych krajów. Natomiast w krajach wschodniej części regionu dominują relacje jednostronne. Kraje te, ze względu na obiektywne uwarunkowania, są głównie biorcami BIZ.

Wewnątrzregionalny napływ BIZ jest istotny w odniesieniu do Finlandii, Litwy, Łotwy i Estonii, (tab. 6.35) obwodu murmańskiego, kalininradzkiego oraz Karelii, gdzie z reguły, co najmniej dwaj partnerzy bałtyccy plasują się wśród trzech najbardziej aktywnych eksporterów BIZ (tab. 6.33, 6.34).

Inaczej rzecz się ma w Polsce, w St. Petersburgu czy też w okalającym to miasto obwodzie leningradzkim. Dominują tam partnerzy spoza regionu. Na przykład w ostatnich latach, w porównaniu z sytuacją zaprezentowaną w tablicy 6.33, intensywność powiązań bałtyckich w Polsce w odniesieniu do BIZ uległa osłabieniu (porównaj tab. 6.34 i tab. 6.33). W roku 2004 najwięcej BIZ napłynęło do Polski z Francji i USA (Niemcy zajmowały czwarte miejsce), a pod względem zasobu (napływ skumulowany) inwestycji zagranicznych dokonanych w Polsce Niemcy<sup>29</sup> zajmowały czwarte, a nie jak wcześniej drugie miejsce (wyprzedziła je Francja, Holandia i USA), Szwecja przesunęła się na miejsce ósme, Dania na dziesiąte, Norwegia na dwudzieste trzecie (Rosja wyprzedziła Norwęgę), Finlandia na osiemnaste.

<sup>27</sup> Ale gdy globalny strumień BIZ w 2001 roku spadł o 40%, napływ BIZ do Europy Środkowej i Wschodniej wykazywał tendencję stabilną, a po roku nawet wzrostową (UNCTAD 2002, s. 68).

<sup>28</sup> W okresie 1991–1995 na te trzy kraje przypadało 61,9% BIZ napływających do Europy Wschodniej i Środkowej.

<sup>29</sup> Ale największa liczba inwestorów pochodziła właśnie z Niemiec.

Tab. 6.33. Ranking krajów bałtyckich jako eksporterów bezpośrednich inwestycji zagranicznych w poszczególnych krajach/subregionach w Regionie Bałtyckim w latach 1995–1999

Inwestycje napływające, kraje eksporterzy											
	Kraje	Niemcy	Dania	Norwegia	Szwecja	Finlandia	Estonia	Łotwa	Litwa	Rosja	Polska
Kraje otrzymujące (biorcy)	Niemcy	–	12	18	7	13	–	–	–	19	28
	Dania	5	–	6	2	8	–	–	–	–	–
	Norwegia	5	3	–	1	–	–	–	–	–	–
	Szwecja	4	7	6	–	3	–	–	–	–	–
	Finlandia	5	3	6	1	–	–	–	–	–	–
	Estonia	7	5	4	1	2	–	11	10	–	–
	Łotwa	3	1	9	4	7	8	–	12	6	13
	Litwa	8	4	7	1	2	9	12	–	11	10
	Obwód murmański	–	–	1	4	3	–	–	–	–	–
	Karelia	2	–	6	4	3	–	5	–	–	–
	Obwód leningradzki	2	6	4	9	7	–	–	–	–	–
	St. Petersburg	4	9	8	6	2	–	–	–	–	–
	Obwód kaliningradzki	1	8	7	3	10	13	12	6	–	4
	Polska	2	6	9	5	8	–	–	–	–	–

Źródło: Groth, Bourennane, Snickars 2001, s. 26.



Tab. 6.34. Trzej główni partnerzy w zakresie napływu i eksportu BIZ krajów Regionu Bałtyckiego w 2003 roku

Kraje Regionu Bałtyckiego	Kraje, z których do 2003 r. napłynął największy zasób BIZ do danego kraju bałtyckiego	(w %)	Kraje, do których do 2003 r. dany kraj bałtycki wyeksportował największy zasób BIZ	(w %)
Estonia	1. Szwecja 2. Finlandia 3. USA	39 26 10	1. Litwa 2. Łotwa 3. Włochy	44 36 7
Łotwa	1. USA 2. Niemcy 3. Dania	13 11 11	Brak danych	
Litwa	1. Dania 2. Szwecja 3. Estonia	19 16 10	1. Estonia 2. Rosja 3. Łotwa	22 20 19
Norwegia	1. Szwecja 2. Holandia 3. Dania	19 18 11	1. USA 2. Dania 3. Szwecja	17 15 14
Niemcy <sup>30</sup>	1. USA 2. Holandia 3. Belgia i Luksemburg	19 18 16	1. USA 2. Wielka Brytania 3. Francja	41 9 6
Polska <sup>31</sup>	1. Francja 2. Holandia 3. USA	19 13 12	1. Chiny 2. Belgia i Luksemburg 3. Wielka Brytania	14 13 12
Dania	1. USA 2. Szwecja 3. Belgia i Luksemburg	30 14 13	1. Belgia i Luksemburg 2. USA 3. Szwajcaria	19 17 7
Szwecja	1. USA 2. Finlandia 3. Wielka Brytania	23 15 12	1. USA 2. Finlandia 3. Wielka Brytania	20 13 9
Finlandia <sup>32</sup>	1. Szwecja 2. Holandia 3. Wielka Brytania	56 17 6	1. Szwecja 2. Holandia 3. USA	25 17 12
Rosja	1. USA 2. Cypr 3. Holandia	21 19 12	Brak danych	

Źródło: UNCTAD baza danych internetowa oraz dane PAIZ dla Polski (napływ BIZ)<sup>33</sup>.

Kraje wschodniej części regionu inwestują także między sobą, ale w ograniczonym zakresie, np. Litwa i Estonia większość swoich bezpośrednich inwestycji zagra-

<sup>30</sup> Rok 2001.

<sup>31</sup> Rok 2004 dla napływu BIZ – dane PAIZ i 2000 dla eksportu BIZ – dane UNCTAD.

<sup>32</sup> Rok 2001.

<sup>33</sup> Podobne rezultaty, wykorzystując dane krajowe (w odniesieniu do napływu BIZ), uzyskał także Kivikari, Antola (2004) dla okresu 1982–2003 nieobejmującego 2003 roku. Różnice dotyczą Rosji (Niemcy zamiast Holandii jako trzeci główny inwestor), Danii (Wielka Brytania jako trzeci główny inwestor), Szwecji (zamiana miejsc między Wielką Brytanią i USA), Niemcy (inna kolejność inwestorów) i Łotwy (Szwecja a nie USA jako najważniejszy inwestor).

nicznych plasują w Regionie Bałtyckim (tab. 6.35). Także inwestycje rosyjskie mają pewne znaczenie dla Łotwy, łotewskie dla Karelii, a polskie i litewskie dla obwodu kaliningradzkiego. W kategoriach absolutnych są to jednak wartości co najwyżej średnie, np. zasób bezpośrednich inwestycji estońskich na Litwie<sup>34</sup> w roku 2003 wynosił 315 mln USD, a na Łotwie 223 mln USD, podczas gdy np. zaangażowanie szwedzkich inwestorów w Estonii w tym samym czasie było prawie sześciokrotnie większe.

Tab. 6.35. Udział wewnątrzregionalnych strumieni bezpośrednich inwestycji zagranicznych w napływie i eksporcie tych inwestycji do i z wybranych krajów Regionu Bałtyckiego w latach 1994–1999

Kraj	Napływ bezpośrednich inwestycji zagranicznych w latach 1994–2000 (w %)			Eksport bezpośrednich inwestycji zagranicznych w latach 1994–2000 (w %)		
	Region Bałtycki	Region Bałtycki część zachodnia <sup>35</sup>	Region Bałtycki część wschodnia <sup>36</sup>	Region Bałtycki	Region Bałtycki część zachodnia	Region Bałtycki część wschodnia
Estonia	79,9	79,0	0,5	86,9,8 <sup>37</sup>	-1,4 <sup>38</sup>	88,3 <sup>39</sup>
Łotwa <sup>40</sup>	60,2	46,4	13,8	..	..	..
Polska	24,0	24,1	-0,1 <sup>41</sup>	7,5	7,7	-0,2
Litwa	72,2	62,5	9,7	77,7	4,6	73,1
Dania	25,9	25,9	0,0	18,5	14,9	3,6
Finlandia	72,0	71,8	0,2	51,3	50,4	0,9
Szwecja	28,4	28,4	..	31,5	28,6	2,9
Zachodnio-północna Rosja <sup>42</sup>	28,2	27,5	0,7	..	..	..

Źródło: obliczenia własne na podstawie Hedegaard, Lindström 2001/2002 i 2003 – aneks statystyczny.

<sup>34</sup> Podobna skala do bezpośrednich inwestycji amerykańskich w Estonii.

<sup>35</sup> Szwecja, Niemcy, Norwegia, Finlandia, Dania.

<sup>36</sup> Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Rosja.

<sup>37</sup> W roku 2003 (Dane Eesti Pank) udział ten wyniósł 76,5%.

<sup>38</sup> W roku 2003 (Dane Eesti Pank) udział ten wyniósł -2%, ujemna liczba świadczy o wycofywaniu się estońskich BIZ z zachodniej części regionu.

<sup>39</sup> W roku 2003 (Dane Eesti Pank) udział ten wyniósł 74,5%.

<sup>40</sup> Dane procentowe dotyczą jedynie zasobów kapitału zagranicznego w przedsiębiorstwach zarejestrowanych na Łotwie.

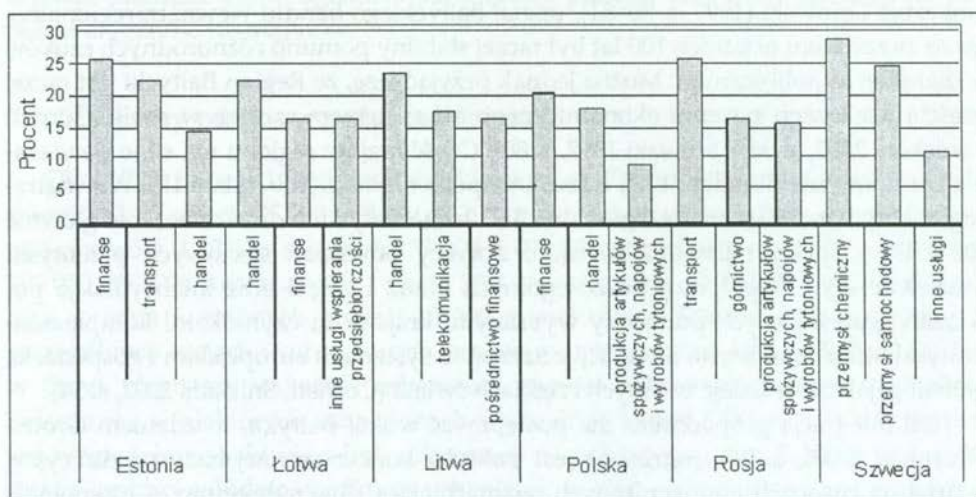
<sup>41</sup> Ujemne liczby świadczą o wycofywaniu się polskich BIZ ze wschodniej części regionu i o wycofywaniu się bałtyckich „wschodnich” BIZ z Polski. Dane ujemne wynikają z metodologii liczenia BIZ, gdyż wielkość napływających BIZ (zakupy udziałów i akcji, kapitał wnoszony aportem, reinwestowane zyski, wzrost innych należności i zobowiązań w tym kredytów i pożyczek) pomniejszana jest o wartość związaną z odpływem kapitału, która jest wynikiem: zaprzestania prowadzenia działalności gospodarczej w kraju, spłaty zobowiązań związanych z zadłużeniem, zbyciem części udziałów.

<sup>42</sup> Dane za lata 1995–2001 dla obwodów murmańskiego, kaliningradzkiego, leningradzkiego, Karelii i St. Petersburga.



Reasumując można przyjąć tezę, że przepływy BIZ wskazują raczej na integrację subregionalną w ramach krajów skandynawskich oraz krajów skandynawskich z Litwą, Łotwą i przede wszystkim z Estonią. Istotną rolę integracyjną odgrywać także może przepływ BIZ między słabiej rozwiniętymi subregionami rosyjskimi, a ich najbliższymi sąsiadami. Podobnie jak w przypadku handlu rola zwrótnika regionalnego przypada ponownie gospodarce niemieckiej, co wynika z jej relatywnie dużej skali, a nie ze świadomej strategii inwestowania nastawionej na wzmocnienie powiązań bałtyckich.

Dane dotyczące napływu i odpływu BIZ są niekompletne, nie obejmują informacji dotyczących struktury BIZ, nie pozwalają więc na bardziej szczegółowe określenie roli BIZ w integracji gospodarczej Regionu Bałtyckiego. Prowadzone badania mają natomiast przeważnie charakter wycinkowy. Na przykład, Cornett i Snickars (2002) prezentują wyniki różnych analiz dotyczących relacji inwestycyjnych Skandynawii z Estonią, Łotwą, Rosją i Litwą. Wydaje się jednak, że część z tych spostrzeżeń ma odniesienie także do Polski. Głównymi motywami inwestowania przez przedsiębiorstwa skandynawskie w Estonii, Łotwie, Litwie i St. Petersburgu były: ekspansja rynkowa, popyt lokalny, i niskie koszty pracy. Wraz z upływem czasu znaczenia nabierał motyw ekspansji rynkowej, co dobrze rokuje integracji bałtyckiej (Cornett i Snickars 2002, s. 49).



Rys. 6.4. Zasób otrzymanych BIZ w podziale na działy gospodarki w wybranych krajach bałtyckich

Źródło: Obliczenia własne na podstawie internetowej bazy danych UNCTAD (w %).

Napływające BIZ (rys. 6.4) lokowały się w krajach wschodniej części regionu w takich działach gospodarki jak: sprzedaż detaliczna, pośrednictwo finansowe (banki), transport, produkcja żywności i napojów, natomiast relatywnie niewiele inwestowano w wytwarzanie i badania. Trudno takie przepływy uznać za wysoce

integrujące, tj. wspomagające wymianę wewnątrzgałęziową. Daje się także zauważyć tendencję do koncentrowania BIZ w stolicach (Cornett i Snickars 2002, s. 53). Im większy prymat stolicy, tym przyciąga ona relatywnie więcej BIZ, przykładowo: 82% Ryga, 72% Tallin i 66% Wilno (Cornett i Snickars 2002, s. 47). Fakt ten posiada istotne znaczenie dla tworzenia geograficznie zdefiniowanych systemów produkcji w bałtyckich krajach, nowych członkach UE. Z punktu widzenia rozwoju przestrzennego oznacza on także wzrost zapotrzebowania na odpowiedniej jakości infrastrukturę regionalną łączącą owe inwestycyjne huby w krajach wschodniej części Regionu Bałtyckiego między sobą oraz z ich gospodarczym zapleczem, a nie tylko z centrami gospodarczymi na Zachodzie.

#### 6.4. Integracja gospodarcza – podsumowanie

Analiza powiązań gospodarczych wskazuje, że Region Bałtycki nie jest regionem funkcjonalnym zgodnie z ogólnie przyjmowanym rozumieniem tego pojęcia. Zewnętrzne powiązania są silniejsze niż wewnętrzne. Dotyczy to w szczególności Rosji, Polski i Niemiec (Peschel 1998, s. 33). Nie oznacza to, iż procesy integracyjne nie zachodzą. Istnieją dowody na geograficzną koncentrację powiązań w subregionach i silną współpracę niektórych sektorów (Cornett, Snickars 2002, s. 33). Jak wskazuje Orłowski (1997, s. 80–81), udział bałtyckiego handlu wewnątrzregionalnego na przestrzeni ostatnich 100 lat był raczej stabilny pomimo różnorodnych szoków o charakterze politycznym. Można jednak przyjąć tezę, że Region Bałtycki jest raczej częścią większego systemu ekonomicznego niż systemem samym w sobie (Cornett i Snickars 2002, s. 38; Orłowski 1997, s. 80). Część krajów regionu ma silne powiązania ekonomiczne (handel i BIZ) z krajami spoza regionu (zob. tab. 6.17). Wewnątrzregionalny handel i wewnątrzregionalne BIZ mają relatywnie duże znaczenie głównie dla Litwy, Łotwy i Estonii. To samo dotyczy powiązań sieciowych przemysłu przetwórczego. Współpraca poszczególnych branż i gałęzi oraz intensyfikacja powiązań gospodarczych pomiędzy wybranymi krajami są czynnikami komplementarnymi niezastępowalnymi integracji z szerszym systemem europejskim i gospodarką globalną, jak to się dzieje w innych częściach świata (Cornett, Snickars 2002, s. 54).

Jeśli integracja gospodarcza ma postępować wokół Bałtyku, to zdaniem Grotha i Cornetta (2001, s. 24), potrzebna jest polityka konkurencyjnej bazy produkcyjnej opartej na zasobach endogenicznych, wzmocniająca silne subregiony, i równoległe polityka subsydiowania produkcji w słabszych subregionach, aby je wzmocnić i zapewnić im samoczynne mechanizmy wzrostowe. Outsourcing może stanowić dobry przykład tego typu mechanizmów.



## Rozdział 7

# ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE W REGIONIE BAŁTYCKIM

Celem niniejszego rozdziału jest zaprezentowanie obecnego stanu, a tam gdzie to możliwe, również głównych tendencji zmian zagospodarowania przestrzennego regionu<sup>1</sup>. Prezentacja zostanie dokonana w oparciu o konwencjonalne rozumienie struktur przestrzennych (VASAB 1994; ESDP 1999), tj. przy wykorzystaniu koncepcji struktur punktowych – „węzłów” (sieć osadnicza), struktur liniowych (infrastruktura techniczna, korytarze ekologiczne, korytarze przyśpieszonej integracji przestrzennej) oraz „mozaiki” lub „stref” (środowisko przyrodnicze, wartości kulturowe, subregiony o wyraźnej specyfice przestrzennej). Nacisk zostanie położony na zagadnienia wysoko plasujące się w agendzie europejskiej polityki przestrzennej ostatnich lat: policentryczność i dostępność.

### 7.1. Struktury punktowe: sieć osadnicza

Około 73% ludności Regionu Bałtyckiego (tj. ok. 75 000 000) mieszka w ośrodkach miejskich<sup>2</sup>. Z owych 75 000 000 około 20% zamieszkuje w miastach powyżej 1 mln mieszkańców, 17,3% w miastach 250 000–1 000 000 mieszkańców, 14,3% w miastach 100 000–250 000 mieszkańców i około 33,3% w miastach 10 000–100 000 mieszkańców, a reszta w miastach poniżej 10 000 mieszkańców. Stopień urbanizacji w poszczególnych krajach i subregionach jest różny i waha się od 62% w Polsce do 85% w Danii. Najniższy wskaźnik urbanizacji, poniżej 50% występuje we wschodniej Polsce oraz w niektórych subregionach wschodniej Łotwy i Estonii. Ewenementem jest względnie wysoki wskaźnik urbanizacji na północy regionu, będący wynikiem niskiej gęstości zaludnienia. Proces urbanizacji w jego tradycyjnym znaczeniu uległ zakończeniu we wszystkich krajach regionu z wyjątkiem Białorusi, gdzie wciąż jeszcze występuje znacząca migracja z subregionów wiejskich do miast. Migrację tego typu można było wciąż obserwować pod koniec lat 90. także w Finlandii i w Szwecji.

<sup>1</sup> Rozdział wykorzystuje rezultaty projektów ESPON oraz projektów bałtyckiego INTERREG-u, w tym projektu VASAB 2010+, którego uczestnikiem i głównym twórcą wniosku aplikacyjnego był autor niniejszej publikacji.

<sup>2</sup> Problemem jest znalezienie wspólnej definicji miast w Regionie Bałtyckim. W niniejszym opracowaniu za miasta przyjęto traktować ośrodki uważane za miejskie przez klasyfikację (statystyczne) poszczególnych krajów.

Odwrotny proces ma miejsce w bałtyckiej części Niemiec i na Litwie. Przyczyny są w obu przypadkach podobne: na Litwie można to tłumaczyć chęcią osiedlania się w małych miejscowościach wokół Wilna, a w Niemczech wokół Hamburga i Berlina w odległości umożliwiającej dojazdu do pracy. Jedyne fenomen migracji miastowości w Meklemburgii–Pomorzu Przednim wymagałby głębszego rozeznania. Generalnie jednak proporcja między ludnością miejską i wiejską w regionie zmienia się powoli (tab. 7.1), a średnioroczne tempo tych zmian niewiele przekroczyło 1% za cały okres ostatnich pięćdziesięciu lat. Tendencja ta może jednak ulec zmianie, gdyż w niektórych krajach (np. Polska, Litwa) wciąż jeszcze nie dokonała się restrukturyzacja sektora rolniczego. Nie wiadomo jednak, czy proces zmian w rolnictwie oznaczał będzie depopulację terenów wiejskich i wzmocnienie wielkich miast i metropolii, czy też dokona się tzw. urbanizacja in situ.

### *Policentryczność sieci osadniczej – aspekty morfologiczne*

W ostatniej dekadzie XX wieku najszybciej w Regionie Bałtyckim, tj. o 4%, rosła liczba ludności miast małych (10 000–25 000 mieszkańców) i nieco wolniej, tj. o 3%, w miastach nieco większych (25 000–50 000 mieszkańców). Natomiast w dużych miastach zmiany te były mniejsze (0,6% dla miast 500 000–1 000 000) albo niezauważalne (miasta powyżej 1 000 000). Zmiana okresu analizy na lata 1995–2001 prowadzi do odmiennych konkluzji<sup>3</sup>. Można nawet mówić o zmianie trendu, gdyż to metropolie bałtyckie wysunęły się na pierwsze miejsce jako te, których liczba mieszkańców najszybciej rosła lub najwolniej malała. Tylko w Polsce wciąż jeszcze wiele małych miast odnotowywało przyrosty liczby ludności, głównie dzięki dodatniemu przyrostowi naturalnemu.

W latach 1995–2001 liczba ludności wszystkich miast bałtyckich spadała, ale najwolniej w metropoliach i stolicach krajów bałtyckich niebędących metropoliami, a najszybciej w dużych miastach niemetropolitalnych, tj. powyżej 200 000 mieszkańców. Tylko w krajach skandynawskich i w Białorusi można było zauważyć pozytywną korelację między wielkością miast a tempem ich wzrostu. Niezależnie od analizowanego okresu rosła liczba ludności w miastach i miasteczkach wokół metropolii i stolic krajów i to nawet w krajach notujących spadki ogólnej liczby ludności, takich jak: Łotwa, Estonia czy Rosja. Opisane zmiany nie wskazują na istnienie tendencji prowadzących do wzrostu policentryczności bałtyckiej sieci osadniczej w aspekcie demograficznym. Zdaniem Balerino, Johansson i Well (2005, s. 9) w większej części regionu struktura miast jest zdominowana na poziomie krajowym przez stolice, a ponadto brakuje jasno określonych celów rozwojowych na poziomie krajowym subregionalnym i lokalnym. „W północnej części krajów nordyckich, w Litwie, Łotwie i Estonii przeważa monocentryczny rozwój sieci osadniczej, obszary metropolitalne oraz większe miasta rozwijają się kosztem miast małych i średnich, w szczególności

<sup>3</sup> Wystarczy porównać dwie mapy autorstwa Nordregio: mapę VASAB-u (VASAB 2001, s. 12) sporządzoną dla lat 1988–1998 oraz mapę nr 18 z monografii Hanella i Neubauera (2005, s. 43) obejmującą lata 1995–2001.



Tab. 7.1. Zmiana liczby ludności w krajach Regionu Bałtyckiego w latach 1995–2001 w podziale na miasto i obszary wiejskie (wsie i miasta do 10 000 ludności)

Kraj	Dezagregacja	Zmiana ludności średniorocznie (wielkości absolutne)	Zmiana ludności średniorocznie (w %)	Zmiana ludności średniorocznie w wyniku migracji (w %)	Zmiana ludności średniorocznie w wyniku przyrostu naturalnego (w %)	Uwagi dotyczące tempa zmian w poszczególnych typach miast <sup>4</sup>
Dania	Kraj	19 555	0,37	0,22	0,14	Najszybszy wzrost metropolii (Kopenhaga) i miast dużych, spadek tempa wzrostu wraz ze spadkiem wielkości analizowanych miast
	Miasto	14 300	0,41	0,22	0,18	
	Wieś	5 255	0,29	0,22	0,07	
Estonia	Kraj	-10 658	-0,76	-0,51	-0,42	Podobne tempo spadku ludności wszystkich typów miast
	Miasto	-7 700	-0,93	-0,81	-0,39	
	Wieś	-2 959	-0,52	-0,08	-0,47	
Finlandia	Kraj	13 013	0,25	0,07	0,17	Najszybszy wzrost metropolii (Helsinki) i dużych miast a zmniejszanie się liczby ludności miast małych (spadek tempa wzrostu wraz ze spadkiem wielkości analizowanych miast)
	Miasto	25 038	0,76	0,40	0,34	
	Wieś	-12 026	-0,65	-0,54	-0,14	
Niemcy część bałtycka	Kraj	10 544	0,07	0,26	-0,19	Najszybszy spadek ludności miast średnich i niewielki wzrost ludności miast małych
	Miasto	-39 490	-0,39	-0,20	-0,20	
	Wieś	50 034	1,10	1,26	-0,17	
Lotwa	Kraj	-20 627	-0,85	-0,58	-0,28	Najszybszy spadek ludności w metropolii (Ryga)
	Miasto	-13 151	-0,93	..	..	
	Wieś	-4 823	-0,50	..	..	
Litwa	Kraj	-12 223	-0,35	-0,07	-0,29	Najszybszy spadek ludności w dużych miastach (oprócz Wilna, gdzie zmniejszanie się liczby ludności było najwolniejsze)
	Miasto	-7 514	-0,36	-0,22	-0,14	
	Wieś	-4 709	-0,34	0,17	-0,51	
Norwegia	Kraj	25 685	0,58	0,25	0,33	Najszybszy wzrost w metropolii (Oslo) i w miastach średnich
	Miasto	21 333	0,84	0,42	0,43	
	Wieś	4 352	0,23	0,04	0,19	
Polska	Kraj	3 842	0,01	-0,04	0,05	Najszybszy spadek ludności w metropolii i wzrost ludności w małych miastach
	Miasto	-13 352	-0,06	-0,03	-0,03	
	Wieś	17 194	0,10	-0,05	0,15	
Rosja część bałtycka	Kraj	-62 890	-0,59	0,19	-0,95	Najszybszy spadek ludności w dużych i małych miastach
	Miasto	-57 050	-0,67	0,22	-0,94	
	Wieś	-5 840	-0,27	0,17	-1,25	
Białoruś	Kraj	-37 722	-0,37	0,14	-0,44	Najszybszy wzrost ludności w metropolii, spadek tempa wzrostu wraz ze spadkiem wielkości analizowanych miast
	Miasto	9 657	0,15	0,19	-0,05	
	Wieś	-47 379	-1,30	-0,37	-1,15	
Szwecja	Kraj	11 939	0,13	0,17	-0,03	Najszybszy wzrost metropolii (Sztokholm) i dużych miast a zmniejszanie się liczby ludności miast małych (spadek tempa wzrostu wraz ze spadkiem wielkości analizowanych miast)
	Miasto	25 737	0,37	0,33	0,05	
	Wieś	-13 799	-0,07	-0,39	-0,32	

Źródło: Hanell, Neubauer 2005, s. 42, 55–77.

<sup>4</sup> Uwagi te należy traktować z pewną dozą ostrożności, gdyż np. w bałtyckiej części Rosji, Danii, Finlandii czy Norwegii (po zaliczeniu stolic do klasy metropolii) pozostało niewiele miast dużych, tj. 1 000 000–200 000 mieszkańców.

ulokowanych w peryferyjnych obszarach wiejskich” (Balerino, Johansson i Well 2005, s. 14). Odziedziczony jako spuścizna przeszłości centralizm (prymat stolicy) struktury osadniczej Łotwy, Estonii i subregionów rosyjskich ulegał raczej pogłębieniu, ze względu na występujące na tym obszarze tendencje demograficzne.

Na Łotwie, w Estonii i Rosji wystąpiło zjawisko zmniejszania się ludności większości miast w całej dekadzie lat 90. Podobnie w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, gdzie miał miejsce odpływ ludności czynnej zawodowo do zachodnich landów. W ciągu dekady liczba mieszkańców St. Petersburga (miasta) zmniejszyła się o 270 000 (140 000 w latach 1996–2001) i nic nie wskazuje na zahamowanie tego procesu. Przyczyn tego stanu rzeczy analitycy rosyjscy (Oding 2000, s. 307–311) upatrują w nałożeniu się na siebie kilku procesów, tj.: wysokiej umieralności ludzi starszych (trudny transformacji, nadużywanie alkoholu, zmniejszenie dostępności do służby zdrowia), niskiego współczynnika dzietności kobiet oraz ucieczki ludności z dużych miast bądź za granicę, bądź do subregionów miejskich i wiejskich o niższych kosztach utrzymania (m.in. z powodu systematycznego spadku siły nabywczej dochodów mieszkańców Rosji)<sup>5</sup>. Zmniejszyła się liczba mieszkańców także w małych miastach Finlandii i Północnej Szwecji.

W nieco późniejszym okresie, tj. po 1995 roku, tendencje spadkowe pojawiły się także na Litwie, w dużej części Polski (szczególnie Śląsk, woj. łódzkie i świętokrzyskie) i we wschodniej Białorusi. Henell i Neubauer (2005, s. 44) wśród miast, których liczba mieszkańców znacznie się zmniejszyła w latach 1995–2001, wymieniają oprócz St. Petersburga także Berlin, Rygę, Murmańsk (utrata 60 000–80 000 mieszkańców) i w drugiej kolejności Rostok, Tallin, Kowno, Warszawę, Łódź<sup>6</sup> (utrata 20 000–35 000 mieszkańców). Jak wskazują obaj autorzy (Hanell, Neubauer 2005, s. 4), „z 521 miast Regionu Bałtyckiego, które notowały zmniejszenie się liczby ludności w latach 1995–2001 aż 80%, tj. 406 miast, znajdowało się w części wschodniej regionu. Jest to znacznie więcej niż udział miast tej części regionu w ogólnej liczbie miast wokół Bałtyku wynoszący 70%”. Zmian tendencji dotyczących wzrostu miast w drugiej połowie lat 90. (głównie w odniesieniu do wschodniej Białorusi, Litwy i Polski) należałoby upatrywać w ujemnym przyroście naturalnym. W Polsce ów ujemny przyrost w latach 1995–2001 pojawił się najpierw w dużych miastach oraz w średnich i małych miastach pasa sudeckiego oraz Górnego Śląska i województwa łódzkiego, natomiast na pozostałym terenie przyczyną spadku liczby ludności poszczególnych ośrodków miejskich była jej ucieczka z miast małych i średnich.

Wzrost liczby mieszkańców po 1995 roku notowano w wybranych (tj. wielkich i dużych) miastach skandynawskich na południe od linii Bergen-Sztokholm i w południowej i środkowej Finlandii, głównie w silnych ośrodkach uniwersyteckich, co można interpretować między innymi jako rezultat tzw. nowej gospodarki opartej na wie-

<sup>5</sup> Saldo migracji w okresie 1995–2001 było jednak dodatnie.

<sup>6</sup> Główną przyczyną zmniejszenia się ludności polskich metropolii był ujemny przyrost naturalny, którego nie mogło zrównoważyć dodatnie w przypadku Warszawy saldo migracji. Można jednak przypuszczać, że zmiana analizowanych agregatów z jednostek administracyjnych (gmina miejska) na metropolitalny obszar o ciągłej zabudowie (tak jak to ma miejsce w krajach skandynawskich) zmniejszyłaby tempo spadku.



dzy i badaniach. Główną przyczyną tego wzrostu był jednak przyrost naturalny, a nie tylko ruchy migracyjne. Rosła także liczba mieszkańców w obwodzie kaliningradzkim (za sprawą migracji) oraz w największych miastach zachodniej Białorusi takich jak: Grodno, Brześć, Mińsk (za sprawą migracji i pozytywnego przyrostu naturalnego), nie odgrywających jednak istotnej roli w przestrzennej integracji regionu. Także w Polsce rosła liczba ludności miast północno-wschodniej części kraju (Olsztyn, Białystok), a z pewnymi wyjątkami (Gdańsk, Poznań, Bydgoszcz, Słupsk, Tarnów) także na Podkarpaciu, Pomorzu, Wielkopolsce i Ziemi Lubuskiej. Związane to było z demograficzną prężnością otaczających je subregionów wiejskich i dodatnim saldem migracji.

Rezultat tendencji demograficznych w odniesieniu do integracji przestrzennej Regionu Bałtyckiego jest trudny do przewidzenia, aczkolwiek postępujący spadek liczby ludności miast o dużym znaczeniu dla tych procesów może, ale nie musi prowadzić do osłabienia ich zdolności integracyjnych w długim okresie – szczególnie, jeśli proces ten będzie się wiązał z brakiem pełnej wymienialności pokoleń i starzeniem się ludności regionu. Natomiast rozwój demograficzny miast uniwersyteckich i tych, w których lokują się naukochłonne gałęzie wytwarzania, oznaczałby poprawę zarówno pozycji konkurencyjnej Regionu Bałtyckiego, jak również jego przestrzennej integracji.

W tak krótkim analizowanym okresie (13 lat) trudno dopatrywać się dużych zmian policentryczności (w jej wymiarze morfologicznym) na poziomie krajowym. Krajami o policentrycznej strukturze osadniczej pozostały Polska i Niemcy, niska policentryczność cechuje natomiast Rosję, Finlandię, Estonię, Łotwę i Norwegię. Szczegółową analizę składowych policentryczności zaprezentował projekt ESPON 1.1.1 (ESPON 2004/2005a, s. 60–79). Według tej koncepcji dobra policentryczność mierzona wielkością i liczbą miast cechuje np. Szwecję, a relatywnie słaba – Danię. Wzięcie pod uwagę zróżnicowań w wielkości obszarów obsługi powoduje jednak pogorszenie pozycji Szwecji i poprawę pozycji Danii w rankingach europejskiej policentryczności. Podobnie słaba dostępności pogarsza pozycję Litwy mierzoną wskaźnikiem zbiorczym (tab. 7.2).

Jak to potwierdzają badania ESPON (2004/2005a, s. 124–162), potencjał Regionu Bałtyckiego, szczególnie w jego części wschodniej i północnej, do rozwijania policentryczności w oparciu o czynniki morfologiczne jest relatywnie niski. Wskazuje na to zarówno mapa obszarów PUSH<sup>7</sup> (ESPON 2004/2005a, mapa 1.5, s. 14), jak i mapa pokazująca skutki transformacji PUSH w PIA<sup>8</sup> (ESPON 2004/2005a, mapa 5.18, s. 150).

<sup>7</sup> PUSH (*Potential Urban Strategic Horizons*) – czyli obszary znajdujących się nie dalej niż 45 minut dojazdu od najbliższego FUA (*Functional Urban Areas*), tworzonego przez miasto (co najmniej 15 000 mieszkańców) i funkcjonalnie (np. dojazdy do pracy) powiązanego ze swoim zapleczem. W ESPON (2004/2005a, s. 257–293) wyróżniono 1595 FUA. Minimalna wielkość FUA w krajach dużych (powyżej 10 000 000 obywateli) wynosi 50 000 mieszkańców, a w krajach małych min. 0,5% ludności kraju przy dodatkowym warunku spełniania przez FUA funkcji o znaczeniu subregionalnym lub krajowym.

<sup>8</sup> PIA (*Potential Polycentric Integration Areas*) – powstałe przez nałożenie sąsiadujących ze sobą obszarów (PUSH). Stworzenie tego typu obszarów pozwoliłoby poszczególnym miastom podnieść ich potencjał demograficzny, a przez to, zdaniem autorów ESPON (2004/2005a, s. 15), także ich pozycję i rolę w europejskiej hierarchii sieci osadniczej.

Tab. 7.2. Europejski wskaźnik policentryczności i jego składowe w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego

Kraj	Wartości wskaźników policentryczności			
	wielkość miast <sup>9</sup>	wielkość obszarów obsługi	dostępność	wskaźnik zbiorczy <sup>10</sup>
Polska	84,1	83,1	58,7	74,0
Dania	71,6	90,9	59,3	72,5
Niemcy	86,4	56,1	75,2	71,2
Szwecja	80,4	37,3	69,0	58,9
Łotwa	35,5	97,0	52,4	56,3
Estonia	64,7	94,8	26,4	54,3
Finlandia	73,9	32,1	50,6	49,1
Litwa	76,5	83,5	18,5	48,9
Norwegia	75,1	22,2	52,7	44,4
Wszystkie kraje ESPON	88,5	35,0	57,9	56,2

Źródło: ESPON 2004/2005a, s. 73.

Hipotezę tę potwierdza także zestawienie miast (ESPON 2004/2005a, s.146–147), które najskuteczniej mogłyby poprawić swoją pozycję na forum europejskim poprzez integrację w ramach koncepcji PIA<sup>11</sup>. Na tego typu integracji zyskałyby najbardziej takie miasta jak: Genua, Erfurt, Montpellier, Decin, Rimini i Palermo, w większości położone nad Morzem Śródziemnym. Szanse w tego typu integracji mogą także szukać Kolonia–Düsseldorf, Manchester, Mediolan, Amsterdam i Frankfurt, gdyż ich PIA pod względem potencjału demograficznego przekraczałyby PIA dwóch globalnych europejskich metropolii (Londynu i Paryża). Z miast Regionu Bałtyckiego najwyżej w omawianym rankingu plasuje się Kopenhaga (17 pozycja), Bydgoszcz (25 pozycja), Oslo (37 pozycja) oraz w drugiej pięćdziesiątce Ryga, Kilonia, Helsinki i Hamburg. Pójście tropem koncepcji PIA prowadzić raczej może w Regionie Bałtyckim do relatywnego spadku pozycji miast regionu na forum europejskim, przynajmniej pod względem liczby ludności, czemu trudno się dziwić, zważywszy, że region należy do relatywnie słabo zaludnionych części Europy.

#### *Policentryczność – aspekty funkcjonalne: powiązania i współpraca sieciowa miast*

Policentryczność w wymiarze morfologicznym nie musi iść w parze z istnieniem funkcjonalnej specjalizacji pracy pomiędzy ośrodkami miejskimi (ESPON 2004/2005a, tab. 4.10, s.110). Przykładem jest Polska, posiadająca zrównoważoną sieć osadniczą i dużą liczbę monocentrycznych tendencji rozwoju powiązań funkcjonalnych. Odwrotna sytuacja istnieje w Szwecji i Finlandii.

<sup>9</sup> Mierzona liczbą ludności i wielkością GDP.

<sup>10</sup> 1/3 trzech wskaźników cząstkowych.

<sup>11</sup> Tabela ukazuje różnice pomiędzy miejscem danego miasta w europejskim rankingu obszarów PUSH i PIA.



Typologię zaangażowania ośrodków miejskich w integrację regionu przedstawia rysunek 7.1, prezentujący wyniki badań przeprowadzonych w ramach wspomnianego już VASAB-owskiego projektu Urban Systems and Urban Networking (USUN).

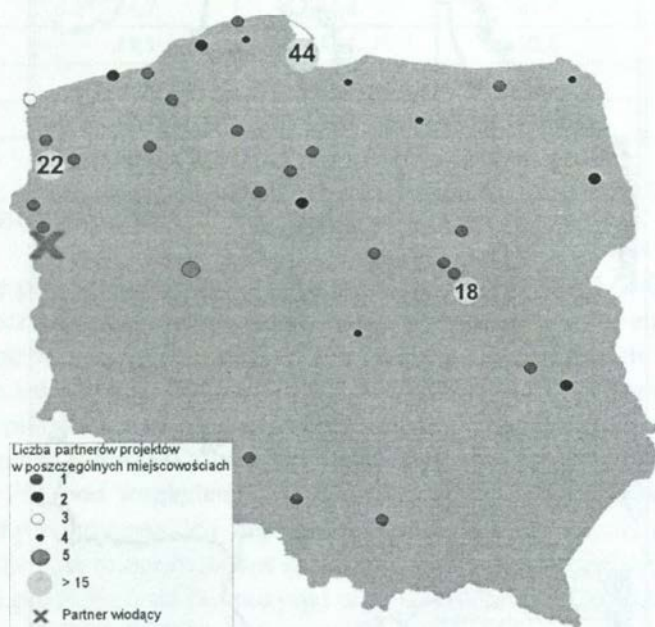


Rys. 7.1. Typologia miast bałtyckich (w odniesieniu do współpracy regionalnej)

Źródło: na podstawie: Groth, Kanninen, Schulman 2001, s. 38.

Profil miasta jest wynikiem rzeczywistej aktywności bałtyckiej i posiadanego potencjału mierzonego miejscem danego ośrodka w krajowej i europejskiej hierarchii miast. Międzynarodowe centra współpracy miast uczestniczą w interakcjach na poziomie globalnym i europejskim, aczkolwiek Region Bałtycki jest jednym z istotnych obszarów ich aktywności. Centra zdywersyfikowanej współpracy miejskiej cechuje jasna orientacja bałtycka i silne zaangażowanie w tę współpracę (co uwidacznia się

w ich strategiach rozwojowych, podejmowanych projektach i innych formach bałtyckiej aktywności). Podobnie centra wyspecjalizowanej współpracy miejskiej, z tą różnicą, że ich współpraca bałtycka ogranicza się do wybranych sfer, sektorów czy też przedsięwzięć. Bałtyckie węzły współpracy miejskiej charakteryzuje natomiast spory potencjał tego typu współpracy w połączeniu z brakiem konkretnych jej efektów czy nawet jasnego zaangażowania w tym kierunku. Potencjalne (tworzące się) węzły współpracy bałtyckiej cechuje natomiast słabszy potencjał integracyjny, wynikający z ich położenia geograficznego, struktury gospodarczej, czy też woli politycznej ich władz.



Rys. 7.2. Projekty INTERREG III B polscy partnerzy do 2005 roku

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek 7.1 ujawnia deficyt policentryczności funkcjonalnej na poziomie Regionu Bałtyckiego w jego południowo-wschodniej części. Wyrazem tego stanu rzeczy jest relatywnie słaba pozycja Mińska, Kaliningradu, St. Petersburga a nawet Szczecina czy Olsztyna w bałtyckiej integracji nieodpowiadająca ich potencjałowi demograficznemu. Podobnie Warszawa i w pewnej mierze także Ryga i Wilno nie spełniły na razie oczekiwań bardziej aktywnego uczestniczenia w powiązaniach sieciowych miast metropolitalnych (mierzonych liczbą strategicznych sojuszy uniwersyteckich czy też liczbą bałtyckich projektów PHARE, TACIS, ECOS OVERTURE, INTERREG (zob. Groth, Kanninen, Schuman 2001, mapy 18 i 14, s. 34, 44). W Polsce w sposób naturalny rolę lidera współpracy bałtyckiej pełni Trójmiasto, a nie Warszawa (rys. 7.2 oraz ESPON, BBR 2006, mapa 4-7, s. 234).



Można jednak także zauważyć odchylenia in plus. Na przykład Trójmiasto zostało sklasyfikowane przez USUN jako dwa odrębne (Gdańsk i Gdynia) centra zdyspersyfikowanej współpracy bałtyckiej, podczas gdy rolę centrum bałtyckiego przypisywano w roku 1994 (VASAB 1994) całej aglomeracji. Również in plus w stosunku do oczekiwań nastąpił rozwój sytuacji w Schwerinie, Kalmarze, Karlskronie, Rönne czy Parnawie, które zaczęły pełnić rolę centrów ponadregionalnych. Daje się zauważyć wzrost siły powiązań sieciowych małych i średnich miast bałtyckich głównie z krajów skandynawskich i Estonii, co prowadzi do wzrostu znaczenia tych miast w rozwoju przestrzennym Regionu Bałtyckiego. Ich oddziaływanie ma jednak charakter głównie subregionalny. Deficyt dotyczy natomiast powiązań regionalnych (panbałtyckich).

Rezultaty badań ESPON (2004/2005a) potwierdzają obserwacje USUN-a i pogłębiają je, szczególnie w odniesieniu do aspektów globalnych. W porównaniu do zachodniej części kontynentu struktury metropolii wokół Bałtyku trudno uznać za wystarczająco rozwinięte, tak aby mogły odgrywać istotną i samodzielną rolę w gospodarce światowej. W regionie nie ma metropolii (MEGA)<sup>12</sup> o funkcjach globalnych (zob. ESPON 2004/2005a s. 8–12), a jedynie cztery metropolie zaliczyć można do najważniejszych w Europie (ESPON 2004/2005a, mapa 1.4, s. 12). Te cztery metropolie, Hamburg, Berlin, Sztokholm i Kopenhaga, to obok St. Petersburga największe pod względem ludności skupiska miejskie w regionie. Dorównują im tylko Mińsk, Warszawa i konurbacja górnośląska. Dwie pierwsze jednak pod względem pełnionych funkcji bałtyckich nie odpowiadają posiadanemu potencjałowi (porównaj rys. 7.1 i mapę 1.4, ESPON 2004/2005a, s. 12). Dwie z największych metropolii bałtyckich, St. Petersburg (4 200 000 mieszkańców)<sup>13</sup> i Berlin (3 400 000 mieszkańców), chociaż formalnie należą do regionu, relacjami i ciężeniami ekonomicznymi, kulturowymi i społecznymi obejmują obszar znacznie szerszy, a przede wszystkim całe terytoria swoich krajów (Rosji i Niemiec), których tylko niewielka część zalicza się do Regionu Bałtyckiego. Podobnie Hamburg (1 600 000 mieszkańców) posiada silniejsze powiązania na zewnątrz regionu.

<sup>12</sup> MEGA – czyli Europejskie Metropolitalne Obszary Wzrostu (*Metropolitan European Growth Areas*). Ich typologię uzyskano przy wykorzystaniu kryteriów/wskaźników masy (ludność i PKB), konkurencyjności (PKB na mieszkańca i lokalizacja centrali 500 największych koncernów europejskich), dostępności (liczba pasażerów lotniczych oraz dostępność multimodalna) oraz wiedzy (procent ludności z wyższym wykształceniem i udział zatrudnienia w sektorze badań w całości zatrudnienia danego FUA). W efekcie wyróżniono pięć kategorii MEGA: (a) MEGA globalne – Londyn i Paryż, (b) MEGA pierwszej kategorii (tzw. motory europejskie) – dobre wyniki we wszystkich kryteriach, 13 subregionów tego typu, (c) MEGA drugiej kategorii (mocne MEGA) – słabsze wyniki od poprzedników w zakresie jednego lub dwóch kryteriów zwykle masy lub dostępności, 11 subregionów tego typu, (d) MEGA trzeciej kategorii (potencjalne MEGA) – zwykle dobre tzn. na najwyższym europejskim poziomie wyniki tylko w odniesieniu do jednego kryterium, 26 subregionów tego typu, (e) MEGA czwartej kategorii (słabe MEGA) – relatywnie słabe wyniki we wszystkich kryteriach, 24 subregiony tego typu w Unii.

<sup>13</sup> Liczba mieszkańców obszaru metropolitalnego jest umowna i zależy od przyjętej metody delimitacji metropolii. Np. w projekcie MA+ oprócz metropolii wyróżniono subregion metropolitalny, który w przypadku Berlina liczy np. 5 962 000 mieszkańców, St. Petersburga 6 296 500 mieszkańców, a Warszawy 5 124 000 mieszkańców; zob. [http://www.metropolitan-areas.net/pdf/ma\\_final\\_report/ma\\_final\\_report\\_35\\_s1-8.pdf](http://www.metropolitan-areas.net/pdf/ma_final_report/ma_final_report_35_s1-8.pdf).



Pozostałe dwie bałtyckie metropolie typu MEGA 1 (Kopenhaga, Sztokholm) stanowią ważne węzły powiązań bałtyckich, podobnie jak i miasta poziomu MEGA 4 aspirujące do tej roli (Trójmiasto, Wilno, Ryga i Tallin). Ich potencjał jest jednak znacznie bardziej ograniczony niż metropolii skandynawskich, co pogłębia nierównowagę przestrzenną między północno-zachodnią a południowo-wschodnią częścią regionu. Natomiast MEGA 2, tj. Oslo, Goeteborg, ze względu na peryferyjne położenie w regionie starają się, podobnie jak Hamburg, budować powiązania z dwoma regionami, na granicy których są usytuowane. Tylko Helsinki (trzeci bałtycki MEGA 2) stanowią ważny ośrodek wzrostu dla północno-wschodniej części regionu. Ale ich położenie jest również peryferyjne. Zwraca także uwagę wysoki potencjał Aarhus nieprzekładający się, prawdopodobnie ze względu na obrzeżową lokalizację miasta, na jego udział w powiązaniach bałtyckich<sup>14</sup>.

Oprócz Związku Miast Bałtyckich nie istnieje w regionie inne forum globalnej regionalnej współpracy sieciowej miast wokół Bałtyku. Współpraca w ramach Związku nie posiada jednak charakteru strategicznego i dotyczy raczej wymiany doświadczeń w zakresie rutynowych kwestii funkcjonowania miast. Wiele miast bałtyckich (członków Związku) nadal w swoich dokumentach strategicznych nie uwidacznia odniesień do przestrzennej integracji bałtyckiej i rozwoju regionu (European Commission, Joint Programming Committee 2001, s. 15). Dominuje perspektywa lokalna wynikająca z uwarunkowań prawnych i instytucjonalnych daleka od ducha i doświadczeń Hanzy. Nie stworzono jak na razie kanałów porozumienia i wymiany informacji pomiędzy planowaniem lokalnym i regionalnym (bałtyckim) w regionie.

Zaobserwować można jednak tendencje oddolne do wzmacniania współpracy subregionalnej miast. Są one zarówno wynikiem czynników obiektywnych, takich jak istniejące powiązania gospodarcze i społeczne, bliskość geograficzna, wspólnota interesów (np. Helsinki–Tallinn, Kopenhaga–Malmö, Trójmiasto–Kaliningrad czy Trójmiasto Kalskrona–Kalmar), jak też pojawiają się w wyniku koncepcji strategicznych, np. współpraca Sztokholmu, Rygi, Helsinek, Tallina i St. Petersburga (projekt Bałtycka Paleta – Baltic Palette) czy też współpraca Oslo, Sztokholmu, Berlina, Warszawy St. Petersburgu i Wilna (projekt Metropolitan Areas – MA).

Przedstawione powyżej analizy zmian w zakresie rozwoju miast nie pozwalają jednoznacznie wskazać sieci osadniczej jako czynnika dynamizującego (głównie ze względu na korzyści aglomeracji) rozwój regionu i zwiększającego jego integrację przestrzenną. Z jednej strony wzrasta znaczenie specyficznych, niemobilnych czynników endogenicznych (w tym wiedzy, badań) dla rozwoju pewnej części miast bałtyckich, rośnie także liczba subregionalnych powiązań sieciowych, które w swojej masie mogą zacząć wywierać wpływ na poziomie regionalnym, z drugiej strony, jak na razie, nie jest widoczna wartość dodana owej współpracy, a duża jej część nie posiada charakteru strategicznego, prorozwojowego i probałtyckiego. Skala problemów funkcjonowania miast we wschodniej części regionu prowadzi także w wielu przypadkach do koncentrowania się tych miast na problemach lokalnych.

---

<sup>14</sup> USUN nie uwzględnił natomiast wielu polskich aglomeracji, zakładając, że nie należą one do Regionu Bałtyckiego.



## 7.2. Struktury liniowe – infrastruktura transportowa i komunikacyjna

### *Dostępność – transport*

Szwecja, a szczególnie Finlandia i Norwegia, z transportowego punktu widzenia mogą być traktowane jako wyspy bałtyckie. Większość eksportowanych i importowanych z nich towarów, nawet po oddaniu do użytku mostu na Sundzie, odbywa krótszą lub dłuższą podróż morską. Stąd duże znaczenie żeglugi szczególnie promowej dla tych krajów. Także Litwa, Łotwa i Estonia wskazują na istotny deficyt w ich komunikacyjnej integracji z resztą Europy, wynikający z niskiej jakości istniejącej infrastruktury. Tylko Dania, Niemcy i zachodnia oraz zachodnio-południowa część Polski są uważane za dobrze skomunikowane z resztą kontynentu. Natomiast część wschodnią regionu można scharakteryzować jako system deficytów komunikacyjnych<sup>15</sup>. Dotyczy to zarówno głównych ciągów komunikacyjnych jak i infrastruktury subregionalnej<sup>16</sup>, co potwierdzają odpowiednie badania.

Wielomodalna dostępność potencjalna w Regionie Bałtyckim kształtuje się, według analiz projektu ESPON 1.2.1 poniżej średniej dla Europy (ESPON 2004 e, s. 285, 450 i 459–460). Sytuacja niskiej dostępności drogowej i kolejowej jest łagodzona przez dobrze rozwinięty w części nordyckiej, a rozwijający się obecnie w Litwie, Łotwie i Estonii transport lotniczy. Poprawia to jednak zewnętrzną dostępność wielomodalną głównie stolic krajów regionu (wystarczy porównać mapy 44 i 47 opisujące odpowiednio potencjalną dostępność drogową i wielomodalną – zob. ESPON 2004e, s. 278 i 285).

Omawiany wskaźnik nie bierze pod uwagę rzeczywistych kosztów transportu (ich jedyną uwzględnioną aproksymantą jest czas transportu). Uwzględnienie kosztów zmniejsza rzeczywistą dostępność wschodniej części regionu. Lotnicza podróż w klasie biznes z Łotwy czy Estonii do Brukseli kosztuje porównywalnie lub więcej niżeli podróż rozpoczynana za kręgiem polarnym, a podróż z Olsztyna trwa dłużej i kosztuje więcej niż podróż z Kaliningradu (Spiekermann 2004). Nawet pojawienie się nowych niskobudżetowych przewoźników lotniczych nie rozwiązuje tego problemu.

<sup>15</sup> W programie operacyjnym (CIP) bałtyckiego INTERREG-u III B wskazuje się na następujące problemy i deficyty rozwoju sieci komunikacyjnej w regionie:

- połączenia drogowe i kolejowe Polski i Niemiec (ich niska jakość wobec dużego natężenia ruchu);
- połączenia drogowe i kolejowe Polski i Litwy oraz dalej do Łotwy i Estonii, a także połączenie do i/z Kaliningradu w tym tzw. Via Hanseatica spinająca Kaliningrad z resztą Europy, nieuznane nawet jako priorytet TINA;
- połączenia drogowe i kolejowe z/i do St.Petersburga;
- tzw. trójkąt nordycki, chociaż dobrze rozwinięty wciąż wymagający usprawnień i dalszego rozwoju;
- stała przeprawa w małym Belcie jako brakujący odcinek zapewniający stałe połączenie Szwecji z Europą Centralną.

<sup>16</sup> Pomimo wielu projektów studialnych i innych form współpracy konkretne rezultaty dotyczące rozwoju infrastruktury drogowej na granicy Rosji z Finlandią i Norwegią ograniczają się do kilku przejść drogowych i niewielkiej ilości dróg o nawierzchni żuźlowej o istotnym znaczeniu subregionalnym.



Potencjalna dostępności wielomodalna, w jej formule stosowanej przez ESPON, jest rezultatem jakości infrastruktury transportowej oraz gęstości zaludnienia. Dlatego też Region Bałtycki, który cechuje słaba gęstość zaludnienia, w tym ujęciu nie może liczyć na znaczną poprawę dostępności nawet przy znacznych inwestycjach infrastrukturalnych. Jednakże gęstość oraz jakość tej infrastruktury są istotną determinantą integracji przestrzennej regionu. Według ESPON (2004e, s. 175) infrastruktura drogowa w regionie z niewielkimi wyjątkami dotyczącymi Litwy i Skandynawii nie jest rozwinięta stosownie do potrzeb. Wiele połączeń między miastami w regionie ma charakter substandardowy. Część z nich dotyczy bezpośrednich połączeń między wielkimi metropoliami, tj. powyżej miliona mieszkańców (zob. ESPON 2004e, mapa 6, s. 175 opisująca gęstość dróg umożliwiających podróże z prędkością średnią powyżej 85 km/h oraz ESPON 2004d, mapa 4.33, s. 227 prezentująca substandardowe połączenia transportowe w UE).

Ponadto infrastruktura transportowa wokół Bałtyku rozwinięta jest nierównomiernie. Transport kolejowy i lotniczy łączy najważniejsze ośrodki miejskie Skandynawii. Natomiast mieszkańcy wschodniej części regionu nie mają w ogóle dostępu do transportu kolejowego oprócz relacji podmiejskich i dalekobieżnych do Rosji (zob. ESPON 2004e, mapa 24, s. 229 opisująca dostępność do stacji kolejowych). Natomiast transport lotniczy nie zapewnia częstotliwości połączeń porównywalnych do części skandynawskiej. Metropolie południowo-wschodniej części regionu są połączone głównie komunikacją autobusowa, a istniejące połączenia lotnicze i/lub kolejowe nie pozwalają na szybką i komfortową podróż (poniżej 1h) oraz odbycie podróży w ciągu jednego dnia nawet w układzie sąsiadujących MEGA (zob. ESPON 2004e, mapa 31, s. 246 i mapa 42, s. 272). Szczególnie zła dostępność cechuje aglomeracje rosyjskie. Średnia prędkość podróży pociągu z Gdyni do Kaliningradu nieco tylko przekracza 30 km/h. Również układ autostrad we wschodniej części regionu jest zorientowany wyłącznie na obsługę ruchu krajowego i nie zapewnia spójności przestrzennej regionu (zob. ESPON 2004e, mapa 23, s. 227 opisująca dostępność do wjazdów na autostrady).

W latach 90. (do 2001 r.) nowe drogi o parametrach autostrad (zob. ESPON 2004e, mapa 5, s. 172) były budowane w Regionie Bałtyckim: na Litwie, w Meklemburgii-Pomorzu Przednim, w Finlandii oraz w Polsce (na razie fragmenty większej całości), w Szwecji i w Danii (uzupełnienie brakujących odcinków). Propozycje inwestycyjne UE wskazane w tzw. raporcie van Mierta (High Level Group 2003), a potem przyjęte Decyzją Komisji i Parlamentu Europejskiego (European Union 2004), nie realizują istotnej części postulatów planistów bałtyckich (VASAB 1994, s. 59–60; 2001, s. 29) i w ograniczonym stopniu przyczyniają się do poprawy dostępności szczególnie wschodniej części regionu<sup>17</sup> (ESPON 2004d, mapa 4.2, s. 136). W raporcie van Mierta występują dwa horyzonty czasowe, tj. lata 2007–2020 i po roku 2020, natomiast we wzmiankowanej decyzji mówi się o 28 projektach<sup>18</sup>, których realizacja powinna się

<sup>17</sup> Największe korzyści z tych projektów odnoszą subregiony iberyjskie oraz niektóre włoskie i szwedzkie.

<sup>18</sup> Decyzja ujmuje 30 projektów, w tym dwa już ukończone. Wiele projektów składa się jednak z podprojektów, jak np. projekt budowy multimodalnych połączeń Portugalii i Hiszpanii z resztą Europy, tak więc liczba 30 jest nieco zaniżona.



zacząć do 2010 roku. Wśród nich jest sześć dotyczących Regionu Bałtyckiego: trójkąt nordycki (kolej i drogi), kolejowy most na Belcie, autostrada i linia kolejowa z Trójmiasta do Wiednia i Bratysławy, kolej bałtycka z Tallina do Warszawy oraz autostrady morskie na Bałtyku. Inwestycje te tylko w nikłym stopniu poprawią dostępność wschodniej części Regionu Bałtyckiego (zob. ESPON 2004d, mapa 4.2, s. 136). Nie uwzględniono korytarza Via Hanseatica, który w części z Gdańska do Niemiec nie znalazł się nawet na liście priorytetów TINA<sup>19</sup>, rozwoju korytarza kreteńskiego 9b i jego odnogi do Lipawy, połączenia kolejowego Rosji z resztą Regionu Bałtyckiego, tj. z Estonią, Łotwą, Finlandią, połączenia kolejowego Rostoku czy Szczecina z południem Europy, czy też połączenia szybką koleją: Hamburga z Oslo, Petersburga i Moskwy z Warszawą, Finlandii z Moskwą, Kłajpedy z Kijowem, Kaliningradu z Wilnem, Szczecina z Pragą, Drezna i Wrocławia z Krakowem i Kijowem. Realna poprawa dostępności w regionie wymagałaby większego nacisku na rozbudowę połączeń regionalnych o „bałtyckim charakterze”. Tego typu scenariusz<sup>20</sup> został rozpatrzony w projekcie JASON i jak wykazują badania, byłby on w stanie w znacznie większym stopniu poprawić dostępność regionu (zob. Spiekermann 2004). Nie ma jednak realnych przesłanek i woli politycznej prowadzącej do jego realizacji.

Sytuacja ta wymaga szczególnej refleksji, gdyż jak wskazują badania ESPON, w Regionie Bałtyckim, w jego części południowo-wschodniej, można oczekiwać w najbliższych latach jednych z największych w Europie relatywnych wzrostów potoków ładunkowych, ponad 70% wzrostu drogowych przewozów towarowych między 2000 a 2020 rokiem (ESPON 2004d, mapy 4.37 i 4.38, s. 236–237). W odniesieniu do przewozów kolejowych tego typu oczekiwania są zgłaszane względem korytarzy Czecha/Słowacja–Warszawa–Wilno, Białoruś–Wilno–Kłajpeda, Kłajpeda–Dyneburg i Ryga–Dyneburg–Rosja (przyrost ponad 7 mln pasażerów lub 30 mln ton od 2000–2020 r.). Nieco mniejsze przyrosty (ponad 2,5 mln pasażerów lub 10 mln ton) mają się pojawić między Berlinem a Rostokiem, Tallinem a Narwą, Helsinkami i Rosją (St. Petersburgiem), jak również wokół Sztokholmu.

Już obecnie przewozy w regionie rosną w bardzo szybkim tempie, szczególnie przewozy ładunków drobnicowych (jednostkowych) 15–20% rocznie. Jest to rezul-

<sup>19</sup> TINA z ang. *Transport Infrastructure Needs Assessment* odpowiednik transportowej sieci TEN (Unii Europejskiej) w krajach akcesyjnych. W związku z poszerzeniem Unii projekty TINA zostały włączone do TEN-T.

<sup>20</sup> Obejmował on następujące inwestycje kolejowe: a) modernizacja linii kolejowej Warszawa–Tallin–Narwa; b) modernizacja linii kolejowej Gdynia–Warszawa–Katowice/Kraków; c) budowa nowej linii konwencjonalnej Trakiszki–Wilno oraz brakujących fragmentów linii Warszawa–Wrocław przez Belchatów oraz modernizację linii siarkowej bez podnoszenia prędkości na niej dozwolonej; d) budowa nowej linii szybkiej kolei Berlin–Warszawa; e) unowocześnienie i podniesienie prędkości na istniejących liniach, Zgorzelec–Medyka, Warszawa–Terespol; oraz inwestycje drogowe: a) budowa w Polsce autostrad A1, A2, A4, A3, b) budowa autostrady Lublin–Warszawa–Bydgoszcz i dalej jako drogi ekspresowej do Szczecina; c) budowa autostrady Białystok–Warszawa–Radom oraz łącznika z autostrady A1 do Wrocławia; d) budowa autostrady Via Baltica z Trakiszek do Tallina i dalej do Narwy z odgałęzieniem Ryga–Dzwieńsk; e) przebudowa do standardu dróg ekspresowych dróg z Trójmiasta do Szczecina, Warszawy i Kaliningradu; f) przebudowa do standardu dróg ekspresowych drogi z Suwałk do Lublina i dalej do granicy ukraińskiej i słowackiej (przez Rzeszów) oraz drogi Radom–Kraków; g) przebudowa do standardu dróg ekspresowych drogi z Tallina do Tartu oraz z Wilna do Kibartai na granicy z Rosją.



tatem wielu czynników, a przede wszystkim szybkiego tempa wzrostu gospodarczego we wschodniej części regionu. Zmiana natury przewozów jest funkcją rosnącego znaczenia handlu towarami wysoko przetworzonymi o relatywnie niewielkiej masie w stosunku do posiadanej wartości. Prowadzi to do naturalnego wzrostu udziału transportu drogowego i lotniczego w całości przewozów w regionie, chociaż różnice pomiędzy częścią wschodnią i zachodnią regionu w zakresie wykorzystania różnych rodzajów transportu w latach 90. były wciąż znaczne (zob. Hanell, Bengs, Bjarnadóttir, Platz, Spiekermann 2000, wykres 3–18, s. 107). Również liczba samochodów osobowych w całym regionie w ostatnich latach wykazywała tendencję rosnącą (zob np. Hanell, Bengs, Bjarnadóttir, Platz, Spiekermann 2000, wykresy 3.3 i 3.4., s. 80–81; Baltic 21 2006, wykres 3, s. 9). Szczególnie duże przyrosty notowano we wschodniej części regionu, gdzie np. Estonia osiągnęła w połowie obecnej dekady duński wskaźnik liczby samochodów na tysiąc mieszkańców (300 aut na 1 tys. mieszkańców), podwajając liczbę zarejestrowanych w tym kraju aut w ciągu 10 lat. Nieco wolniejsza dynamika miała miejsce jedynie w Białorusi i w Rosji, z wyjątkiem Kaliningradu, gdzie możliwy był import używanych aut bez opłat celnych.

Do pozytywnych trendów, należałoby zaliczyć natomiast szybki rozwój transportu morskiego. Przebieg głównych wewnątrzregionalnych szlaków morskich odzwierciedla istniejące powiązania handlowe omawiane w poprzednim rozdziale. Najintensywniejsze przewozy drogą morską występują pomiędzy krajami zachodniej części regionu, podczas gdy udział krajów wschodniej części w morskich przewozach wewnątrzregionalnych jest znacznie mniejszy<sup>21</sup>. Dotyczy to także przewozów kontenerowych, w których port gdyński, jako jedyny port ze wschodniej części regionu, może aspirować do miana bałtyckiego lidera. Ruch promowy jest bardzo skoncentrowany na kilku wybranych akwenach, głównie pomiędzy Danią i Szwecją oraz Finlandią i Estonią, natomiast we wschodniej części regionu, z wyjątkiem Estonii, jest nadal mało intensywny. Przewiduje się, że wprawdzie wolumen ładunków w portach bałtyckich będzie wykazywał także w przyszłości (prognozy wskazują na podwojenie przewożonej masy towarowej z 475 mln ton w roku 1998<sup>22</sup> do około 1000 mln ton w latach 2010–2015<sup>23</sup>) tendencję wzrostową, to jednak nastąpi koncentracja przeładunków w mniejszej niż dotychczas liczbie portów i pogłębi się ich specjalizacja. Rodzić to może istotne konflikty związane ze zmianami struktur przestrzennych. Duże znaczenie dla rozwoju portów będzie miało ich skomunikowanie z zapleczem lądowym. W tym kontekście zagrożeniem ekologicznym dla Zatoki Fińskiej i całego Bałtyku jest budowa nowych terminali przeładunku ropy wokół Petersburga.

<sup>21</sup> Największe przewozy bałtyckie (głównie ropy) z Rosji (ponad 100 mln ton rocznie) to przewozy interregionalne, a największe wewnątrzregionalne przewozy pomiędzy Szwecją i Niemcami są wielokrotnie mniejsze, ale dotyczą towarów wysoko przetworzonych.

<sup>22</sup> Dane z Swedish Maritime Administration 1999.

<sup>23</sup> Matros 2001a, s. 12.



## Dostępność – Telekomunikacja

Kraje i subregiony Regionu Bałtyckiego bardzo różnią się pod względem liczby abonentów telefonów stacjonarnych i komórkowych na 100 mieszkańców (tab. 7.3 i 7.5). Kraje skandynawskie od lat należały i obecnie należą do czołówki światowej w zakresie nasycenia usługami telekomunikacyjnymi, a ich popularność jest na tyle duża, że liczba abonentów telefonii stacjonarnej wykazuje tendencję spadkową<sup>24</sup> (zob. Nordic Council of Minister 2005, s. 12, rys. 2.1). Kraje wschodniej części regionu pozostają natomiast daleko w tyle pod względem nasycenia usługami telekomunikacyjnym, jednak notują imponujący wzrost liczby zarówno abonentów telefonii stacjonarnej<sup>25</sup> jak i komórkowej, np. podwojenie liczby abonentów tej ostatniej w skali roku. Także zastosowane w tych krajach rozwiązania technologiczne w zakresie łączności bezprzewodowej należą do jednych z najnowocześniejszych w świecie.

Tab. 7.3. Abonenci telefoniczni na 1000 mieszkańców w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990 i 2000, 2003

Kraj	1990	2000	2003
Białoruś	154,48	280,41	424,31
Dania	595,75	1345,77	1552,55
Estonia	203,69	750,29	1118,61
Finlandia	585,75	1270,76	1401,56
Niemcy	444,58	1196,48	1442,48
Łotwa	233,84	468,63	811,23
Litwa	211,81	463,49	868,93
Norwegia	548,16	1480,99	1622,37
Polska	86,39	457,83	769,65
Rosja	139,95	240,47	362,3 <sup>26</sup>
Szwecja	734,51	1475,17	1624,53 <sup>27</sup>
USA	568,52	1053,51	1164,29
Świat	101,84	284,03	405,67
UE (Unia Monetarna)	419,41	1148,5	1385,81

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

W zakresie dostępu do internetu (tab. 7.4 i 7.5) sytuacja wygląda podobnie jak w przypadku telefonów komórkowych. Niekwestionowanym liderem w tym zakresie są kraje skandynawskie, które charakteryzuje większa niż w USA liczba połączeń internetowych na 100 tys. mieszkańców. Także pod względem liczby użytkowników internetu na 10 tys. mieszkańców Estonia i Łotwa należą do czołówki europejskiej (zob. tab. 7.4 oraz ESPON 2005a, s. 96). Analizy projektu ESPON 1.2.2 (ESPON 2005a) potwierdzają dominację na skalę europejską krajów skandynawskich, a co za tym

<sup>24</sup> W ostatnich latach spadki takie zanotowano także na Litwie i w Estonii, chociaż liczba abonentów telefonii stacjonarnej na 100 mieszkańców jest tam około dwa razy niższa niż w krajach skandynawskich.

<sup>25</sup> Z wyjątkiem Rosji i Białorusi, gdzie infrastruktura telefonii stacjonarnej wymaga rozwoju.

<sup>26</sup> Rok 2002.

<sup>27</sup> Rok 2002.

idzie, istnienie różnic pomiędzy północno-zachodnią i południowo-wschodnią częścią regionu<sup>28</sup> w zakresie infrastruktury telekomunikacyjnej, szczególnie od strony jakościowej (ESPON 2005a, s. 10, 17). Największe różnice dotyczą wyposażenia w komputery osobiste, stałe łącza telefoniczne czy powszechności dostępu do szerokopasmowego internetu, a nawet do telefonii komórkowej (ESPON 2005a, s. 22, 50, 68, 83).

Tab. 7.4. Użytkownicy internetu na 100 tys. mieszkańców w latach 1997–2003 w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata

Kraj	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Białoruś	50	75	499	1 872	4 324	8 157	14 098
Dania	11 374	22 645	30 601	39 212	42 950	51 282	..
Estonia	5 487	10 347	13 866	27 210	30 046	32 768	44 412
Finlandia	19 429	25 407	32 274	37 230	43 028	50 970	53 382
Niemcy	6 703	9 874	20 812	30 148	37 603	43 617	47 255
Łotwa	2 016	3 254	4 304	6 188	7 231	13 310	40 359
Litwa	945	1 891	2 785	6 093	6 792	14 440	20 190
Norwegia	29 425	35 993	40 192	43 300	29 164	30 723	34 565
Polska	2 070	4 083	5 421	7 246	9 837	23 000	23 245
Rosja	475	815	1 019	1 974	2 971	..	..
Szwecja	23 735	33 441	41 370	45 583	51 627	57 307	..
USA	22 126	30 809	36 696	44 062	50 149	55 138	..
Świat	2 479	3 899	5 868	8 470	10 714	13 087	14 988
UE Unia Monetarna	6 834	10 738	17 433	24 988	30 658	33 610	37 823

Źródło: Bank Światowy – internetowa baza danych.

Różnice tego typu są znacznie mniejsze w zakresie wykorzystywania narzędzi teleinformatycznych. Szwecja obok Irlandii posiada najbardziej rozwinięty pod względem technicznym system internetowego dostępu do usług publicznych w Europie<sup>29</sup>. Także niektóre kraje wschodniej części regionu, np. Estonia, należą do europejskich liderów w tym zakresie. Cytowane wcześniej<sup>30</sup> badania (ich druga runda) dotyczące elektronicznego dostępu do usług publicznych wykazały, że w krajach Europy Wschodniej dostęp do internetu posiada 90% pracowników sektora publicznego, gdy w starych krajach UE udział ten waha się między 74% (południowe kraje Unii Europejskiej) a 81% (północne kraje Unii Europejskiej). Region Bałtycki jest również liderem w zakresie wykorzystywania narzędzi teleinformatycznych przez przedsiębiorstwa. Wykorzystanie to jest relatywnie słabiej zaawansowane tylko na Litwie i Łotwie (podobnie jak w Hiszpanii i Portugalii), podczas gdy Estonia i Polska plasują się razem z Francją wokół średniej europejskiej (zob. ESPON 2005a, s. 8).

<sup>28</sup> Analizy ESPON z niewielkimi wyjątkami nie obejmują Rosji i Białorusi.

<sup>29</sup> Wynik badań przeprowadzonych przez Cap Gemini Ernst & Young w piętnastu krajach członkowskich Unii Europejskiej oraz w Szwajcarii Irlandii i Islandii pomiędzy październikiem 2001 i 2002 rokiem na temat elektronicznego dostępu do usług publicznych w ramach programu oceniającego postęp inicjatywy unijnej eEuropa.

<sup>30</sup> e-Forum Public Services Requirements Survey.



Tab. 7.5. Dostęp do internetu, komputerów i telefonii komórkowej w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego w 2004 roku (w %) <sup>31</sup>

Kraj	Przedsiębiorstwa z dostępem do szerokopasmowego internetu	Gospodarstwa domowe z dostępem do internetu	Mieszkańcy w wieku 16-74 lat korzystający z internetu co najmniej raz w tygodniu	Gospodarstwa domowe posiadające komputer	Gospodarstwa domowe posiadające telefon komórkowy
Dania	80	69	77	79	89
Estonia	70	31	48	36	77
Finlandia	71	51	69	64	94
Niemcy	53	60	64	69	82
Łotwa	27	15	36	26	75
Litwa	50	12	35	27	66
Norwegia	65	60	71	72	95
Polska	28	26	35	36	63
Rosja	14	5	19	11	14
Szwecja	75	73	82	80	95
UE 25	52	43	48	54	–
Region Bałtycki	46	51	57	60	78

Źródło: Nordic Council of Minister 2005.

ESPON zwraca również uwagę na wysoką dynamikę nadrobienia zaległości w zakresie dostępu do internetu czy telefonii komórkowej przez kraje, które wstąpiły do UE w 2004 roku. Są to dziedziny, w których nadrobienie zaległości jest relatywnie łatwiejsze i może następować w szybkim tempie (zob. ESPON 2005a, s. 69). Jest ono finansowane z funduszy prywatnych, co wskazuje na determinacje społeczeństw Polski, Litwy, Łotwy i Estonii, aby korzystać z najnowocześniejszych sposobów komunikowania się i pozyskiwania informacji.

### 7.3. Struktury pasmowe „Mozaika”

Struktury pasmowe w wymiarze międzynarodowym najczęściej odnosi się do obszarów ekologicznie cennych i dziedzictwa kulturowego. W przeszłości rozgraniczono bardzo wyraźnie tzw. dziedzictwo kulturowe od dziedzictwa ekologicznego. Obecnie granica ta ulega zatarciu, a oba pojęcia łączone są w ramach kategorii krajobrazów kulturowych. Krajobraz kulturowy obejmuje bowiem wartości kulturowe i ekologiczne w ich wzajemnym oddziaływaniu na siebie. Powstało nawet pojęcie dziedzictwa biokulturowego<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Dane dla Rosji – 2003 rok, a dla Szwecji – 2005 rok.

<sup>32</sup> Krajobrazy kulturowe powstają w sposób ciągły przede wszystkim poprzez gospodarcze wykorzystanie przestrzeni (głównie rolnictwo i leśnictwo) i wymagają zintegrowanego podejścia do zarządzania ich rozwojem, gdyż posiadają ładunek korzyści zewnętrznych. Na temat krajobrazów kulturowych zobacz także ESPON 2005d, s. 8, także ESPON 2005c, s. 7.

Region Bałtycki na tle innych regionów paneuropejskich może się poszczycić znacznymi walorami ekologicznymi. Obejmują one szczególnie: wody słodkie, tj. rzeki, obszary podmokłe i jeziora (pokrywają one dziewięć razy większy obszar regionu niż zabudowa miejska, a w każdym kraju bałtyckim znajdują się obszary podmokłe wpisane na *Listę obszarów podmokłych o światowym znaczeniu*<sup>33</sup>) oraz lasy, które zajmują ok. 48% terytorium regionu (przy z roku na rok zwiększającym się ich areale). Według ESPON (2005c, s.11) największe w Europie obszary niezdegradowanego środowiska naturalnego oprócz obszarów górskich znajdują się na północy Półwyspu Skandynawskiego (zob. też ESPON 2005d, tab. 3, s. 47 oraz tab. 4, s. 52<sup>34</sup>). W regionie postępuje ekstensyfikacja rolnictwa. Wprawdzie bioróżnorodność nie jest relatywnie duża, ale o ekologicznym znaczeniu regionu stanowi istnienie gatunków rzadkich i zachowanie środowiska przyrodniczego w stanie zbliżonym do naturalnego (ESPON 2005c, s. 15). Obszary tego typu stanowią aż 29% terytorium Estonii i 17 % Finlandii.

Tab. 7.6. Obszary chronione (klasyfikacja IUCN) jako procent całości terytorium krajów bałtyckich w latach 1990–2005

Kraj	1990	1995	2000	2005
Białoruś	5,72	6,27	6,33	6,33
Dania ( z Grenlandią)	43,97	43,97	44,01	44,01
Estonia	28,89	30,29	30,72	30,95
Finlandia	3,60	7,57	7,70	7,81
Niemcy	26,81	27,85	29,95	29,95
Łotwa	6,00	6,00	13,83	13,86
Litwa	1,89	10,50	10,63	10,63
Norwegia	19,55	20,05	20,06	20,06
Polska	18,80	24,79	27,02	27,11
Rosja	7,50	8,61	8,79	8,79
Szwecja	5,39	6,48	9,12	9,18

Źródło: ONZ – Millennium Development Goals Indicators.

Nic więc dziwnego, że obszary chronione (według klasyfikacji IUCN<sup>35</sup>) zajmują istotną część terytoriów krajów bałtyckich (tab. 7.6) od kilku procent w Białorusi i Finlandii do ponad 30% w Danii i Estonii (zob. Hanell Bengs, Bjarnadóttir, Platz, Spiekermann 2000, mapa 4–7, s.164, także w Platz 2001, s. 44; ESPON 2005c, mapa 1, s. 16). O znaczących walorach ekologicznych lądowej części regionu może też świadczyć duża skala ochrony w ramach konwencji z Ramsar dotyczącej bagnisk i obsza-

<sup>33</sup> *List of Wetlands of International Importance.*

<sup>34</sup> Tablice pokazują strukturę wykorzystania przestrzeni w wybranych krajach europejskich i w regionach paneuropejskich. Jako że wykorzystują one dane CORINE z 1990 roku, nie ma sensu ich przedrukowywanie w niniejszej pracy.

<sup>35</sup> Międzynarodowa Unia Ochrony Przyrody – the World Conservation Union założona w 1948 roku.



rów podmokłych (zob. tab. 7.7), co wyróżnia Region Bałtycki na tle innych podobnych regionów w Europie.

Tab. 7.7. Obszary chronione w Regionie Bałtyckim w ramach Konwencji z Ramsar

Kraj	Liczba chronionych obszarów	Obszary chronione (w ha)	Data podpisania konwencji
Białoruś	1	19 348	1991
Dania ( z Grenlandią)	38	2 283 013	1978
Estonia	10	215 950	1994
Finlandia	11	101 343	1975
Niemcy	31	672 852	1976
Łotwa	3	43 300	1995
Litwa	23	50 451	1993
Norwegia	23	70 150	1975
Polska	8	90 455	1978
Rosja	35	10 323 767	1977
Szwecja	30	382 750	1975

Źródło: Platz 2001, s. 41.

Ochroną wód Bałtyku zajmuje się wyspecjalizowana organizacja międzynarodowa, tj. Komisja Helsińska (HELCOM). Jednym z kierunków jej prac było określenie tzw. *hot spots*, czyli newralgicznych miejsc wokół Bałtyku, z punktu widzenia przywrócenia ekologicznej równowagi tego morza. Z oryginalnie przyjętych 132 „zapalnych” miejsc, wciąż jeszcze istnieje 81 (2006 r.<sup>36</sup>), głównie w Polsce, Rosji, Litwie, Łotwie i Estonii. Prace HELCOM-u koncentrują się na ustalaniu procedur przyjmowania nowych i kasowania starych na podstawie obiektywnych kryteriów wskazujących na zmiany sytuacji ekologicznej. Obecnie HELCOM pracuje nad Planem działania dla Bałtyku (*Baltic Sea Action Plan*) mającym stanowić platformę działań różnych podmiotów i organizacji na rzecz czystości bałtyckich wód i zachowania bioróżnorodności w tym akwenie.

Jak wskazują dane Bałtyckiej Agencji 21, pomimo wysiłków HELCOM-u i społeczności międzynarodowej, stan wód Bałtyku nadal jest niezadowolający (Baltic 21 2006, s. 10). Głównym problemem pozostaje eutrofizacja wód, ich sztuczne użyźnianie, którego źródłem są związki fosforowe i azotowe pochodzące w dużej mierze ze źródeł rozproszonych. Dzieje się tak pomimo zmniejszenia intensywności nawożenia nawozami sztucznymi w rolnictwie.

Z punktu widzenia spójności przestrzennej regionu istotnym problemem może być antropogeniczna defragmentacja<sup>37</sup> obszarów przyrodniczych, wynikająca z rozwoju sieci osadniczej i infrastruktury technicznej (zob. Hanell Bengs, Bjarnadóttir, Platz, Spiekermann 2000, mapa 4–8, s. 167; ESPON 2005c, s. 11–12; ESPON 2005d,

<sup>36</sup> Zob. [http://www.helcom.fi/projects/jcp/hotspots/en\\_GB/hotspots](http://www.helcom.fi/projects/jcp/hotspots/en_GB/hotspots).

<sup>37</sup> Na temat definicji wskaźnika defragmentacji zob. ESPON 2005d, s. 96–97.

mapa 11, s. 98). Zagrożenie tym zjawiskiem (z wyjątkiem Danii) jest mniejsze niżeli w innych częściach Europy, chociażby ze względu na niższą gęstość zaludnienia. Różnica polega jednak na tym, iż w Regionie Bałtyckim środowisko naturalne posiada szczególnie wysokie walory ekologiczne, a duża ich część jest zlokalizowana w krajach przeżywających istotne problemy gospodarcze i poszukujących części swoich przewag konkurencyjnych w mniej restrykcyjnych standardach ochrony środowiska. Stąd też ESPON (2005c, s. 20-21, szczególnie mapa 2, s. 20) zwraca uwagę na narastającą presję urbanizacyjną np. w Estonii. Defragmentacji powinny zapobiegać tzw. korytarze ekologiczne łączące poszczególne biocenozy i umożliwiające niezbędną migrację organizmów, czy też właściwą reprodukcję roślin wymagających istnienia systemów przyrodniczych. Nie istnieje jak dotąd system takich korytarzy w skali regionu, nie została wyznaczona sieć powiązanych ze sobą obszarów przyrodniczych i kulturowo cennych (tzw. *green networks*), a próby tworzenia korytarzy ekologicznych podejmowane są jedynie na poziomie poszczególnych krajów, często bez uzgodnienia z krajami sąsiadującymi, np. w Estonii bez porozumienia z Rosją (zob. Estonian Ministry of Environment 2001, mapa „Green Networks”, s. 32).

Istotne dylematy pojawiają się na styku obszarów ekologicznie cennych i obszarów wiejskich czy peryferyjnych. Przewidywana restrukturyzacja rolnictwa w Polsce czy na Litwie, zmniejszenie roli przemysłu drzewnego w gospodarce Finlandii czy Norwegii będą pogłębiać problem rozwoju małych miast w obszarach wiejskich (zob. Platz 2001, mapa na s. 25). Pojawić się może także problem zagospodarowania niepotrzebnej ziemi rolniczej, szczególnie w Polsce i na Litwie. Dla wielu obszarów wiejskich główną szansą rozwojową wydaje się pełniejsze eksploatowanie atrakcyjności środowiska naturalnego i tzw. krajobrazów kulturowych. Wyzwaniem staje się harmonijne łączenie ochrony środowiska z jego gospodarczym wykorzystaniem zgodnym z paradygmatem rozwoju sustensywnego. Zwracają na to uwagę badacze ESPON (2005c, s. 24–26; 2005d, s. 8–9), którzy wskazują na spory potencjał fińskich i szwedzkich subregionów w tym zakresie (np. rozwój innowacyjnej turystyki i innych form spędzania czasu wolnego). Według ESPON (2005c, s. 30), w przyszłości o lokowaniu działalności gospodarczej będzie decydowała atrakcyjność danej lokalizacji jako zdrowego, czystego, spokojnego i oferującego wysokiej jakości środowisko naturalne miejsca zamieszkania i pracy. Wzrost PKB zwiększa wprawdzie presję na środowisko naturalne, ale jednocześnie prowadzi do wzrostu ekologicznej świadomości społeczeństw objętych jego dobrodziejstwem (zmiana paradygmatów rozwoju) oraz zwiększa pulę dostępnych środków przeznaczonych na ochronę środowiska naturalnego i zachowanie krajobrazów kulturowych (ESPON 2005d, s. 69).

Dziedzictwo kulturowe, pomimo jego niewątpliwych walorów (np. Ermitaż w St. Petersburgu) nie jest natomiast wyróżnikiem Regionu Bałtyckiego, który w tym zakresie jest mniej atrakcyjny od innych regionów paneuropejskich (np. regionu Morza Śródziemnego czy Europy Zachodniej). Szczególnie uboga w tej dziedzinie jest Fin-



landia i Estonia (zob. ESPON, Dynamo Transnational Group 2006, rys. 3 i rys. 4, s. 16–17). Znacznie lepiej natomiast prezentuje się Szwecja, Polska a nawet Litwa. Jednakże to właśnie Finlandia, Estonia i Litwa, jak również Łotwa plasują się wysoko w skali europejskiej pod względem ochrony wartości kulturowych, ich tworzenia (kreacji) i co ważniejsze – wykorzystania w procesach rozwojowych (ESPON, Dynamo Transnational Group 2006, s. 25–27, w szczególności rys. 8, s. 27). Trzeba jednak pamiętać, iż klasyfikacje ESPON nie czynią różnicy w zakresie klasy i jakości dziedzictwa kulturowego, a ta ma jednak znaczenie dla rozwoju turystyki. Słabością regionu jest dodatkowo brak wspólnych kryteriów klasyfikacji i dokumentacji tego dziedzictwa oraz brak jego sieciowego marketingu, tj. oferowania go turystom w szerszym bałtyckim kontekście. Brakuje także zintegrowanego podejścia łączącego we wspólną całość rozwój dziedzictwa naturalnego i kulturowego w wymiarze ponadgranicznym. Dziedzictwo to – jak na razie – nie stanowi czynnika integracji przestrzennej, ani nie wpływa na pozycję konkurencyjną regionu. Być może sytuację tę zmieniają niektóre projekty INTERREG-u III B, takie jak Crossing Fences<sup>38</sup>, EuRoB<sup>39</sup>, Sustainable Historic Towns<sup>40</sup>, ANCIENTTIMES<sup>41</sup>, RANE<sup>42</sup>, VIKINGS<sup>43</sup>, aczkolwiek większość z nich ma jedynie wymiar subregionalny.

---

<sup>38</sup> Dziedzictwo naturalne parków i ogrodów.

<sup>39</sup> Szlak turystyczny cegły gotyckiej, europejska architektura zabytkowa jako wspólne dziedzictwo i czynnik rozwoju gospodarczego na poziomie lokalnym i regionalnym.

<sup>40</sup> Dziedzictwo kulturowe miast jako czynnik rozwoju.

<sup>41</sup> Czasy historyczne w Regionie Bałtyckim, zintegrowana koncepcja rozwoju turystyki, edukacji historycznej i innowacyjnych form spędzania czasu wolnego, wykorzystująca istniejące obiekty zabytkowe i krajoznawcze.

<sup>42</sup> Formacje skalne w Północnej Europie.

<sup>43</sup> Wikingowie jako bałtycki produkt turystyczny.











## Rozdział 8

### PLANOWANIE PRZESTRZENNE W REGIONIE BAŁTYCKIM

#### 8.1. Wizje i strategie wokół Bałtyku – VASAB 2010

Literatura dotycząca transnarodowego planowania przestrzennego wokół Bałtyku jest relatywnie obszerna (Kolodziejski i Parteka 1994; Löwendahl 1995; Westermann 1998; Zaucha i Löwendahl 1998; Toczyński 1998b; Platz 1998; Zaucha 1994a; 1994b; 1997a; 1997b; 1998a; 1998b; 1998c; 1998d; 1998e; 2000a; 2000b; 2001a; 2001b; Gormar 2000; Kuligowski 2001; Matczak, Parteka i Zaucha 2004; Zaucha i Szydarowski 2005). Planowanie makroskali (obejmujące cały region paneuropejski) po raz pierwszy pojawiło się właśnie w Regionie Bałtyckim, jako międzyrządowy program współpracy „Wizje i strategie wokół Bałtyku VASAB 2010”<sup>1</sup>, zanim jeszcze została przyjęta *Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego* (ESDP 1999) czy podobne dokumenty w innych regionach w Europie<sup>2</sup>. Zdaniem Nadina (2002 s. 121), VASAB (1994) „był pierwszym dokumentem wizyjnym o charakterze transnarodowym i wywarł duży wpływ na poparcie Komisji Europejskiej dla przygotowania tego typu wizji”. Bogactwo faktografii dotyczącej VASAB-u, jak również dostępność podstawowych dokumentów programu, ich streszczeń i komentarzy, pozwala pominąć szczegółową ich prezentację na rzecz krótkiego zarysowania istoty proponowanych przez VASAB rozwiązań, ze wskazaniem mechanizmów ich powstawania i wdrażania. W kontekście pytania o rolę przestrzeni w modelach ekonomii głównego nurtu warto także się zastanowić nad przyczynami powstania VASAB-u i korzyściami z funkcjonowania tego typu form współpracy.

Pomysł na VASAB narodził się w Szwecji, a rolę sprawczą w przeprowadzeniu operacji założycielskiej przypisuje Jan Kuligowski (2001, s. 56), jeden z twórców VASAB-u i jego pierwszy przewodniczący, szwedzkiej minister Gorel Thurdin. Po uzyskaniu poparcia Rady Nordyckiej zaaranżowała ona w Karlskronie w 1982 roku spotkanie ministrów odpowiedzialnych za politykę przestrzenną i regionalną krajów wokół Morza Bałtyckiego, którzy wspólnie podjęli decyzję o przygotowaniu wizji i strategii rozwoju przestrzennego Regionu Bałtyckiego. Minister Thurdin w następujący sposób uzasadniała potrzebę instytucjonalizacji bałtyckiej współpracy

<sup>1</sup> We współpracy uczestniczą rządy wszystkich krajów bałtyckich (aczkolwiek rząd rosyjski uczestniczy jedynie formalnie) również Norwegia (do 2003 r.) i Białoruś oraz subregiony krajów federacyjnych, tj. de facto Meklemburgia-Pomorze Przednie, obwód kaliningradzki i leningradzki, St. Petersburg i nieregularnie Szlezwik Holsztyn.

<sup>2</sup> Oba procesy, tj. VASAB i ESDP, były ze sobą ściśle powiązane. VASAB stanowił poligon dla tworzenia ESDP.



przestrzennej: „Jesteśmy zjednoczeni przez Bałtyk, ale dzieli nas wiele innych spraw. To się musi zmienić. Ale zmiana ta nie nastąpi, jeśli nie opracujemy wspólnej strategii. A strategia wymaga śmiałości i dalekowzrocznej wizji”<sup>3</sup>. Przyczyn, dla których pomysł szwedzki tworzenia wspólnej wizji i strategii trafił na podatny grunt było wiele: (a) w tym samym czasie rola i znaczenie planowania przestrzennego stały się przedmiotem intensywnej debaty na forum Unii Europejskiej (*Europe 2000* i *Europe 2000+*); (b) upadek żelaznej kurtyny stworzył zapotrzebowanie na reintegrację krajów wokół Bałtyku, w tym integrację przestrzenną<sup>4</sup>; (c) kraje nordyckie, niebędące członkami UE, w intensyfikacji współpracy bałtyckiej upatrywały szansy na realizację swoich istotnych interesów międzynarodowych (Fedorov i Korneyevets 1999, s. 152); (d) brak procedur planowania indykatywnego, w połączeniu z negatywnym doświadczeniem centralnego planowania w krajach byłego ZSRR i jego satelitów rodził klimat niewiary i podejrzliwości wobec wszelakich form planowania, podczas gdy w tych krajach poczęły narastać, często będące spuścizną minionej epoki, konflikty przestrzenne wymagające reakcji ze strony władz publicznych<sup>5</sup>.

Początkowo VASAB był więc adresem jednego zadania, tj. stworzenia wizji i strategii rozwoju przestrzennego Regionu Bałtyckiego. Zostało ono zrealizowane w 1994 roku wraz z przyjęciem przez III konferencję ministerialną tzw. raportu tallińskiego (VASAB 1994). Ten dokument zawierał część diagnostyczną, jak również identyfikował: podstawowe wartości rozwoju przestrzennego w regionie, wizje tego rozwoju, cele strategiczne, oraz konkretne działania zmierzające do realizacji tych wizji (tab. 8.1 i 8.2). Wskazywał także na potrzebę kontynuacji współpracy<sup>6</sup>. Część wizyjna tego dokumentu zyskała szczególną przychylność badaczy zajmujących się planowaniem przestrzennym, którzy zwracali uwagę na atrakcyjność i przekonujący charakter wielu jej elementów (zob. np. Williams 1996, s. 98).

<sup>3</sup> „We are united by the Baltic Sea but from most other aspects we are separated. This must change. But this change can not come if we don't invent a common strategy. And for that we need a daring and far-seeing vision”.

<sup>4</sup> Oczywiście, u podstaw tego procesu leżało silne polityczne dążenie Polski, Litwy, Estonii i Łotwy do nawiązania po odzyskaniu przez nie suwerenności silniejszej współpracy z krajami o ustabilizowanej gospodarce rynkowej i demokracji.

<sup>5</sup> Te konflikty zdaniem Kuligowskiego (2001, s. 57) były wynikiem słabości polityki przestrzennej, a szczególnie planowania przestrzennego w poprzednim okresie, gdy zagospodarowanie przestrzenne odbywało się na mocy decyzji inwestorów, którzy nie musieli liczyć się z planami przestrzennymi (dominacja układu branżowo-gałęziowego jako motoru zmian nad układem terytorialnym).

<sup>6</sup> Operatywne kierownictwo programem ministrowie powierzyli w 1994 roku komitetowi wyższych urzędników ministerialnych (Komitet Przestrzennego Rozwoju Regionu Bałtyckiego /KPRRB/), wspieranemu przez trzyosobowy (do tego czasu jedno- i półosobowy), tymczasowy (*interim*) sekretariat z małym budżetem i bez rozbudowanego zaplecza merytorycznego. W rezultacie ciężar prowadzonych prac musiał spoczywać na Komitecie, a więc na osobach często o sporej wiedzy fachowej w swojej dziedzinie, ale pozbawionych analitycznego wsparcia i zaangażowanych oprócz VASAB-u w wiele innych zagadnień i przedsięwzięć. Po 1994 roku, można zauważyć, że kraje bałtyckie różnie widziały rolę i zadania programu. Jedni chcieli uczynić z VASAB-u forum wymiany profesjonalnych doświadczeń krajowych planistów przestrzennych, inni znowu kładli nacisk na tworzenie projektów pilotowych i inicjowanie wspólnych działań i projektów rozwiązujących konkretne problemy przestrzenne o charakterze międzynarodowym. Z tego powodu oficjalne zapisy konferencji ministerialnych dotyczące zadań VASAB-u były bardzo ogólne i nie zawsze wykonywane.



Tab. 8.1. Podstawowe wartości stanowiące punkt wyjścia dla formułowania wizji i strategii wokół Bałtyku (VASAB)

Wartości	Struktura danej wartości	Wizja rozwoju przestrzennego wynikająca z danej wartości
Rozwój	<p>Pojęcie rozwoju rozumiane jest nie tylko w wąskim ekonomicznym znaczeniu, lecz również obejmuje aspekty społeczne, kulturalne i inne o charakterze jakościowym. Niemniej jednak wzrost gospodarczy uznawany jest za podstawowy warunek wstępny zaistnienia pozostałych elementów poziomu życia i dlatego odgrywa dominującą rolę szczególnie w przypadku krajów znajdujących się w trakcie przeobrażeń ekonomicznych i gospodarczych. Rozwój powinien promować różnorodność, wyrażającą się szacunkiem dla jednostki ludzkiej, przyrody, specyfiki regionalnej i dziedzictwa kulturowego, uwzględniającą preferencje regionalne i indywidualne, tworzącą pola aktywności dla różnych grup i społeczności poprzez zapewnianie ram dla koegzystencji różnych stylów życia, kultur i działań gospodarczych. Zasada różnorodności wzmacnia regionalną i lokalną tożsamość, poprawia elastyczność społeczeństwa. Różnorodność jest połączona z zasadą integracji (współdziałania) będącą przeciwieństwem autarkii.</p>	<p>Przyszłe struktury i procesy przestrzenne powinny:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) tworzyć sprzyjające warunki do efektywnego wykorzystania zasobów i potencjałów regionu (we wszystkich dziedzinach, tj. w gospodarce, kulturze, sztuce i nauce),</li> <li>b) redukować stopień niepewności do inwestorów i innych uczestników procesów przestrzennych,</li> <li>c) ułatwiać rozkwit szerokiego wachlarza różnorodnych działań na wszystkich poziomach administracji odpowiedzialnej za rozwój przestrzenny,</li> <li>d) wspomagać rozwój subregionów, wykorzystując ich mocne strony i endogeniczny potencjał rozwojowy.</li> </ul>
Zachowanie równowagi pomiędzy rozwojem gospodarczym a potrzebami środowiska naturalnego	<p>Rozwój powinien posiadać charakter ciągły. Również przyszłe pokolenia mają prawo do bogactw naturalnych i niezniszczonego środowiska naturalnego, tj. do swojej szansy rozwojowej. Wprowadzie tak zdefiniowanej odtwarzalności czynników rozwoju nigdzie nie udało się osiągnąć, to jednak polityka przestrzenna powinna przyczynić się do osiągnięcia tego celu. Odtwarzalność rozwoju ma także socjologiczny i ekonomiczny wymiar: rozwój powinien ułatwiać osiągnięcie społecznej spójności.</p>	<p>Przyszłe struktury i procesy przestrzenne powinny:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) kształtować energetycznie wydajną strukturę osadnictwa,</li> <li>b) w konkurencji o wykorzystanie przestrzeni chronić działania istotne dla utrzymania odtwarzalności czynników rozwoju,</li> <li>c) promować proekologiczne formy transportu,</li> <li>d) chronić obszary i potencjały cenne pod względem przyrodniczym i ekologicznym,</li> <li>e) promować i wspierać zróżnicowanie biologiczne.</li> </ul>
Wolność	<p>Wolność jest zdefiniowana jako możliwość wyboru zgodnie z indywidualnymi preferencjami, których jedynym ograniczeniem jest wolność wyboru innych ludzi pragnących tego samego. Tak rozumiana wolność nigdy i nigdzie nie została osiągnięta. Przytoczona definicja ukazuje jednak kierunek, w którym polityka, włączając politykę przestrzenną, powinna zmierzać. Nie ma wolności bez uczestnictwa (partycypacji) i pomocniczości (subsydiarności). Są one zaprzeczeniem monolitycznego centralizmu (tj. podejmowania decyzji z dala od tych, których one dotyczą) i partykularyzmu (tj. podejmowania decyzji bez rozpatrywania ich skutków na większym obszarze).</p>	<p>Przyszłe struktury i procesy przestrzenne powinny:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) tworzyć warunki efektywnego zaopatrzenia w usługi, a także możliwość zatrudnienia we wszystkich subregionach,</li> <li>b) zapewniać odpowiednią fizyczną dostępność pracy i usług,</li> <li>c) ułatwiać procesy planowania z wysokim stopniem lokalnej i subregionalnej partycypacji,</li> <li>d) ułatwiać współuczestnictwo obywateli i sfer gospodarczych w procesie planowania.</li> </ul>

Tab. 8.1. (cd.)

Wartości	Struktura danej wartości	Wizja rozwoju przestrzennego wynikająca z danej wartości
Solidarność	Jest cechą społeczeństw „troskliwych”, dbających o umożliwienie każdej jednostce czerpania korzyści z rozwoju	Przyszłe struktury i procesy przestrzenne powinny: a) umożliwiać osiąganie kompromisów pomiędzy konfliktowymi opcjami przestrzennymi (tj. respektować ekonomiczne, społeczne i ekologiczne potrzeby innych uczestników gry przestrzennej), b) redukować różnice w standardzie życia między subregionami (promować przestrzenną spójność), c) ustanowić system koordynacji i równoważenia lokalnych, subregionalnych i regionalnych opcji oraz potrzeb, d) promować rozwój endogeniczny, tj. wykorzystujący zasoby i specyficzny potencjał każdego z subregionów.

Źródło: VASAB 1994, s. 52–54.

Tab. 8.2. Cele strategiczne VASAB-u i konkretne działania zmierzające do ich urzeczywistnienia

Elementy strategii	Cele strategiczne	Wspólne działania
Strategia ogólna	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Popieranie konkretnych działań pozostających w zgodzie z wizją.</li> <li>2. Popieranie marketingu Regionu Bałtyckiego.</li> <li>3. Kontynuowanie projektu VASAB 2010 w porozumieniu z innymi instytucjami.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Organizowanie regularnych spotkań ministrów planowania przestrzennego celem kontynuowania prac i pogłębienia wizji i strategii rozwoju regionu oraz aktualizowania planu wspólnych działań.</li> <li>2. Rekomendowanie wybranych projektów pilotażowych.</li> <li>3. Przygotowywanie finansowego zabezpieczenia proponowanych wspólnych działań.</li> <li>4. Zaprojektowanie międzynarodowej strategii marketingowej Regionu Bałtyckiego.</li> <li>5. Opracowanie programu badawczego VASAB 2010.</li> <li>6. Wspomaganie procesu tworzenia się międzynarodowej sieci instytucji badawczych zajmujących się planowaniem przestrzennym (w Regionie Bałtyckim).</li> <li>7. Utworzenie sekretariatu VASAB 2010.</li> </ol> <p>Zrealizowano punkty: 1,2,3,7 w niewielkim zakresie także 6 (ESPON).</p>
Punkty/ośrodki	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konkurencyjny system miast posiadających znaczenie międzynarodowe (Bałtycki Pierścień Miast Europejskich, Sieć Miast Bałtyckich).</li> <li>2. Funkcjonalny system miast o znaczeniu bałtyckim, krajowym i subregionalnym dobrze skomunikowanych z zapleczem, co zapewnić powinno wzmocnienie spójności przestrzennej Regionu Bałtyckiego (kraje i subregiony).</li> <li>3. Powiązania między terenami miejskimi a ich rolniczym zapleczem korzystnie wpływające na gospodarkę subregionów i równowagę ekologiczną.</li> <li>4. Atrakcyjne środowisko miejskie dla mieszkańców i inwestorów.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zorganizowanie konferencji miast „bałtyckich” i „europejskich” mającej na celu opracowanie ich wspólnej strategii marketingowej i zorganizowanie ich współpracy.</li> <li>2. Uruchomienie programu badającego stałość i silne strony miejskiej sieci osadniczej Regionu Bałtyckiego.</li> </ol> <p>Zrealizowano: pkt.2 (w ramach projektów USUN i MECIB) w ograniczonym zakresie także pkt.1 (w ramach USUN).</p>



Tab. 8.2. (cd.)

Elementy strategii	Cele strategiczne	Wspólne działania
Linie	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sieć transportowa i komunikacyjna regionu sprzyjająca upowszechnianiu proekologicznych form transportu, takich jak transport morski czy transport kombinowany.</li> <li>2. Sieć transportowa i komunikacyjna tworząca warunki dla efektywnej integracji wewnątrz regionu i z jego otoczeniem.</li> <li>3. Produkcja energii w coraz większym stopniu oparta na źródłach odnawialnych i proekologicznych.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Określenie możliwej lokalizacji multimodalnych centrów transportowych (wspólnie z Bałtycką Konferencją Ministrów Transportu).</li> <li>2. Określenie dalszych potrzeb w zakresie usprawnienia połączeń portów z ich zapleczem (wspólnie z Bałtycką Konferencją Ministrów Transportu).</li> <li>3. Wspieranie pilotażowego projektu dotyczącego możliwości wzmocnienia spójności przestrzennej regionu poprzez nowe formy telekomunikacji.</li> </ol> <p>Zrealizowano: częściowo pkt. 2 (w ramach projektu Matros).</p>
Mozaika/pasma	<ol style="list-style-type: none"> <li>1 Współpraca przygraniczna przyczyniająca się do poprawy spójności gospodarczej i społecznej.</li> <li>2. Wyspy turystycznym rdzeniem regionu.</li> <li>3. Rozwój strefy brzegowej zaplanowany z uwzględnieniem równowagi pomiędzy ochroną środowiska i rozwojem gospodarczym.</li> <li>4. Wyznaczenie podlegającej ochronie bałtyckiej sieci obszarów przyrodniczych i kulturowo cennych.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ocena możliwości dalszej współpracy przygranicznej.</li> <li>2. Wspieranie pilotażowych projektów współpracy przygranicznej w zakresie planowania przestrzennego.</li> <li>3. Opracowanie wytycznych dla planowania przestrzennego w strefie brzegowej.</li> <li>4. Opracowanie spójnej koncepcji rozwoju i ochrony sieci terenów cennych przyrodniczo i kulturowo w Regionie Bałtyckim.</li> </ol> <p>Zrealizowano: pkt. 3, a częściowo także pkt. 1 i 2 (np. udział Sekretariatu VASAB w powołaniu euroregionu Bałtyk).</p>
System planowania przestrzennego	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planowanie przestrzenne przyczyniające się do zharmonizowania i zachowania przestrzennej spójności ponad granicami krajów.</li> <li>2. Planowanie przestrzenne oparte na zasadach subsydiarności (pomocniczości), jawności i współuczestnictwa.</li> <li>3. Planowanie przestrzenne przyczyniające się do harmonizacji planowania branżowego i regionalnego.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zorganizowanie dyskusji z EU na temat polityk rozwoju przestrzennego.</li> <li>2. Przygotowanie synoptycznego przeglądu systemów planowania przestrzennego i systemów wdrażania koncepcji planistycznych w krajach Regionu Bałtyckiego.</li> <li>3. Wspieranie wzorcowych projektów zastosowania oceny oddziaływania na środowisko w początkowych etapach procesu planowania.</li> <li>4. Rozpoczęcie konkretnych rozmów z krajami wyrażającymi wolę stworzenia odpowiednich koncepcji szkolenia oraz pomocy technicznej.</li> </ol> <p>Zrealizowano punkty: 2 i 4.</p>

Źródło: VASAB 1994, s. 55–69.

Motywy przewodnim tego dokumentu stała się kwestia integracji przestrzennej rozumianej w tym czasie jako harmonijny rozwój struktur przestrzennych (sieci osadniczej, sieci transportowej i komunikacyjnej oraz pozostałych form zagospodarowania przestrzennego) w całym regionie. Widoczne to jest w przytoczonych poniżej celach strategicznych a szczególnie tych, dotyczących rozwoju samego planowania przestrzennego. Warto zwrócić uwagę, że to w tym właśnie dokumencie (cel nr 2 punkty/ośrodki i cel nr 1 systemu planowania przestrzennego) pojawia się także pojęcie spójności przestrzennej ponad granicami krajów, które w latach późniejszych zostało spopularyzowane na gruncie UE. W kontekście raportu tallińskiego spójność ta jest jednak tożsama z integracją. Nie posiada ona wątków redystrybucyjnych, lecz raczej odnosi się do wspólnych korzyści synergicznych wynikających z „przestrzennego” zbliżania się i integrowania centrów wzrostu i rozwoju w regionie. W nieco wyidealizowanej wizji VASAB-u z tego czasu integracja i spójność idą w parze z równoważeniem rozwoju, a autorzy dokumentu nie dostrzegają potencjalnych

konfliktów, jakie mogą się na tym polu pojawić. W wizji brane są jedynie pod uwagę sytuacje, w których współpraca zapewni wszystkim stronom wypłaty o sumie dodatniej (tzw. sytuacje *win-win*).

Wizja i strategie rozwoju przestrzennego Regionu Bałtyckiego przyjęte na III konferencji ministerialnej w grudniu 1994 roku w Tallinie wytyczają z pewnymi zmianami do dzisiaj tok prac VASAB-u. Dalsze uszczegółowienie wizji i strategii nastąpiło na konferencji ministerialnej w Sztokholmie w 1996 roku – raport *From Vision to Action* (Zauch 1997d). Najistotniejsze modyfikacje zostały jednak dokonane w roku 2001, na V konferencji ministerialnej w Wismarze, która oceniła dotychczasowe funkcjonowanie programu i uwypukliła sześć najważniejszych, tj. podstawowych, zagadnień (*key themes*) wymagających (pomimo dziewięciu lat funkcjonowania VASAB-u) intensyfikacji współpracy wielostronnej w ramach bałtyckiego planowania przestrzennego. Zagadnienia te prezentuje tabela 8.3.

Po roku 2001 prace VASAB-u skoncentrowały się na pogłębianiu czterech z wymienionych powyżej zagadnień, a więc: szeroko rozumianej dostępności (transport), funkcjonowania międzynarodowych stref rozwojowych (korytarzy rozwojowych), wzmocnienia bałtyckiej sieci miast (bałtycka policentryczność) oraz planowania przestrzennego na morzu i w strefie brzegowej. Ten ostatni temat stał się przedmiotem analiz zainicjowanego przez VASAB projektu *Baltcoast*<sup>7</sup>. Zaowocował on rekomendacjami dotyczącymi zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej i planowania zagospodarowania przestrzeni morskiej (*sea use planning*).

Rezultatem wysiłków VASAB-u w zakresie wymienionych powyżej czterech zagadnień stał się dokument „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005), w którym znalazły się także odniesienia do zmian w polityce spójności UE po roku 2006, kładące nacisk na potrzebę regionalizacji przynajmniej pewnych wątków owej polityki oraz tworzenia regionalnego zaplecza badawczego dla jej prowadzenia (regionalizacja ESPON 2). W przygotowaniu tego dokumentu wykorzystano analizy i rekomendacje ESPON 1 dostosowane do bałtyckiej rzeczywistości (zob. Balerino, Johansson i Well 2005), które przełożono na język zrozumiały dla krajowych decydentów. Dokument „Łączenie potencjałów” wraz z rekomendacjami *Baltcoastu* został przedstawiony na VI konferencji ministerialnej w Gdańsku w 2005 roku.

Konferencja ta zaleciła VASAB-owi aktualizację wizji i strategii z Tallina (VASAB 1994), tj. opracowanie długookresowej perspektywy przestrzennego rozwoju Regionu Bałtyckiego z uwzględnieniem nowej sytuacji w zakresie integracji regionu oraz konieczności szerszego włączenia w prace wizyjne różnorodnych aktorów bałtyckiej gry przestrzennej. Chodzi o to, aby nowy dokument mógł posłużyć do koordynacji szerokiego spektrum działań rozwojowych (nie tylko stricte przestrzennych) oraz stanowić wkład w proces przygotowania dokumentu *Stan i perspektywy przestrzeni Unii Europejskiej*<sup>8</sup>, który ma być gotowy w 2007 r.

<sup>7</sup> Projekt zakończył się w kwietniu 2005 roku.

<sup>8</sup> Tytuł oryginalny: „The Territorial State and Perspectives of the European Union”.



Tab. 8.3. Podstawowe zagadnienia z raportu VASAB 2010+

Zagadnienia	Istota zagadnienia	Główne cele	Koncepcja proponowanych działań
Współpraca subregionów miejskich dotycząca równoważenia ich rozwoju	Głównym wyzwaniem związanym z systemem osadniczym regionu jest podniesienie konkurencyjności subregionów miejskich na trzech poziomach: a) wzmocnienia międzynarodowej pozycji silnych subregionów metropolitalnych; b) wspierania mniej dynamicznych dużych miast w celu podniesienia ich pozycji w stosunku do lepiej rozwijających się ośrodków; c) wzmocnienia pozycji miast średniej wielkości oraz miast mniejszych, które pełnią istotną rolę w rozwoju związanych z nimi obszarów wiejskich, ale nie posiadają wystarczająco zróżnicowanej struktury gospodarczej.	Wzrost konkurencyjności dynamicznych subregionów miejskich Przeciwdziałanie koncentracji Wspieranie zrównoważonych struktur wewnętrznych	Współpraca miast ponad granicami wspierana przez krajowe polityki przestrzenne, prowadząca do wymiany doświadczeń i wzajemnej inspiracji. Tworzenie wspólnych projektów miast w takich dziedzinach jak: wspólny marketing, współpraca portów, promowanie wspólnych połączeń transportowych, wspólne promowanie i realizowanie targów i imprez wystawienniczych, promowanie innowacji przez badania, tworzenie parków technologicznych itp.
Strategiczne strefy rozwoju istotne dla transnarodowej integracji regionalnej	Różnice w poziomie życia pomiędzy subregionami bałtyckimi są bardzo duże szczególnie po obu stronach granicy Rosji i Białorusi z pozostałymi krajami bałtyckimi.	Wspieranie spójności przestrzennej	Przekazywanie bodźców rozwojowych (dobrze prosperujące subregiony miejskie mogą działać jako siła napędowa umożliwiająca rozprzestrzenianie się wzrostu gospodarczego, a tym samym działać na rzecz wzmocnienia spójności). Poszukiwanie synergii przez tworzenie szerszych koncepcji subregionalnych (np. fizyczne otwieranie rynków).
Międzynarodowe połączenia transportowe ważne dla integracji regionu i integracji regionu z resztą Europy	Zauważalny niedostatek regionalnych połączeń transportowych w niektórych częściach regionu, w szczególności w państwach bałtyckich (Litwa/ Łotwa/ Estonia) oraz nadmorskich subregionach Niemiec, Polski i Rosji (obwód kalininogradzki). Systemy podejmowania decyzji dotyczących przyszłych inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej nie uwzględniają wpływu tych inwestycji na rozwój regionalny. (Dotyczy to również istniejących koncepcji rozwoju międzynarodowej infrastruktury transportowej (w szczególności TINA), które koncentrują się przede wszystkim na połączeniach pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi, co sprzyja utrwalaniu istniejących dysproporcji)	Poprawa dostępności przestrzennej regionu i subregionów w ramach Regionu Bałtyckiego	Uzupełnienie koncepcji TINA rozważaniami dotyczącymi: - wsparcia dla rozwoju zdecentralizowanego, - polepszenia dostępności ośrodków miejskich z różnych części kraju, - redukcji presji na już obecnie przeciążone korytarze i aglomeracje. Przy zastosowaniu tych kryteriów identyfikowane powinny być korytarze transportowe wymagające usprawnienia połączeń transportowych.
Dywersyfikacja i wzmocnienie obszarów wiejskich	Obszary wiejskie, położone w odległości uniemożliwiającej codzienny dojazd do pracy do silnych ośrodków miejskich, nie zapewniają swoim mieszkańcom odpowiednich szans na korzystanie z postępu cywilizacyjnego. Odnosi się to w szczególności do obszarów prawie całkowicie uzależnionych od mało wydajnego rolnictwa, z przewagą małych gospodarstw. Spadek zatrudnienia rolniczego prawdopodobnie nie będzie mógł być kompensowany w przyszłości przez powstawanie nowych miejsc pracy w tego typu subregionach peryferyjnych.	Endogeniczny rozwój obszarów wiejskich	Wzmocnienie położonych na obszarach wiejskich ośrodków miejskich, zapewniających im większe możliwości rozwoju gospodarczego. Hamowanie migracji do dużych, dynamicznych miast i regionów miejskich, wspomaganie procesów migracyjnych wewnątrz subregionów do miast obsługujących bezpośrednio ludność wiejską, względnie dążenie do tzw. urbanizacji in situ <sup>9</sup> .

<sup>9</sup> Czyli stworzenie mieszkańcom obszarów wiejskich warunków społecznych, ekonomicznych i technicznych zbliżonych do istniejących w miastach.

Tab. 8.3. (cd.)

Zagadnienia	Istota zagadnienia	Główne cele	Koncepcja proponowanych działań
Rozwój ponadnarodowej sieci obszarów zielonych, obejmujących także cenne krajobrazy kulturowe <sup>10</sup>	<p>Tworzenie powiązań sieciowych naturalnych obszarów chronionych służących wzmocnieniu bioróżnorodności, przezwyciężanie ograniczeń charakteryzujących obszary wyizolowane i podzielone.</p> <p>Nacisk na większą skalę zarządzania, i jednocześnie zastosowanie podejścia regionalnego (wykorzystanie korzystnego wpływu, jaki wywierają mogą względem siebie obszary o różnym statusie ochronnym (lub także obszary cenne ekologicznie czy kulturowo nieposiadające takiego statusu).</p>	Bardziej intensywne wykorzystanie planowania przestrzennego w dziedzinie ochrony i rozwoju sieci obszarów zielonych	<p>Komplementarność wobec formalnych systemów ochrony przyrody jak np. „Natura 2000” (np. integracja obszarów wyznaczonych w systemie Natura 2000 i zapewnianie im szerszego kontekstu przestrzennego).</p> <p>Tworzenie pewnego kontinuum krajobrazów, które stanowiąc będą podstawę użytkowania gospodarczego dokonującego się w harmonii z naturą.</p>
Zintegrowany rozwój obszarów przybrzeżnych i wysp	<p>Wzajemne oddziaływania funkcji ekologicznych oraz związanych z intensywną działalnością człowieka, m.in. na obszarze głównych miast nadmorskich.</p> <p>Lepsze powiązanie obszarów przybrzeżnych z obszarami położonymi w głębi lądu, wiele z problemów ekologicznych występujących na obszarach przybrzeżnych jest spowodowanych zanieczyszczeniem rzek, które ma swe źródło w odległych nawet aglomeracjach.</p>	Bardziej intensywne wykorzystanie planowania przestrzennego w rozwoju wysp i strefy brzegowej	<p>Łączne ujmowanie (integrowanie) potrzeb rozwoju społeczno-gospodarczego oraz ochrony środowiska.</p> <p>Objęcie planowaniem i zarządzaniem zintegrowanym wszystkich typów obszarów przybrzeżnych, w tym m.in. obszarów intensywnej turystyki, obszarów ekspansji osadnictwa miejskiego, rozbudowy infrastruktury itp.</p> <p>Objęcie planowaniem przestrzennym zarówno wodnej (morskiej) jak i lądowej części obszarów przybrzeżnych.</p> <p>Powiązanie podejścia zorientowanego „na projekt” (planowanie i realizację określonego przedsięwzięcia) z procesem statutowego planowania przestrzennego, w celu poszerzenia partycypacji społecznej, włączając w to jako uczestników wszystkich aktorów publicznych i prywatnych</p>

Źródło: opracowanie własne na podstawie VASAB 2001<sup>11</sup>, s. 20–39.

Ta decyzja sprawiła, że VASAB uzyskał kolejną szansę na zdynamizowanie współpracy bałtyckiej poprzez zaoferowanie atrakcyjnej wizji rozwoju przestrzennego. Dotychczas bowiem, ze względu na ograniczenia w zasobach ludzkich i finansowych oraz słabość planowania przestrzennego na arenie europejskiej, VASAB cechowała słaba penetracja środowisk partnerów gospodarczych i administracji branżowej, którzy swoimi decyzjami kształtują przestrzeń. Na przykład tzw. raport van Mierta (High Level Group 2003), stanowiący podstawę dla kształtowania polityki Unii Europejskiej w zakresie rozwoju sieci transportowej, można uznać za umiarkowany sukces VASAB-u, gdyż po pierwsze program nie uczestniczył bezpośrednio w jego tworzeniu czy opiniowaniu, a po drugie tylko niektóre istotne z punktu widzenia VASAB-u bałtyckie projekty infrastrukturalne wymienione w deklaracji ministerialnej konferencji

<sup>10</sup> Krajobrazy kulturowe są zdefiniowane w poprzednim rozdziale.

<sup>11</sup> Polskie tłumaczenie –VASAB 2002.



wismarskiej (zob. VASAB 2001, s. II) znalazły odzwierciedlenie w tym raporcie<sup>12</sup>. W ten oto sposób VASAB został mocno ograniczony w inspirowaniu dalekosiężnych zmian jakościowych (wymagających podejścia interdyscyplinarnego), stając się raczej forum przenoszenia na poziom międzynarodowy sprawdzonych w poszczególnych krajach procedur planowania przestrzennego, rezygnując z ambicji minimalizowania konfliktów przestrzennych o wymiarze ponadnarodowym<sup>13</sup>. Nacisk z inspirowania czy też agregowania preferencji w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego został przeniesiony na planowanie rozumiane jako wymiana informacji przestrzennych.

Kolejną barierą współpracy w ramach VASAB-u jest odmiennosc systemów planowania w poszczególnych krajach (zob. Lass 2000), a także słaba więź między planowaniem transnarodowym (VASAB) a planami/strategiami krajowymi. Kraje Regionu Bałtyckiego, ze względu na tradycje historyczne i różnice kulturowe, różnią się zakresem roli i kompetencji władz krajowych w odniesieniu do agregowania preferencji społecznych względem zagospodarowania przestrzennego w skali makro. Na jednym krańcu skali można ulokować system białoruski, gdzie sporządzany jest szczegółowy plan krajowy rozwoju przestrzennego (łącznie z wyliczeniem konkretnych projektów) i gdzie preferencje władz stają się preferencjami społecznymi, na drugim – znajduje się system polski, gdzie wprawdzie rząd dokonuje agregacji preferencji, ale ma to ograniczony wpływ na realne zagospodarowanie przestrzenne. Osobną kategorią jest Rosja i Szwecja. W tej pierwszej sprawie makroprzestrzenne załatwiane są w ramach gry rynkowo-biurokratycznej, w tej drugiej natomiast, w odniesieniu do większości kategorii zagospodarowania przestrzennego, agregacji preferencji dokonuje się przede wszystkim na szczeblu lokalnym.

Pomimo różnic instytucjonalnych, we wszystkich dokumentach strategicznych dotyczących przestrzeni w krajach wokół Bałtyku daje się zauważyć zbieżność preferencji i priorytetów odnośnie do:

- równoważenia sieci osadniczej (struktura policentryczna przy pewnym zakresie polaryzacji i wzmacnianiu powiązań sieciowych pomiędzy biegunami wzrostu a pozostałymi obszarami);
- równoważenia przestrzeni obszarów zurbanizowanych (konwersja terenów poprzemysłowych, wzmacnianie funkcji centrów miast, zapobieganie niekontrolowanemu rozrostowi miast);
- rozwoju subregionów peryferyjnych, wiejskich, małych miast i miejscowości w subregionach z istotnymi problemami strukturalnymi, a zarazem podkreślanie znaczenia krajowych centrów wzrostu dla rozwoju Regionu Bałtyckiego, (ewentualnie Europy) i integracji regionalnej;

<sup>12</sup> Np. raport uwzględnia Kolej Bałtycką (Baltic Rail), a nie uwzględnia korytarza transportowego Via Hanseatica (Ryga–Kalinigrad–Gdańsk–Szczecin–Hamburg) jako priorytetu rozwojowego.

<sup>13</sup> VASAB nie odegrał żadnej roli moderującej w najważniejszych konfliktach przestrzennych w regionie, np. w odniesieniu do zmiany polityki rządu rosyjskiego dotyczącej lokalizacji nowych terminali naftowych wokół Petersburga, stanowiących zagrożenie ekologiczne dla Zatoki Fińskiej przy niepełnym wykorzystaniu mocy przeladunkowych portów lotewskich.



- transnarodowych korytarzy transportowych, w tym korytarzy intermodalnych (szczególnie morsko-lądowych, tj. nacisku na rozwój portów);
- wzmacniania transportu publicznego i proekologicznych form transportu (także wielomodalności);
- zachowania i wzmacniania bioróżnorodności i krajobrazów kulturowych, zintegrowanego podejścia do zagospodarowania przestrzennego strefy brzegowej.

Istnieje więc wspólny mianownik dla planowania przestrzennego wokół Bałtyku. Trzeba jednak zauważyć (zob. Platz 2001, s. 69), że aspekty transnarodowe w tym mianowniku, tj. w strategicznych dokumentach przestrzennych krajów bałtyckich, pojawiają się rzadko, głównie na poziomie werbalnym, bez wskazywania konkretnych międzynarodowych przedsięwzięć priorytetowych. Wyjątek stanowi infrastruktura transportowa, zintegrowane zarządzanie strefą brzegową i integracja subregionalna (euroregiony, subregiony Öresundu, subregiony Baltic Palette itp.).

Wspomniany powyżej wspólny mianownik cechuje także ograniczony zakres przedmiotowy. Trzecim istotnym uwarunkowaniem determinującym ewolucję VASAB-u jest więc krótka lista problemów przestrzennych o wymiarze międzynarodowym, wymagających podejmowania wspólnych decyzji realizacyjnych na tym szczeblu. Wśród nich można wskazać na: regionalną, tj. bałtycką, infrastrukturę transportową (regionalną dostępność), zarządzanie strefą brzegową i planowanie przestrzeni morskich (*sea use planning*), międzynarodowe strefy (korytarze) rozwojowe, regionalne funkcjonalne sieci miast (policentryczność funkcjonalna na szczeblu regionalnym) czy też regionalne korytarze ekologiczne (niewiele różniący się katalog zagadnień można znaleźć także w Balerino, Johansson i Well 2005, s. 46–47<sup>14</sup>). W przypadku pozostałych kwestii przestrzennych (takich jak powiązania między terenami miejskimi a ich rolniczym zapleczem, poprawa środowiska miejskiego, „ekologizacja” transportu, usprawnianie planowania przestrzennego itp.) potrzebna jest raczej współpraca dwustronna lub też wymiana doświadczeń i benchmarking.

Tak naprawdę jednak przyczyn głównych problemów VASAB-u na gruncie politycznym należy upatrywać w braku konkretnego przełożenia wizji na zagospodarowanie przestrzenne w regionie po dwunastu latach istnienia współpracy. VASAB nigdy nie był wystarczająco wyrazisty w swoim myśleniu o rozwoju, w łączeniu jego wątków przestrzennych i gospodarczych. Ramy programowe VASAB-u obowiązujące do 2005 roku to przyjęte powszechnie w europejskim planowaniu przestrzennym aksjomaty, np. o wyższości policentrycznej nad monocentryczną strukturą sieci osadniczej<sup>15</sup>, konieczności otaczania specjalną troską obszarów peryferyjnych i poprawiania ich dostępności do centrów regionalnych. Z drugiej strony w raportach

<sup>14</sup> Rozwój infrastruktury o znaczeniu ponadkrajowym i wspieranie wielomodalności transportu, wymiana doświadczeń między miastami, współpraca sieciowa miast (głównie przygraniczna), wspólne wysiłki dotyczące zwalczania efektu cieplarnianego oraz tworzenie międzynarodowych produktów turystycznych.

<sup>15</sup> Przykładowo Balerino, Johansson i Well (2005, s. 18) wyrażają wątpliwość w odniesieniu do policentryczności jako skutecznego narzędzia osiągania zróżnicowanych celów przestrzennych, takich jak: redukcja zróżnicowań społecznych i gospodarczych w przestrzeni, wspomaganie przestrzennie zrównoważonej konkurencyjności i zrównoważonego rozwoju wszystkich europejskich subregionów.



VASAB-u pojawia się pojęcie konkurencji regionalnej (już w VASAB 1994<sup>16</sup>; 2001<sup>17</sup>), a ostatnio nawet takie pojęcia jak: dyfuzja innowacji, terytorialne aspekty wdrażania Agendy Lizbońskiej czy klastry przemysłowe (VASAB 2005).

Na fali dyskusji o konkurencyjnej pozycji Europy daje się nawet zauważyć pewną zmianę akcentów pracy VASAB-u w kierunku dowartościowania kwestii gospodarczych i mocniejszego akcentowania integracji przestrzennej. W dokumencie „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005) kluczowe znaczenie dla integracji Regionu Bałtyckiego przypisuje się poprawie dostępności i współpracy sieciowej miast (policentryczności funkcjonalnej). W akcentowaniu funkcjonalnych aspektów policentryczności, jako narzędzia poprawy konkurencyjności regionalnej, VASAB zdaje się iść nawet dalej niż ESDP (1999) i projekt 1.1.1 ESPON (2004/2005a) – kładące nacisk na morfologiczne aspekty policentryczności.

Pomimo tych zapisów wpływ na konkurencyjność regionalną postulowanych przez VASAB rozwiązań przestrzennych nie stał się przedmiotem pogłębionej refleksji KPRRB<sup>18</sup>, nawet, gdy były już częściowo dostępne rezultaty badań ESPON (2004/2005a i 2004d). Fiaskiem skończyły się próby umieszczenia w dokumencie „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005) sformułowań o ścisłej współzależności i wzajemnym przenikaniu się planowania przestrzennego i regionalnego (socioekonomicznego). Prawdopodobnie wynikało to między innymi z formalnego rozgraniczenia kompetencji tych dwóch form planowania pomiędzy odmiennie ministerstwa w niektórych krajach bałtyckich. Można jednak sądzić, że VASAB dopiero obecnie dojrzewa, chociaż czyni to bardzo powoli, do bardziej odważnego łączenia rozwoju przestrzennego i rozwoju regionalnego, zgodnie z przykładem danym przez zmiany w Polityce Spójności UE. Oznacza to szansę na bardziej śmiało kształtowanie paradygmatu rozwoju przestrzennego w regionie, zgodnie z oczekiwaniami zamieszkujących go społeczności.

Opisane powyżej mankamenty natury strukturalnej (ograniczona liczba zagadnień właściwych dla transnarodowego planowania przestrzennego, niekompatybilności krajowych systemów planistycznych i słabości planowania przestrzennego na arenie europejskiej, a także brak otwartości do łączenia wątków przestrzennych i ekonomicznych) w połączeniu z niewielkim zapleczem analitycznym VASAB-u doprowadzić musiały do istotnego ograniczenia wpływu VASAB-u na kształtowanie zagospodarowania przestrzennego w regionie. Nastąpiło zawężenie pola bezpośredniego oddziaływania programu do podmiotów kierujących się zbliżoną do KPRRB strukturą wartości (funkcją celu). Były to przede wszystkim podmioty sfery publicznej szczebla centralnego i międzynarodowego, np. Komisja Helsińska (HELCOM), Bałtycka Agenda 21 i krajowe agendy centralne odpowiedzialne za ład przestrzenny w krajach Regionu Bałtyckiego<sup>19</sup>.

<sup>16</sup> Zob. tabela 8.2 cel strategiczny nr 1.

<sup>17</sup> Zob. tabela 8.3.

<sup>18</sup> W rezultacie VASAB nie podjął nigdy refleksji dotyczącej fundamentów polityki spójności UE, takich jak równoważenie rozwoju czy spójność społeczno-gospodarcza.

<sup>19</sup> Dopiero w procesie przygotowywania dokumentu „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005) nawiązane zostały ścisłe kontakty z Baltic Development Forum – organizacją skupiającą zarówno podmioty prywatne jak i publiczne.

Szansą na wzmocnienie funkcji wdrożeniowej VASAB-u stało się utworzenie bałtyckiego INTERREG-u – inicjatywy UE wspierającej wielostronne projekty przestrzenne wokół Bałtyku<sup>20</sup>. Inicjatywa ta zapewniła potencjalną dźwignię finansową przekładania koncepcji VASAB-u na konkretne działania podmiotów kształtujących realne zagospodarowanie przestrzenne w regionie. Środki INTERREG-u można bowiem traktować jako dotację publiczną zmierzającą do realizacji pozytywnych efektów zewnętrznych, także produkcji dóbr publicznych w zakresie zagospodarowania przestrzennego. Programy Operacyjne zarówno INTERREG-u IIC (funkcjonował w latach 1997–2001) jak i jego następcy w latach 2000–2008 INTERREG-u IIIB (European Commission Joint Programming Committee 2001) zostały stworzone przy wykorzystaniu dokumentów programowych VASAB-u, co zapewniło tym ostatnim lepsze włączenie do procesu decyzyjnego władz lokalnych, subregionalnych i podmiotów prywatnych w zakresie zagospodarowania przestrzennego w regionie.

INTERREG IIC w Regionie Bałtyckim rozdysponował 23,96 mln z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (z dostępnych 24,24 mln EUR), współfinansując 45 projektów o łącznej wartości 44,13 mln EUR w dziedzinach wymienionych w tabeli 8.4.

Tab. 8.4. Rozdysponowanie budżetu INTERREG-u IIC w Regionie Bałtyckim

Lp.	Dziedzina	Dofinansowanie z EFRR <sup>21</sup> (w EUR)
1	Współpraca miast i subregionów	5 638 583
2	Strefy rozwojowe wokół korytarzy transportowych	4 039 784
3	Transport w tym: - lądowy - morski - powietrzny	4 063 734 1 221 415 2 062 255 780 064
4	Telekomunikacja	608 000
5	Energetyka	779 702
6	Planowanie i gospodarowanie w strefie brzegowej	2 281 289
7	Turystyka	4 524 707
8	Strategie przestrzenne	444 000
9	GIS	1 578 729
10	Razem	23 958 528

Źródło: The Baltic Sea Region INTERREG II C (1999), tab. nr 8, strony nienumerowane.

Uczestniczyło w nich 435 partnerów ze wszystkich krajów bałtyckich, w tym 22 partnerów z Rosji i Białorusi oraz 83 partnerów z Polski, Litwy, Łotwy i Estonii. Jak wykazało badanie na próbie czterech projektów INTERREG-u IIC, program ten w znaczący sposób realizował cele zarówno VASAB-u jak i opcje ESDP. We wszystkich badanych projektach cele tych strategii uznano za ważne lub bardzo ważne

<sup>20</sup> Na temat programu zob. Zaucha, Valiucko (2001).

<sup>21</sup> Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego.



i wykorzystano przy konstruowaniu projektów (Lieske 2000, s. 34–36). Badanie to jednak nie posiadało cechy reprezentatywności.

INTERREG IIB w latach 2001–2006 dysponował budżetem około 128 mln EUR z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i dotacji norweskiej. Do połowy 2005 roku program rozpatrzył 272 potencjalne projekty i zapewnił współfinansowanie 100 z nich. Skutki i rezultaty projektów INTERREG-owskich w odniesieniu do rozwoju przestrzennego regionu (rozumianego zgodnie z duchem raportu tallińskiego jako integracja przestrzenna i równoważenie rozwoju) nie zostały jak na razie zbadane i przeanalizowane. Istnieją jedynie w tym zakresie opracowania cząstkowe dotyczące mniejszych fragmentów Regionu Bałtyckiego, np. Zaucha, Szydarowski (2005). Więzy między VASAB-em a bałtyckim INTERREG-iem były silne, ale nieformalne. Szczególnie dało się to odczuć w zakresie oceny rezultatów projektów INTERREG-u, gdzie VASAB nie wykorzystał swojej szansy sterowania przestrzennym rozwojem Regionu Bałtyckiego.

## 8.2. Zagadnienia będące przedmiotem pogłębianych analiz VASAB-u

VASAB, posiadający ambicje zintegrowanego, holistycznego podejścia do kwestii rozwoju łączącego aspekty przestrzenne, ekonomiczne, ekologiczne i społeczne, nigdy de facto nie stał się miejscem interakcji podmiotów z tych sfer, nie przekształcił się więc w forum autentycznej gry o ład przestrzenny w regionie. Nie oznacza to jednak, że takie wysiłki nie były podejmowane. Przeciwnie, w kilku dziedzinach Komitet (KPRRB) starał się zbadać istniejące mechanizmy rozwojowe i ich przestrzenne konsekwencje (wpływ na zagospodarowanie przestrzenne). Dotyczyło to takich zagadnień jak transport morski, sieć osadnicza, korytarze rozwojowe oraz zintegrowany rozwój strefy brzegowej i planowanie przestrzeni morskiej (*sea use planning*). Pewne próby w tym zakresie poczynione zostały także w odniesieniu do korytarzy ekologicznych, nie były one jednak kontynuowane.

### *Sieć osadnicza*

Sieć osadnicza stanowi jeden z najważniejszych elementów zagospodarowania przestrzennego. Podstawowe deficyty rozwoju sieci osadniczej Regionu Bałtyckiego, widziane oczami planistów przestrzennych ponad 12 lat temu, sprowadzały się do: (a) braku w regionie miast zdolnych do odgrywania istotnej roli na płaszczyźnie gospodarki globalnej w połączeniu z niedostateczną „bałtycką” orientacją wielu istotnych ośrodków miejskich; (b) pogłębiającej się peryferyjności miast części północnej regionu między innymi w rezultacie zacieśniania się procesów integracyjnych w Europie<sup>22</sup>; (c) degradacji i spadku znaczenia miast małych w toku procesu transformacji społeczno-gospodarczej; (d) niezadowolającego stanu środowiska miejskiego (głównie niewydolności komunikacyjnej, niekontrolowanego rozrostu miast). W raporcie tallińskim (VASAB 1994) jako jedno z głównych wyzwań przyjęto wzrost

---

<sup>22</sup> Z dzisiejszej perspektywy można by mówić o rosnącej roli „Pentagonu”, czyli obszaru centralnego Europy.



konkurencyjności i spójności przestrzennej regionu w wyniku rozwoju sieci miast<sup>23</sup>. Tym celem miało służyć osiągnięcie policentryczności bałtyckiego systemu miast, rozumianej jako zwiększanie stopnia ich współpracy funkcjonalnej<sup>24</sup>.

W analizach ESPON (2004/2005a) z przyczyn pragmatycznych (np. brak danych) większy nacisk kładzie się na analizowanie morfologicznych aspektów policentryczności (jak zresztą już o tym wspomniano w rozdziale 4), podczas gdy VASAB od początku akcentował przede wszystkim jej aspekty funkcjonalne. Natomiast konceptualizacja krajowych wizji policentryczności wokół Bałtyku różni się w poszczególnych krajach co do akcentów. Przykładowo Dania, Estonia i Łotwa przywiązują dużą wagę do zmniejszania luki rozwojowej między stolicą a resztą miast, podczas gdy w Niemczech i Polsce przeważa dążenie do wyrównywania różnic pomiędzy poszczególnymi częściami tych krajów. W Finlandii natomiast wskazuje się na potrzebę wspierania miast małych i średnich (ESPON 2004/2005a, tab. 8.2, s. 208).

Podejście VASAB-u do policentryczności funkcjonalnej było nieco intuicyjne<sup>25</sup>. Zakładano, że policentryczność sprzyja współpracy, a ta – jako pozytywny efekt zewnętrzny wspomaga specjalizację<sup>26</sup> i dynamizuje społeczno-gospodarczy rozwój miast (Balerino, Johansson i Well 2005, s. 25). Niedostatecznie zostały jednak zbadane i rozpoznane niesprzyjające mechanizmy policentryczności, stanowiące jednak istotny czynnik rozwoju społecznego czy gospodarczego, takie jak konkurencja czy współpraca wielkich miast kosztem mniejszych (Zaucha i Lendzion 2002, s. 179). Również klasyfikacja funkcjonalna miast<sup>27</sup> VASAB-u, mimo ambitnych zamierzeń łączenia czynników jakościowych i ilościowych, nie była w stanie waloryzować miast względem osiągniętego stopnia ich rozwoju, pełnionych funkcji wobec ich zaplecza czy też zlokalizowanego w nich potencjału rozwojowego<sup>28</sup>. Rzutować to musiało na niekonkretność wskazań w odniesieniu do rozwoju sieci osadniczej w ramach wspólnej bałtyckiej polityki przestrzennej zarówno w sferze celów jak i w zakresie instrumentarium<sup>29</sup>. Świadomość przedstawionych słabości skłoniła Komitet (KPRRB) do pogłębienia wcześniejszych analiz bałtyckiej sieci osadniczej,

<sup>23</sup> Wizja VASAB-u dotycząca rozwoju systemu osadniczego w Regionie Bałtyckim (VASAB 1994) obejmowała także inne elementy (zob. tab. 8.2) np.: powiązania pomiędzy miastami i ich wiejskim zapleczem oraz atrakcyjność środowiska zamieszkania.

<sup>24</sup> Koncepcja policentryczności została bardziej szczegółowo opisana w rozdziale 4 i 7.

<sup>25</sup> Jest to jednak bardzo trudne zagadnienie, które nie zostało, pomimo prób, właściwie zbadane także przez ESPON (2004/2005a).

<sup>26</sup> W dokumencie „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005) chyba słusznie pierwszoplanową rolę nadaje się nie specjalizacji, a budowaniu zdolności rozwojowych, czyli zdolności układów subregionalnych do reagowania na szoki rozwojowe. Temu właśnie ma służyć współpraca transnarodowa miast. Jest to zgodne z obserwacjami ESPON (2004c, s. 12) wskazującymi: „że specjalizacja i wzrost gospodarczy nie zawsze idą w parze”.

<sup>27</sup> Jednakże w raporcie tallińskim (VASAB 1994) wartościowanie systemów osadniczych dokonane zostało na podstawie kryterium koncentracji ludności w dużych miastach (im mniejsza koncentracja, tym lepszy system), przy pominięciu roli ośrodków zurbanizowanych jako katalizatorów procesów wzrostu (np. dyfuzji innowacji).

<sup>28</sup> Także zjawisko współpracy między miastami różnej rangi i wielkości, tworzenie powiązań sieciowych celem rozwiązywania wspólnych problemów, umknęło uwadze twórców raportu.

<sup>29</sup> Pojawiły się nawet wątpliwości dotyczące sensu przeprowadzonych klasyfikacji oraz sensu podejmowania wspólnych działań międzynarodowych w tej dziedzinie (wątpliwości dotyczyły stopnia transgraniczności kwestii osadniczych w skali bałtyckiej).



jak i czynników leżących u podstaw zaobserwowanej dynamiki, a także do przeprowadzenia oceny wpływu krajowych i ponadkrajowych polityk przestrzennych (instrumentarium tych polityk) na rozwój sieci osadniczej wokół Bałtyku. Zadanie to powierzono projektowi USUN<sup>30</sup>.

Oczekiwano, że w wyniku projektu zbadane zostaną profile najważniejszych miast bałtyckich oraz określone te funkcje i sfery rozwojowe, których wzmocnienie w poszczególnych miastach (wobec istniejącego potencjału rozwojowego) wymagałoby wspólnych działań o charakterze międzynarodowym. Ostatecznym rezultatem projektu miało być stworzenie strategii prowadzącej do osiągnięcia silnej sieci miast wokół Bałtyku, konkurencyjnej wobec podobnych sieci na świecie (zob. Balerino, Johansson i Well 2005, s. 8), Strategia ta powinna także zawierać wnioski w odniesieniu do krajowych i regionalnych polityk przestrzennych. Działania VASAB-u zmierzały więc do wskazania istotnych korzyści zewnętrznych ze współpracy sieciowej miast w regionie oraz znalezienia źródeł finansowania ich realizacji.

Niekwestionowanym osiągnięciem USUN-a jest diagnoza bałtyckiej sieci miast, obejmująca minimonografie narodowych systemów osadniczych oraz porównania międzynarodowe<sup>31</sup>. Badania skoncentrowano na analizie czynników konstytuujących współpracę międzynarodową ośrodków miejskich w regionie<sup>32</sup>. Nie udało się natomiast stworzyć profili (pełnione funkcje) poszczególnych miast, istotnych dla rozwoju Regionu Bałtyckiego<sup>33</sup>, poza już wspomnianymi profilami ich aktywności we współpracy bałtyckiej. Praktycznym efektem tej części prac, pomimo wielu bardzo ciekawych wniosków<sup>34</sup>, stał się w zasadzie jedynie katalog wyzwań dla polityki

<sup>30</sup> Urban Systems and Urban Networking in the Baltic Sea Region – projekt omawiany częściowo już w poprzednim rozdziale.

<sup>31</sup> Wydaje się, że USUN-owi nie udało się przekroczyć krajowego punktu odniesienia w podejmowanych rozważaniach, gdyż osiągnięte rezultaty nie pozwalają na wyrobienie poglądu dotyczącego transgraniczności problemów rozwoju sieci miast w regionie, ich roli dla spójności regionu, jego długofalowego rozwoju czy destabilizacji. Stanowi to istotny mankament w sytuacji, gdy wielu badaczy uważa, że to właśnie interakcje między miastami stanowią istotny czynnik dynamizujący gospodarkę przestrzenną (Isard 1956; Duncan, Scott, Lieberman, Duncan, Winsbourough 1960). Tworzenie międzynarodowych powiązań miast nie tylko zmniejsza ich uzależnienie od krajowych systemów osadniczych i sprzyja powstaniu „mozaikowego” typu zmian przestrzennych (Korcelli, Groth i Nowosielska 2002, s. 119), ale także konstytuuje wielkie regiony paneuropejskie, takie, jak: Region Bałtycki czy Region Morza Śródziemnego.

<sup>32</sup> Autorzy przebadali sześć rodzajów interakcji prowadzących do tworzenia powiązań o charakterze sieciowym: współpraca (głównie o charakterze wspólnych projektów) władz lokalnych, wymiana towarowa (handel) i inwestycje bezpośrednie (BIŻ), powiązania ośrodków akademickich, turystyka i transport morski.

<sup>33</sup> Szczególnie ważna z punktu tworzenia wskazań dla bałtyckiej polityki rozwoju przestrzennego wydaje się znajomość geograficznego rozkładu poszczególnych funkcji pełnionych przez miasta i ich odniesienie do potencjału ludnościowego, PKB i rozległości obsługiwanego zaplecza.

<sup>34</sup> Ważnym wnioskiem USUN-a wydaje się np. stwierdzenie zmniejszającej się intensywności powiązań między miastami w układach krajowych (hierarchicznych) na rzecz powiązań międzynarodowych (horyzontalnych). Innym ciekawym wątkiem są analizy przypadków dotyczących znaczenia tzw. miękkich czynników lokalizacyjnych, takich jak kultura czy lokalny klimat inwestycyjny (np. studium przypadku dla Zachodniej Jutlandii). Ważne rozważania dotyczyły kształtowania się regionów funkcjonalnych wewnątrz Regionu Bałtyckiego, a można domyślać się, że dla podmiotów lokalnych i regionalnych układy te są ważniejsze od bałtyckiego odniesienia. (Brakuje jednak dalszej refleksji, czy powiązania sfery regulacyjnej powinny wzmocnić powiązania sfery realnej, czyli sprzyjać tworzeniu subregionów, czy też preferować powiązania między subregionami). Interesujące są także wnioski dotyczące ponadprzeciętnej aktywności na forum bałtyckim ośrodków akademickich z małych miast.



przestrzennej, których istotna część została już wcześniej, nieco intuicyjnie, zdefiniowana w raporcie tallińskim (VASAB 1994). Natomiast wspomniany już MECIBS<sup>35</sup> (następca USUN-a zajmujący się współpracą sieciową mniejszych miast) do tych rezultatów dorzucił typologię bałtyckiej współpracy sieciowej miast wynikającą z różnych kombinacji interakcji między miastami, opartych na bliskości i powiązaniach funkcjonalnych (Groth, Lang, Johansson, Kanninen, Anderberg i Cornett 2005, s. 34–35, 232–234).

Dzięki USUN-owi VASAB jest obecnie w stanie bardziej precyzyjnie identyfikować główne tendencje zmian, problemy i zagrożenia dla rozwoju powiązań między miastami w Regionie Bałtyckim. Należy do nich między innymi: możliwość marginalizacji miast mniejszych na rzecz metropolii, brak symetrii korzyści wynikających ze współpracy pomiędzy miastami wschodniej i południowej części regionu a miastami jego części zachodnio-północnej, jak też płytkość bodźców wzrostowych płynących z metropolii do ich otoczenia (Groth 2001, s. 93–94, 112). USUN nie pozwolił jednak na sformułowanie bardziej konkretnie adresowanej koncepcji polityki bałtyckiej, wpływającej na rozwój sieci miast w Regionie. Zręby takiej polityki<sup>36</sup> już w roku 1997 próbował wprowadzić zarysować Werner Schramm (1998) (w oparciu o takie cele kierunkowe jak równoważenie rozwoju wewnątrz miast, dążenie do zachowania wartości kulturowych i wspieranie współpracy między miastami), ale mimo różnych wysiłków, wspólnego programu wspierania rozwoju sieci miast wokół Bałtyku nigdy nie udało się doprowadzić do postaci operacyjnej. Jedną z przyczyn jest deficyt wiedzy na temat konkurencji i współpracy między miastami wokół Bałtyku<sup>37</sup>. Korcelli, Groth i Nowosielska (2002, s. 122), wykorzystując rezultaty USUN-a wskazują wprowadzić, że globalizacja procesów gospodarczych skutkuje pewną dychotomizacją procesu współpracy i konkurencji miast regionu. To, co się dzieje w dużych miastach, stanowi czynnik sprawczy rozwoju lub regresu regionalnego, gdyż jest to ważny składnik decyzji strategicznych wielkich korporacji międzynarodowych. Natomiast rozwój miast małych i średnich w dużej mierze zależy od siły przebiccia lokalnych przedsiębiorstw z tych miast na rynku międzynarodowym. USUN nie analizuje jednak, czy, gdzie i w jakim przypadku konkurencja ta dla rozwoju Regionu Bałtyckiego jest korzystna, a w jakich sytuacjach szkodliwa. Ten deficyt rozważań o roli struktur przestrzennych (organizacji przestrzennej) w rozwoju wielkich regionów paneuropejskich takich jak Region Bałtycki powoduje, że brakuje istotnych przesłanek do formułowania koncepcji polityki przestrzennej w zakresie bałtyckiej sieci osadniczej. O dylemacie VASAB-u w tej materii najlepiej świadczą więcej niż rutynowe i bardzo ogólne konkluzje USUN-a, wskazujące na:

- a) potrzebę zwiększenia zaangażowania największych miast regionu (stolic) w kwestie integracji bałtyckiej;
- b) rolę metropolii jako centrów wzrostu i integracji bałtyckiej – kwestia ich współpracy w sieci bez podania jej parametrów czy koncepcji funkcjonowania;

<sup>35</sup> Medium Sized Cities in Dialogue around the Baltic Sea (2002–2005).

<sup>36</sup> Która miałaby być stworzona w ramach panbałtyckiego programu pilotażowego wspieranego finansowo przez UE.

<sup>37</sup> Na temat współpracy i konkurencji w Regionie Bałtyckim (ogólnie) zob. np. Toczyski, Zaucha, Szmytkowska, Szydarowski (1997).



- c) znaczenie integracji subregionalnej najważniejszych subregionów i rozprzestrzenienia pozytywnych jej efektów na subregiony niebiorące udziału w tym procesie;
- d) potrzebę przygotowania strategii sektorowych tworzących potencjał dla symetrycznych, tj. integratywnych powiązań wokół Bałtyku oraz wzmacniających potencjał rozwoju subregionów;
- e) konieczność stworzenia odpowiednich forów dyskusyjnych dla przygotowania strategii rozwoju miast małych i średnich, wymiany informacji dotyczącej transformacji systemowej miast wschodniej części regionu oraz wypracowania modeli zrównoważonego rozwoju miasta.

### *Korytarze (strefy) rozwojowe*

Angielski termin *development corridors (zones)* na język polski jest tłumaczony jako korytarze, strefy rozwojowe (Szydarowski 2000, s. 5) lub też pasma rozwoju (Szydarowski 2003, s. 9–10). Korytarz (strefa) tego typu to „punktowo-liniowy układ przestrzenny (...) odznaczający się wysoką dynamiką działalności społeczno-gospodarczej i wzmocnionymi procesami integracyjnymi” (Szydarowski 2003, s. 10). Podstawowymi elementami strefy rozwoju jest więc rdzeń (ciąg komunikacyjny o zaawansowanych parametrach technicznych lub też korytarz transportowy), stanowiący „infrastrukturę przenoszenia interakcji” oraz elementy punktowe (układ osadniczy, w tym co najmniej dwa obszary metropolitalne bądź metropolizujące się<sup>38</sup>), między którymi następują owe silne interakcje wyróżniające pasmo z jego otoczenia<sup>39</sup>.

W nieco późniejszej definicji strefy rozwojowej autorstwa VASAB-u (2005)<sup>40</sup> podkreśla się natomiast nieco inne aspekty tego zjawiska. Zaistnienie strefy wymaga „integracji w ramach większych obszarów obejmujących teren<sup>41</sup> kilku krajów różnych aspektów rozwoju przestrzennego od współpracy sieciowej miast po kwestie dostępności. Tworzenie strefy to proces, w którym istotną rolę odgrywa wybór publiczny (czynnik polityczny), a więc wymaga ono opracowania perspektyw rozwoju przestrzennego strefy, zdefiniowania podstawowych celów i zagadnień rozwojowych i realizacji wspólnych projektów (...)”. W tym ujęciu strefę cechują: działania sfery regulacyjnej często o charakterze strategicznym (promocja, alianse strategiczne miast, gmin i krajów itp.), ponadregionalne połączenia komunikacyjne (*long-distance links*), silne więzi między strukturami miejskimi, symbiotyczne relacje pomiędzy wykorzystaniem przestrzeni a infrastrukturą techniczną, nacisk na intermodalność i wielomodalność przepływów transportowych (VASAB Secretariat 1998, s. 7). Koncepcję stref rozwojowych spopularyzował VASAB przez odpowiednie projekty pilotowe realizowane w latach 1995–1996 (zob. Zaucha 1997d, s. 23; Damsgaard, Groth 1998, s. 17–18).

Dorobek koncepcyjny VASAB-u w tym zakresie został podsumowany na konferencji w Warszawie w roku 1998 (zob. Szydarowski 1998). Strefy rozwojowe stały się

<sup>38</sup> Istnienie dwóch obszarów metropolizujących nie jest uznawane jako warunek konieczny dla wytworzenia się strefy przez wszystkich planistów przestrzennych, zob. np. definicja strefy w VASAB (2005).

<sup>39</sup> Szerzej na temat pasma rozwoju zob. Szydarowski (2003, s. 66–68).

<sup>40</sup> Jej twórcą de facto był Wilfried Görmar

<sup>41</sup> Mają to być tereny szersze niż tylko strefa przygraniczna.



jednym z priorytetów rozwoju przestrzennego Regionu Bałtyckiego dzięki odpowiednim zapisom w „VASAB 2010+ Spatial Development Action Programme” (VASAB 2001) oraz w programie operacyjnym INTERREG-u IIIB dla Regionu Bałtyckiego (European Commission, Joint Programming Committee 2001). Kategoria pasm rozwojowych w Regionie Bałtyckim jako instrumentu wielkoskalowego planowania przestrzennego stała się także przedmiotem dociekań naukowych (Szydarowski 2003).

Po roku 2001 prace VASAB-u w tej dziedzinie koncentrowały się na wypracowaniu odpowiedniego narzędzia komunikowania celów planistycznych innym podmiotom procesów społeczno-gospodarczych. Duże nadzieje w tym zakresie wiązane są z wprowadzeniem procedury oceny oddziaływania wielkich inwestycji na rozwój przestrzenny (*territorial impact assessment*), wzorowanej nieco na ocenie oddziaływania na środowisko naturalne (*environmental impact assessment*). Poligonem tego typu działań stał się zainicjowany przez VASAB projekt Łuk Południowego Bałtyku, który pozwolił przetestować oparty na niemieckich doświadczeniach instrument oceny oddziaływania regionalnego inwestycji infrastrukturalnych (zob. Dutkowski 2004; 2003). Prace VASAB-u w tym zakresie wyprzedziły ESPON, który w projekcie 1.2.1 w raporcie końcowym (ESPO 2004e, s. 116) postuluje potrzebę zastąpienia tradycyjnej metody kosztów i korzyści przy priorytetyzowaniu inwestycji transportowych metodami wielokryteriovymi, zdolnymi ujmować takie kwestie przestrzenne jak np. zmiany dostępności. W swym najnowszym dokumencie VASAB (2005) postuluje natomiast, by strefy wykorzystać także do ponadkrajowego harmonizowania subregionalnych polityk innowacyjnych. Współpraca w zakresie pobudzania innowacji w strefach rozwojowych jest postrzegana jako źródło efektów synergicznych.

Jak wskazują na to przytoczone powyżej definicje, punktem wyjścia w tworzeniu koncepcji międzynarodowych stref rozwojowych stał się postulat uwzględniania ponadgranicznego oddziaływania linii transportowych na rozwój przestrzenny. Celem kierunkowym, deklarowanym w dokumentach VASAB-u (Zaucha 1997d, s. 14–15), było skoncentrowanie wysiłków planistycznych na wzmacnianiu interakcji struktur osadniczych i struktur pasmowych (mozaika) związanych z aktywizowaniem się ciągów komunikacyjnych. Celowość tego typu działań wynikała z hipotezy o istotnych korzyściach zewnętrznych powstających w wyniku interakcji wewnątrz strefy rozwojowej, o sporych kosztach transakcyjnych inicjowania tego typu interakcji oraz o nasilaniu się specyficznych konfliktów przestrzennych (negatywne efekty zewnętrzne) w miarę akceleracji procesów wzrostu. Z uwagi na duże prawdopodobieństwo pojawienia się tego typu konfliktów, konieczne staje się prowadzenie zintegrowanej polityki rozwoju, godzącej interesy poszczególnych aktorów gry o przestrzeń. Jednocześnie polityka ta ma aktywizować potencjalne (endogeniczne) mechanizmy rozwojowe, których uruchomienie wymaga poniesienia wysokich kosztów transakcyjnych zanim pojawią się korzyści z istnienia strefy<sup>42</sup>. Jak stwierdza

---

<sup>42</sup> Polityka zmniejszająca koszty transakcyjne podejmowania uczestnictwa w istniejących interakcjach społeczno-ekonomicznych.



Szydarowski (2003, s. 58), wykorzystując zresztą raport VASAB-u „Od wizji do działania” (Zauchy 1997d): „Mając zintegrowany charakter, polityka tego typu uzupełnia politykę transportową o międzyregionalne działania prowadzone między innymi w sferze oświaty, kultury czy badań i rozwoju, jak również o przedsięwzięcia wzmacniające konkurencyjną pozycję mniejszych ośrodków miejskich”.

Ewolucja polityki rozwoju strefy z punktu widzenia opisanego powyżej standardu, aż do prób uczynienia ze strefy systemu o własnym układzie homeostaticznym, zdolnego do prowadzenia polityki w imieniu strefy wobec innych podmiotów społeczno-ekonomicznych (np. Subregion Öresundu i Öresund Committee) oraz posiadającego i stale aktualizującego własną koncepcję rozwojową, przebiegała w sposób naturalny w trakcie wdrażania VASAB-owskiej koncepcji przez władze regionalne i lokalne wokół Bałtyku<sup>43</sup>. O skali komplikowania się i poszerzania tej polityki świadczy zakres podejmowanych analiz i rozważań stanowiących podstawę do jej tworzenia w istniejących strefach w regionie. Spektrum analizowanych zagadnień obejmuje kwestie społeczne, gospodarcze (w tym transportowe), instytucjonalne, ekologiczne, polityczne i przestrzenne (zob. Szydarowski 2003, s. 57–58, 64).

W regionie funkcjonuje obecnie dziewięć międzynarodowych stref rozwoju. Są one wynikiem projektów korytarzowych zarówno INTERREG-u IIC<sup>44</sup> jak i IIIB<sup>45</sup>. Są to: Baltic, String, Seagull DevERB, South Baltic Arc – Łuk Południowego Bałtyku, Via Baltica Nordica Development Zone, Baltic Palette (Bałtycka Paleta), South Baltic Four Corners, Barents Region 2010 oraz ProMidNord (rys. 8.1).

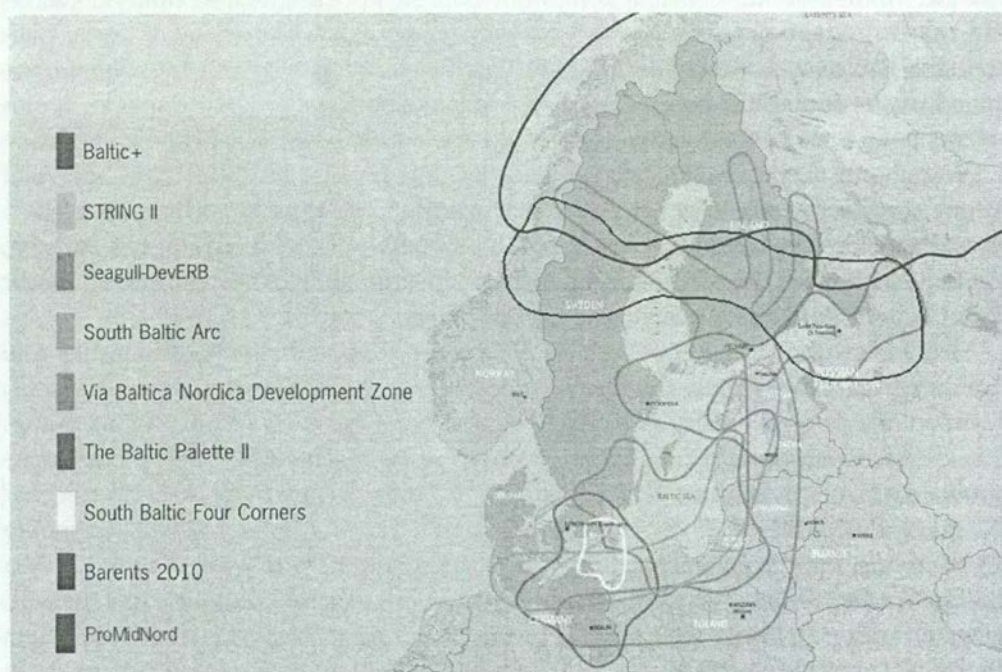
Strefy te swoim zasięgiem obejmują prawie cały Region Bałtycki. Brakuje jedynie stref integrujących z regionem południową Polskę, południową Norwegię i Białoruś. Wymienione powyżej strefy posiadają bardzo różną genezę i odmienny charakter. Z zainicjowanych przez VASAB stref pilotowych w latach 1995–1996 do dziś funkcjonują dwie: nieprzerwanie Via Baltica Nordica oraz po pewnym okresie zaniechania także ProMidNord. Tylko trzy strefy mają charakter poszerzonych o aspekty przestrzenne korytarzy transportowych: String, Łuk Południowego Bałtyku, Via Baltica Nordica. W ich przypadku asumpt do tworzenia strefy dały kwestie komunikacyjne i transportowe, zarówno deficyt (dwa ostatnie projekty) jak również nagła poprawa (pierwszy projekt) w tym zakresie. Jak twierdzą animatorzy projektu String, po stworzeniu stałej przeprawy na Sundzie i w oczekiwaniu na stworzenie stałej przeprawy na Belcie w subregionach wokół nowej osi komunikacyjnej powstało wprost samorzutne parcie na intensyfikację współpracy i szukanie w niej walorów synergii rozwojowej. Dwa kolejne projekty Baltic+ oraz Seagull DevERB

<sup>43</sup> I doprowadziło do zmiany definicji strefy w 2005 roku (VASAB 2005), jak zostało to zasygnalizowane na początku podrozdziału

<sup>44</sup> (a) Baltic Bridge Transregional structural concepts for a Baltic subregion, (b) Via Baltica Spatial Development Zone (VBSD), (c) SEBTrans The South East Baltic Future Transport pattern and the TEM/TER development zone, (d) STRING South-Western Baltic Sea transregional area, (e) E18-Co-op. Project: spatial planning network for urban and regional development.

<sup>45</sup> (a) South Baltic Arc – Łuk Południowego Bałtyku, (b) Four Corners, (c) Baltic Palette, (d) Baltic+, (e) Via Baltica Nordica Development Zone, (f) Strategy and Action Plan for the Barents Region up to 2010, (g) Sustainable Development in the Mid Nordic Region, (h) Seagull DevERB, (i) String II.

powstały jako wynik typowej współpracy euroregionalnej. Paleta Bałtycka jest natomiast wyrazem strategicznego myślenia władarzy metropolii centralnej i wschodniej części Regionu Bałtyckiego szukających we wzajemnych związkach szans na wzmocnienie pozycji konkurencyjnej tych miast wobec innych metropolii europejskich. Natomiast projekt Barents 2010 to wynik współpracy politycznej na szczeblu krajowym pomiędzy Szwecją, Norwegią, Finlandią i Rosją, dotyczącej rozwoju ich terenów północnych (poza kręgiem polarnym). Współpraca ta ma charakter zinstytucjonalizowany i stanowi ważny priorytet przynajmniej w odniesieniu do krajów skandynawskich. Można więc przyjąć, że strefa rozwojowa tego typu powstać musiała z przyczyn politycznych.



Rys. 8.1. Międzynarodowe strefy rozwoju funkcjonujące w Regionie Bałtyckim w 2005 roku

Źródło: opracowanie INTERREG III B.

Działania planistyczne podejmowane w tych siedmiu strefach są wielotorowe i wieloaspektowe, a ich wspólnym mianownikiem jest ich międzynarodowy i wielosektoralny charakter. Zgodnie z definicjami strefy (VASAB 2005, s.12) w ramach tych siedmiu projektów nastąpiło sformułowanie i przyjęcie wspólnych, tj. międzynarodowych priorytetów rozwojowych (sformułowano dokumenty wizyjne i strategiczne, a często także plany wspólnego działania<sup>46</sup>). Priorytety te obejmują np.: współpracę sieci miast i przyciąganie przez nie nowych podmiotów gospodarczych dzięki dale-

<sup>46</sup> Np. Joint Transnational Development Programme w Euroregionie Bałtyk (Seagull DevERB).



kowzrocznemu zarządzaniu obszarami cennymi pod względem przyrodniczym, wspólne inwestycje w kulturze i nauce, rozwój obszarów wiejskich i peryferyjnych, tworzenie wspólnego produktu turystycznego. Zyskały one formalne poparcie polityków lokalnych i regionalnych (porozumienia międzynarodowe o współpracy) i przystąpiono do ich wdrażania, często ustanawiając mniej lub bardziej stabilne struktury temu celowi służące. Najczęściej wdrażanie to przybiera formę wspólnych międzynarodowych projektów.

Obecnie strefy formułują projekty dotyczące np. wspólnego rozwoju turystyki (Via Baltica Nordica, Łuk Południowego Bałtyku), wspólnego pakietu transportowych przedsięwzięć inwestycyjnych (Via Baltica), wspólnego wspierania rozwoju opartego na wiedzy (Via Baltica oraz Bałtycka Paleta), wspólnego rozwoju tzw. stref ekonomicznych (Łuk Południowego Bałtyku) czy umiędzynarodowienia MŚP (Łuk Południowego Bałtyku). Najbardziej zaawansowany w tym zakresie jest String, który swoje wspólne projekty zaczął finansować głównie ze źródeł wewnętrznych współpracujących subregionów, pozyskując także prywatnych inwestorów. Są to projekty dotyczące innowacyjności, edukacji dorosłych, infrastruktury transportowej i innych zagadnień.

Omówionych dotychczas siedem zainspirowanych przez prace VASAB-u projektów można zaliczyć do klasy pełnoskalowych stref rozwojowych<sup>47</sup>. Koncentrują się one na promowaniu szeroko rozumianego rozwoju społeczno-gospodarczego przez umiejętne wykorzystanie elementów przestrzennych, takich jak: poprawa infrastruktury, sieciowa współpraca miast, promowanie nowych połączeń komunikacyjnych, tworzenie uwarunkowanych przestrzennie wspólnych produktów turystycznych.

Omawianych siedem międzynarodowych stref rozwojowych stoi obecnie przed wyzwaniem znalezienia właściwej równowagi pomiędzy poszukiwaniem synergicznych efektów ze współpracy a koniecznością posługiwania się nakładami rozwojowymi (inwestycjami) o charakterze krajowym (krajowy proces podejmowania decyzji). Przykładem dobrego rozwiązywania tego dylematu mogą poszczycić się polscy i niemieccy partnerzy projektu Łuk Południowego Bałtyku, którzy wspólnie zamierzają planować inwestycje transportowe ułatwiające integrację przestrzenną strefy, po czym już osobno ponosić nakłady inwestycyjne między innymi z krajowych komponentów Funduszy Strukturalnych.

Zdaniem Szydarowskiego<sup>48</sup> (2003, s. 65) projekty „strefowe” przyczyniły się w dużym stopniu do rozwoju przestrzennego i integracji Regionu Bałtyckiego, gdyż:

- „ustanowiły trwałe sieci współdziałania na poziomie ponadregionalnym, włączając do nich władze lokalne i regionalne, organizacje pozarządowe, instytucje naukowo-badawcze oraz podmioty gospodarcze;

<sup>47</sup> Dwa pozostałe projekty strefowe South Baltic Four Corners i ProMidNord nie spełniają wymogów międzynarodowej strefy rozwojowej według kryterium VASAB-u (VASAB 2005, s. 12). Oba projekty dotyczą węższych aspektów współpracy. Pierwszy z nich jest typowym projektem aktywizacji kontaktów międzyludzkich, ma charakter raczej lokalny i przygraniczny. Drugi natomiast obejmuje dużą część regionu, ale dotyczy głównie zagadnień kulturowych i współpracy w tym zakresie.

<sup>48</sup> Szydarowski odnosi się głównie do projektów INTERREG-u IIC.



- uruchomiły proces wzajemnego uczenia się przez konkretne działania;
- dokonały oceny spójności funkcjonalnej odcinków korytarza transportowego w strefie granicznej zarówno z perspektywy rozwoju multimodalnych form transportu, jak i strategicznych inwestycji w innych dziedzinach gospodarki;
- przeprowadziły proces oceny skutków oddziaływania korytarza transportowego na otoczenie regionalne, ponadlokalne i lokalne;
- określiły zakres koordynacji działań planistycznych wynikających z przyjętych koncepcji narodowych – w zakresie np. planowania inwestycji transportowych, ustanawiania transgranicznych obszarów chronionych czy też tworzenia poli-centrycznych sieci osadniczych ponad granicami państw;
- umieścili wśród wniosków z prac analitycznych konkretne rekomendacje dotyczące rodzaju i rozmieszczenia inwestycji kapitałowych i niematerialnych, które sprzyjałyby trwałemu rozwojowi w obszarze studialnym;
- sformułowały wspólne dokumenty strategiczne zawierające wizje i perspektywy rozwoju analizowanego obszaru w odniesieniu do strefy gospodarczej, społecznej, kulturowej, ekologicznej i przestrzennej;
- ukształtowały forum wymiany poglądów w zakresie planowania przestrzennego i polityk sektorowych (branżowych) jako instrumentów rozwoju regionalnego<sup>49</sup>.

Kluczowe wydaje się pytanie o trwałość tego fenomenu integracji subregionalnej. Z jednej bowiem strony logiczne wydaje się istnienie wspólnych interesów obszarów mniejszych niż Region Bałtycki. Na przykład Robert (1995) w Regionie Bałtyckim wyróżnił sześć obszarów o naturalnych tendencjach integracyjnych. Z drugiej strony można przypuszczać, iż wiele stref powstało nie tyle jako odpowiedź na sugestie VASAB-u, co ze względu na istnienie dofinansowania z UE. Trudno więc dziś orzec, na ile strefy te są realnymi bytami, tj. nowymi strukturami przestrzennymi, a na ile można je zaliczyć wyłącznie do narzędzi prowadzenia polityki przestrzennej, tj. kanałów transferowania dotacji i wymiany informacji czy też wymuszania doraźnej współpracy transnarodowej.

### *Transport morski*

Znaczenie transportu morskiego dla rozwoju Regionu Bałtyckiego podkreślał już raport talliński (VASAB 1994, s. 59–60, 72). Po pierwsze, ten rodzaj transportu został uznany jako proekologiczny, a więc sprzyjający równoważeniu rozwoju. Po drugie, geograficzna charakterystyka regionu wskazuje na to, że transport ten odgrywać musi istotną rolę zarówno w scalaniu różnych ogniw transportowych w regionie, jak i w społeczno-ekonomicznym integrowaniu regionu. Po trzecie, „współzależności i sprzężenia zwrotne, występujące w układzie port morski – transport zaplecza, są równie ważne dla funkcjonowania lądowo-morskiego łańcucha transportowego, jak połączenia w układzie statek – port” (Szwankowski 1994, s. 80), co implikuje konieczność rozwoju powiązań transportowych portów z ich zapleczem, a to z kolei stanowi istotny element planowania przestrzennego<sup>49</sup>. Dlatego też w raporcie „Od

<sup>49</sup> Jak stwierdza raport „Od wizji do działania” (Zaucha 1997d, s. 16) harmonizacja rozwoju transportu morskiego z rozwojem dróg, kolei oraz portów stanowi ważny cel dla bałtyckiego planowania przestrzennego.



wizji do działania" (Zaucha 1997d, s. 21) Komitet Przestrzennego Rozwoju Regionu Bałtyckiego został zobligowany „do przygotowania wspólnie z ministrami transportu programu dotyczącego współpracy w dziedzinie transportu morskiego na Bałtyku”. Działania VASAB-u szły w kierunku zmniejszenia części kosztów transakcyjnych rozwoju transportu morskiego, charakteryzującego się istotnymi korzyściami zewnętrznymi.

Zadanie to miało zostać wykonane w ramach wspomnianego już projektu Matros współfinansowanego przez kraje należące do VASAB-u oraz bałtycki INTERREG IIC. Głównym celem projektu był „rozwój metod (...), oceny i wspomaganie decyzji w zakresie planowania przestrzennego i planowania infrastruktury transportowej w celu osiągnięcia w Regionie Bałtyckim zrównoważonego i efektywnego systemu transportu morskiego obejmującego połączenia portów z zapleczem” (Maczak 2001, s. 46). Matros, pomimo wielu niedoskonałości i braków, stał się autentycznym forum dialogu pomiędzy planowaniem przestrzennym a sektorem żeglugowo-portowo-morskim (Maczak 2001, s. 46). Rezultatem projektu było siedem raportów diagnostycznych (ich lista zob. Matros 2001a, s. 9) dotyczących: prognoz rozwoju transportu morskiego i ewentualnego wpływu tych zmian na rozwój sieci osadniczej, przykładów zintegrowanego planowania rozwoju portów i ich powiązań z obsługiwany zapleczem, instytucjonalnych aspektów podejmowania decyzji dotyczących rozwoju transportu morskiego oraz wyzwań planistycznych związanych z rozwojem transportu morskiego. Analizy te wskazały z jednej strony na obiecujące perspektywy w zakresie rozwoju transportu morskiego, z drugiej zaś na bardzo nieregularną w sensie geograficznym intensyfikację powiązań transportowych przez Bałtyk w przyszłości. W szczególności przewidywano możliwość stagnacji lub relatywnego spowolnienia procesów wzrostu przewozów morskich w odniesieniu do centralnej części Regionu Bałtyckiego.

Głównym efektem tej części prac był katalog wyzwań, które umożliwiły sformułowanie elementów strategii rozwoju transportu morskiego w regionie obejmującej: (a) współpracę polityczną w Regionie Bałtyckim (dotyczącą deregulacji rynku żeglugowego i zapewnienia zasad uczciwej konkurencji, bezpieczeństwa żeglugi, prezentowania wspólnych bałtyckich poglądów i koncepcji na forum europejskim itp.); (b) współpracę w zakresie rozwoju bałtyckiej sieci transportowej przedstawicieli sektora przemysłu i handlu, planowania przestrzennego, transportu i instytucji zajmujących się inwestowaniem w tym sektorze; (c) współpracę w zakresie restrukturyzacji portów, w tym wymianę informacji dotyczących najlepszych praktyk oraz benchmarking portowy; (d) tworzenie wspólnej bazy danych statystycznych (z zakresu wspierania rozwoju strategii gospodarczych, inwestycji i analiz) oraz benchmarkingu. Strategia ta zawierała także katalog działań niezbędnych do jej realizacji (tab. 8.5).

Tab. 8.5. Wybrane elementy strategii rozwoju transportu morskiego w Regionie Bałtyckim według projektu Matros

Wyzwania	Działania priorytetowe o strategicznym znaczeniu	Poziom i forma działań			Działania wspierające		
		Grupa dot. bałtyckiej polityki	Bałtycka grupa transportowa	Grupa dot. sieci portów bałtyckich	Wspomagające sieci	Poziom krajowy	Poziom subregionalny
Zapewnienie podaży usług transportu morskiego niezbędnych do właściwego funkcjonowania przewozów w regionie	Brakujące i niestabilne powiązania przez Bałtyk wymagające finansowego wsparcia	(X)	X	X		X	(X)
	Zdefiniowanie wspólnych ram tworzenia infrastruktury związanej z transportem morskim oraz wspólnych ram wyceny świadczonych przez nią usług	X	(X)			X	(X)
	Ocena alternatywnych możliwości przebiegu korytarzy transportowych dla przewozu ładunków masowych w regionie		X			X	X
	Rozwój proaktywnych metod i narzędzi planistycznych dla głównych korytarzy transportu morskiego		X		X	(X)	(X)
Kontynuowanie prac zmierzających do podniesienia jakości usług transportu morskiego z punktu widzenia załadowców			X		X		
Konieczność modernizacji i restrukturyzacji portów	Wsparcie ze strony właściwej polityki krajowej realokacji funkcji portowych oraz restrukturyzacji istniejących portów wynikających ze zwiększenia skali i efektywności przeładunków		(X)	X	X	X	X
	Rozwój narzędzi planowania przestrzennego oraz stworzenie systematycznego mechanizmu wymiany doświadczeń w odniesieniu do restrukturyzacji portów w Regionie Bałtyckim			X	X	(X)	(X)
Konieczność wzrostu znaczenia transportu morskiego w intermodalnych łańcuchach transportowych	Ocena struktury własnościowej i organizacyjnej portów oraz warunków świadczenia usług portowych	X		X			
	Włączenie aspektów intermodalności do krajowych i subregionalnych planów rozwoju infrastruktury we wszystkich krajach bałtyckich				X	X	X
	Wdrożenie w Regionie Bałtyckim sieci TEN/TINA/korytarzy helsińskich z uwzględnieniem transportu morskiego, kolejowego, a także ich koordynacji z rozwojem sieci subregionalnych		X	X		X	X
	Stworzenie wspólnego bałtyckiego programu struktury hubów dla przeładunków kontenerowych		X	X	X		
Proaktywne wsparcie ze strony planowania przestrzennego koncentracji terminali intermodalnych w krajach bałtyckich, uwzględniające potrzebę elastycznego ich rozwoju			X			X	X



Tab. 8.5. (cd.)

Wyzwania	Działania priorytetowe o strategicznym znaczeniu	Poziom i forma działań			Działania wspierające		
		Grupa dot. bałtyckiej polityki	Bałtycka grupa transportowa	Grupa dot. sieci portów bałtyckich	Wspomagające sieci	Poziom krajowy	Poziom subregionalny
Koniczność efektywnego rozwiązywania problemów środowiska naturalnego związanych z transportem morskim	Zdefiniowanie (stworzenie) wspólnych bałtyckich ram polityk sektorowych i polityki przestrzennej w odniesieniu do efektów zewnętrznych związanych z transportem morskim, uwzględniających specyfikę regionalną	X				X	
	Promowanie modernizacji floty handlowej i stymulowanie wyłączenia z eksploatacji statków substandardowych	X				X	
	Skonstruowanie wszechstronnego regionalnego programu oceny ryzyka obejmującego różne rodzaje transportu (w tym transport morski)	X				X	X
	Stworzenie programu koordynacji wysiłków organizacji ekologicznych zaangażowanych w sprawy środowiska morskiego i ułatwienie ich współpracy z organizacjami odpowiedzialnymi za rozwój transportu morskiego	X		(X)	X	X	

Źródło: Matros 2001a, s. 24.

Powstał także plan działań krótkookresowych niezbędnych do właściwej realizacji długofalowej perspektywy. Plan ten obejmował: utworzenie grupy odpowiedzialnej za realizację strategii (wspomaganej przez stałe struktury organizacyjne oraz grupy zadaniowe), określenie sposobów finansowania strategii oraz dalsze uszczegółowienie działań w odniesieniu do poszczególnych wyzwań. Plan ten nigdy nie został zrealizowany, a rezultaty Matrosa nie nabrały operacyjnego charakteru. Planiści przestrzenni i transportowi okazali się niezdolni do współpracy wykraczającej poza ramy koncepcyjne i diagnostyczne. Obecnie prace VASAB-u (2005 r.) wydają się wracać do punktu wyjścia ze względu na zieloną księgę polityki morskiej UE i raport van Mierta (High Level Group 2003), który wskazał na konieczność stworzenia koncepcji tzw. autostrad morskich, które były pośrednio przedmiotem rozważań Matrosa. VASAB, pomimo podjęcia właściwego tematu we właściwym czasie, niestety nie był w stanie stworzyć koncepcji rozwoju bałtyckiego transportu morskiego przekonującej dla innych aktorów gry przestrzennej. Natomiast raporty diagnostyczne Matrosa były i są wykorzystywane przez różne projekty INTERREG-u IIIB (np. Baltic Gateway).

## Zintegrowany rozwój strefy brzegowej i planowanie przestrzeni morskich

Tematyka integrowania zarządzania rozwojem strefy brzegowej pojawiła się w raporcie tallińskim (VASAB 1994), w którym wskazywano potrzebę opracowania wytycznych do planowania przestrzennego w strefie brzegowej. Rekomendacje tego typu zostały przygotowane i przyjęte przez konferencję ministerialną w Sztokholmie w 1996 roku (zob. Zaucha 1997d). Obejmowały one głównie kwestie planowania przestrzennego, podczas gdy zintegrowany rozwój strefy brzegowej posiada znacznie więcej aspektów. W roku 1998 odbyło się w Warszawie seminarium VASAB-u dotyczące planowania przestrzennego i rozwoju obszarów morskich (VASAB 1998)<sup>50</sup>. Do roku 2001 udało się wypracować koncepcję stymulowania tego typu rozwoju (zob. ostatni wiersz czwarta kolumna tab. 8.3) i zapisać ją w kolejnym dokumencie (VASAB 2001). Wskazuje ona na konieczność łączenia ochrony środowiska naturalnego z rozwojem społeczno-gospodarczym oraz na potrzebę zapobiegania konfliktom przestrzennym dotyczącym wykorzystania obszarów morskich. Konflikty te nasiliły się w początkach obecnej dekady, szczególnie w południowej części Morza Bałtyckiego w strefach ekonomicznych Danii, Niemiec i południowej Szwecji. Wdrożenie i testowanie koncepcji powierzono wzmiankowanemu już projektowi Baltcoast obejmującemu szereg projektów pilotowych, jak i działań zmierzających do uogólnienia (na poziomie bałtyckim) wniosków otrzymanych w trakcie ich realizacji. Rezultatem projektu jest rejestr użytkowników przestrzeni morskich, lista potencjalnych konfliktów przestrzennych na morzu, analiza krajowych systemów planowania na morzu i zintegrowanego zarządzania strefą brzegową oraz rekomendacje dotyczące planowania na morzu (*sea use planning*) oraz roli planowania przestrzennego w zintegrowanym zarządzaniu strefą brzegową (tab. 8.6).

W odniesieniu do zintegrowanego zarządzania strefą brzegową rekomendacje zmierzają do przejścia przez planowanie przestrzenne kosztów transakcyjnych ujawniania preferencji społeczności subregionalnych w odniesieniu do zagospodarowania po obu stronach linii brzegowej. Planowanie przestrzenne wydaje się neutralnym pośrednikiem pomiędzy różnymi użytkownikami przestrzeni brzegowej. Muszą zostać spełnione pewne warunki, które według doświadczeń Baltcoasta można sprowadzić do: (a) istnienia powszechnie akceptowanej wizji rozwoju strefy brzegowej; (b) otwartości dyskusji i skłonności do kompromisów; (c) jasnego uświadomienia sobie przez aktorów gry o przestrzeń korzyści wynikających z podjęcia wspólnych ustaleń; (d) dużej skali korzyści, tj. nadwyżki korzyści nad kosztami samego procesu dochodzenia do wspólnych ustaleń; (e) akceptacji ustaleń przez organy lokalnych i subregionalnych władz, trzymania się zawartych porozumień i ich konsekwentnej realizacji; (f) w końcu zaspokojenia w rozsądnym czasie oczekiwań zrodzonych przez proces wyboru publicznego zainicjowany w strefie brzegowej (przejście od wizji do konkretnych działań).

<sup>50</sup> Głównym efektem tego seminarium stał się jednak omawiany wcześniej projekt Matros oraz zaangażowanie VASAB-u w kwestie transportu morskiego. Powrót do szerszej problematyki planowania na morzu nastąpił dopiero nieco później, podczas przygotowania konferencji ministerialnej w Wismarze.



Tab. 8.6. Synteza rekomendacji projektu Baltcoast

Rodzaj	Rekomendacje	Postulaty szczegółowe
Przestrzenne planowanie morskie	1. Wykorzystanie doświadczeń planowania przestrzennego do koordynacji zagospodarowania morza w wymiarze sektorowym	<p>Postuluje się:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przygotowanie planów strategicznych zagospodarowania morza w skali 1:200 000 lub 1:250 000;</li> <li>- systematyczne dokonywanie oceny wpływu różnych form wykorzystania przestrzeni morskich (w tym dna) na działania i przedsięwzięcia podejmowane w ramach różnych sektorów na morzu i w strefie brzegowej. Ocena tego typu powinna łączyć kwestie ekologiczne, społeczne i gospodarcze.</li> </ul>
	2. Konieczność tworzenia odpowiednich narzędzi i procedur prawnych (i umownych)	<p>Potrzebna jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poprawa dostępności do informacji kartograficznej, tworzenie map gospodarczego wykorzystania przestrzeni morza;</li> <li>- zdefiniowanie polityk krajowych wobec wykorzystania przestrzeni morza i ich koordynacja między sektorami;</li> <li>- poprawa efektywności międzynarodowej konsultacji planów i projektów rozwojowych realizowanych na morzu;</li> <li>- przygotowanie indykatorywnych wytycznych dotyczących zakresu i procedur planowania „przestrzennego” na morzu;</li> <li>- stosowanie zasad zintegrowanego zarządzania strefą brzegową także w odniesieniu do przestrzeni morskich;</li> <li>- zapewnienie właściwego udziału wszystkich zainteresowanych podmiotów w procedurach planowania wykorzystania przestrzeni morza.</li> </ul>
	3. Usprawnienie procesu dyskusji i uzgodnień międzynarodowych	<p>Potrzebna jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kontynuacja dialogu między HELCOM-em, Bałtycką Agendą 21, VASAB-em i Komisją Europejską dotyczącego zasad planowania „przestrzennego” na morzu;</li> <li>- poszukiwanie dróg konsultacji z Komisją Europejską rekomendacji i dyrektyw unijnych dotyczących zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej oraz oceny oddziaływania na środowisko i strategicznej oceny środowiskowej (SEA);</li> <li>- przygotowanie uzgodnionych międzynarodowo planów rozwoju morskich korytarzy infrastrukturalnych;</li> <li>- wspieranie międzynarodowych badań i projektów pilotażowych;</li> <li>- wspieranie wymiany doświadczeń z innymi regionami.</li> </ul>
Strefa brzegowa	1. Planowanie przestrzenne jako ważny podmiot zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Planowanie przestrzenne nie jest tożsame ze zintegrowanym zarządzaniem w strefie brzegowej, ale stanowi jego istotną część.</li> <li>- Zintegrowane zarządzanie w strefie brzegowej powinno stanowić sferę odpowiedzialności organów władzy publicznej na wszystkich szczeblach (lokalnym, subregionalnym i krajowym).</li> <li>- Nie ma potrzeby tworzenia nowych instytucji do zintegrowanego zarządzania strefą brzegową, natomiast w lepszy sposób należałoby wykorzystać instytucje już istniejące.</li> <li>- Zintegrowane zarządzanie w strefie brzegowej powinno wykorzystywać lokalne zasoby i możliwości bez czekania na wsparcie finansowe z zewnątrz.</li> <li>- Rolę wiodącą w zintegrowanym zarządzaniu w strefie brzegowej powinien odgrywać podmiot na szczeblu subregionalnym o kompetencjach wkraczających w sferę oddziaływania wielu sektorów.</li> <li>- Rola koordynatora powinna obejmować: zapewnienie uczestniczenia w procesie właściwym podmiotom, zapewnienie odpowiednich informacji, tworzenie wizji, wskazywanie właściwych obszarów planistycznych, nadzór nad sferą wdrażania i jego monitorowania oraz pomoc władzom publicznym w ocenie osiągniętych rezultatów.</li> <li>- Rola planowania przestrzennego w zintegrowanym zarządzaniu w strefie brzegowej powinna ulec wzmocnieniu.</li> </ul>
	2. Planowanie przestrzenne oferuje istotną wartość dodaną zintegrowanemu zarządzaniu w strefie brzegowej	<p>Wartość dodana planowania przestrzennego obejmuje:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- harmonizację pionową (pomiędzy różnymi szczeblami władzy) i poziomą (pomiędzy sektorami) tak istotną dla zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej i już sprawdzoną oraz cd lat testowaną przez planowanie przestrzenne;</li> <li>- podubierstwo metodologii planowania przestrzennego i zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej;</li> <li>- dobrą bazę informacyjną zapewnioną przez planowanie przestrzenne;</li> <li>- nowoczesne metody analizy i organizacji wiedzy (np. GIS) stosowane i wykorzystywane przez planowanie przestrzenne;</li> <li>- sprawdzone metody stymulowania uczestnictwa w procesach planistycznych;</li> <li>- know-how w dziedzinie harmonizowania rozwoju i ochrony środowiska;</li> <li>- wiedzę dotyczącą budowania i wykorzystywania scenariuszy długoterminowych.</li> </ul>

Tab. 8.6. (cd.)

Rodzaj	Rekomendacje	Postulaty szczegółowe
	3. Zakres niezbędne- go dostosowania planowania przestrzennego, by było ono w stanie sprostać wymaganiom zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej	<p>Potrzebne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie elastyczności planowania przestrzennego;</li> <li>- przewyższenie ograniczeń wynikających z fragmentacji planowania przestrzennego, tj. dostosowywania planów przestrzennych do granic administracyjnych gmin i subregionów, pokrywania planami głównie obszarów lądowych, rzadko morskich;</li> <li>- wzmocnienie uczestnictwa obywateli;</li> <li>- poprawienie koordynacji pionowej (kraj-subregion-gmina) dokumentów planistycznych odnośnie do zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej i wzmocnienie zdolności lokalnych planistów do uczestniczenia w zintegrowanym zarządzaniu w strefie brzegowej;</li> <li>- lepsze wykorzystanie istniejących instrumentów planistycznych w zintegrowanym zarządzaniu w strefie brzegowej, bez czekania na inicjatywy ustawodawcze szczebla krajowego.</li> </ul>
	4. Usprawnienie sposobów wdrażania zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej	<p>Potrzebne jest:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- przygotowywanie subregionalnych planów zintegrowanego zarządzania w strefie brzegowej;</li> <li>- nacisk na konkretne efekty tych planów, zmiany w jakości życia mieszkańców w strefie brzegowej;</li> <li>- traktowanie istnienia subregionalnych i lokalnych planów tego typu jako wymogu otrzymania wsparcia zewnętrznego na przedsięwzięcia rozwojowe;</li> <li>- nacisk w zintegrowanym zarządzaniu w strefie brzegowej położony na więź z planowaniem ekonomicznym średnioterminowym łączącym fazę planistyczną i wdrożeniową;</li> <li>- lepsze wykorzystanie konkurencji: kar i wzmocnień pozytywnych.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów <http://www.baltcoast.org/>.

Natomiast w odniesieniu do planowania przestrzeni morza Baltcoast stwierdził brak w większości krajów wokół Bałtyku realnie funkcjonujących, w miarę skutecznych mechanizmów koordynacji zagospodarowania przestrzennego tego obszaru. Rekomendacje zmierzają do zmiany tej sytuacji w obliczu coraz bardziej intensywnego wykorzystania przestrzeni morskiej dla celów energetycznych (farmy wiatrowe), akwakultury, podwodnej infrastruktury (kable energetyczne i rurociągi), nie mówiąc już o tradycyjnych użytkownikach, takich jak: żegluga, rybołówstwo czy sporty wodne. Ekologiczną kontynuację Baltcoasta stanowi projekt Balance (początek w 2005 r.) zmierzający do wytyczenia w toni Bałtyku korytarzy ekologicznych (tj. „niebieskich” korytarzy na wzór lądowych „zielonych” korytarzy) zapewniających właściwą łączność między bałtyckimi biocenozami.

### 8.3. Możliwości i ograniczenia transnarodowego planowania przestrzennego na przykładzie VASAB-u

Przykład VASAB-u pokazuje, że użyteczność transnarodowego planowania przestrzennego na poziomie regionów paneuropejskich może sprowadzać się do:

- a) wskazywania istotnych klas zagadnień tzw. zawodności rynku w odniesieniu do zagospodarowania przestrzennego o charakterze ponadkrajowym (tj. wymagających ponadkrajowej koordynacji działań), gdzie skala efektów zewnętrznych (pozytywnych i negatywnych) i kosztów transakcyjnych oraz inne ograniczenia racjonalności mechanizmu regulacji rynkowej są szczególnie duże;



- b) formułowania priorytetów rozwojowych na poziomie regionalnym odnośnie do zagospodarowania przestrzennego na podstawie wartości istotnych z punktu widzenia wyboru publicznego<sup>51</sup> (np. w przypadku VASAB-u były to solidarność, wolność, równoważenie rozwoju);
- c) tworzenia przestrzennych wizji rozwojowych na podstawie tych priorytetów, czyli ponoszenie części kosztów transakcyjnych podmiotów sfery publicznej i komercyjnej (w tym ostatnim przypadku np. wiarygodne analizy mogą modyfikować zachowanie sfery biznesowej ze względu na zmniejszanie asymetrii informacji i zachęcać do partnerstwa publiczno-prywatnego);
- d) tworzenia mechanizmów dialogu z podmiotami kształtującymi realne zagospodarowanie przestrzenne w regionie, w tym mechanizmów kompensaty utraczonych korzyści prywatnych (mechanizmów kompensaty dodatkowych kosztów prywatnych) ponoszonych w procesie osiągnięcia optimum społecznego<sup>52</sup>;
- e) stymulowania wymiany doświadczeń pomiędzy planistami różnych szczebli w regionie;
- f) koordynacji planów/strategii krajowych w ich aspektach transnarodowych (głównie transnarodowa infrastruktura transportowa, infrastruktura ekologiczna, zarządzanie strefą brzegową, policentryczność na poziomie regionalnym, wykorzystanie przestrzeni morskiej, integracja subregionalna – strefy rozwojowe);
- g) monitoring (i ocena) realnych zmian przestrzennych w regionie.

Przestrzeń i planowanie przestrzenne mogą stanowić użyteczną perspektywę wiązania w jedną całość różnych aspektów działalności gospodarczej. Aprzestrzeny (czy raczej ułomnie przestrzenny<sup>53</sup>) rynek nie powinien stanowić wyłącznego kryterium regulacji przestrzennego rozkładu działalności gospodarczej.

Doświadczenie VASAB-u wskazuje jednak, że musi zostać zachowany związek pomiędzy pracami wizyjnymi (strategicznymi), tj. zagadnieniami z pkt. (a)–(c), a realnymi zmianami przestrzennymi. Związek ten można ujmować dwutorowo. Po pierwsze, jest to bezpośrednie przełożenie celów i wizji na bodźce modyfikujące rezultaty regulacji rynkowej (np. pkt (d)). Przykładem tego typu kanałów oddziaływania może być INTERREG, rekomendacje UE dotyczące zintegrowanego zarządzania strefą brzegową czy też starania o wdrożenie w krajowych systemach planistycznych obowiązkowych mechanizmów oceny oddziaływania na rozwój przestrzenny. Po drugie, jest to oddziaływanie poprzez strategiczne dokumenty krajowe i subregionalne (tak jak w pkt. (e)–(f)). Przykładem mogą być wytyczne VASAB-u dotyczące planowania w strefie brzegowej i ich przełożenie na krajowe dokumenty planistyczne.

Transnarodowe planowanie przestrzenne, aby mogło być skuteczne, musi być także wiarygodne i posiadać świadomość cechujących je ograniczeń. Wiarygodność oznacza właściwy mandat do agregowania preferencji indywidualnych w zbiorowe, czego nie da się uczynić bez znajomości długofalowych skutków poszczególnych

<sup>51</sup> Brak regionalnie uzgodnionych systemów wartości nie prowadzi wprawdzie do negacji sensu transnarodowego planowania przestrzennego, ale ogranicza jego kompetencje do zagadnień poruszonych w punkcie (a).

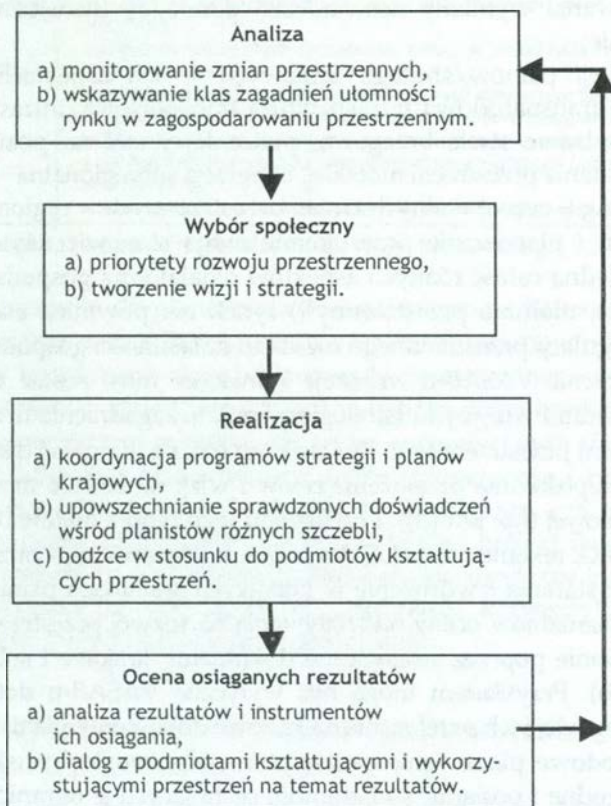
<sup>52</sup> Takim mechanizmem jest np. INTERREG.

<sup>53</sup> Ze względu na nieskuteczność rynku w kształtowaniu zagospodarowania przestrzennego.

opcji przestrzennych oraz precyzyjnego rozumienia interakcji między rynkiem a polityką przestrzenną. Wybór celów i priorytetów rozwoju przestrzennego bez świadomości oporu napotykanego przy ich realizacji ze strony procesów rynkowych oznacza mniejszą efektywność ich realizacji. Bardziej obiecujące wydaje się modyfikowanie interakcji rynkowych, jeśli jest to możliwe, tak aby sprzyjały one realizacji przyjętych celów i priorytetów. Opisane przez nową geografie ekonomiczną konkretne sytuacje wskazują na spore pole manewru w tym zakresie.

Porównując działanie VASAB-u z zarysowanym poniżej modelem (rys 8.2), można łatwo zauważyć szereg słabości bałtyckiej współpracy przestrzennej<sup>54</sup>.

- po pierwsze, wspomniany już brak refleksji dotyczącej skutków gospodarczych proponowanych rozwiązań przestrzennych ograniczający wiarygodność wskaźników VASAB-u;



Rys. 8.2. Fazy transnarodowego planowania przestrzennego

Źródło: Opracowanie własne na podstawie modeli planistycznych.

<sup>54</sup> Zwiększenie efektywności VASAB-u wymagałoby zmiany formuły Komitetu (KPRRB), tak aby na jego forum ścierały się interesy większej liczby użytkowników bałtyckiej przestrzeni oraz podniesienia zdolności analitycznych programu np. poprzez regionalizację ESPON 2.



- po drugie, słabość diagnozy<sup>55</sup> i fazy wdrożeniowej – słabość ta wynika z niepełnej znajomości mechanizmów procesów zmian przestrzennych oraz braku mechanizmów systematycznego monitorowania tych zmian;
- po trzecie, schematyczne agregowanie preferencji społecznych w zakresie planowania przestrzennego (ograniczona weryfikacja dokonanych wyborów z oczekiwaniami bałtyckich społeczności);
- po czwarte, częste zatrzymywanie się na etapie wizji i strategii, bez budowania narzędzi zdolnych modyfikować niekorzystne – z punktu widzenia przyjętych wartości – procesy rynkowe;
- po piątą, brak sprzężenia zwrotnego pomiędzy osiąganymi rezultatami działań i kolejnymi propozycjami, będący efektem zaniechania analizy skuteczności wdrażania przyjętych celów i priorytetów przestrzennych oraz instrumentów międzynarodowego planowania przestrzennego.

---

<sup>55</sup> Zasobami na prace diagnostyczne VASAB dysponował jedynie w latach 1997–2000, gdy otrzymał granty z PHARE i INTERREG-u, dzięki czemu stała się możliwa realizacja takich projektów jak USUN, Matros i VASAB 2010+.

## Rozdział 9

# WYKORZYSTANIE WNIOSKÓW Z MODELI EKONOMICZNYCH NOWEJ GEOGRAFII DO KSZTAŁTOWANIA POLITYKI PRZESTRZENNEGO ROZWOJU REGIONU BAŁTYCKIEGO

Z rozważań zawartych w rozdziale o integracji gospodarczej wokół Bałtyku wynika, że Region Bałtycki, według dużej części badaczy, nie jest regionem ekonomicznym sensu stricto, tj. zintegrowanym przez handel i bezpośrednie inwestycje zagraniczne, aczkolwiek potencjał do stymulowania bałtyckiej współpracy gospodarczej jest znaczny. Jeśli przyjąć tę hipotezę za punkt wyjścia, to modele nowej geografii ekonomicznej sugerowałyby potrzebę sformułowania polityki bałtyckiej zmierzającej do zmniejszenia szeroko rozumianych kosztów wymiany jako użytecznego kroku wzmocnienia spójności (kohezji) regionu. Istotnym elementem tego typu polityki powinny być kwestie przestrzenne. Wśród nich, zgodnie z logiką modeli nowej geografii ekonomicznej, na szczególną uwagę zasługiwałyby: (a) poprawa dostępności, (b) wzrost zaufania i zmniejszenie asymetrii informacji w obrocie międzynarodowym (temu może np. służyć współpraca miast, tzw. policentryczność funkcjonalna), (c) intensyfikacja współpracy (zmniejszanie kosztów transakcyjnych) między istniejącymi klastrami usługowymi i wytwórczymi oraz (d) koordynacja polityk władz publicznych wspierających tego typu przedsięwzięcia. Jak przedstawiono to w rozdziale mówiącym o planowaniu przestrzennym w Regionie Bałtyckim, istnieje konsensus między decydentami bałtyckimi, przynajmniej co do pryncypiów. Gorzej wygląda sfera wdrożeniowa. Problematyka analizowana przez VASAB tylko w ograniczonym stopniu odnosi się do roli polityki przestrzennej jako narzędzia uruchamiania samoczynnych procesów gospodarczych wzmacniających powiązania regionalne. W tej sytuacji pojawia się potrzeba stworzenia wsparcia decyzyjnego polityki przestrzennej ze strony teorii ekonomii. Na ile jest to możliwe i wykonalne opisuje niniejszy rozdział.

### 9.1. Wskazania kierunkowe nowej geografii ekonomicznej wobec kwestii podniesionych w dokumencie „Łączenie potencjałów”

Nowa geografia ekonomiczna oferuje istotne wzbogacenie tradycyjnej polityki przestrzennej, oferując modele formalne pozwalające na uwzględnianie wpływu procesów gospodarczych na zmiany struktur makroprzestrzennych i w mniejszym



stopniu wpływu struktur przestrzennych na procesy rynkowe. Stąd, pomimo wielu omawianych wcześniej słabości nowej geografii ekonomicznej, warto podjąć wysiłki zmierzające do praktycznego wykorzystania jej wskazówek w kształtowaniu polityki przestrzennego rozwoju w skali krajowej i ponadkrajowej.

Modele ekonomiczne, szczególnie te o charakterze dedukcyjnym, jak na razie w szerszym zakresie służą do rozwiązywania tylko nielicznych problemów polityki przestrzennej, głównie tych o charakterze cząstkowym, np. związanych z lokalizacją działalności gospodarczej (analiz optymalnej lokalizacji zakładu przemysłowego) czy pomiarem korzyści związanych z budową lub usprawnieniem ciągów infrastrukturalnych (makroekonomiczna analiza inwestycji infrastrukturalnych). Rzadko natomiast są one używane do wspomagania procesów decyzyjnych na szczeblu makro i mezo (Unia Europejska<sup>1</sup>, Region Bałtycki<sup>2</sup>) w odniesieniu do celów złożonych, takich jak integracja czy kohezja/spojność przestrzenna. Natomiast zdaniem Baldwina, Forslida, Martina, Ottaviano i Roberta-Nicoud (2003, s. 425–445) użyteczność modeli nowej geografii ekonomicznej w rozwiązywaniu praktycznych wyzwań stojących przed polityką przestrzenną w Europie, takich jak np. rozwój infrastruktury technicznej czy zmniejszanie dysproporcji rozwojowych, ma charakter niekwestionowany. Pomimo tego przekonania cytowani autorzy w swoich badaniach nie potrafią wyjść poza sferę wskazówek kierunkowych. Ich wysiłek koncentruje się bowiem na uwzględnianiu w modelach nowych zmiennych egzogenicznych i śledzeniu ich wpływu na zmienne objaśniane. Dokonują oni także zmiany postaci matematycznej niektórych modeli. Rozważania te nie przekładają się jednak na próby rozwiązywania konkretnych problemów przestrzennych przy wykorzystaniu rezultatów prowadzonych badań. Dorobek cytowanych autorów nie pozwala na proste określenie głównych deficytów wymagających wsparcia publicznego w zakresie rozwoju struktur makroprzestrzennych czy najważniejszych mechanizmów sprzyjających integracji przestrzennej w danym miejscu i czasie, tj. w konkretnych makroregionach europejskich takich jak np. Region Bałtycki.

Ilustracją owej luki między wskazaniem kierunkowymi a bardziej precyzyjnym wspieraniem procesu decyzyjnego polityki rozwoju przestrzennego wokół Bałtyku może być dylemat VASAB-u poszukującego w latach 2004–2005, w trakcie tworzenia dokumentu „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005), głównych mechanizmów integrowania regionu po rozszerzeniu UE. Wskazania kierunkowe nowej geografii ekonomicznej w tej sytuacji można by zapisać w postaci dwóch hipotez.

**Hipoteza 1:** W przypadku słabej integracji ekonomicznej Regionu Bałtyckiego realizacja celów przestrzennych VASAB-u (integracja i kohezja przestrzenna rozumiana jako bardziej równomierny rozwój gospodarczy w przestrzeni, lepsze wykorzystanie posze-

<sup>1</sup> Wyjątkiem mogą być modele ESPON takie jak SASI, zob. ESPON 2004d, s. 73–75 czy STIMA (zob. ESPON 2004d, s. 94–95).

<sup>2</sup> Jednym z nielicznych przykładów była próba podjęta przez Paas i Tafenau (2005) odpowiedzi na pytanie, na ile wymiana handlowa w regionie jest kształtowana przez korzyści komparatywne związane z różnicami w wyposażeniu w czynniki produkcji (wymiana międzygałęziowa), a na ile jest ona zgodna z logiką nowych teorii handlu (wymiana wewnątrzgałęziowa). Próba ta jednak nie przyniosła jednoznacznego rozstrzygnięcia.



rzenia UE dla rozwoju peryferyjnych części regionu) zgodnie z modelem powiązań pionowych wymagałaby przede wszystkim zmniejszenia kosztów wymiany (np. inwestycje infrastrukturalne w skali całego Regionu Bałtyckiego, rozwój koncepcji autostrad morskich itp.) oraz troski o konkurencyjność cenową krajowych zasobów pracy. Działania tego typu powinny uaktywnić sprzężenia zwrotne opisane przez nową geografie ekonomiczną, prowadzące do wyrównywania poziomu życia między krajami (konwergencji). Umożliwiłoby to osiąganie celów polityki przestrzennej na poziomie bałtyckim w zgodzie z logiką i przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych.

**Hipoteza 2:** Natomiast w sytuacji intensywnej integracji ekonomicznej (druga faza modeli nowej geografii ekonomicznej), wywołanej poszerzeniem Europy, polityka przestrzenna na poziomie bałtyckim traci swój charakter pro wzrostowy i integracyjny. Intensyfikacja powiązań gospodarczych i związany z nimi wzrost i rozwój następują niejako automatycznie, indukując niezbędne inwestycje infrastrukturalne i zmiany przestrzenne. Polityka przestrzenna musi zwrócić uwagę nie tyle na budowę nowych dróg, co na kwestie jakościowe, a szczególnie na negatywne efekty zewnętrzne w zakresie przestrzennego zagospodarowania czy też dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego. Monitorowaniu powinny podlegać polityki sektorowe na okoliczność bodźców deglomeracyjnych i aglomeracyjnych. W tej fazie rozwoju regionu powinno rosnać znaczenie krajowych polityk przestrzennych, a zmniejszać się znaczenie polityki transnarodowej (np. panbałtyckiej). Nie jest bowiem jasne, czy nałożenie sił odśrodkowych (np. subregionalne różnice w płacach, koszty transportu dóbr przestrzennie uwarunkowanych<sup>3</sup>) i dośrodkowych (np. korzyści aglomeracji, różnice w jakości siły roboczej) wewnątrz każdego kraju będzie sprzyjało koncentracji czy dyspersji. Na pewno oddziaływanie sił odśrodkowych w układzie krajowym będzie słabsze niż w układach międzynarodowych ze względu na różnice w mobilności siły roboczej, co nie oznacza, że przy bardzo niskich kosztach transportu nie będą one mogły dojść do głosu<sup>4</sup>. Natomiast panbałtycka polityka przestrzenna powinna skupiać się na kwestiach dynamicznych. Modele gospodarki opartej na wiedzy wskazują bowiem, że rozwój infrastruktury transportowej w subregionach peryferyjnych będzie ograniczał tempo wzrostu gospodarczego całego regionu, natomiast rozwój tych powiązań między subregionami słabo i dobrze rozwiniętymi może prowadzić do polaryzacji, czyli działać wbrew wizjom VASAB-u<sup>5</sup>. Tak się jednak

<sup>3</sup> Taką siłą odśrodkową w modelach centrum–peryferie nowej geografii ekonomicznej (czyli przy pełnej mobilności siły roboczej w przestrzeni) są dodatnie koszty transportu towarów rolnych (zob. Fujita, Krugman i Venables 2000, s. 97–114), aczkolwiek wydaje się, że podobną rolę mogą spełniać tradycyjne czynniki deglomeracyjne, takie jak niekorzyści związane z długimi dojazdami czy wysokie ceny gruntów. Mogą one jednak prowadzić także do suburbanizacji.

<sup>4</sup> Jest to tym bardziej prawdopodobne, że w części wschodniej regionu mobilność siły roboczej nawet wewnątrz krajów jest ograniczona chociażby ze względu na sztywności na rynku nieruchomości.

<sup>5</sup> Modele dynamiczne posiadają jednak istotne ograniczenie, jakim jest założenie o pasywnej roli siły roboczej. Oznacza to, że płace są przestrzennie ujednoczone, a siła robocza dostosowuje swoje decyzje o zatrudnieniu do zmian w sektorze tworzącym innowacje. To właśnie powoduje brak sił odśrodkowych przy niskich kosztach transportu pomimo zwykłej, tj. U-kształtnej funkcji renty z aglomeracji. Można więc przypuszczać, że także w tych modelach niskie koszty transportu powinny skutkować konwergencją i przestrzenną kohezją ze względu na podobne czynniki jak te, ujęte w modelu powiązań pionowych.



stać nie musi, jeśli powiązania transportowe sprzyjać będą dyfuzji wiedzy i informacji<sup>6</sup>. Jest to więc wyzwanie koordynacyjne o charakterze ponadkrajowym, tj. ogólnobałtyckim.

Reasumując obie hipotezy, można przyjąć, że celowa jest intensyfikacja bałtyckiej polityki przestrzennej, tak by przekroczyć wielkość progową parametru „dostępność”, poniżej której następują sprzężenia kumulatywne pogłębiające integrację regionu i mające prokohezyjny charakter. Gdy się to stanie, nacisk powinien być położony na koordynację, benchmarking i monitoring.

Problem polega na tym, że w świetle dorobku modeli nowej geografii ekonomicznej niezwykle trudne jest określenie stanu integracji ekonomicznej w regionie, nieco upraszczając, trudno jest wskazać, czy osiągnięta została wartość progowa wskaźników dostępności. Jak wskazano to w rozdziale 2 nowa geografia ekonomiczna nie zawiera bowiem jasnych wskazówek co do krytycznych wartości tych współczynników (kosztów wymiany), przy których możliwa staje się konwergencja. Zależą one od wielu trudno obserwowalnych zmiennych, takich jak: preferencje w kierunku różnicowania produktów przemysłowych, udział wydatków na dobra pośrednie w całości wydatków na czynniki produkcji, elastyczność płac w sektorze pierwszym.

Natomiast każda z przedstawionych powyżej hipotez odnosi się do innego mechanizmu integracji i wymaga odmiennej reakcji władz publicznych stawiających sobie za cel wzmacnianie procesów gospodarczych prowadzących do powstania spójnego regionu funkcjonalnego. W szczególności obniżanie kosztów dostępności w sytuacji opisywanej przez drugą hipotezę (druga faza modeli nowej geografii ekonomicznej) nie ma specjalnego, przynajmniej na gruncie modeli nowej geografii ekonomicznej, znaczenia dla gospodarki i jej rozwoju<sup>7</sup>. Stąd też władza publiczna powinna posiadać rozeznanie, co do mechanizmów kształtujących wymianę i integrację międzynarodową.

Czy istnieje praktyczny sposób rozwiązania tego dylematu? Region Bałtycki ze względu na swoją skalę, dobrze rozwiniętą współpracę instytucjonalną, istnienie wielu analiz i opracowań, jest dobrym poligonem do sprawdzenia i testowania możliwości badania dominujących mechanizmów integracji gospodarczej w regionie paneuropejskim w świetle ustaleń nowej geografii ekonomicznej. Dylemat polega na wyważeniu między szczegółowością badania, jego kosztami a zrozumiałością wyników dla decydentów polityki przestrzennej.

---

<sup>6</sup> Także Johansson (1977, s. 203–204), analizując podobne jak nowa geografia ekonomiczna czynniki sprawcze polaryzacji i dyspersji, nawiązujące w swej istocie do koncepcji Myrdala, uważa jednak, przeciwnie niż modele nowej geografii, że mechanizmy te będą prowadziły do polaryzacji w rozwoju Regionu Bałtyckiego. To tylko pokazuje, jak wiele jest jeszcze kontrowersji i niejasności na styku ekonomii i planowania przestrzennego.

<sup>7</sup> Potwierdzają to badania ESPON (2004d).

## 9.2. Badanie mechanizmu integracji gospodarczej i przestrzennej w Regionie Bałtyckim

Akceptacja wniosków nowej geografii ekonomicznej w odniesieniu do mechanizmów integracji gospodarczej (i przestrzennej) w regionie oznaczałaby, iż w sytuacji postępującej integracji (druga faza modelu) dałoby się zaobserwować<sup>8</sup>:

- a) dyspersję (w miejsce koncentracji) gałęzi przemysłów o rosnących korzyściach skali i ich coraz bardziej równomierny podział między krajami;
- b) powolną dyspersję (w miejsce koncentracji) wewnątrz poszczególnych krajów tychże gałęzi (to wolniejsze tempo jest uwarunkowane słabszym działaniem sił odśrodkowych, szczególnie różnic przestrzennych w płacach, wewnątrz krajów aniżeli między krajami) i wzrost zatrudnienia w tych gałęziach<sup>9</sup>;
- c) nadążanie usług rynkowych i w mniejszym stopniu usług publicznych za tymi procesami – hipoteza o podążaniu usług za przemysłem (zob. Midelfart-Knarvik, Overman, Redding, Venables 2000, s. 42);
- d) pasywną „odповідź” w nieuwarunkowanych przestrzennie (np. przez istnienie surowców naturalnych) sektorach i gałęziach przemysłu o dużej podzielnosci jednostek wytwórczych (brak korzyści skali), w zależności od siły powiązań uprzednich i następczych<sup>10</sup>.

Dałoby się także zauważyć zintensyfikowanie wymiany wewnątrzgałęziowej<sup>11</sup> czy też powiązań generowanych przez przepływy BIZ. W przeciwieństwie jednak do procesów dyspersji/koncentracji w tym przypadku nie dochodziłoby do zmian tendencji, lecz do zmian intensywności istniejących już wcześniej procesów, co w praktyce utrudnia wnioskowanie o przekraczaniu (lub nie) wielkości progowych.

Ustalenie fazy integracji gospodarczej i przestrzennej w makroregionie paneuropejskim mogłoby się więc zasadzać na zbadaniu zjawisk dyspersji i wyrównywania różnic między krajami i subregionami w zakresie lokalizacji przemysłów o rosnących korzyściach skali oraz usług rynkowych. Tym tropem podążali np. Brühlhart i Traeger 2003; Brühlhart 1996; Brühlhart i Torstensson 1996; Brühlhart 1998; Amiti 1999; Walz 1999; Krieger-Boden, Dohse Soltwedel 2002. Przekładając to na obraz zmian w koncentracji względnej (w zatrudnieniu, produkcji) w sytuacji rosnącej integracji w regionie, można by się spodziewać następujących tendencji w poszczególnych sektorach i gałęziach (tab. 9.1).

<sup>8</sup> Przy założeniu mobilności siły roboczej wewnątrz krajów i braku mobilności między krajami.

<sup>9</sup> Nie dotyczy to przemysłów/branż geograficznie uwarunkowanych, takich jak górnictwo czy przemysł stoczniowy (przemysły tego typu z reguły już wcześniej zdążyły stworzyć wokół siebie odpowiednie aglomeracje).

<sup>10</sup> Realokacja przemysłów o rosnących korzyściach skali zmieni strukturę geograficzną popytu na wyroby pozostałych gałęzi, zmuszając je do zmiany wielkości produkcji w przestrzeni. Najszybciej zmiany te pojawią się w branżach pracochłonnych o silnych powiązaniach uprzednich (produkujące wiele dóbr pośrednich) i słabych powiązaniach następczych (potrzebują mało dóbr pośrednich). Dopiero później realokacja dotyczy branż o silnych powiązaniach następczych i słabych uprzednich.

<sup>11</sup> Mechanizm charakterystyczny dla pierwszej fazy modeli (powiązań pionowych) nowej geografii ekonomicznej oznaczałby integrację zbliżoną (z niewielkimi wyjątkami) do opisywanej w ramach tradycyjnego modelu Heckschera–Ohlina nieprzewidującego konwergencji w wyniku postępującej specjalizacji na poziomie gałęzi.



Tab. 9.1. Zmiany w koncentracji aktywności gospodarczej w przestrzeni w podziale na sektory i gałęzie przy założeniu braku mobilności siły roboczej wewnątrz kraju i między krajami

Wyszczególnienie	Koncentracja absolutna	Koncentracja względna <sup>12</sup>		
		wewnątrz krajów	między krajami	Uwagi
Rolnictwo (zał. o odpływie siły roboczej)	malejąca	malejąca	malejąca	Słaby i malejący wpływ zróżnicowań wewnątrz-krajowych na zróżnicowania w regionie
Gałęzie przemysłu o rosnących korzyściach skali	malejąca	malejąca	malejąca	Silny i rosnący wpływ zróżnicowań wewnątrz-krajowych na zróżnicowania w regionie
Gałęzie przemysłu o rosnących korzyściach skali (np. górnictwo) geograficznie uwarunkowane przy założeniu braku odpływu siły roboczej z tych gałęzi	bez zmian	bez zmian	bez zmian	–
Gałęzie przemysłu o dużej podzielności jednostek wytwórczych (brak korzyści skali), produkujące dobra finalne o słabych powiązaniach następczych (popytowych)	bez zmian	bez zmian	bez zmian	Stabilny wpływ zróżnicowań wewnątrz-krajowych na zróżnicowania w regionie
Gałęzie przemysłu o dużej podzielności jednostek wytwórczych (brak korzyści skali) o silnych powiązaniach uprzednich (kosztowych) i lub następczych	malejąca	malejąca	malejąca <sup>13</sup>	–
Usługi rynkowe	malejąca	malejąca	malejąca	Silny i rosnący wpływ zróżnicowań wewnątrz-krajowych na zróżnicowania w regionie
Usługi publiczne	bez zmian lub malejąca <sup>14</sup>	bez zmian lub malejąca	bez zmian lub malejąca	–
Budownictwo	brak możliwości interpretacji na gruncie modeli nowej geografii ekonomicznej	brak możliwości interpretacji na gruncie modeli nowej geografii ekonomicznej <sup>15</sup>	brak możliwości interpretacji na gruncie modeli nowej geografii ekonomicznej	–

Źródło: opracowanie własne.

<sup>12</sup> Jest to koncentracja liczona na jednego zatrudnionego w przeciwieństwie do koncentracji topograficznej liczonej na jednostkę powierzchni. Koncentracja względna pozwala abstrahować od różnic w gęstości zaludnienia tak charakterystycznych dla Regionu Bałtyckiego.

<sup>13</sup> Przy założeniu, że koszty transportu nie odgrywają istotnej roli.

<sup>14</sup> Duży wpływ polityki w każdym kraju na lokalizację usług publicznych.

<sup>15</sup> Budownictwo w sytuacji swobody świadczenia usług w UE stanowi bowiem sektor, gdzie miejsce świadczenia usługi nie pokrywa się z miejscem rejestracji przedsiębiorstwa i zatrudnienia pracowników.

Zaprezentowane podejście wymaga także trudno dostępnych informacji dotyczących zmian wielkości zatrudnienia (lub produkcji) w podziale na subregiony (byłoby dobrze, gdyby owe subregiony cechowała porównywalna wielkość zatrudnienia) i sektory oraz gałęzie przemysłu przetwórczego (podsekcje EKD). Poszczególne gałęzie charakteryzuje bowiem odmienna wielkość korzyści skali, jak również siła powiązań uprzednich i następczych (tab. 9.2). Z reguły bowiem ogólnodostępne (niewymagające specjalnego i kosztownego przetwarzania) dane w podziale na subregiony ograniczają się do poziomu sektorów.

Tab. 9.2. Charakterystyki poszczególnych gałęzi przemysłu przetwórczego w zakresie korzyści skali i związków z innymi gałęziami

Wyszczególnienie	Nazwa podsekcji w klasyfikacji EKD (Nace Rev)	Korzyści skali	Związki wewnątrz gałęzi	Związki z innymi gałęziami	Tendencje koncentracyjne w Europie 70/73-94/97 (koncentracja absolutna poziom krajowy) <sup>16</sup>
Produkcja artykułów spożywczych i napojów	DA	N	S	W	☼☼ (spożywcze) ■☼ (napoje)
Produkcja wyrobów tytoniowych	DA	N	S	W	■☼
Włókiennictwo	DB	N	W	N	☼■
Produkcja odzieży i wyrobów futrzarskich	DB	N	W	N	☼■
Produkcja skór wyprawionych i wyrobów ze skór wyprawionych	DC	N	W	N	I (obuwie) ☼■ (skóry i produkty skórzane)
Produkcja drewna i wyrobów z drewna oraz z korka (z wyłączeniem mebli), wyrobów ze słomy i materiałów używanych do wyplatania	DD	N	W	S	☼☼
Produkcja masy włóknistej, papieru oraz wyrobów z papieru	DE	S	W	N	☼☼
Działalność wydawnicza; poligrafia i reprodukcja zapisanych nośników informacji	DE	S/W	W	N	☼☼
Wytwarzanie koksu, produktów rafinacji ropy naftowej i paliw jądrowych	DF	W	N	W	■■
Produkcja wyrobów chemicznych	DG	W	W (leki, kosmetyki i pozostałe) N (przemysłowe chemikalia)	N (leki kosmetyki i pozostałe) W (przemysłowe chemikalia)	I (chemikalia przemysłowe, leki i kosmetyki) ■■ (pozostałe)
Produkcja wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych	DH	N	N	W	I

<sup>16</sup> Miary koncentracji uzyskane przy wykorzystaniu współczynnika Giniego. Jest to koncentracja absolutna liczona między krajami. Brak koncentracji oznacza, że udział wszystkich krajów w wartości produkcji brutto danej gałęzi jest taki sam. Pełna koncentracja oznacza, że cała produkcja jest ulokowana w jednym kraju.



Tab. 9.2. (cd.)

Wyszczególnienie	Nazwa podsekcji w klasyfikacji EKD (Nace Rev)	Korzyści skali	Związki wewnątrz gałęzi	Związki z innymi gałęziami	Tendencje koncentracyjne w Europie 70/73-94/97 (koncentracja absolutna poziom krajowy)
Produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych	DI	S	N (ceramika) S (szkło i pozostałe)	S	I (ceramika, szkło) ☼☼ (pozostałe)
Produkcja metali	DJ	S (stal żelazo) W (metale szlachetne i nieżelazne)	W	N	I
Produkcja metalowych wyrobów gotowych z wyłączeniem maszyn i urządzeń	DJ	S	S	S	☼☼
Produkcja maszyn i urządzeń, gdzie indziej niesklasyfikowana	DK	S	S	S	■☼
Produkcja maszyn biurowych i komputerów	DL	S	S	W	■☼
Produkcja maszyn i aparatury elektrycznej, gdzie indziej niesklasyfikowana	DL	S	S	S	■■■
Produkcja sprzętu i urządzeń radiowych, telewizyjnych i telekomunikacyjnych	DL	S	S	W	■☼
Produkcja instrumentów medycznych, precyzyjnych i optycznych, zegarów i zegarków	DL	S/W	W	S	■☼
Produkcja pojazdów samochodowych, przyczep i naczep	DM	W	W	S	■■■
Produkcja pozostałego sprzętu transportowego	DM	W	N (motocykle tabor kolejowy, statki i pozostałe) W (samoloty)	W (motocykle tabor kolejowy, statki i pozostałe) N (samoloty)	■■■ (motocykle, samoloty) I (tabor kolejowy) ☼☼ (statki) ☼■ (pozostałe)
Produkcja mebli; działalność produkcyjna, gdzie indziej niesklasyfikowana	DN	N	S	S	☼■
Przetwarzanie odpadów	DN	-	-	-	-

Objaśnienia:

Niskie – N ☼☼ – zdekoncentrowane gałęzie niewykazujące symptomów koncentracji

Średnie – S ■☼ – skoncentrowane gałęzie o postępującej dekoncentracji

Silne – W ☼■ – zdekoncentrowane gałęzie o postępującej koncentracji

■■■ – skoncentrowane gałęzie niewykazujące symptomów dekoncentracji

I – brak wyraźnych tendencji do zmiany koncentracji absolutnej w Europie

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Midelfart-Knarvik, Overman, Redding, Venables (2000).

Alternatywny tok myślenia mógłby polegać na zbadaniu zmian w czasie wpływu korzyści skali, powiązań uprzednich i następczych na koncentracje gałęzi przemysłu w dezagregacji krajowej. Tym tropem poszli np. Midelfart-Knarvik, Overman, Red-

ding, Venables (2000, s. 36–38), którzy stwierdzili, że wraz z upływem czasu (od 1970 do 1997 r.) w Europie Zachodniej rosło znaczenie czynników opisywanych przez nową geografie ekonomiczną w wyjaśnianiu zmian koncentracji przemysłu przetwórczego. W szczególności malało znaczenie rosnących korzyści skali, a zwiększało się znaczenie powiązań następczych i uprzednich oraz obecności wykształconej siły roboczej w powiązaniu z istnieniem zasobów opartych na wiedzy (badania). Sytuacje tego typu można interpretować jako postępującą dyspersję w układzie międzykrajowym gałęzi o rosnących korzyściach skali, za którą nie nadąży dyspersja gałęzi o silnych powiązaniach uprzednich i następczych związanych z wykorzystaniem dóbr pośrednich.

Zaletą opisywanej metody jest ograniczenie zapotrzebowana na dane do poziomu krajowego, co pozwala badać gałęzie przemysłu w szczegółowej dezagregacji (podsekcje EKD). W ten sposób łatwiej klasyfikować gałęzie względem intensywności korzyści skali czy też powiązań uprzednich i następczych. Ponadto zastosowane modele pozwalają na bezpośredni pomiar intensywności oddziaływania czynników analizowanych przez nową geografie ekonomiczną na koncentrację przemysłu w badanym obszarze. Minusem jest natomiast abstrahowanie od procesów wewnątrz krajowych, mających istotne znaczenie dla określenia procesów integracji makroregionalnej (makroprzestrzennej) i odpowiednio polityki rozwoju przestrzennego na poziomie krajowym.

Oba opisywane podejścia posiadają więc istotne ograniczenia. W pierwszym przypadku jest to słabo sformalizowany charakter rozumowania (pomijanie wpływu istotnych dla koncentracji czynników niezwiązanych z modelami nowej geografii ekonomicznej) oraz konieczność zdobywania bardzo dużej liczby danych. W drugim przypadku liczba danych jest mniejsza, a użyte metody ilościowe pozwalają na bardziej precyzyjne określenie siły badanych związków i relacji, jednakże pomijane są ważne procesy wskazujące na zaistnienie mechanizmów opisywanych w modelach nowej geografii ekonomicznej. Ponadto pojawiają się trudności w komunikowaniu rezultatów badań decydom odpowiedzialnym za politykę makroprzestrzenną ze względu na hermetyczność i skomplikowaną postać używanych modeli formalnych.

W sytuacji opisywanej na wstępie niniejszego rozdziału (poszukiwania odpowiedzi na pytanie o znaczenie zmniejszania kosztów wymiany w regionie dla jego integracji i kohezji/spójności) bardziej celowe wydaje się podejście oparte na badaniu zmian w koncentracji. Po pierwsze, wskaźniki koncentracji łatwiej przemawiają do wyobraźni podmiotów kształtujących politykę przestrzenną. Po drugie, metoda ta pozwala na oddzielanie procesów transnarodowych od krajowych, a więc na oddzielenie ocen i wskazówek dla polityki przestrzennej różnych szczebli. Ze względu na stabilność struktury przemysłu wytwórczego (przynajmniej w odniesieniu do zatrudnienia) w Regionie Bałtyckim w ostatnich dziesięciu latach (tab. 9.3) dopuszczalne wydaje się ponadto przejście od pomiaru zmian w koncentracji poszczególnych gałęzi (o odmiennych korzyściach skali i sile powiązań uprzednich i następ-



czych) do badania koncentracji w sektorze przemysłu (co pozwala uniknąć problemu z brakiem danych na poziomie podsekcji EKD w podziale subregionalnym). Pojawienie się procesów dekoncentracji w przemyśle jako całości oznacza przewagę sił odśrodkowych, natomiast procesy koncentracji wskazują na przewagę sił dośrodkowych takich jak wysokie koszty i bariery wymiany czy specyficzne korzyści zewnętrzne w aglomeracjach (np. dostęp do badań i wiedzy). Nie wiadomo jednak, czy koncentracja/dekoncentracja ta wynika z procesów opisywanych przez nową geografie ekonomiczną a zasadzających się na interakcjach między korzyściami skali a dostępnością, czy też jest być może wynikiem zmian struktury przemysłu (np. wzrost zatrudnienia w gałęziach o stałych korzyściach skali, oraz tych o rosnących korzyściach skali, które ze względu na specyficzne charakterystyki, np. poligrafia<sup>17</sup>, cechować mogą tendencje do dyspersji – może powodować procesy dekoncentracji niezależnie od zmian w kosztach wymiany). Nie wiadomo również, czy nie występuje blokowanie mechanizmów nowej geografii ekonomicznej przez czynniki pomijane w jej rozważaniach, takie jak: koszty „utopione”, istnienie specyficznych „milieu” czy też silne działanie korzyści komparatywnych. W tej sytuacji nie ma możliwości przyjęcia hipotez o skuteczności działań w zakresie zmniejszania kosztów dostępności dla pobudzania konwergencji i budowania regionu funkcjonalnego. Jednak, przy założeniu stabilności struktury zatrudnienia<sup>18</sup> można się pokusić o odrzucenie hipotezy o potrzebie zmniejszania tych kosztów, jeśli badani wykazają, że z takich czy innych przyczyn dochodzi do samoistnej dekoncentracji i wyrównywania struktur gospodarczych w regionie.

Tak więc opisywane podejście pozwalałoby jedynie odrzucić hipotezę VASAB-u dotyczącą znaczenia obniżania kosztów wymiany (transportu) dla integracji w regionie, natomiast nie pozwalałoby na jej jednoznaczne przyjęcie.

Wyniki badania zmian w koncentracji względnej i absolutnej zatrudnienia w poszczególnych sektorach w Regionie Bałtyckim w latach 1995–2002 na poziomie subregionów (głównie NUTS 2 i 3) przedstawia tabela 9.4. Natomiast zmiana relacji między komponentem wewnątrz- i międzykrajowym koncentracji względnej jest przedstawiona w tabeli 9.5. Szczegółowa metoda obliczeń, wybór danych źródłowych i tablice wynikowe są zaprezentowane w aneksie do niniejszego rozdziału.

<sup>17</sup> Np. działalność wydawnicza, poligrafia i reprodukcja zapisanych nośników informacji, pomimo intensywnych korzyści skali i silnych powiązań wewnątrz gałęzi, była zdekoncentrowana w przestrzeni europejskiej i nie wykazywała w przeszłości (lata 70.) tendencji do koncentracji (absolutnej), jak to by wynikało z rozumowania nowej geografii ekonomicznej, pomimo braku komunikacji elektronicznej w tym okresie. Specyficzną barierą mogły być jednak w tym przypadku kwestie językowe.

<sup>18</sup> Istotne zmiany struktury wystąpiły w Szwecji i Finlandii i polegały na relatywnym wzroście zatrudnienia w sekcji C i E (które nie charakteryzują się tendencjami do dekoncentracji) kosztem podsekcji DD, DE, DI, DJ, DK i DN, które z wyjątkiem podsekcji DN, DD wykazywały średnie lub nawet intensywne korzyści skali. Mniej intensywne, ale ważne zmiany strukturalne wystąpiły w Polsce. Obniżyło się zatrudnienie głównie w podsekcji DB i DC (niskie korzyści skali) oraz DK (średnie korzyści skali), a wzrosło w DA, DD, DE (niskie i średnie korzyści skali) oraz DH i DN (niskie korzyści skali). Z punktu widzenia prowadzonego badania zmiany te mają charakter neutralny.

Wybór zatrudnienia jako przedmiotu koncentracji zamiast np. wartości dodanej czy wolumenu produkcji wynika z istotnych różnic w produktywności pracy między krajami regionu. Wybór krajów oraz okres analizy (bardzo krótki jak na badanie zmian strukturalnych) jest natomiast pochodną dostępności danych w odpowiedniej dezagregacji. Na przykład na Litwie zatrudnienie w podziale na sekcje i subregiony zaczęto mierzyć dopiero od roku 1995. Dane dotyczące podsekcji EKD są trudne lub niedostępne w układzie subregionalnym na Litwie, Polsce w Łotwie i Estonii.

Tab. 9.3. Zmiany struktury zatrudnienia w gałęziach przemysłowych w krajach Regionu Bałtyckiego w latach 1995–2002

Kraj	Zmiany struktury (w %)						
	Górnictwo, wytworzenie i zaopatrywanie w energię elektryczną gaz i wodę (C+E)	Produkcja artykułów spożywczych napojów i wyrobów tytoniowych (DA)	Produkcja wyrobów włókienniczych i odzieży, produkcja skór wyprawionych i wyrobów z tych skór (DB+DC)	Wytwarzanie koksu, produktów rafinacji ropy naftowej i paliw jądrowych, produkcja wyrobów chemicznych oraz wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych (DF+DG+Dh)	Produkcja urządzeń elektrycznych i optycznych (DL)	Produkcja sprzętu transportowego (DM)	Produkcja masy włókiastej, papieru oraz wyrobów z papieru, działalność publikacyjna i poligraficzna, produkcja drewna i wyrobów z drewna, produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych, produkcja metali, pozostała produkcja, (DD+DE+DI+DJ+DK+DN)
Dania	-2,16%	-0,25%	-0,42%	1,00%	0,07%	-0,25%	2,01%
Niemcy	0,30%	0,14%	0,09%	0,07%	-0,45%	-0,29%	0,14%
Finlandia	11,67%	-1,24%	-1,31%	-0,72%	-0,87%	-1,05%	-6,49%
Szwecja	11,34%	0,42%	-0,39%	-1,70%	-0,43%	-2,28%	-6,96%
Estonia	-1,09%	-1,28%	-0,24%	-0,86%	0,31%	-0,54%	-0,29%
Litwa <sup>a</sup>	-0,30%	-0,40%	-0,30%	-0,10%	0,10%	0,00%	0,70%
Łotwa <sup>b</sup>	-0,33%	-0,44%	-0,34%	-0,35%	-0,80%	-0,70%	1,19%
Polska	-1,05%	2,11%	-3,91%	1,25%	0,31%	-0,74%	2,04%
Norwegia	0,10%	0,51%	-0,29%	0,01%	0,09%	0,48%	-0,90%

a) 2000–2003; b) 1996–2002.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Cambridge Econometrics, danych GUS i Statistical Year-book of Lithuania 2005, Statistical Office of Estonia, Central Statistical Bureau of Latvia (CSB).



Tab. 9.4. Zmiany w koncentracji względnej i absolutnej zatrudnienia w podziale na sektory w Regionie Bałtyckim w latach 1995–2003

Wyszczególnienie	Zmiany koncentracji względnej			Zmiany koncentracji absolutnej	
	w Regionie Bałtyckim (pomiędzy subregionami)	wewnątrz krajów (pomiędzy subregionami)	między krajami	w Regionie Bałtyckim (pomiędzy subregionami)	wewnątrz poszczególnych krajów (pomiędzy subregionami)
Rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo i rybactwo	<u>dodatnie</u>	dodatnie	<u>dodatnie</u>	<u>dodatnie</u>	Dodatnie: <u>Norwegia</u> , <u>Estonia</u> , <u>Polska</u> Ujemne: Dania, Niemcy, Finlandia, Szwecja, <u>Litwa</u>
Przemysł <sup>19</sup>	<u>dodatnie</u>	<u>dodatnie</u>	ujemne	ujemne	Dodatnie: <u>Dania</u> , <u>Norwegia</u> , Niemcy, Szwecja, Ujemne: Finlandia, Estonia, Litwa, Polska
Usługi rynkowe	<u>dodatnie</u>	<u>dodatnie</u>	<u>dodatnie</u>	<u>dodatnie</u>	Dodatnie: Dania, Niemcy, <u>Finlandia</u> , <u>Szwecja</u> , <u>Litwa</u> , <u>Polska</u> , <u>Estonia</u> Ujemne: Norwegia
Usługi publiczne	<u>ujemne</u>	dodatnie	<u>ujemne</u>	dodatnie	Dodatnie: Niemcy, <u>Norwegia</u> , <u>Litwa</u> , Szwecja, <u>Estonia</u> , Dania, Finlandia, <u>Polska</u>
Budownictwo	<u>ujemne</u>	<u>ujemne</u>	<u>ujemne</u>	ujemne	Dodatnie: Niemcy, <u>Litwa</u> , <u>Dania</u> , Finlandia, <u>Szwecja</u> , <u>Norwegia</u> Ujemne: Estonia, Polska

Objaśnienie: podkreślenie oznacza zmiany istotne statystycznie.

Źródło: obliczenia K. Najman.

Jak wynika z tablicy 9.4:

- w sektorze pierwszym następował wzrost zróżnicowań względnych pomiędzy subregionami i pomiędzy krajami. Rosły także zróżnicowania absolutne. Subregiony o dużym zatrudnieniu w rolnictwie, leśnictwie i rybołówstwie notowały wzrost owego zatrudnienia, a te o małym zatrudnieniu jego spadek. Odwrotny proces następował wewnątrz krajów z wyjątkiem Norwegii (wzrost zróżnicowań absolutnych, ale nieistotny statystycznie) oraz Polski i Estonii (wzrost zróżnicowań absolutnych);
- w przemyśle następował wzrost zróżnicowań względnych pomiędzy subregionami i wewnątrz krajów. Odwrotna tendencja, ale statystycznie nieistotna, występowała natomiast w zakresie zróżnicowań absolutnych w regionie, natomiast wewnątrz krajów statystycznie istotne zmiany wzrostu koncentracji absolutnej wystąpiły jedynie w Danii i Norwegii. W pozostałych krajach zmiany były nieistotne statystycznie;

<sup>19</sup> Obejmuje, obok przetwórstwa przemysłowego, również wytwarzanie i zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę oraz górnictwo (dotyczy wszystkich danych prezentowanych w tym rozdziale).

- w usługach rynkowych dał się zauważyć wzrost zróżnicowań absolutnych i względnych we wszystkich badanych przekrojach oraz absolutnych wewnątrz większości badanych krajów z wyjątkiem Norwegii (spadek zróżnicowań, ale nieistotny statystycznie);
- w usługach publicznych występował spadek zróżnicowań względnych między subregionami i między krajami, natomiast wewnątrz-krajowy komponent wykazywał zmiany dodatnie nieistotne statystycznie. Zmiany w zakresie zróżnicowań absolutnych w regionie były dodatnie, ale nieistotne statystycznie, natomiast wewnątrz krajów następowały wzrosty zróżnicowań absolutnych (wzrost koncentracji absolutnej) w tym w czterech krajach (Norwegia, Litwa, Estonia, Polska) istotne statystycznie;
- w budownictwie następowało zmniejszenie zróżnicowań względnych i absolutnych między subregionami i między krajami.

Jak wynika z tabeli 9.5 większa część zróżnicowania we względnej koncentracji zatrudnienia, z wyjątkiem sektora przemysłu, może być wyjaśniana przez różnice pomiędzy krajami, a nie różnice wewnątrz krajów. Wpływ zróżnicowań wewnątrz-krajowych był najsłabszy w przypadku rolnictwa, a najsilniejszy w przypadku przemysłu i usług rynkowych. Ich znaczenie dla wyjaśnienia koncentracji zatrudnienia w regionie wzrastało w odniesieniu do przemysłu usług publicznych i budownictwa, a malało w odniesieniu do usług rynkowych i sektora pierwszego.

Tab. 9.5. Udział komponentu wewnątrz-krajowego w koncentracji względnej zatrudnienia w poszczególnych sektorach w subregionach Regionu Bałtyckiego w latach 1995–2002

Sektor	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi rynkowe	Usługi publiczne	Budow- nictwo
Średni udział komponentu wewnątrz- krajowego w latach 1995–2002	0,1908	0,9191	0,5672	0,2011	0,8024
Zmiana w latach 1995–2002 ( $\Delta_{95-02}$ )	-0,0416	0,0178	-0,0669	0,0551	0,1480

Źródło: obliczenia K. Najman.

Analiza powyższa pozwala na przyjęcie pewnych hipotez roboczych istotnych z punktu widzenia makroskalowego planowania przestrzennego. Hipotezy te wymagają jednak dalszej weryfikacji. Ograniczenia niniejszego badania, takie jak: wysoki stopień agregacji danych (dezagregacja sektorowa, brak wydzielenia gałęzi przemysłu o rosnących korzyściach skali), abstrahowanie od stanu zastanego (np. stopnia policentryczności istniejącej struktury osadniczej) i innych, poza kosztami wymiany czynników wpływających na zmiany koncentracji oraz duże różnice w poziomie zatrudnienia analizowanych subregionów, powodują, że otrzymane wyniki trzeba traktować z pewną ostrożnością.

Można przyjąć, iż w skali całego badanego obszaru nie da się zauważyć wielu istotnych tendencji opisanych w modelach nowej geografii ekonomicznej w sytuacji postępującej integracji gospodarczej i przestrzennej.



Po pierwsze, rosło zróżnicowanie w zakresie zatrudnienia względnego w usługach rynkowych między krajami oraz wzrastało także zróżnicowanie absolutne w obu badanych przekrojach. Oznacza to, że subregiony o dużym zatrudnieniu w usługach zatrudnienie to jeszcze zwiększały, co można interpretować jako dalsze koncentrowanie się zatrudnienia w usługach rynkowych w obszarach metropolitalnych.

Po drugie, rosło także zróżnicowanie między subregionami i wewnątrz krajów w zakresie zatrudnienia względnego w sektorze pierwszym. Rosło także zróżnicowanie absolutne w tym zakresie. Oznacza to, że w subregionach o dużym zatrudnieniu w rolnictwie zatrudnienie to rosło, a w subregionach o małym zatrudnieniu malało. Subregiony tradycyjnie rolnicze nabierały jeszcze bardziej rolniczego charakteru.

Po trzecie, udział komponentu zróżnicowań wewnątrz krajowych w całości zróżnicowań w koncentracji względnej był malejący dla usług rynkowych, podczas gdy według hipotezy nowej geografii ekonomicznej w sytuacji intensywnego działania sił rynkowych kierunek ten powinien być odwrotny.

Po czwarte, malało wprawdzie zróżnicowanie między krajami w zakresie zatrudnienia w przemyśle, ale zmiana ta nie była istotna statystycznie.

W tej sytuacji nie da się odrzucić hipotez VASAB-u o pozytywnym wpływie rozwoju infrastruktury transportowej na regionalną integrację i kohezję.

W polityce przestrzennej konieczne jest położenie nacisku na:

- zmniejszanie kosztów dostępności (transportu) głównie między symetrycznymi i quasi-symetrycznymi subregionami metropolitalnymi poprzez poprawę infrastruktury transportowej;
- zwiększanie interakcji między miastami, ośrodkami uniwersyteckimi, przedsiębiorstwami i innymi ośrodkami posiadającymi potencjał niezbędny do generowania wzrostu. W tym przypadku ważne są kontakty, a więc kwestie łączności, telekomunikacji, przelamywanie barier międzyludzkich, wspólne działania i wspólne ich programowanie;
- budowanie ośrodków krystalizacji integracji w regionie, takich jak międzynarodowe strefy rozwoju, gdzie określane będą wspólne wizje rozwojowe, tworzone inne dokumenty strategiczne, formułowane wspólne polityki rozwojowe (np. polityka rozwoju infrastruktury, współpracy miast czy wspierania innowacji) oraz realizowane wspólne projekty<sup>20</sup>.

W kategoriach przestrzennych należałoby więc postulować położenie nacisku na tzw. policentryczność funkcjonalną. Koszty transportu stanowią bowiem tylko jeden z elementów szeroko rozumianych kosztów wymiany. Stąd też relatywna dostępność stanowi ważny, ale nie wystarczający czynnik integracji i kohezji. Na przykład w słynnym „Pentagonie<sup>21</sup>” istnieje spora liczba dużych aglomeracji, o bardzo wysokich wskaźnikach dostępności, które pomimo to cechuje relatywnie słabszy poziom rozwoju i powiązań gospodarczych szczególnie w zakresie gospodarki opartej na

<sup>20</sup> Niniejsze badanie posłużyło autorowi do sformułowania konkluzji i priorytetów dokumentu „Łączenie potencjałów” (VASAB 2005), który w zgrubnym zarysie konsumuje i rozbudowuje powyższe wnioski.

<sup>21</sup> Pięciokąt wyznaczony przez Londyn, Paryż, Mediolan, Monachium i Hamburg, gdzie powstaje 46,5% PKB EU 27, zamieszkuje 32% ludności EU 27 i który stanowi jedynie 14% obszaru EU 27.



wiedzy (np. Ruhrgebiet w Niemczech czy belgijskie miasta Liege i Charleroi). Wydaje się, iż w przypadku policentryczności funkcjonalnej równie istotne są aspekty instytucjonalne jak i strukturalne. Potrzebna jest więc współpraca instytucji, odpowiednia polityka zmierzająca do tworzenia lokalnych milieów oraz tzw. interfejsów funkcjonalnych (*place-specific functions*<sup>22</sup>), a za tym pójdą więzi strukturalne pomiędzy podmiotami gospodarczymi. Przekładając to na język wytycznych dla polityki przestrzennej, należałoby postulować: włączenie władz dużych aglomeracji w proces stymulowania i ułatwiania gospodarczych powiązań wokół Bałtyku (obniżania kosztów transakcyjnych nawiązywania współpracy np. przez zmniejszanie bariery informacyjnej), wspieranie współpracy klastrów usługowych i wytwórczych i ich powiązań bałtyckich, nagłaśnianie dobrych i sprawdzonych rozwiązań w tym zakresie, tworzenie informacyjnej i prawnej infrastruktury współpracy. Małe miasta powinny intensyfikować endogeniczne mechanizmy rozwoju. Oczywiście, nie należy całkowicie pomijać infrastruktury transportowej, w tym powiązań pomiędzy metropoliami (tu potrzebne jest osiągnięcie pewnych minimalnych standardów wzajemnych interakcji) i powiązań przez morze, które leży w centrum regionu i stanowi czynnik spowalniający przepływ ładunków i pasażerów.

Powyższe wnioski mają jednak charakter prowizoryczny i przypominają układanie obrazu z niepełnego zestawu puzzli. Konieczna jest więc ich dalsza weryfikacja. Byłoby to możliwe przy zbadaniu zmian w koncentracji gałęzi o rosnących korzyściach skali. Barierą jest brak danych w odpowiedniej dezagregacji dla subregionów wschodniej części Regionu Bałtyckiego.

### 9.3. Od Krugmana do rzeczywistości

Podjęta w poprzednim rozdziale próba przełożenia wyników badań nowej geografii ekonomicznej na wspomaganie podejmowania decyzji makroprzestrzennych wykazała, że wciąż jeszcze bariery w tym zakresie przeważają nad szansami.

Sporo zostało jeszcze do zrobienia, głównie po stronie ekonomii. Pierwszy problem pojawia się już na poziomie samych modeli. Można zauważyć tu dwa istotne deficyty. Pierwszy z nich dotyczy zbyt wąskiego traktowania sił odśrodkowych dochodzących do głosu przy niskich kosztach wymiany (wysokiej dostępności). Z punktu widzenia polityki przestrzennej jest to zagadnienie kluczowe. Siły te bowiem prowadzą do przestrzennej konwergencji i kohezji bez ponoszenia kosztów po stronie efektywności procesów gospodarczych. Zanika więc dylemat: efektywność czy spójność. Oznacza to, że obciążenie zbędne, wywołane prowadzeniem konkretnej polityki sektorowej (np. zmierzającej do obniżenia kosztów wymiany) po pewnym czasie całkowicie zanika. Potrzebne jest bardziej systematyczne analizowanie szerokiego spektrum tego typu sił odśrodkowych. Ekonomia musi odpowiedzieć, kiedy i jak działają siły tego typu. Jak na razie analizowane spektrum tych sił jest

---

<sup>22</sup> Np. funkcje typu *gateway*, innowacyjności (rozwoju nauki i badań), podejmowania decyzji (siedziby koncernów) i kontrolne.



niewielkie i ograniczone do przestrzennych różnic w placach oraz kosztów transportu dóbr przestrzennie uwarunkowanych (rolniczych). Brakuje jednak rozważań o niemobilnych czynnikach produkcji innych niż siła robocza. Koncepcja kapitału terytorialnego (specyficznego *milieu*) jest całkowicie nieobecna. Nie są brane pod uwagę bariery psychologiczne i kulturowe, które powodują, że założenie o wyrównywaniu plac realnych w gospodarce jest spełnione jedynie w wymiarze kierunkowym, ale nie bezwzględny. Wątpliwość budzi także klasyczne założenie o homogeniczności siły roboczej i jej zdolności do łatwej zmiany ról życiowych. Jeśli mobilność siły roboczej jest funkcją jej wykształcenia i/lub osiągniętego wieku, to w pewnych sytuacjach trudno oczekiwać procesów wyrównawczych w skali krajowej. Drugi deficyt modeli nowej geografii (w odniesieniu do oczekiwań polityki przestrzennej) wynika z konieczności przyjmowania założenia (bez niego nie nastąpią sprzężenia zwrotne), aby dochód wędrował za „mobilnym” zasobem wytwórczym. Na gruncie analizowanych modeli nie da się więc odpowiedzieć na pytanie o rolę prorozwojową i prokohezyjną kapitału akumulowanego w metropolii, a inwestowanego np. w drugi dom czy w przedsiębiorstwo rodzinne na peryferiach. Tego typu sytuacje nie prowadzą do tworzenia masy krytycznej rozwoju w modelach nowej geografii, a szkoda, bo zjawisko to jest szczególnie aktualne obecnie w sytuacji nasilonych czasowych migracji z nowych do starych krajów członkowskich UE.

Po drugie, aby nowa geografia ekonomiczna mogła lepiej wspierać politykę przestrzenną, niezbędne jest pogłębienie i rozwinięcie na szersze spektrum polityk władz publicznych sygnalizowanych w pracach Baldwina Forslida, Martina, Ottaviano, Robert-Nicouda (np. 2003), rozważań czy wniosków kierunkowych dotyczących kształtowania polityk w świetle ustaleń modeli nowej geografii ekonomicznej. Do analizowanych przez tych autorów interakcji polityki przestrzennej i różnych polityk sektorowych (transportowej, handlowej) i horyzontalnych (polityka regionalna, produkcja dóbr publicznych, polityka wspierania innowacji) można by przykładowo dołączyć pewne aspekty polityk makroekonomicznych, np. kwestie walki z bezrobociem. Nowa geografia ekonomiczna wskazuje, że elastyczność rynków pracy warunkuje proces konwergencji. W tej sferze pozostaje jednak nadal wiele znaków zapytania, np. w jaki sposób na dyspersję i koncentrację działalności gospodarczej w przestrzeni wpływają różne modele zwalczania bezrobocia (np. polski – obrony miejsc pracy czy skandynawski – ochrony pracownika przed bezrobociem). Równie ciekawe byłyby rozważania dotyczące polityki fiskalnej. Czy stopień jej centralizacji wpływa na intensyfikację procesów koncentracji? Główny jednak mankament wydaje się tkwić w wykorzystywaniu odmiennych modeli do analiz różnych zagadnień z zakresu polityk sektorowych czy horyzontalnych. Tylko polityka transportowa przewija się we wszystkich modelach. Brakuje więc narzędzi, które byłyby w stanie analizować interakcje pomiędzy różnymi politykami równocześnie.

Po trzecie, aby przejść od wskazań kierunkowych do wspomaganie decyzji w rozwiązywaniu problemów makroprzestrzennych, potrzebne są uzupełniające badania empiryczne. Brakuje wiedzy w wielu kluczowych sferach. Przykładem mo-



że być wspieranie powiązań sieciowych między ośrodkami miejskimi, innych niż powiązania transportowe. W świetle modeli gospodarki opartej na wiedzy mogą one mieć istotne znaczenie. Potrzebna jest odpowiedź, jakie warunki wstępne muszą być spełnione, aby doszło do współpracy międzynarodowej klastrów wytwórczych i usługowych. Niezbędna jest także pogłębiona wiedza dotycząca charakterystyk poszczególnych gałęzi z punktu widzenia cech istotnych w modelach nowej geografii ekonomicznej, takich jak: siła korzyści skali, powiązań uprzednich i następczych.

Badania te, jak na razie, koncentrują się na przemyśle przetwórczym, a byłyby szczególnie ważne w odniesieniu do różnych rodzajów usług. Usługi bowiem odgrywają coraz ważniejszą rolę w międzynarodowej integracji gospodarczej. Podobnie istotne wydają się kontynuowanie badań ESPON w mniejszej niż europejska agregacji. Przykładowo byłoby ważne, aby sprawdzić wpływ zmian infrastrukturalnych na poziom PKB w układzie regionów paneuropejskich, czy też wpływ policentryczności nie tylko na poziom, ale także na wzrost PKB również w układzie tychże regionów.

Po czwarte, potrzebna jest systematyczna obserwacja zmian w przestrzeni. Ta obserwacja nie jest możliwa bez systemu monitoringu zmian przestrzennych odniesionych nie tylko do typowych struktur przestrzennych (punktowych, liniowych i pasmowych), ale przede wszystkim do aktywności gospodarczej w przestrzeni. Próby obliczenia wielkości progowych przy wykorzystaniu modeli nowej geografii ekonomicznej wydają się bowiem skazane na niepowodzenie. Modele te oferują uproszczoną wizję rzeczywistości, stąd liczba czynników wpływających w rzeczywistości na koncentrację i dyspersję przestrzenną jest większa niżeli ta, która wynika z ich rozważań. Wielkości progowe mogą więc się różnić w zależności od kraju czy regionu. Stąd metoda zaprezentowana w poprzednim rozdziale, polegająca na empirycznej obserwacji procesów koncentracji i dekoncentracji w przekrojach subregionalnych i krajowych, niezależnie od sił sprawczych tego procesu, stanowić może właściwy łącznik między teorią a praktyką, między modelami ekonomicznymi i polityką przestrzenną. Aby jednak ta metoda przyniosła oczekiwane rezultaty, potrzebna jest ciągła obserwacja skutków działania sił rynkowych do- i odśrodkowych kształtujących integrację gospodarczą i przestrzenną w regionie. Istotne byłyby także obserwacje pozwalające śledzić transfery finansowe wynikające z migracji poszczególnych zasobów produkcyjnych, na ile następuje wycofywanie dochodów z miejsc ich uzyskania do miejsc „zakorzenienia” danego zasobu, czy za migracją zasobów następuje po pewnym czasie zwrotna migracja kapitału np. w postaci bezpośrednich inwestycji zagranicznych? Temu mógłby służyć odpowiedni projekt ESPON 2. Obserwacji tej nie da się jednak zrealizować bez danych retrospektywnych w odpowiedniej agregacji i bez odpowiednich metod atrybucji danych do przestrzeni.

Systematyczna obserwacja tego typu pozwoliłaby nie tylko na określenie faktu zmiany charakteru procesów integracji regionalnej, lecz także na wyciąganie wniosków indukcyjnych dotyczących skutków przestrzennych kombinacji różnych polityk. Nasza wiedza na ten temat byłaby znacznie pełniejsza, przynajmniej w wymiarze studiów przypadków. Pozwalałaby na zaplanowanie optymalnego zestawienia (mix)



polityk realizujących cele przestrzenne. A w końcu umożliwiłaby weryfikację wielu wniosków nowej geografii ekonomicznej, pozwalając np. połączyć charakterystyki poszczególnych gałęzi przemysłu czy usług z ich rzeczywistym zachowaniem przestrzennym.

Po piąte, rozwój monitoringu wymaga również dopełnienia wiedzy o kategoriach przestrzennych. Szczególnie ważne jest pogłębienie znajomości funkcjonalnego wymiaru policentryczności. Potrzebne jest opracowanie jej operacyjnej definicji i metod pomiaru. Waloryzacji wymagają różne metody wzmacniania tej policentryczności. To samo dotyczy definicji dostępności. W tym przypadku widać wyraźnie różnice w podejściach nowej ekonomii (tu preferowana byłaby dostępność potencjalna jako motor zmian przestrzennych i procesów konwergencji) i polityki przestrzennej (preferującej dostępność „czegoś” jako element równości szans, który wcale nie musi jednak przekładać się na kumulacyjne procesy gospodarcze).

Reasumując, podjęta w niniejszej pracy próba wykorzystania modeli nowej geografii ekonomicznej do wspomagania makroskalowej polityki przestrzennej wykazała, jak wiele jest do zrobienia w tej kwestii. Ekonomia jest obecnie na etapie modeli przestrzennych, tj. modeli sił odśrodkowych i dośrodkowych konstruowanych zgodnie z zasadami sztuki modelowania ekonomicznego. Modele te pozwalają analizować kluczowe kwestie przestrzenne, takie jak: policentryczność, dostępność i tworzenie pasm podwyższonego rozwoju. Ich praktyczna użyteczność ogranicza się jednak jak na razie do bardzo ważnej roli ostrzegawczej i pedagogicznej. Ukazują one planistom przestrzennym klasy zagadnień wymagających pogłębionej refleksji i analizy z ich strony.

Nadal jednak brakuje wskazówek dotyczących metod efektywnego wdrażania polityki przestrzennej w zgodzie z logiką procesów rynkowych. Jeśli przyjąć, że polityka przestrzenna, tak jak i inne polityki, posiada autonomię (w ramach procesu wyboru społecznego) w zakresie wyznaczania celów rozwojowych pierwszego i drugiego rzędu, to ekonomia powinna udzielić stosownych podpowiedzi, jak te cele w danych konkretnych warunkach realizować, np. w jaki sposób wdrażać cel spójności/kohezji przy wykorzystaniu mechanizmów rynkowych w konkretnych uwarunkowaniach, np. Regionu Bałtyckiego. Istniejące deficyty wynikają nie tyle ze słabości nauki, co z braku odpowiednich baz danych, jak również z niskiego poziomu świadomości po stronie planistów przestrzennych użyteczności tego typu obserwacji. Po drugie, i tu chyba luka jest szczególnie dotkliwa, brakuje analiz ex post, tj. studiów przypadków analizujących konkretne wysiłki wdrożeniowe polityk przestrzennych. Patrząc na polityki makroekonomiczne, łatwo zauważyć, że chociaż nie zawsze mogą liczyć na wsparcie teorii ekonomii w fazie ich konstruowania (nadal istnieje wiele kontrowersji co do realnego oddziaływania na gospodarkę wielu instrumentów makroekonomicznych), to jednak z reguły podlegają one mniej lub bardziej dogłębnej analizie przyczyn, sukcesów i porażek. Analogicznie, nawet jeśli przyjąć, że jest nieco za wcześnie, aby ekonomia głównego nurtu pełniła bardziej aktywne funkcje przy konstruowaniu polityk przestrzennych, to jej powinnością wydaje się generalizowanie wniosków z porażek i sukcesów realizowanych polityk



przestrzennych przy wykorzystaniu sobie właściwego aparatu wnioskowania. Dzięki temu znacznie wzbogaciłaby się praktyczna, a nie tylko oparta na matematycznych modelach, wiedza o ekonomicznych uwarunkowaniach procesów przestrzennych, dostępnych opcjach i alternatywach postępowania w zależności od specyfiki struktur przestrzennych.

Pozostaje pytanie, co trzeba zrobić, aby zmienić opisany powyżej stan rzeczy. W jaki sposób doprowadzić do sytuacji, aby gremia takie jak VASAB szerzej korzystały z dorobku nauk ekonomicznych, a ekonomiści chcieli analizować problemy przestrzenne. Zważywszy na to, że osoby w praktyce odpowiedzialne za przygotowanie i wdrażanie polityki przestrzennej w krajach wokół Bałtyku dosyć nieufnie odnoszą się do analiz i wsparcia eksperckiego nawet ze strony badaczy parających się wyłącznie tą dziedziną, trudno sobie wyobrazić, że nagle staną się one szczególnie otwarte na idee, pomysły i wskazówki ekonomistów. Szansą byłoby uruchomienie procesu wzajemnego uczenia się podobnego do tego, jaki ma obecnie miejsce w zakresie europeizacji planowania przestrzennego. Punktem wyjścia powinien stać się konsensus na poziomie bałtyckim czy europejskim dotyczący nowego odczytania roli i zadań transnarodowej indykatywnej polityki przestrzennej. Potrzebna jest zgoda planistów przestrzennych na poszerzenia dobrze im znanego pola mediacji w konfliktach przestrzennych o zagadnienia takiego kształtowania struktur przestrzennych, aby były uruchamiane samoczynne mechanizmy wzrostu i rozwoju i aby były inicjowane pożądane, samonapędzające się procesy społeczne i gospodarcze. Potrzebna jest zmiana świadomości wśród decydentów polityki przestrzennej. W przeciwnym razie transnarodowa polityka przestrzenna narazić się może na zarzut oderwania od realiów głównych wyzwań europejskich, a jej paradygmat kohezji może rozminąć się z oczekiwaniami mieszkańców zjednoczonej Europy przynajmniej tych, którzy niedawno do niej formalnie wstąpili.

W drugim kroku potrzebne byłoby zbliżenie sfer badawczych. Bodźcem mogłyby stać się wspólne seminaria i konferencje, np. w ramach INTERACT-u. Chodziłoby o to, aby badacze procesów gospodarczych i procesów przestrzennych poznali wzajemnie specyfikę i uwarunkowania swoich warsztatów badawczych. Ekonomiści powinni pogodzić się z pewną arbitralnością wyboru celów cząstkowych przez planistów przestrzennych, podczas gdy ci drudzy muszą zrozumieć ograniczenia wynikające z przyjmowanych przez ekonomistów założeń. Ekonomia może bowiem zaferować planowaniu przestrzennemu jedynie kierunkowe wskazówki dotyczące możliwości wpływania na przebieg procesów ekonomicznych, podczas gdy jej siła predykcyjna jest ograniczona.

Dopiero w trzecim kroku celowe byłoby włączenie w proces wzajemnego uczenia się osób odpowiedzialnych za uprawianie polityki przestrzennej, czyli np. członków VASAB-u. Wspólnie z nimi możliwe stałoby się ustalenie katalogu kwestii i problemów, które skorzystałyby z badań przestrzenno-ekonomicznych. Cytowane w niniejszej pracy zmniejszanie bariery dostępności może służyć jako przykład modelowy. Inną kwestią tego typu mogą być elementy strukturalne (przepływy) policentryczności funkcjonalnej. Do praktyków bowiem powinno należeć ostateczne



sformułowanie problemów badawczych, tak aby odpowiadały one zapotrzebowaniu zgłaszanemu przez prowadzących politykę przestrzenną i nosiły charakter aplikacyjny. Sfera badawcza powinna pełnić jedynie rolę moderacyjną w tym procesie. Chodzi o to, by nie popełnić błędu ESPON, który w swej pierwszej odsłonie (do 2006 r.) koncentrował się na badaniu zagadnień uznawanych za ciekawe i frapujące przez badaczy przestrzennych (np. morfologiczna policentryczność), ale o relatywnie mniejszym ciężarze gatunkowym dla prowadzenia polityki przestrzennej.

Czwarty etap powinien znowu należeć do badaczy obu dziedzin. Obejmowałby on wspólne analizowanie ustalonych wcześniej z praktykami zagadnień przestrzennych. Etap ten powinien prowadzić do wzbogacenia warsztatów zarówno ekonomistów jak i badaczy rozwoju przestrzennego, budować wzajemne zaufanie i zrozumienie w zakresie kompetencji badawczych. Etap ten wymagałby wsparcia zewnętrznego badań np. w postaci istniejącego mechanizmu ESPON czy projektów współpracy terytorialnej (cel 3 Funduszy Strukturalnych na lata 2007–2013).

Dopiero w piątym kroku wyniki wspólnych badań powinny zostać udostępnione planistom i decydom przestrzennym. Ten krok jest niezwykle ważny. Brak zaufania planistów przestrzennych do sfery badawczej, często bowiem wynika z nieumiejętności przekładania wyników badań na wskazówki dla prowadzenia polityki. Zbyt daleko idące uproszczenia, abstrakcyjne koncepcje, skomplikowane metody wnioskowania zniechęcają praktyków do korzystania z dorobku analiz naukowych. Etap ten powinien więc polegać nie tyle na prezentacji wyników badań, co na reinterpretacji strategii i wizji przestrzennych oraz odpowiednich programów operacyjnych (krajowych, regionalnych i ponadnarodowych), dokonanej przy wykorzystaniu wyników badań przez ekspertów zdolnych łączyć wątki teoretyczne i aplikacyjne. Ważna jest klarowność i jasność oferowanego przesłania. Debata mogłaby przybrać np. formułę konferencji organizowanych na forum bałtyckim pod egidą VASAB-u i Forum Rozwoju Bałtyku (BDF).

W szóstym kroku trzeba powracać do etapu trzeciego, co oznacza ponowne rozpoczęcie dialogu na zasadzie iteracji w sytuacji, gdy obie strony są znacznie bogatsze o doświadczenie wspólnej pracy. Łatwiej będzie określić ponownie klasy zagadnień wymagających wspólnych analiz przestrzennych i ekonomicznych.

## Aneks A

### OPIS BADANIA

Celem badania było stwierdzenie, jakie mechanizmy integracji gospodarczej dominują w Regionie Bałtyckim.

W tym celu zbadano:

- a) zmianę w zakresie koncentracji geograficznej (względnej) działalności gospodarczej (w podziale na sektory) w Regionie Bałtyckim w latach 1995–2002<sup>23</sup>;
- b) siłę oddziaływania na owe procesy koncentracji (dekoncentracji) komponentu międzykrajowego i wewnątrz krajowego;
- c) zmianę w zakresie koncentracji absolutnej działalności gospodarczej (w podziale na sektory) w Regionie Bałtyckim (pomiędzy subregionami w Europie Bałtyckiej i wewnątrz krajów) w latach 1995–2002.

Geograficzna koncentracja zatrudnienia, jak na to wskazują Brühlhart i Traeger (2003, s. 8), może być badana w dwóch wymiarach. Po pierwsze, jako koncentracja topograficzna, czyli na jednostkę powierzchni (np. na km<sup>2</sup>), po drugie, jako koncentracja względna, czyli w odniesieniu do liczby wszystkich zatrudnionych.

W pierwszym przypadku brak koncentracji oznacza, że liczba osób zatrudnionych na jednostkę powierzchni jest taka sama w odniesieniu do całości zatrudnienia w poszczególnych sektorach. Tego typu koncentracja abstrahuje od różnic w gęstości zaludnienia. Brak koncentracji względnej oznacza natomiast, iż każdy zatrudniony swoje godziny pracy dzieli pomiędzy poszczególne sektory w takiej samej proporcji. Obie koncepcje koncentracji nie są tożsame. Sektor doskonale zdecentrowany pod względem topograficznym będzie cechowała dodatnia koncentracja względna, wynikająca z różnic w gęstości zaludnienia i vice versa. Częściej stosowana jest koncepcja koncentracji względnej jako dająca lepsze odpowiedzi w kwestii zmian strukturalnych, w szczególności w odniesieniu do sektora drugiego i trzeciego. Także w niniejszym badaniu wykorzystano koncepcję koncentracji względnej jako lepiej nadającej się do analizowania zależności opisywanych przez modele nowej geografii ekonomicznej.

W analizach bazujących na modelach nowej geografii ekonomicznej przydatna może być także koncentracja absolutna. Ukazuje ona rozkład absolutnego zatrudnienia w badanym sektorze w podziale na badane jednostki<sup>24</sup>. Brak koncentracji oznacza, iż we wszystkich jednostkach liczba zatrudnionych w badanym sektorze

<sup>23</sup> Początkowo zamiarem autora było wykonanie badania w podziale na część wschodnią i zachodnią regionu. Na istotne różnice w mechanizmach ekonomicznych integracji w części wschodniej i zachodniej Regionu Bałtyckiego wskazują zarówno Kisiel-Łowczyc (2000) jak i Groth (2001). Owo zamierzenie niestety się nie powiodło ze względu na brak odpowiednich danych statystycznych.

<sup>24</sup> W niniejszym badaniu są to subregiony.



jest taka sama, niezależnie od wielkości badanej jednostki. W przypadku Regionu Bałtyckiego wzrostu koncentracji absolutnej w przemyśle i usługach rynkowych można interpretować jako szybszy rozwój subregionów metropolitalnych (założenie, że cechuje je duże zatrudnienie absolutne w tych sektorach) kosztem subregionów peryferyjnych czy słabiej rozwiniętych. Szczególnie uprawnione jest to w odniesieniu do zmian wewnątrz krajów.

W badaniu wykorzystano bazę danych dotyczącą zatrudnienia, prowadzoną przez Cambridge Econometrics. Baza ta obejmuje dane na poziomie NUTS 2 i niektórych NUTS 3 od 1975 roku w podziale na następujące sektory: (a) rolnictwo, leśnictwo i rybołówstwo, (b) energetyka i przetwórstwo przemysłowe, (c) usługi rynkowe (komercyjne), (d) usługi nierynkowe (publiczne), (e) budownictwo. Zarówno kategoria „usługi rynkowe”, jak i kategoria „energetyka i przemysł przetwórczy” posiadają wiele podzbiorów, odpowiednio 5<sup>25</sup> i 7<sup>26</sup>. Niestety, pełne wykorzystanie walorów tej bazy danych w niniejszym badaniu okazało się niemożliwe. Trzy kraje Regionu Bałtyckiego: Litwa Łotwa i Estonia są bowiem regionami typu NUTS 2, a w bazie Cambridge Econometrics brakuje danych zbieranych w niższych przekrojach, np. NUTS 3 dla tych krajów. Stąd też konieczne okazało się skompletowanie danych z tych krajów przy wykorzystaniu innych źródeł. Okazało się to możliwe jedynie w odniesieniu do Estonii i Litwy, ale wyłącznie w przekrojach pięciu wcześniej wymienionych sektorów.

Porównywalność danych jest możliwa dzięki zastosowaniu tej samej klasyfikacji branżowej NACE Rev.1. W przypadku Estonii dane zostały pozyskane z firmy badawczej Geomedia, która zakupiła je z Estońskiego Urzędu Statystycznego (Statistikaamet), w przypadku Litwy pochodzą one z Publikacji Litewskiego Urzędu Statystycznego (Labour Force, Employment and Unemployment 1998–2003). Dane te posiadają szereg mankamentów. W odniesieniu do Litwy zgromadzone są one bowiem od 1995 roku, czyli od utworzenia subregionalnego szczebla administracyjnego w tym kraju, który jednocześnie stanowi NUTS 3. W przypadku Estonii dane te są gromadzone na poziomie estońskich powiatów (maakonda), których wielkość znacznie odbiega od wielkości innych subregionów wokół Bałtyku<sup>27</sup>. Dlatego dokonano ich grupowania w następującej konfiguracji: północna Estonia – powiat Harju, północno-wschodnia Estonia – powiaty Ida-Viru, Laane Viru, północno-wschodnia Estonia – powiaty Pärnu, Hiiumaa, Viljandi, Järva, Laane, Rapla, Saare oraz południowa Estonia – powiaty Tartu, Jõgeva, Põlva, Valga, Võru<sup>28</sup>.

<sup>25</sup> Handel, hotele i restauracje, transport i komunikacja, usługi finansowe, pozostałe usługi rynkowe.

<sup>26</sup> Wytwarzanie i zaopatrzenie w energię elektryczną, gaz i wodę oraz przemysł wydobywczy, przemysł spożywczy i tytoniowy, przemysł tekstylny i odzieżowy, przemysł chemiczny, w tym wyroby gumowe i plastikowe, przemysł elektroniczny, wytwarzanie środków transportu, pozostałe branże.

<sup>27</sup> Najmniejszy maakond Hiiumaa ok. 12 tys. mieszkańców, a największy Harju z Tallinem jako stolicą ok. 535 tys.

<sup>28</sup> Dezagregacja ta nieco odbiega od oficjalnego podziału Estonii na NUTS 3, ale wynika ona z naturalnych ciężarów ludności do miast centralnych kraju i pozwala na wyodrębnienie nieco większych jednostek statystycznych. Oficjalnie w Estonii wyodrębnia się pięć jednostek NUTS 3: północna Estonia (Põhja-Eesti) — powiat Harju; centralna Estonia (Kesk-Eesti) — powiaty Järva, Lääne-Viru, Rapla; północnowschodnia Estonia (Kirda-Eesti) — powiat Ida-Viru, zachodnia Estonia (Lääne-Eesti) — powiaty Hiiumaa, Lääne, Pärnu, Saare, południowa Estonia (Lõuna-Eesti) — powiaty Jõgeva, Põlva, Tartu, Valga, Viljandi, Võru.



W efekcie otrzymano dane za lata 1995–2002 dla 69 subregionów wokół Bałtyku, obejmujących całe terytoria Danii (3 subregiony), Estonii<sup>29</sup> (4 subregiony), Finlandii (5 subregionów), Litwy<sup>30</sup> (10 subregionów), Niemiec (16 subregionów), Norwegii (7 subregionów), Polski (16 subregionów) i Szwecji (8 subregionów). Konieczność włączenia do badania wszystkich subregionów z krajów tylko po części bałtyckich, takich jak Niemcy czy Polska, wynikała z profilu prowadzonego badania (hipotez nowej geografii ekonomicznej dotyczących roli granic administracyjnych kraju w odniesieniu do ograniczania migracji siły roboczej). Stąd równie ważne było śledzenie procesów koncentracji w całym Regionie Bałtyckim, jak i w poszczególnych krajach. W efekcie delimitacja badanego obszaru odbiega od zwyczajowo przyjętej w literaturze przedmiotu (zob. np. Palmowski 2000) i stosowanej przez VASAB czy INTERREG III B. W tak zdefiniowanym obszarze w badanym okresie średnioroczne zatrudnienie wynosiło 66 379 500 osób. W najmniejszym subregionie (autonomiczne Wyspy Alandzkie w Finlandii) zatrudnienie wynosiło średniorocznie jedynie 15 030 osób, a w największym, niemieckiej Północnej Westfalii, liczyło 8 039 090 osób. Średnia wielkość zatrudnienia w subregionach poszczególnych krajów zaprezentowano w tabeli 9.6.

Tab. 9.6. Średnia wielkość średniorocznego zatrudnienia w subregionach poszczególnych krajów w latach 1991–2002

Kraj	Dania	Niemcy	Finlandia	Szwecja	Polska	Norwegia	Litwa	Estonia	Cały badany obszar
Średnioroczne zatrudnienie w subregionie (w tys.)	902,13	2 481,28	430,79	525,05	938,83	310,33	150,12	166,25	962,02

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych Cambridge Econometrics (patrz s. 314)

Istnienie sporych rozbieżności w zakresie wielkości analizowanych subregionów prowadzić może do tzw. błędu MAUP (*modifiable areal unit problem*) polegającego na zmianie rezultatów analizy wraz ze zmianami agregacji analizowanych regionów. W tej sytuacji pożądana byłaby atrybucja danych ekonomicznych do niewielkich jednolitych obszarów pod względem przestrzennym (np. kwadraty o powierzchni 1 km<sup>2</sup>) lub też pod względem liczby zatrudnionych osób. Atrybucja tego typu jest możliwa przy zastawianiu technik GIS-owskich, jednakże jest ona bardzo droga (wysoki koszt zbierania danych) i dlatego rzadko stosowana. W niniejszym badaniu natomiast punktem wyjścia są zmienne nieobserwowalne (tzw. jednostki bazowe) – w odniesieniu do koncentracji względnej jednostką bazową jest jeden zatrudniony. Wartości zmiennych nieobserwowalnych formalnie są sumowane w ramach obserwowalnych subregionów, co powoduje pewną utratę informacji, ale pozwala zarazem na wykorzystanie obserwowalnych danych subregionalnych.

<sup>29</sup> Dane dla lat 1991–2002.

<sup>30</sup> Dane dla lat 1995–2003.



W badaniu wykorzystano dwie techniki badawcze: jednoparametrowe indeksy entropii  $GE(\alpha)$  do pomiaru koncentracji względnej oraz współczynniki koncentracji Giniego ( $K$ ) do pomiaru koncentracji absolutnej.

Jednoparametrowe indeksy entropii w przeciwieństwie do tradycyjnych współczynników koncentracji Giniego umożliwiają dekompozycję nawet wtedy, gdy wartości przybierane przez poszczególne pomiary (zmienne) są podobne lub identyczne, co ma miejsce w niniejszym badaniu. Pozwalają one więc na dekompozycję koncentracji na element wewnętrzny (wewnątrz krajowy) i zewnętrzny (między krajami), co ma istotne znaczenie z punktu widzenia weryfikacji hipotez nowej geografii ekonomicznej. Indeksy te zostały obliczone według następującego wzoru:

$$GE(\alpha) = \frac{1}{\alpha^2 - \alpha} \left[ \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N \left( \frac{y_i}{\bar{y}} \right)^\alpha - 1 \right]$$

$$\bar{y} = \frac{1}{N} \sum_{i=1}^N y_i \quad (1)$$

gdzie:

$y_i$  – zatrudniony w danym sektorze  $s$  w jednostce bazowej  $i$ ,

$N$  – liczba jednostek bazowych,

$\alpha$  – współczynnik wrażliwości odległości pomiędzy wartościami przybieranymi przez podstawowe jednostki pomiaru (zwykle przyjmuje on wartość od 0 do 1).

W niniejszym badaniu przyjęto za Brülhartem i Traegerem (2003, s.5) wartość współczynnika  $\lambda$  równą jedności, gdyż według Bourguignona (1979) i Shorrocks (1980): „ $GE(0)$  i  $GE(1)$  to jedyne dające się dekomponować addytywnie miary zróżnicowań, dla których wagi użyte do sumowania zróżnicowań w podgrupach sumują się do pewnej stałej i nie zależą od zróżnicowań pomiędzy podgrupami”<sup>31</sup>. W efekcie (po zastosowaniu reguły L’Hopitala<sup>32</sup>) wzór 1 przybrał postać:

$$GE_s(1) = 1/N \left\{ \sum_{i=1}^N (y_{is} / \bar{Y}_s) \ln (y_{is} / \bar{Y}_s) \right\} \quad (2)$$

gdzie:

$y_{is}$  – liczba zatrudnionych w sektorze  $s$  w danej jednostce bazowej  $i$ ,

$N$  – liczba jednostek bazowych (liczba zatrudnionych w Regionie Bałtyckim),

$\bar{Y}_s$  – udział zatrudnionych w sektorze  $s$  w całym badanym obszarze.

W odniesieniu do konkretnego badania, ze względu na nieobserwowalne wartości zmiennej badanej w odniesieniu do jednostek bazowych, wskaźnik ten przybrał następującą postać:

<sup>31</sup> „ $GE(0)$  and  $GE(1)$  are the only additively decomposable scale invariant inequality measures for which the weights of the within subgroups inequalities sum to constant and are independent from between subgroups inequalities”.

<sup>32</sup> L’Hopital rule.

$$GE_s(1) = \sum_{r=1}^R (n_r/N) (\hat{y}_{rs}/\hat{Y}_s) \ln(\hat{y}_{rs}/\hat{Y}_s) \quad (3)$$

gdzie:

$\hat{y}_{rs}$  – udział zatrudnionych w sektorze  $s$  w subregionie  $r$ ,

$R$  – liczba subregionów,

$n_r$  – liczba jednostek bazowych w subregionie  $r$  (liczba zatrudnionych w subregionie  $r$ ),

$\hat{Y}_s$  – udział zatrudnionych w sektorze  $s$  w całym badanym obszarze,

$N$  – liczba jednostek bazowych (liczba zatrudnionych w Regionie Bałtyckim).

Dekompozycje powyższego wskaźnika na część ukazującą wyłącznie komponent wewnątrz krajowy została dokonana przy wykorzystaniu następującej formuły:

$$GEW_s = \sum_{k=1}^K (n_k/N)^{1-\lambda} (y_{ks}/Y_s)^\lambda GE_{ks}(\lambda) \quad (4)$$

gdzie:

$y_{ks}$  – zatrudnieni w sektorze  $s$  w kraju  $k$ ,

$K$  – liczba krajów,

$n_k$  – liczba jednostek bazowych w kraju  $k$ ,

$Y_s$  – zatrudnieni w sektorze  $s$  w całym badanym obszarze,

$GE_{ks}(\lambda)$  – wskaźnik entropii dla sektora  $s$  w kraju  $k$  (liczony jak we wzorze (3) przy zmianie  $N$  na  $n_k$  a  $\hat{Y}_s$  na  $\hat{y}_{ks}$ ),

$\lambda=1$ ,

$N$  – liczba jednostek bazowych (liczba zatrudnionych w Regionie Bałtyckim).

Obliczono także współczynnik entropii pomiędzy krajami tzn.  $GEK$ :

$$GEK_s(1) = \sum_{k=1}^K (n_k/N) (\hat{y}_{ks}/\hat{Y}_s) \ln(\hat{y}_{ks}/\hat{Y}_s) \quad (5)$$

gdzie:

$\hat{y}_{ks}$  – udział zatrudnionych w sektorze  $s$  w kraju  $k$ ,

$K$  – liczba krajów,

$n_k$  – liczba jednostek bazowych w kraju  $k$  (liczba zatrudnionych w kraju  $k$ ),

$\hat{Y}_s$  – udział zatrudnionych w sektorze  $s$  w całym badanym obszarze,

$N$  – liczba jednostek bazowych (liczba zatrudnionych w Regionie Bałtyckim).

Obliczono współczynniki entropii pomiędzy latami 1995<sup>33</sup> a 2002 w trzech przekrojach: między subregionami ( $GE$ ), wewnątrz krajów ( $GEW$ ) i pomiędzy krajami ( $GEK$ ), a następnie obliczono zmianę tych współczynników pomiędzy latami 1995 a 2002. Powtórzono obliczenia  $GE$  dla  $\lambda=2$ . Uzyskane wnioski co do kierunków zmian nie odbiegają od tych mierzonych przy wykorzystaniu  $GE$  dla  $\lambda=1$ .

Istotność zmiany określono przy wykorzystaniu analizy bootstrapowej<sup>34</sup>. Alternatywą do tego podejścia byłyby zbadanie kierunku i natężenia zmian współczynni-

<sup>33</sup> Ze względu na brak danych dla Litwy i Estonii odpowiednio dla 1991–1994 i 2003.

<sup>34</sup> Obliczenia wykonane przez dr. Krzysztofa Najmana, który także aktywnie wykorzystał metodę bootstrapową w niniejszym badaniu.



ków koncentracji w badanym okresie przy wykorzystaniu regresji liniowej. Zrezygnowano jednak z tej metody ze względu na zbyt małą liczbę obserwacji (zbyt krótki okres badania 1995–2002).

Na wybór analizy bootstrapowej wpłynęły także inne czynniki. Prowadzone badania nad tak dużym geograficznie regionem powoduje, że uzyskiwane wyniki mają charakter wyników uzyskiwanych z próby. Badane subregiony mogą być traktowane jako próba z pewnej globalnej populacji zindustrializowanych subregionów świata. Jednak z punktu widzenia tego badania można przyjąć, że subregiony Europy Bałtyckiej są populacją subregionów a uzyskane wartości wskaźników koncentracji są wartościami „próbkowymi” ze względu na ograniczoną dokładność pomiaru danych, na podstawie których były one wyznaczane. Tak więc można przyjąć, że wskaźniki koncentracji są szacowane na poziomie ich wartości oczekiwanej i posiadają swój rozkład – który jest jednak nieznany. Niestety, aby odpowiedzieć na pytanie, czy wartości wskaźników zmieniły się istotnie między badanymi okresami, musimy znać przynajmniej asymptotyczne wartości niektórych parametrów tego rozkładu, takie jak jego wariancja. Istotne jest także to, czy dane w poszczególnych okresach są niezależne (*intertemporal dependencies in the data*), a w omawianym przypadku można przypuszczać, że zależności takie jednak istnieją (stałość zatrudnienia, warunki mieszkaniowe itp). Z tego względu, a także z powodu niemożliwości analitycznego ustalenia dokładnych postaci rozkładów dla badanych współczynników koncentracji, trzeba było posłużyć się analizą bootstrapową. Wybór tej metody badawczej został zasugerowany już przez Millsa i Zandvkiliego (1997), Fostera i Shneyerova (1999), a także Biewena (2002). Wykazali oni bowiem, że bootstrapowe testy zmian w czasie wartości współczynników koncentracji opartych na entropii mają bardzo małe błędy standardowe. Jak udowodnili Davidson i Flachaire (2004), mniejsze nawet, niż te, uzyskiwane dzięki znajomości rozkładów asymptotycznych. W szczególności dotyczy to także małych prób, a z takim przypadkiem mamy tu do czynienia, gdyż badanych subregionów jest jedynie 69.

W prezentowanym badaniu, w celu zachowania maksymalnej porównywalności, wykorzystano procedurę zastosowaną przez Brullharta i Traegera (2003). Postawiono hipotezę zerową, że przestrzenna konfiguracja, mogąca być wynikiem wyborów maksymalizujących zysk „dobrze poinformowanych” przedsiębiorstw, jest stała w czasie. Hipoteza alternatywna mówi, że ta konfiguracja jest zmienna w czasie. Wyniki bazują na 10 000 replikacjach.

Współczynnik Giniego (K) obliczony został według poniższego wzoru:

$$K = \frac{1}{100n} \left[ \sum_{i=1}^n (i-1) p_i^{sk} - \sum_{i=1}^n i p_{i-1}^{sk} \right]$$

$$p_i = \frac{x_i}{\sum_{i=1}^n x_i} \quad (6)$$

gdzie:

$K$  – współczynnik Giniego,

$i$  – numer subregionu,

$n$  – liczba subregionów,

$x_i$  – zatrudnieni w subregionie  $i$ ,

$sk$  = skumulowane.

Obliczenia obejmują lata 1995–2002 i dokonane zostały w dwóch przekrojach: wewnątrz krajów i pomiędzy wszystkimi subregionami w całym badanym obszarze w podziale na sektory. Następnie przy wykorzystaniu analizy bootstrapowej zbadano istotność zmian współczynników koncentracji pomiędzy latami 1995 a 2002.

Wybór współczynników Giniego, a nie współczynników entropii, do analizy zmian w koncentracji absolutnej wynikał z faktu, iż w tym przypadku wymóg adytywności otrzymanych wyników nie wchodzi w rachubę<sup>35</sup>. Zdecydowano się więc na metodę tradycyjną i częściej używaną do pomiarów koncentracji.

W efekcie otrzymano informację, czy subregiony o relatywnie dużym zatrudnieniu w danym sektorze zwiększają je (a subregiony o małym zatrudnieniu zmniejszają), czyli postępuje koncentracja i polaryzacja, czy też odwrotnie, występuje dekoncentracja i przestrzenna konwergencja.

Zmiany absolutne zatrudnienia w podziale na sektory przenoszą informację o kilku niezależnych zjawiskach, takich jak: przyrost naturalny, migracje siły roboczej między sektorami i w przestrzeni. W niniejszym badaniu rozważono różne sposoby eliminacji wpływu przyrostu naturalnego na zmiany zatrudnienia. Próby te się nie powiodły, gdyż posiadane dane nie pozwalały na stwierdzenie przyczyn zmiany zatrudnienia na poziomie subregionów. W efekcie przyjęto hipotezę, że podaż pracy jest relatywnie obfita (bezrobocie powyżej naturalnego), a czynnikiem decydującym o zmianach zatrudnienia jest popyt na pracę. Zmiany koncentracji są więc pochodną zmian popytu na pracę i nie ma znaczenia, czy popyt ten zaspokajają nowo wchodzący na rynek pracownicy, czy też ci, zmieniający sektor lub subregion zatrudnienia.

Wyniki badania i dane wyjściowe obrazują tabele 9.7–9.13.

---

<sup>35</sup> Łatwo bowiem wyobrazić sobie sytuację zerowej koncentracji pomiędzy subregionami i wewnątrz krajów przy dodatniej koncentracji między krajami (równo liczebne subregiony i różna liczba subregionów w krajach), czy vice versa zerową koncentrację między krajami i wewnątrz krajów przy dodatniej koncentracji na poziomie regionu międzynarodowego (równoliczne kraje podzielone po równo na  $n$  subregionów, gdzie  $n$  jest różny dla każdego kraju).



Tab. 9.7. Struktura zatrudnienia w krajach bałtyckich w latach 1990, 1995, 2002 (w %)

Kraj <sup>a)</sup>	Lowiectwo, rolnictwo, leśnictwo i rybactwo			Przemysł			Budownictwo			Usługi rynkowe			Usługi publiczne		
	1990	1995	2002	1990	1995	2002	1990	1995	2002	1990	1995	2002	1990	1995	2002
Dania	5	5	3	20	19	17	5	6	6	35	36	38	34	35	36
Niemcy	3	3	2	30	24	2	7	9	7	34	37	41	26	28	29
Finlandia	9	8	5	22	22	21	7	6	7	35	32	34	27	33	33
Szwecja	4	3	2	21	19	17	6	5	5	31	33	36	38	39	39
Estonia	20	10	7	29	29	25	8	5	7	24	31	37	19	25	25
Litwa	19	24	17	32	21	20	11	7	6	19	24	29	19	24	28
Łotwa	18	18	14	25	20	17	11	5	6	26	31	36	20	25	27
Polska	25 <sup>b)</sup>	27	29	24 <sup>c)</sup>	24	19	8 <sup>d)</sup>	5	5	27 <sup>e)</sup>	24	28	17 <sup>f)</sup>	19	20
Norwegia	7	6	4	19	19	17	7	6	8	41	41	41	26	29	31
UE 25	8	7	6	24	22	19	7	7	7	34	37	40	26	28	28
Region Bałtycki	10	9	8	26	23	20	7	7	6	32	34	37	25	26	28

a) zaokrąglenia powodują sumowanie do 99–101%; b) 1992 – 27; c) 1992 – 25; d) 1992 – 7; e) 1992 – 24; f) 1992 – 17.

Źródło: obliczenia własne na podstawie Cambridge Econometrics.

Tab. 9.8. Zmiany struktury w krajach bałtyckich w latach 1990–2002 – różnice absolutne pomiędzy wielkościami względnymi (procentowymi)

Kraj <sup>a)</sup>	Łowiectwo, rolnictwo, leśnictwo i rybactwo		Przemysł		Budownictwo		Usługi rynkowe		Usługi publiczne	
	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002
Dania	-0,80	-1,20	-0,56	-2,09	0,09	0,28	0,46	2,47	0,78	0,58
Niemcy	-0,20	-0,60	-5,59	-2,84	1,92	-2,04	2,51	4,22	1,39	1,27
Finlandia	-0,50	-2,60	-0,49	-0,80	-1,63	1,16	-3,47	2,35	6,06	-0,11
Szwecja	-0,30	-0,70	-1,90	-2,30	-1,15	0,07	2,04	3,13	1,35	-0,16
Estonia	-9,60	-3,30	-0,63	-3,99	-2,52	1,15	7,12	5,51	5,62	0,62
Litwa	4,90	-6,90	-10,72	-1,51	-4,30	-0,81	5,06	5,04	5,04	4,19
Łotwa	0,30	-3,90	-4,84	-3,68	-5,17	0,23	5,41	4,95	4,26	2,44
Polska	0,40	1,60	-0,31	-4,70	-1,76	-0,8	1,00	3,40	0,63	0,60
Norwegia	-1,30	-1,50	0,03	-2,25	-1,29	1,94	0,05	-0,02	2,55	1,88
UE 25	-1,10	-1,20	-2,59	-2,57	-0,25	-0,36	2,27	3,15	1,69	0,94
Region Bałtycki	-0,80	-0,70	-3,36	-2,73	0,23	-1,27	2,27	3,14	1,64	1,52

a) zaokrąglenia powodują sumowanie wokół liczby zero.

Źródło: obliczenia własne na podstawie Cambridge Econometrics.



Tab. 9.9. Zmiany zatrudnienia w krajach bałtyckich w latach 1990–2002 (w %)

Kraj	Łowiectwo, rolnictwo, leśnictwo i rybactwo		Przemysł		Budownictwo		Usługi rynkowe		Usługi publiczne	
	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002	1990–1995	1995–2002
Dania	-16,7	-22,6	-5,3	-5,3	-0,9	11,8	-1,3	13,8	-0,3	8,2
Niemcy	11,6	-17,8	-2,5	-8,8	54,3	-21,1	28,9	15,2	26,4	8,1
Finlandia	-18,2	-23,0	-15,4	9,4	-32,7	36,9	-22,0	22,1	6,0	13,3
Szwecja	-18,8	-18,5	-18,2	-6,6	-26,3	7,4	-4,2	16,1	-6,9	5,7
Estonia	-60,8	-37,7	-25,4	-20,6	-48,0	11,9	-1,2	8,5	-1,2	-5,5
Litwa	11,9	-31,7	-41,0	-10,6	-45,1	-14,9	12,3	16,5	12,3	13,1
Łotwa	-29,8	-18,0	-44,3	-14,5	-64,8	8,7	-16,6	20,8	-16,6	14,6
Polska	2,3	1,9	-0,9	-22,60	-21,8	-18,2	4,2	9,9	4,2	-0,7
Norwegia	-17,0	-21,1	2,7	-4,4	-16,4	45,4	2,7	8,5	12,5	15,6
UE 25	-13,6	-10,4	-10,6	-5,6	-3,3	1,8	6,8	16,4	6,7	10,9
Region Bałtycki	-0,9	-5,3	-6,2	-9,9	10,9	-15,2	15,2	11,7	14,6	8,2

Źródło: obliczenia własne na podstawie Cambridge Econometrics.

Tab. 9.10. Struktura zatrudnienia usług rynkowych w krajach bałtyckich w latach 1990, 1995, 2002 (w %)

Kraj <sup>a)</sup>	Usługi rynkowe														
	Handel hurtowy i detaliczny, naprawa pojazdów samochodowych i motocykli oraz artykułów użytku osobistego i domowego			Hotele i restauracje			Transport, gospodarka magazynowa i łączność			Pośrednictwo finansowe			Obsługa nieruchomości, wynajem i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej		
	1990	1995	2002	1990	1995	2002	1990	1995	2002	1990	1995	2002	1990	1995	2002
Dania	43	43	41	8	8	8	19	19	17	9	8	7	22	22	27
Niemcy	38	38	35	9	10	10	21	17	14	12	10	8	21	25	33
Finlandia	40	38	36	10	9	9	23	24	22	8	7	5	19	21	28
Szwecja	41	39	34	8	8	8	23	21	19	6	6	6	23	26	32
Estonia <sup>b)</sup>	34	42	41	10	9	9	36	31	27	2	4	4	18	15	20
Litwa	..	..	49	..	..	7	..	..	24	..	..	5	..	..	15
Łotwa	30	44	48	17	7	8	29	29	28	2	4	4	22	15	13
Polska <sup>c)</sup>	51	51	48	4	5	5	25	22	18	5	7	7	15	15	22
Norwegia	33	33	32	6	6	7	22	21	20	7	6	5	32	34	36
Region Bałtycki część zachodnia	39	38	35	8	9	9	21	18	15	10	9	8	22	25	33

a) zaokrąglenia powodują sumowanie do 99–101%; b) 2001 zamiast 2002 r.; c) 2002 zamiast 2000 r.

Źródło: obliczenia własne na podstawie Cambridge Econometrics.



Tab. 9.11. Zatrudnienie w przemyśle i górnictwie w krajach bałtyckich w latach 1990, 1995, 2002

Wyszczególnienie	Struktura (w %)			Zmiany struktury (różnice absolutne pomiędzy wielkościami względnymi)		Zmiany (w %)	
	1990	1995	2002	1995-1990	2002-1995	1995-1990	2002-1995
Przemysł, górnictwo i wytwarzanie oraz zaopatrywanie w energię	100	100	100	-	-	-6,2	-9,9
Górnictwo, wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, gaz i wodę (C+E)	52	51	52	-1,71	1,50	-7,5	-4,9
Produkcja artykułów spożywczych napojów i wyrobów tytoniowych (DA)	5	6	6	0,76	0,11	10,5	-5,9
Produkcja wyrobów włókienniczych i odzieży, produkcja skór wyprawionych i wyrobów z tych skór (DB+DC)	3	2	2	-0,66	-0,05	-26,0	-9,7
Wytwarzanie koksu, produktów rafinacji ropy naftowej i paliw jądrowych, produkcja wyrobów chemicznych oraz wyrobów gumowych i z tworzyw sztucznych (DF+DG+DH)	5	6	6	0,34	-0,05	1,9	-8,5
Produkcja urządzeń elektrycznych i optycznych (DL)	7	7	7	0,05	-0,47	-3,7	-13,5
Produkcja sprzętu transportowego (DM)	5	5	5	0,33	-0,45	1,8	-15,3
Produkcja masy włóknistej, papieru oraz wyrobów z papieru, działalność publikacyjna i poligraficzna, produkcja drewna i wyrobów z drewna, produkcja wyrobów z pozostałych surowców niemetalicznych, produkcja metali, pozostała produkcja, (DD+DE+DI+DJ+DK+DN)	22	23	23	0,88	-0,59	-0,6	-10,0

Źródło: obliczenia własne na podstawie Cambridge Econometrics.

Tab. 9.12. Wskaźniki koncentracji względnej w latach 1995–2003 w podziale na sektory

Lata	GE(1)				
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi rynkowe	Usługi publiczne	Budownictwo
1995	0,57444	0,02965	0,01721	0,03097	0,07805
1996	0,60513	0,03006	0,01768	0,03131	0,07628
1997	0,61265	0,03012	0,01802	0,03158	0,07125
1998	0,62057	0,03074	0,01844	0,03100	0,06195
1999	0,64449	0,03128	0,01925	0,02830	0,05804
2000	0,66810	0,03137	0,02015	0,02501	0,05169
2001	0,69163	0,03307	0,02138	0,02376	0,05708
2002	0,71466	0,03320	0,02157	0,02479	0,06028

Sektory	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi rynkowe	Usługi publiczne	Budownictwo
Wskaźnik koncentracji					
Średnia GE(1)	0,6415	0,0312	0,0192	0,0283	0,0643
$\Delta GE(1)_{95-02}$	0,1402	0,0035	0,0044	-0,0062	-0,0178

95% przedział ufności	decyzja	odrzucenie H0	odrzucenie H0	odrzucenie H0	odrzucenie H0	odrzucenie H0
	górny	-0,1634	-0,0080	-0,0076	0,0028	0,0044
	dolny	-0,1037	0,0011	-0,0017	0,0102	0,0318

90% przedział ufności	decyzja	odrzucenie H0	odrzucenie H0	odrzucenie H0	odrzucenie H0	odrzucenie H0
	górny	-0,1576	-0,0069	-0,0069	0,0034	0,0070
	dolny	-0,1109	0,0002	-0,0023	0,0091	0,0279

H0:	$\Delta GE(1)_{95-02} = 0$	Zmiany nie są istotne statystycznie
H1:	$\Delta GE(1)_{95-02} \neq 0$	Zmiany są istotne statystycznie



Lata	GEW(1)/GE(1)				
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi rynkowe	Usługi publiczne	Budow- nictwo
1995	0,21272	0,90390	0,61543	0,17653	0,70801
1996	0,19802	0,91546	0,59639	0,17653	0,73121
1997	0,19619	0,92375	0,58119	0,17381	0,77833
1998	0,19745	0,92911	0,55300	0,17652	0,81647
1999	0,19117	0,92539	0,54661	0,18999	0,82031
2000	0,18249	0,92222	0,54817	0,23213	0,84114
2001	0,17707	0,91137	0,54807	0,25149	0,86787
2002	0,17113	0,92169	0,54852	0,23161	0,85599

Lata	GEW(1)				
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi rynkowe	Usługi publiczne	Budownictwo
1995	0,1222	0,0268	0,0106	0,0055	0,0553
1996	0,1198	0,0275	0,0105	0,0055	0,0558
1997	0,1202	0,0278	0,0105	0,0055	0,0555
1998	0,1225	0,0286	0,0102	0,0055	0,0506
1999	0,1232	0,0290	0,0105	0,0054	0,0476
2000	0,1219	0,0289	0,0110	0,0058	0,0435
2001	0,1225	0,0301	0,0117	0,0060	0,0495
2002	0,1223	0,0306	0,0118	0,0057	0,0516

Sektory	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi rynkowe	Usługi publiczne	Budownictwo
Wskaźnik koncentracji					
Średnia GEW(1)	0,1218	0,0287	0,0109	0,0056	0,0512
$\Delta GEW(1)_{95-02}$	0,0001	0,0038	0,0012	0,0003	-0,0037

95% przedział ufności	decyzja	brak podstaw do odrzucenia $H_0$	odrzucenie $H_0$	odrzucenie $H_0$	brak podstaw do odrzucenia $H_0$	odrzucenie $H_0$
	górny	-0,0094	-0,0071	-0,0026	-0,0013	-0,0011
	dolny	0,0114	0,0008	0,0002	0,0007	0,0078

90% przedział ufności	decyzja	brak podstaw do odrzucenia $H_0$	odrzucenie $H_0$	odrzucenie $H_0$	brak podstaw do odrzucenia $H_0$	odrzucenie $H_0$
	górny	-0,0072	-0,0062	-0,0022	-0,0010	-0,0002
	dolny	0,0086	-0,0001	-0,0001	0,0005	0,0067

$H_0$ :	$\Delta GEW(1)_{95-02} = 0$	Zmiany nie są istotne statystycznie
$H_1$ :	$\Delta GEW(1)_{95-02} \neq 0$	Zmiany są istotne statystycznie



Lata	GEK				
	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi ryn- kowe	Usługi publiczne	Budow- nictwo
1995	0,4522	0,0028	0,0066	0,0255	0,0228
1996	0,4853	0,0025	0,0071	0,0258	0,0205
1997	0,4925	0,0023	0,0075	0,0261	0,0158
1998	0,4980	0,0022	0,0082	0,0255	0,0114
1999	0,5213	0,0023	0,0087	0,0229	0,0104
2000	0,5462	0,0024	0,0091	0,0192	0,0082
2001	0,5692	0,0029	0,0097	0,0178	0,0075
2002	0,5924	0,0026	0,0097	0,0190	0,0087

Wskaź- nik kon- centracji	Sektory	Rolnictwo, leśnictwo, łowiectwo i rybołówstwo	Przemysł	Usługi ryn- kowe	Usługi publiczne	Budow- nictwo
	Średnia GEW(1)		0,5196	0,0025	0,0083	0,0227
$\Delta$ GEW(1) <sub>95-02</sub>		0,1401	-0,0002	0,0031	-0,0065	-0,0141

95% przedział ufności	decyzja	odrzućenie H0	brak podstaw do odrzućenia H0	odrzućenie H0	odrzućenie H0	odrzućenie H0
	górny	-0,16686	-0,0018048	-0,00576	0,00304	0,00307047
	dolny	-0,1022	0,001203	-0,00136	0,010496	0,02784693

90% przedział ufności	decyzja	odrzućenie H0	brak podstaw do odrzućenia H0	odrzućenie H0	odrzućenie H0	odrzućenie H0
	górny	-0,16034	-0,0013242	-0,00505	0,003631	0,00512069
	dolny	-0,11013	0,00093921	-0,00176	0,009407	0,02417314

H0:	$\Delta$ GEK(1) <sub>95-02</sub> = 0	Zmiany nie są istotne statystycznie
H1:	$\Delta$ GEK(1) <sub>95-02</sub> $\neq$ 0	Zmiany są istotne statystycznie

Źródło: Obliczenia K. Najman.

Tab. 9.13. Wskaźniki koncentracji absolutnej w latach 1995-2003 w podziale na sektory i kraje

Całość zatrudnienia										Istotność dla różnych przedziałów ufnosci		
Kraj	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	95-02	99%	95%	90%
Dania	0,3001	0,2995	0,2989	0,2973	0,2983	0,2967	0,2979	0,2989	-0,0012			
Niemcy	0,4498	0,4511	0,4533	0,4557	0,4577	0,4612	0,4627	0,4611	0,0113			
Finlandia	0,4651	0,4667	0,4676	0,4702	0,4699	0,4735	0,4745	0,4757	0,0106			
Szwecja	0,2826	0,2884	0,2929	0,2974	0,3010	0,2960	0,2982	0,2988	0,0162			*
Polska	0,2974	0,2972	0,2973	0,2973	0,2940	0,2988	0,3011	0,3015	0,0041			
Norwegia	0,2101	0,2089	0,2073	0,2104	0,2140	0,2141	0,2147	0,2131	0,0030			*
Litwa	0,3656	0,3656	0,3697	0,3399	0,3562	0,3529	0,3631	0,3530	-0,0126			*
Estonia	0,1746	0,1810	0,1863	0,1910	0,1964	0,2020	0,2043	0,2055	0,0309	*	*	*
Sektor	0,5680	0,5671	0,5666	0,5703	0,5728	0,5772	0,5797	0,5777	0,0096			

Rolnictwo, łowiectwo, leśnictwo, rybackostwo										Istotność dla różnych przedziałów ufnosci		
Kraj	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	95-02	99%	95%	90%
Dania	0,4766	0,4643	0,4651	0,4624	0,4597	0,4584	0,4573	0,4553	-0,0213			
Niemcy	0,4911	0,4832	0,4801	0,4778	0,4790	0,4855	0,4858	0,4800	-0,0111			
Finlandia	0,2988	0,2931	0,2967	0,2866	0,2864	0,2874	0,2831	0,2825	-0,0162			
Szwecja	0,2687	0,2540	0,2628	0,2996	0,2648	0,2533	0,2433	0,2353	-0,0334			
Polska	0,3218	0,3217	0,3217	0,3216	0,3239	0,3265	0,3383	0,3401	0,0183			*
Norwegia	0,1938	0,1938	0,1985	0,2071	0,1922	0,2146	0,2018	0,2089	0,0131			*
Litwa	0,2401	0,2447	0,2101	0,1904	0,1912	0,1894	0,2170	0,1749	-0,0652			*
Estonia	0,2178	0,2432	0,2689	0,2694	0,2748	0,3141	0,3339	0,3460	0,1282	*	*	*
Sektor	0,6025	0,6112	0,6225	0,6322	0,6343	0,6406	0,6500	0,6528	0,0503	*	*	*

Przemysł										Istotność dla różnych przedziałów ufnosci		
Kraj	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	95-02	99%	95%	90%
Dania	0,3794	0,3858	0,3885	0,3844	0,3883	0,3846	0,3886	0,3920	0,0126			*
Niemcy	0,5342	0,5367	0,5381	0,5402	0,5416	0,5423	0,5421	0,5397	0,0055			
Finlandia	0,4864	0,4872	0,4796	0,4796	0,4757	0,4734	0,4732	0,4717	-0,0148			*
Szwecja	0,2597	0,2603	0,2656	0,2663	0,2697	0,2684	0,2596	0,2626	0,0029			*
Polska	0,3460	0,3455	0,3455	0,3457	0,3335	0,3358	0,3303	0,3299	-0,0161			*
Norwegia	0,2577	0,2555	0,2555	0,2538	0,2449	0,2438	0,2614	0,2646	0,0069			*
Litwa	0,4228	0,3981	0,3181	0,3606	0,3698	0,3729	0,3549	0,3425	-0,0803			*
Estonia	0,2155	0,1795	0,1795	0,1740	0,1791	0,1840	0,1915	0,1811	-0,0344			*
Sektor	0,6190	0,6132	0,6132	0,6143	0,6166	0,6209	0,6238	0,6187	-0,0003			*

Usługi rynkowe										Istotność dla różnych przedziałów ufnosci		
Kraj	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	95-02	99%	95%	90%
Dania	0,2694	0,2678	0,2668	0,2671	0,2685	0,2684	0,2695	0,2705	0,0011			*
Niemcy	0,4531	0,4542	0,4558	0,4576	0,4601	0,4632	0,4658	0,4651	0,0120			*
Finlandia	0,5287	0,5302	0,5348	0,5341	0,5369	0,5435	0,5418	0,5434	0,0147			*
Szwecja	0,3651	0,3713	0,3764	0,3850	0,3899	0,3896	0,3942	0,3916	0,0265			*
Polska	0,3424	0,3426	0,3423	0,3425	0,3453	0,3524	0,3609	0,3628	0,0205			*
Norwegia	0,2989	0,2951	0,2917	0,2932	0,2951	0,3021	0,2932	0,2921	-0,0168			*
Litwa	0,4265	0,4450	0,4586	0,4209	0,4270	0,4330	0,4299	0,4369	0,0104			*
Estonia	0,2942	0,3022	0,3109	0,3137	0,3159	0,3169	0,3139	0,3146	0,0204	*	*	*
Sektor	0,6049	0,6048	0,6047	0,6084	0,6134	0,6194	0,6240	0,6240	0,0190			*

Usługi publiczne										Istotność dla różnych przedziałów ufnosci		
Kraj	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	95-02	99%	95%	90%
Dania	0,2717	0,2701	0,2694	0,2700	0,2716	0,2716	0,2730	0,2740	0,0023			*
Niemcy	0,4194	0,4220	0,4256	0,4268	0,4285	0,4324	0,4345	0,4355	0,0161			*
Finlandia	0,4327	0,4375	0,4368	0,4420	0,4415	0,4465	0,4468	0,4471	0,0145			*
Szwecja	0,2634	0,2697	0,2711	0,2727	0,2744	0,2582	0,2616	0,2671	0,0037			*
Polska	0,2817	0,2814	0,2819	0,2814	0,2851	0,2985	0,3054	0,3069	0,0252			*
Norwegia	0,1757	0,1738	0,1724	0,1739	0,1835	0,1771	0,1838	0,1807	0,0050			*
Litwa	0,4265	0,4450	0,4586	0,4209	0,4270	0,4330	0,4299	0,4369	0,0104			*
Estonia	0,2068	0,2188	0,2274	0,2233	0,2177	0,2182	0,2158	0,2170	0,0102	*	*	*
Sektor	0,5717	0,5734	0,5726	0,5761	0,5779	0,5802	0,5813	0,5824	0,0107			*

Budownictwo										Istotność dla różnych przedziałów ufnosci		
Kraj	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	95-02	99%	95%	90%
Dania	0,2883	0,2954	0,2982	0,2934	0,2979	0,2938	0,2938	0,2939	0,0056			*
Niemcy	0,3765	0,3766	0,3775	0,3810	0,3841	0,3912	0,3914	0,3891	0,0126			*
Finlandia	0,4895	0,4747	0,4767	0,4778	0,4757	0,4760	0,4852	0,4977	0,0082			*
Szwecja	0,2445	0,2533	0,2656	0,2656	0,2696	0,2661	0,2696	0,2738	0,0294			*
Polska	0,3614	0,3601	0,3612	0,3612	0,3497	0,3512	0,3477	0,3476	-0,0138			*
Norwegia	0,1572	0,1550	0,1539	0,1526	0,1705	0,1809	0,1828	0,1711	0,0139			*
Litwa	0,3568	0,3660	0,3939	0,3976	0,4559	0,4075	0,5080	0,4293	0,0725	*	*	*
Estonia	0,2567	0,2785	0,2911	0,2907	0,2839	0,2880	0,2615	0,2398	-0,0169			*
Sektor	0,6174	0,6121	0,6020	0,5969	0,5955	0,5938	0,5883	0,5842	-0,0332			*

Źródło: obliczenia K. Najman.



## LITERATURA

- Aikens Charles. H., 1985, *Facility Location Models for Distribution Planning*, „European Journal of Operational Research”, t. 22, nr 3, s. 263–279
- Allen Peter, Michèle Sanglier M., 1981, *Urban Evolution, Self-Organisation and Decision-Making*, „Environment and Planning A”, t. 13, nr 2, s. 167–183
- Alonso William, 1964, *Location and Land Use*, Harvard University Press, Cambridge MA
- Amiti Mary, 1999, *Specialization Patterns in Europe*, „Weltwirtschaftliches Archiv, (Review of World Economics)”, t. 135, nr 4, s. 573–593
- Anas Alex, Richard Arnott, Kenneth A. Small, 1998, *Urban Spatial Structure*, „Journal of Economic Literature”, t. 36, nr 3, s. 1426–1464
- Arrow Kenneth J., Gerard Debreu, 1954, *Existence of an Equilibrium for a Competitive Economy*, „Econometrica”, t. 22, nr 3, s. 265–290
- Aschauer David A., 1989, *Is public expenditure productive?*, „Journal of Monetary Economics”, t. 23, nr 2, s. 177–200
- Aspromourgos Tony, 1996, *On the Origins of Classical Economics: Distribution and Value from William Petty to Adam Smith*, Routledge, London
- Ayres Robert U., 1978, *Resources, Environment, and Economics: Applications of the Materials/Energy Balance Principle*, John Wiley & Sons, New York
- Ayres Robert U., Jeroen C. J. M. van den Bergh, John M. Gowdy, 2001, *Strong versus Weak Sustainability Economics, Natural Science and 'Consilience'*, „Environmental Ethics”, t. 23, nr 1, s. 155–168
- Ayres Robert U., Alan V. Kneese, 1969, *Production, Consumption & Externalities*, „American Economic Review”, t. 59, nr 3, s. 282–296
- Azevedo Rui, Philippe Cichowlaz (eds), 2002, *Study on the Construction of a Polycentric and Balanced Development Model for the European Territory*, Conference of the Peripheral and Maritime Regions of Europe (CPMR), Porto/Rennes
- Baldwin Richard E., 1999, *Agglomeration and endogenous capital*, „European Economic Review”, t. 43, nr 2, s. 253–280
- Baldwin Richard, Paul Krugman, 2000, *Agglomeration, Integration and Tax Harmonization*, CEPR Discussion Paper 2630, Centre for Economic Policy Research, London
- Baldwin Richard, Rikard Forslid, Philippe Martin, Gianmarco Ottaviano, Frederic Robert-Nicoud, 2003, *Economic Geography and Public Policy*, Princeton University Press, Princeton and Oxford
- Baldwin Richard, Philippe Martin, 2004, *Agglomeration and regional growth*, (w:) J. Vernon Henderson, Jacques-Francois Thisse (eds.), „Handbook of Regional and Urban Economics. Cities and Geography”, t. 4, North-Holland, Amsterdam, s. 2671–2711
- Balerino Camila C., Mats Johansson, Lisa V. Well, 2005, *Polycentric Development and Territorial Cohesion in the BSR: Strategies and Priorities*, The Swedish Institute for Growth Policy Studies, The Royal Institute of Technology in Stockholm
- Baltic 21, 2006, *Realising a Common Vision of a Baltic Sea Eco-Region*, „Baltic Series”, nr 1

- Benko Georges, 1993, *Geografia technopolii*, PWN, Warszawa
- Bergh Jeroen C. J. M. van den, 2000, *Themes, Approaches, and Differences with Environmental Economics*, Tinbergen Institute Discussion Paper TI 2000-080/3
- Bevan Alan A., Saul Estrin, 2000, *Determinants of Foreign Direct Investment in Transition Economies*, William Davidson Institute Working Paper 342
- Biewen Martin, 2002, *Bootstrap inference for inequality, mobility and poverty measurement*, „Journal of Econometrics”, t. 108, nr 2, s. 317–342
- Blaug Mark, 1994, *Teoria ekonomii. Ujęcie retrospektywne*, PWN, Warszawa
- BMBau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, 1993, *Raumordnung-politischer Orientierungsrahmen (Guidelines for Regional Planning)*, Bonn
- BMBau – Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, 1995, *Grundlagen einer Europäischen Raumordnungspolitik – Principles for a European Spatial Development Policy – Principes pour une politique d'aménagement du territoire européen*, Selbstverlag der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bonn
- Borys Tadeusz (red.), 2005, *Wskaźniki zrównoważonego rozwoju*, Ekonomia i Środowisko, Warszawa–Białystok
- Bos Hendricus Cornelius, 1964, *The Spatial Dispersion of Economic Activity*, Rotterdam University Press, Rotterdam
- Boulding Kenneth Ewert, 1992, *Towards a New Economics. Critical Essays on Ecology, Distribution and Other Themes*, Edward Elgar, Brookfield
- Bourguignon Francois, 1979, *Decomposable Income Inequality Measures*, „Econometrica”, t. 47, nr 4, s. 901–920
- Böhme Kai, Burkhard Lange, Malin Hansen (eds.), 2000, *Property Development and Land-Use Planning around the Baltic Sea*, Nordregio, Working Paper 2000:5, Stockholm
- Böhme Kai, Christer Bengs (eds.), 1999, *From Trends to Visions: The European Spatial Development Perspective*, Nordregio, Stockholm
- Böhme Kai, Tim Richardson, Gordon Dabinett, Olle B. Jansen, 2004, *Values in a Vacuum? Towards an Integrated Multi-level Analysis of the Governance of the European Space*, „European Planning Studies”, t. 12, nr 8, s. 1175–1188
- Brackhahn Bernhard, Risto Kärkkäinen (eds.), 2001, *Spatial Planning as an instrument for promoting sustainable development in the Nordic Countries. Action programme for 2001–2004*, Schultz Grafisk, Copenhagen
- Brakman Steven, Harry Garretsen, Marc Schramm, 2001, *New Economic Geography in Germany: Testing the Helpman-Hanson model*, Research Report 01D46 of Research Institute SOM (System Organisation and Management) University of Groningen, Groningen
- Brandeau Margaret L., Samuel S. Chiu, 1989, *An Overview of Representative Problems in Location Research*, „Management Science”, t. 35, nr 6, June, s. 645–674
- Brian Arthur, 1990a, *Positive Feedbacks in the Economy*, „Scientific American”, February, s. 92–99, [http://www.santafe.edu/arthur/Papers/Pdf\\_files/SciAm\\_Article.pdf](http://www.santafe.edu/arthur/Papers/Pdf_files/SciAm_Article.pdf)
- Brian Arthur, 1990b, *Silicon Valley location clusters: when do increasing returns imply monopoly?*, „Mathematical Social Science”, t. 19, nr 3, s. 235–251
- Brueckner Jan K., 1978, *Urban General Equilibrium Models with Non-Central Production*, „Journal of Regional Science”, t. 18, nr 2, s. 203–215
- Brühlhart Marius, Johan Torstensson, 1996, *Regional Integration, Scale Economies and Industry Location*, CEPR Discussion Paper 1435, Centre for Economic Policy Research, London.



- Brühlhart Marius, Rolf Traeger, 2003, *An account of Geographic Concentration Patterns in Europe*, Cahiers de Recherches Economiques du Département d'Econométrie et d'Economie politique (DEEP), Université de Lausanne
- Brühlhart Marius, Rolf Traeger, 2005, *An account of Geographic Concentration Patterns in Europe*, „Regional Science and Urban Economics”, t. 35, nr 6, s. 597–624
- Brühlhart Marius, 1998, *Trading Places: Industrial Specialisation in the European Union*, „Journal of Common Market Studies”, t. 36, nr 3, s. 319–346
- Brühlhart Marius, 1996, *Commerce et specialization géographique dans l'Union Européenne*, „Economie Internationale”, t. 65, 1er trimestre, s. 169–202
- Bruno Isabelle, Sophie Jacquot, Lou Mandin, 2006, *Europeanization through its instrumentation: benchmarking, mainstreaming and the open method of co-ordination... toolbox or Pandora's box?*, „Journal of European Public Policy”, t. 13, nr 4, s. 519–536
- Buchhofer Ekkehard, 1997, *Geographical Determinants of „Baltic Europe”*, (w:) Antoni Kukliński (red.), *European Space, Baltic Space, Polish Space*, European Institute for Regional and Local Development, University of Warsaw, Warszawa, s. 58–70
- Burbridge Peter, 1999, *Green Spots Coastal Planning and Management – an International Perspective*, (w:) *Baltic Sea Region, 'Green Spots' areas of high ecological importance with possible conflicts among spatial development functions*, post seminar report, VASAB 2010 Secretariat, Gdańsk, s. 1–18
- Bury Piotr, Tadeusz Markowski, Jerzy Regulski, 1993, *Podstawy ekonomii miasta*, Fundacja Rozwoju Przedsiębiorczości, Łódź
- Callsen Stefan, Olaf Jäger -Roschko, 1996, *Langfristige Entwicklungspotentiale für die Regionen des Ostseeraums*, (w:) *Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel*, Beitrag nr 22 Kiel (streszczenie angielskie: *On potentials for long term development and policy options in the Baltic Sea region*)
- Cantillon Richard, 1755, *Essai sur la nature du commerce en général*, chez Fletcher Gyles dans Holborn, Londres (angielskie tłumaczenie <http://socserv2.socsci.mcmaster.ca/~econ/ugcm/3ll3/cantillon/essay1.txt>)
- Chojnicki Zbyszko, 1996, *Region w ujęciu geograficzno-systemowym*, (w:) Czyż Teresa (red.), *Podstawy regionalizacji geograficznej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 14–43
- Chojnicki Zbyszko, 1999, *Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań
- Christaller Walter, 1933, *Die Zentralen Orte in Sueddeutschland*, Gustav Fischer Verlag, Jena (wydanie polskie: Christaller Walter, 1963, *Ośrodki Centralne w Południowych Niemczech*, „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 1, IG PAN, Warszawa)
- Christensen Paul P., 1989, *Historical Roots for Ecological Economics: Biophysical versus Allocative Approaches*, „Ecological Economics”, t. 1, nr 1, s. 17–36
- Ciesielski Czesław (red.), 1995, *Ku wspólnocie Europy Bałtyckiej*, Wydawnictwo Instytutu Bałtyckiego w Gdańsku, Gdańsk
- Civitas Christiana, 1998, *XIII Sejmik Morski. Polska Myśl Bałtycka*, Szczecin
- Combes Pierre-Philippe, Miren Lafourcade, 2001, *Transport Cost Decline and Regional Inequalities: Evidence from France*, CEPR Discussion Paper 2894, Centre for Economic Policy Research, London
- Communiqué from the IX Ministerial session of the Council of the Baltic Sea States*, Bergen, 21–22 June 2000
- Constanza Robert, Herman E. Daly, Joy A. Bartholomew, 1991, *Goals, Agenda, and Policy Recommendations for Ecological Economics*, (w:) Robert Constanza (ed.) *Ecological Economics: The Science and Management of Sustainability*, Columbia University Press, New York, s. 1–20

- Cooper Leon, 1963, *Location-Allocation Problems*, „Operations Research”, t. 11, nr 3, s. 331–343
- Corden W. Max, J. Peter Neary, 1982, *Booming Sector and De-Industrialisation in a Small Open Economy*, „Economic Journal”, t. 92, nr 368, s. 825–848
- Cornett Andreas P., 2002, *Spatial Development – Regional and Global Specialization*, (w:) Christer Bengs (ed.), *Facing ESPON*, Nordregio Report 2002:1, Stockholm, s. 51–74
- Cornett Andreas P., Søren P. Iversen, 1997, *The Baltic Rim in the European Trade System*, (w:) Jan W. Owsiniński i Andrzej Stepniak (red.), *The Nordic-Baltic Europe: Integration Risks, Barriers and Opportunities*, Warszawa–Sopot, s. 131–164
- Cornett Andreas P., Søren P. Iversen, 1998, *The Baltic States in an European and Baltic Perspective: Trade and Transition in the Baltic Rim*, referat przygotowany i wygłoszony na „5. Nordic-Baltic conference in Regional Science, Global-Local Interplay in the Baltic Sea Region”, Pärnu, Estonia, October 1-4, 1998 (opublikowany na „CD-proceedings, Pärnu 1998”), <http://www.geo.ut.ee/nbc/paper>
- Cornett Andreas P., Folke Snickars, 2002, *Trade and foreign direct investments as measures of spatial integration in the Baltic Sea region*, „Geographica Polonica”, t. 75, nr 2, s. 33–55
- Cumberland John H., 1966, *A Regional Industry Model for Analysis of Development Objectives*, „Papers and Proceedings, Regional Science Association”, t. 17, s. 65–94
- Cürrrent John, Hokey Min, David Schilling, 1990, *Multiobjective analysis of facility location decisions*, „European Journal of Operational Research”, t. 49, nr 3, s. 295–307
- Czyż Teresa, 1971, *Zastosowanie metody analizy czynnikowej do badań ekonomicznej struktury regionalnej Polski*, „Prace Geograficzne”, nr 92, IG PAN, Ossolineum, Wrocław
- Ćwikliński Henryk, 2002, *Estońska droga do Europy. Studium porównawcze na tle osiągnięć transformacji gospodarek Łotwy i Litwy*, maszynopis powielony, [http://ekonom.univ.gda.pl/kpg/ref\\_estoński.doc](http://ekonom.univ.gda.pl/kpg/ref_estoński.doc)
- Ćwikliński Henryk, Jan W. Owsiniński (red.), 1994, *Nordic-Baltic Europe is Restructuring: Looking for the Integration fits*, The Interfaces Institute, Warszawa
- Damsgaard Olle, Niels Boje Groth, Jacek Zaucha, 1998, *Spatial Planning for Sustainable Development in the Baltic Sea Region. A VASAB 2010 Contribution to Baltic 21*, „Baltic 21 Series” nr 9/98
- Davidson Russell, Emmanuel Flachaire, 2004, *Asymptotic and Bootstrap Inference for Inequality and Poverty Measures*, Maison des Sciences Economiques, Université Paris Panthéon-Sorbonne workin paper, seria: „Cahiers de la MSE”, nr v04100
- Davis Donald, Daniel Weinstein, 1999, *Economic Geography and Regional Production Structure: An Empirical Investigation*, „European Economic Review”, t. 43, nr 2, s. 379–407
- De Broeck Mark, Vincent R. Koen, 2000, *The Great Contractions in Russia, the Baltics and the Other Countries of the Former Soviet Union – A View from the Supply Side*, International Monetary Fund Working Paper 00/32
- Deike Peter, 2000, *Center-Periphery Dynamics in the New Europe and Their Impact on Transport Infrastructure Planning in the Baltic Sea Region*, Department of Urban Planning and Policy Development Rutgers University, Paper presented at the International Planning History Conference in Helsinki, August 20–23
- Denizer Cevdet, 1997, *Stabilization, Adjustment and Growth Prospects in Transition Economies*, World Bank Working Paper 1855, Washington
- Dębski Jerzy, 2001, *Gospodarka przestrzenna, jej geneza, stan i rozwój*, t. 1, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Warszawa–Białystok
- Dixit Avinash K., Joseph E. Stiglitz, 1977, *Monopolistic Competition and Optimum Product Diversity*, „American Economic Review”, t. 67, nr 3, s. 297–308



- Domański Ryszard, 1972, *Kształtowanie otwartych regionów ekonomicznych*, PWE, Warszawa
- Domański Ryszard, 2002, *Gospodarka przestrzenna*, PWN, Warszawa
- Domański Ryszard, Andrzej P. Wierzbicki, 1983, *Symulacyjny model przekształceń systemu osadniczego w regionie rolniczym*, „Przegląd Geograficzny”, t. 55, z. 2, s. 295–315
- Dominiczak Jacek, 2006, *Stare drzewo na rynku. O potrzebie lokalnej kultury przestrzennej*, (w:) Jan Szomburg (red.), *Czy kultura może być dźwignią rozwoju Pomorza*, IBnGR, Gdańsk, s. 20–28
- Dramowicz Elżbieta, 1978, *Teoria lokalizacji rolnictwa*, „Przegląd Geograficzny”, t. 50, z. 1, s. 57–68
- Drezner Zvi, Kathrin Klamroth, Anita Schöbel, George O. Wesolowsky, 2002, *The Weber problem*, (w:) Zvi Drezner, Horst Hamacher (eds), *Facility Location: Applications and Theory*, Springer, Berlin–Heidelberg, s. 1–36
- Drezner Zvi, Horst Hamacher (eds.), 2002, *Facility Location: Applications and Theory*, Springer, Berlin–Heidelberg
- Drzazga Dominik, 2006, *Planowanie przestrzenne jako instrument wdrażania zrównoważonego rozwoju w Polsce – próba oceny*, referat wygłoszony 29-30.06.06, Ogólnopolska konferencja naukowa „Zrównoważony rozwój w teorii ekonomii i praktyce”, Akademia Ekonomiczna, Wrocław
- Drzazga Dominik, Tadeusz Markowski, 2005, *Przekształcenia wielkich miast a ekorozwój*, (w:) R. Zarzycki (red), *Gospodarka komunalna w miastach*, Polska Akademia Nauk Oddział w Łodzi – Komisja Ochrony Środowiska, Łódź 2001, s. 5–34
- Duggal Vijaya G., Cynthia Saltzman, Lawrence R. Klein, 1999, *Infrastructure and productivity: a non linear approach*, „Journal of Econometrics”, t. 92, nr 1, s. 47–74
- Dühr Stefanie, Vincent Nadin, Stuart Farthing, 2005, *Taking forward the spatial visions*, „Town and Country Planning”, t. 74, nr 3, s. 97–99
- Duncan Otis D., W. Richard Scott, Stanley Lieberman, Beverly Duncan, Hal H. Winsborough, 1960, *Metropolis and Region*, John Hopkins Press, Baltimore
- Duranton Gilles, 1998, *Labor Specialization, Transport Costs, and City Size*, „Journal of Regional Science”, t. 38, nr 4, s. 553–573
- Dutkowski Marek, 2003, *Ocena korytarzy transportowych na rozwój regionalny. Studium przypadku VI korytarz TINA w Polsce Północnej*, (w:) Tomasz Parteka i Wiktor Szydarowski (red.), *Strefa południowego Bałtyku w konkurencyjności regionów nadmorskich*, Gdańsk, s. 112–126
- Dutkowski Marek, 2004, *Metodologia oceny oddziaływania inwestycji transportowych na pobudzenie rozwoju regionalnego*, (w:) Radomir Matczak, Tomasz Parteka, Jacek Zaucha (red.), *Kreowanie strefy rozwojowej południowego Bałtyku*, „Bałtyckie Studia Regionalne”, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk–Szczecin–Olsztyn, s. 100–178
- Dziwoński Kazimierz, 1988, *Teoretyczne problemy gospodarki przestrzennej*, „Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN”, z. 138, Warszawa, s. 18–28
- Dziwoński Kazimierz, 1961, *Elementy teorii regionu ekonomicznego*, „Przegląd Geograficzny” t. 33, nr 4, s. 593–613
- Eaton Jonathan, Zvi Eckstein, 1997, *Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan*, „Regional Science and Urban Economics”, t. 27, nr 4–5, s. 443–474
- EBRD, 1997, *Enterprise performance and growth*, seria: „Transition report”, European Bank for Reconstruction and Development, London
- EBRD, 1999, *Ten years of transition*, seria: „Transition report”, European Bank for Reconstruction and Development, London
- EBRD, 1999a, *Annual Report 1999*, European Bank for Reconstruction and Development, London

- EBRD, 2000, *Annual Report 2000*, European Bank for Reconstruction and Development, London
- EBRD, 2001, *Annual Report 2001*, European Bank for Reconstruction and Development, London
- Endre Weiszfeld, 1936, *Sur le point pour lequel les sommes des distances de n points donnés et minimum*, „Tôhoku Mathematical Journal”, t. 43, s. 355–386
- ESDP, 1999, *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*, Office for the Official Publications of the European Communities, Luxembourg
- ESPON, 2004/2005a, *Project Report*, Project ESPON 1.1.1 „Potentials for polycentric development in Europe”, Luxembourg–Stockholm
- ESPON, 2004b, *Part C: New tools and instruments for European spatial Analysis*, ESPON Project 3.1 „Integrated Tools for European Spatial Development”, Luxembourg
- ESPON, 2004c, *Particular effects of enlargement of the EU and beyond on the polycentric spatial tissue with special attention on discontinuities and barriers; Third Interim Report Part 1*, ESPON Project 1.1.3 „Enlargement of The European Union and the Wider European Perspective as Regards its Polycentric Spatial Structure (2002-06)”, Luxembourg
- ESPON, 2004d, *Territorial Impact of EU Transport and TEN Policies*, ESPON Project 2.1.1 „Territorial Impact of EU Transport and TEN Policies (2002-04)”, Luxembourg
- ESPON, 2004e, *Project Report*, ESPON Project 1.2.1 „Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion”, Luxembourg
- ESPON, 2005a, *Amended Final Report*, ESPON Project 1.2.2 „Telecommunication Services and Networks: Territorial Trends and Basic Supply of Infrastructure for Territorial Cohesion”, Luxembourg
- ESPON, 2005b, *Third Interim Report*, ESPON Project 3.3 „Territorial Dimension of the Lisbon-Gothenburg Strategy”, Luxembourg
- ESPON, 2005c, *Summary*, ESPON Project 1.3.2 „Territorial trends of the Management of the Natural Heritage”, Luxembourg
- ESPON, 2005d, *Part 2*, ESPON Project 1.3.2 „Territorial trends of the Management of the Natural Heritage”, Luxembourg
- ESPON, BBR, 2006, *Final Report*, ESPON Project 2.4.2 „Integrated Analysis of Transnational and National Territories Based on ESPON Results”, Bonn
- ESPON, Dynamo Transnational Group, 2006, *Final Report*, ESPON Project 1.3.3 „The Role and Spatial Effects of Cultural Heritage and Identity”, Luxembourg
- Estonian Ministry of Environment, 2001, *Estonia 2010. National Spatial Plan*, Ministry of Environment. Department of Strategy and Planning, Tallinn
- EU Ministerial Conference on Territorial Development, 2004, *Draft Conference Report*
- EU Working Group on Spatial and Urban Development, 2003, *Managing the Territorial Dimension of EU Policies after Enlargement. Expert Document*, [http://www.bth.se/tks/ctup.nsf/\(WebFiles\)/2836F1D1B9B3F5A7C1256F4A0055C89B/\\$FILE/esdpenlargement.pdf](http://www.bth.se/tks/ctup.nsf/(WebFiles)/2836F1D1B9B3F5A7C1256F4A0055C89B/$FILE/esdpenlargement.pdf)
- EuroFutures, 1994, *Perspective for the Economic Development of the Baltic Region*, Stockholm
- European Commission, 1991, *Europe 2000: Outlook for the Development of the Community's Territory*, Office for the Official Publications of the European Communities, Brussels-Luxembourg
- European Commission, 1994, *Europe 2000+ Cooperation for European territorial development*, Office for the Official Publications of the European Communities, Brussels-Luxembourg
- European Commission, 2000, *Spatial perspectives for the enlargement of the European Union*, Office for the Official Publications of the European Communities, Luxembourg



- European Commission, 2001, *Unity, solidarity, diversity for Europe, its people and its territory. Second report on Economic and Social Cohesion*, Office for Official Publications of the European Communities, Luxembourg
- European Commission, 2001a, *European Governance: White Paper on Governance*, Communication from the Commission, COM (2001) 428 final, Brussels
- European Commission, 2001b, *Spatial Impacts of Community Policies and Costs of non-Coordination*, ERDF Contract 99.00.27.156
- European Commission, 2002, *Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 325/39 z dnia 24.12.2002
- European Commission, 2004, *A new partnership for cohesion. Convergence competitiveness cooperation. Third report on economic and social cohesion*, Office for the Official Publications of the European Communities, Luxembourg
- European Commission, 2004a, *Traktat ustanawiający Konstytucję dla Europy*, Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej C 310/98 z dnia 16.12.2004
- European Commission, Joint Programming Committee, 2001, *Baltic Sea Region INTERREG III B Community Initiative Programme 2000–2006*
- European Union, 2004, *Decision No 884/2004/EC Of The European Parliament And Of The Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network*, Official Journal of the European Union L 167/1-38
- Fabry Nathalie, 2000, *The Role of Inward FDI in the Transition Countries of Europe: An Analytical Framework*, Working Paper WP 2000-4, Université de Marne-la-Vallée, Département Aires Culturelles et Politiques, Laboratoire GREET – ICARIE
- Faludi Andreas, 1973, *Planning Theory*, Pergamon Press, Oxford
- Faludi Andreas, 2004, *The European Spatial Development Perspective and North-west Europe: Application and the Future*, „European Planning Studies”, t. 12, nr 3, s. 391–408
- Faludi Anreas, Bas Waterhout, 2002, *The Making of the European Spatial Development Perspective: No Masterplan*, Routledge, London
- Fedorov Gennady M., Valentin Korneyevets, 1999, *Baltyckiy Region*, Jantarny Skaz, Kaliningrad
- Feldman Maryann P., Richard Florida, 1994, *The Geographic Sources of Innovation: Technological Infrastructure and Product Innovation in the United States*, „Annals of the Association of American Geographers”, t. 84, nr 2, s. 210–229
- Fischer Stanley, Ratna Sahay, 2000, *The Transition Economies After Ten Years*, International Monetary Fund Working Paper 00/30
- Fisher Irving, 1907, *The Rate of Interest*, Macmillan, London
- Foldvary Fred, 1994, *Public Goods and Private Communities: The Market Provision of Social Services*, Edward Elgar Publishing Co. [The Locke Institute], Brookfield, Vermont
- Forester John F., 1989, *Planning in the Face of Power*, University of California Press, Berkeley
- Forslid Rikard, Gianmarco I.P. Ottaviano, 2002, *An analytically solvable core-periphery model*, „Journal of Economic Geography”, t. 3, nr 3, s. 229–240
- Forslid Rikard, 1999, *Agglomeration with Human and Physical Capital: an Analytically Solvable Case*, CEPR Discussion Paper 2102, Centre for Economic Policy Research, London
- Forte Francesco, 2001, *Economies Internal and External. Increasing Returns and Growth: The Seminal Contribution of Alfred Marshall Revisited*, Università di Pavia, <http://www.unipv.it/websiep/wp/061.pdf>

- Foster James E., Artyom A. Shneyerov, *Path Independent Inequality Measures*, „Journal of Economic Theory”, t. 91, nr 2, s. 199–222.
- Friedmann John, 1987, *Planning in the Public Domain: From Knowledge to Action*, Princeton University Press, Princeton
- Fuente Angel de, 2000, *Convergence Across Countries and Regions: Theory and Empirics*, CEPR Discussion Paper 2465, Centre for Economic Policy Research, London oraz „European Investment Bank Papers”, t. 5, nr 2, s. 25–45
- Fujita Masahisa, 1989, *Urban Economic Theory: Land Use and City Size*, Cambridge University Press, Cambridge
- Fujita Masahisa, Paul Krugman, Anthony J. Venables, 2000, *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*, The MIT Press, Cambridge Massachusetts, London England
- Fujita Masahisa, Jacques-François Thisse, 2002, *Economics of Agglomeration, Cities, Industrial Location, and Regional Growth*, Cambridge University Press, Cambridge
- Gabaix Xavier, 1999, *Zipf's Law for Cities: An Explanation*, „Quarterly Journal of Economics”, t. 114, nr 3, s. 738–767
- Gawlikowska-Hueckel Krystyna, 2003, *Procesy rozwoju regionalnego w Unii Europejskiej. Konwergencja czy polaryzacja*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Ġawlikowska-Hueckel Krystyna, 1999, *Atrakcyjność inwestycyjna nowych województw*, „Polska Regionów”, nr 4, IBnGR
- Gawlikowska-Hueckel Krystyna, Umiński Stanisław, 1999, *Ocena konkurencyjności województw, struktura handlu zagranicznego*, „Polska Regionów”, nr 2, IBnGR
- Georgescu-Roegen Nicholas, 1971, *The Entropy Law and the Economic Process*, Harvard University Press, Cambridge MA
- Georgescu-Roegen Nicholas, 1986, *The Entropy law and the Economic Process in Retrospect*, „Eastern Economic Journal”, t. 12, nr 1, s. 3–25
- Ghemawat Pankaj, 2001, *Distance Still Matters: The Hard Reality of Global Expansion*, „Harvard Business Review”, nr 79, September, s. 137–147
- Giannakourou Georgia, 2005, *Transforming Spatial Planning Policy in the Mediterranean countries: Europeanization and domestic change*, „European Planning Studies”, t. 13, nr 2, s. 319–331
- Goodall Brian, 1987, *The Penguin Dictionary of Human Geography*, Penguin Books, Harmondsworth, Middlesex, New York
- Goodland Robert, George Ledec, 1987, *Neoclassical Economics and Principles of Sustainable Development*, „Ecological Modelling”, t. 38, nr 1–2, s. 19–46
- Gordon Peter, Harry W. Richardson, 2001, *Hayek and Cities: Guidelines for Regional Scientists*, (w:) Michael L. Lahr, Ronald E. Miller (eds.), *Regional Science Perspectives in Economic Analysis. A Festschrift in Memory of Benjamin H. Stevens*, seria: „Contribution to Economic Analysis”, nr 249, s. 147–162
- Górmár Wilfried, 2000, *Programmes for Spatial Development in the Baltic Sea Region-VASAB 2010 Plus and INTERREG III B*, „Research News BBR”, nr 2, s. 8–9
- Goryński Juliusz, 1982, *Polityka przestrzenna*, PWE, Warszawa
- GorzelaĠ Grzegorz (red.), 2006, *Zaktualizowana koncepcja przestrzennego zagospodarowania kraju*, „Studia Regionalne i Lokalne”, t. 2
- GorzelaĠ Grzegorz, Bohdan Jałowiecki, 2000, *Konkurencyjność regionów*, „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 1, s. 12–15
- Gramlich Edward M., 1994, *Infrastructure investments: A review essay*, „Journal of Economic Literature”, t. 32, nr 3, s. 1176–1196



- Grossman Gene M., Elhanan Helpman, 1991, *Innovation and Growth in the World Economy*, MIT Press, Cambridge MA
- Groth Niels Boje (ed.), 2001, *Cities and Networking The Baltic Sea Region*, Reports nr 8/2001, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, Hørsholm
- Groth Niels Boje, Andreas Cornett, 2001, *Economic Integration*, (w:) Niels Boje Groth (ed.), *Cities and Networking: The Baltic Sea Region*, Reports nr 8–2001, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, Hørsholm, s. 17–24
- Groth Niels Boje, Malika Bourennane, Folke Snickars, 2001, *Industrial Networking*, (w:) Niels Boje Groth (ed.), *Cities and Networking: The Baltic Sea Region*, Reports nr 8/2001, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, Hørsholm, s. 25–32
- Groth Niels Boje, Thilo Lang, Mats Johansson, Vesa Kanninen, Stefan Anderberg & Andreas P. Cornett (eds.), 2005, *Restructuring of Medium Sized Cities*, By- og Landsplanserien, nr 26, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, KVL, Hørsholm
- Groth Niels Boje, Tomas Hanell, Bue Nielsen, 2000, *Cities and Networking in the Baltic Sea Region*, Gdansk
- Groth Niels Boje, Vesa Kanninen, Harry Schulman, 2001, *City Co-operation*, (w:) Niels Boje Groth (ed.) *Cities and Networking: The Baltic Sea Region*, Reports nr 8/2001, Danish Centre for Forest, Landscape and Planning, Hørsholm
- Grzelak Grzegorz, Jarosław Ročlawski (red.), 1997, *Współpraca międzynarodowa w Regionie Bałtyckim. Warunki powołania Euroregionu Południowo-Wschodniego Bałtyku*, „Samorząd Pomorza Gdańskiego”, Zeszyty Programowe, Sejmik Samorządowy Województwa Gdańskiego, Gdańsk
- Hagbarth Lou (wydawca), 1998, *The Baltic Sea Region. Business and Industry, Politics, Developments and Trends*, Hagbarth Publications
- Hägerstrand Torsten, 1967, *Innovation Diffusion as a Spatial Process*, University of Chicago Press, Chicago
- Hagget Peter, 1972, *Geography: A Modern Synthesis*, Harper and Row Publishers, New York
- Hague Cliff, 2005, *Competitiveness and Cohesion in North Western Europe: The Implications of ESPON Results*, ESPON, [http://www.espon.lu/online/documentation/network/ecp/3232/uk\\_positionpaper\\_londonseminar.pdf](http://www.espon.lu/online/documentation/network/ecp/3232/uk_positionpaper_londonseminar.pdf)
- Hall Peter, 2005, *Divides that grow by rail*, „Town and Country Planning”, t. 74, nr 6, s. 186–187
- Hanell Tomas, Christer Bengs, Hólmfríður Bjarnadóttir, Holger Platz, Klaus Spiekermann, 2000, *The Baltic Sea Region Yesterday, Today and Tomorrow – Main Spatial Trend. A background study for VASAB 2010 PLUS. Spatial Development Action Programme*, Nordregio, Stockholm
- Hanell Tomas, Jörg Neubauer, 2005, *Cities of the Baltic Sea Region – Development Trends at the Turn of the Millennium*, Nordregio Report 2005:1, Stockholm
- Haney Lewis H., 1964, *History of Economic Thought*, Macmillan, New York (wyd. I, 1911)
- Hanson Gordon H., 1997, *Increasing Returns, Trade and the Regional Structure of Wages*, „Economic Journal”, t. 107, nr 440 (January), s. 113–133
- Hanson Gordon H., 1998, *Market Potential, Increasing Returns, and Geographic Concentration*, NBER Working Paper 6429
- Hardwick Philip, Bahadur Khan, John Langmead, 1994, *An Introduction to Modern Economics*, Longman, London, New York
- Harris Chauncy D., 1954, *The Market as a Factor in the Localization of Industry in the United States*, „Annals of the Association of American Geographers”, t. 44, nr 4, s. 315–348

- Hausner Jerzy, 1994, *Postfordowski paradygmat przemysłowy*, „Gospodarka Narodowa”, nr 4(51), s. 8–13
- Hayter Roger, 1997, *The Dynamics of Industrial Location: The Factory, the Firm and the Production System*, John Wiley & Sons, New York
- Healey Michael J., Brian W. Ilbery, 1990, *Location and Change: Perspectives on Economic Geography*, Oxford University Press, Oxford
- Healey Patsy, 1983, *Local Plans in British Land Use Planning*, Pergamon Press, Oxford
- Hedegaard Lars, Bjarne Lindström (eds.), 1998, *The NEBI Yearbook 1998*, Springer, Berlin–Heidelberg
- Hedegaard Lars, Bjarne Lindström (eds.), 1999, *The NEBI Yearbook 1999*, Springer, Berlin–Heidelberg
- Hedegaard Lars, Bjarne Lindström (eds.), 2000, *The NEBI Yearbook 2000*, Springer, Berlin–Heidelberg
- Hedegaard Lars, Bjarne Lindström (eds.), 2002, *The NEBI Yearbook 2001/2002*, Springer, Berlin–Heidelberg
- Hedegaard Lars, Bjarne Lindström (eds.), 2003, *The NEBI Yearbook 2003*, Springer, Berlin–Heidelberg
- Hedegaard Lars, Bjarne Lindström, 1998a, *The North Europe and Baltic Opportunity*, (w:) Lars Hedegaard, Bjarne Lindström (eds.), „The NEBI Yearbook 1998”, Springer, Berlin–Heidelberg, s. 3–29
- Helpman Elhanan, Paul Krugman, 1985, *Market Structure and Foreign Trade*, MIT Press, Cambridge MA
- Helpman Elhanan, 1998, *The Size of Regions*, (w:) D. Pines, E. Sadka and I. Zilcha (eds.), *Topics in Public Economics. Theoretical and Applied Analysis*, Cambridge University Press, Cambridge
- Helsley Robert W., William C. Strange, 1990, *Matching and agglomeration economies in a system of cities*, „Regional Science and Urban Economics” t. 20, nr 2, s. 189–212
- Henderson Vernon J., 1974, *The Size and Types of Cities*, „American Economic Review” t. 64, nr 4, s. 640–656
- Henderson Vernon J., 1980, *Community Development: The Effects of Growth and Uncertainty*, „American Economic Review”, t. 70, nr 5, s. 894–910
- Henderson Vernon J., 1988, *Urban Development: Theory, Fact and Illusion*, Oxford University Press, Oxford
- Henderson Vernon J., 2001, *Marshall's Scale Economies*, Brown University, Providence
- Hey Christian, Thomas Pfeiffer, Angelina Topan, 1996, *The Economic Impact of Motorways in the Peripheral Regions of EU – A literature Survey for the Royal Society of the Protection of Birds and Bird Life International*, EURES, Institute for Regional Studies in Europe, Freiburg
- High Level Group 2003, *Report*, High Level Group on the Trans-European Transport Network
- Hirsch Seev, 1967, *Location of Industry and International Competitiveness*, Clarendon Press, Oxford
- Hirschman Albert O., 1957, *Investment Policies and Dualism in Underdeveloped Countries*, „American Economic Review”, t. 47, nr 5, s. 550–570
- Hirschman Albert O., 1958, *The Strategy of Economic Development*, Yale University Press, New Haven
- Hoover Edgar M., 1936, *Location Theory and the Shoe and Leather Industries*, Harvard University Press, Cambridge MA



- Hoover Edgar M., 1948, *The Location of Economic Activity*, McGraw-Hill, New York (tłumaczenie polskie: Hoover Edgar M., 1962, *Lokalizacja działalności gospodarczej*, PWN, Warszawa)
- Hotteling Harold, 1929, *Stability In Competition*, „Economic Journal”, t. 39, nr 153, s. 41–57
- Hotteling Harold, 1931, *The Economics of Exhaustible Resources*, „The Journal of Political Economy”, t. 39, nr 2, s. 137–175
- Hubacek Klaus, Jeroen C. J. M. van den Bergh, 2002, *The role of Land in Economic Theory*, *International Institute for Applied System Analysis*, Interim Report IR 02-037, International Institute for Applied System Analysis, Laxenburg/Austria
- Hudson Barclay, 1979, *Comparison of Current Planning Theories: Counterparts and Contradictions*, „Journal of the American Planning Association”, t. 45, nr 4, s. 387–398
- Humphrey Thomas M., 1999, *Mercantilists and Classical: Insight from Doctrinal History*, „Economic Quarterly”, t. 85, nr 2, Spring 1999, s. 55–72
- IMF, 2004, *Direction of Trade Statistics Yearbook*, Washington D.C.
- Isard Walter, 1956, *Location and Space-Economy*, J. Willey & Sons, New York
- Isard Walter, 1965, *Metody analizy regionalnej: wprowadzenie do nauki o regionach*, PWN, Warszawa
- Isard Walter, 1969, *General Theory: Social, Political, Economic and Regional*, MIT Press, Cambridge MA
- Isard Walter, 1972, *Ecologic-Economic Analysis for Regional Development*, The Free Press, New York
- Isard Walter, 2003, *History of Regional Science and the Regional Science Association International. The Beginnings and Early History*, Springer, Berlin–Heidelberg
- IUCN – International Union for Environment and Conservation of Nature, 1980, *World Conservation Strategy: Living Resource Conservation for Sustainable Development*, IUCN–UNEP–WWF, Land/Szwajcaria
- Jałowicki Bohdan, 1992, *Europa Bałtycka na przełomie XX i XXI wieku*, „Studia Regionalne i Lokalne”, t. 6(39), Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, Uniwersytet Warszawski, Warszawa
- Janikowski Ryszard, 2004, *Rozwój zrównoważony czy staty*, „Ekonomia i Środowisko”, nr 2 (26), s. 224–230
- Jara-Díaz Sergio R., Cristián Cortés, Freddy Ponce, 2001, *Number of Points Served and Spatial Economies of Scope in Transport Cost Functions*, „Journal of Transport Economics and Policy”, t. 35, part 2, s. 327–341
- Jevons William Stanley, 1871, *The Theory of Political Economy*, Macmillan and Co., London, wyd. III, 1888, <http://www.econlib.org/library/YPDBooks/Jevons/jvnPE0.html>
- Johansson Mats, 1997, *Factor mobility and regional specialization*, (w:) Jan W. Owsieński, Andrzej Stępnik (red.), *The Nordic-Baltic Europe: Integration Risks, Barriers and Opportunities*, Warszawa–Sopot, s. 185–206
- Johansson Mats, Jan W. Owsieński (eds.), 2000, *Global-Local Interplay in the Baltic Sea Region*, SIR /The Interface Institute, Stockholm–Warsaw
- Kamińska Teresa, 1999, *Makroekonomiczna ocena efektywności inwestycji infrastrukturalnych na przykładzie transportu*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Kamiński Wincenty, 1980, *Współczesna teoria dobrobytu*, PWE, Warszawa
- Kamiński Zbigniew J., 1999, *Konkurencyjność przestrzeni*, „Region”, nr 1, s. 29
- Kapp William K., 1983, *Social Costs, Economic Development, and Environmental Disruption*, John E. Ullmann (introduction), Univ. Press of America, Lanham MD, London

- Kapp William K., 1970, *Environmental Disruption and Social Costs: A Challenge to Economics*, „Kyklos”, t. 23, nr 4, s. 833–848
- Kasper Wolfgang, 2005, *Spatial Economics*, David R. Henderson (eds.), *The Concise Encyclopedia of Economics*, Liberty Fund, Inc, Library of Economics and Liberty, <http://www.econlib.org/library/ENC>
- Kauffman Stanley A., 1995, *At Home in the Universe: The Search for Laws of Self-Organization and Complexity*, Oxford University Press, New York
- Kay John, 1996, *Podstawy sukcesu firmy*, PWE, Warszawa
- Keesing Donald B., 1965, *Labour Skills and International Trade. Evaluation of Many Trade Flows with Single Measuring Device*, „The Review of Economics and Statistics”, t. 47, nr 3, s. 287–294
- Ketels Christian, Örjan Sölvell, 2004, *The State of the Region Report 2004 An Assessment of Competitiveness in the Baltic Sea Region*, VINNOVA and the Baltic Development Forum (BDF)
- Kim Sukko, 1995, *Expansion of Markets and the Geographic Distribution of Economic activities: The Trends in U.S. Regional Manufacturing Structure, 1860-1987*, „Quarterly Journal of Economics”, t. 110, s. 881–908.
- Kisiel-Łowcycz Anna B., 2000, *Baltycka integracja ekonomiczna. Stan i perspektywy do 2010 r.*, PWE, Warszawa
- Kivikari Urpo, Esko Antola, 2004, *Baltic Sea Region – A Dynamic Third of Europe*, City of Turku, Turku
- Kiwak Władysława, 2003, *Zaufanie – dobro publiczne*, „Pieniądz i Wież”, nr 2(19)
- Klasik Andrzej, 1974, *Optymalna struktura przestrzenna a rozwój regionalny*, PWE, Warszawa
- Klein Michael, Aaron Carl, Bitá Hadjimichael, 2001, *Foreign Direct Investment and Poverty Reduction*, World Bank Working Paper 2613
- Knight Frank, 1921, *Risk, Uncertainty, and Profit*, Houghton Mifflin, Boston (cytowane wydanie: Knight Frank, 1948, *Risk, Uncertainty, and Profit*, Lund Humphries, London)
- Knight Frank, 1935, *The Ricardian Theory of Taxation and Distribution*, „Canadian Journal of Economics and Political Science”, t. 1, s. 3–25
- Knödler Hermann, Ulrich Albertshäuser, 2001, *Glocalisation, Foreign Direct Investment and Regional Development Perspectives: Empirical Results for West German Regions*, HWWA Discussion Paper nr 117, Hamburg Institute of International Economics, Hamburg
- Kołodziejski Jerzy, 1987, *Diagnoza stanu gospodarki przestrzennej Polski*, „Studia KPZK PAN”, nr 92, PWE, Warszawa
- Kołodziejski Jerzy (red.), 1991, *Model gospodarki przestrzennej ekologicznie uwarunkowanej*, Wydawnictwo SGGW-AR, Warszawa
- Kołodziejski Jerzy, 1991a, *Ustrojowe przesłanki ewolucji modelu funkcjonowania gospodarki przestrzennej*, (w:) Ryszard Domański (red.), *Zmiany paradygmatu gospodarki przestrzennej*, Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, z. 155, Warszawa, s. 39–58
- Kołodziejski Jerzy, 1999, *Proces metropolizacji polskiej przestrzeni. Aglomeracja Trójmiasta – polska metropolia bałtycka in statu nascendi. Studium diagnostyczno-koncepcyjne*, (w:) Jerzy Kołodziejski (red.), *Transformacja polskiej przestrzeni w perspektywie integracji europejskiej*, Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, z. 189, Warszawa, s. 45–247
- Kołodziejski Jerzy, Tomasz Parteka (red.), 1993, *Polski Region Bałtycki w europejskiej strategii ekorozwoju*, Instytut Problemów Ekorozwoju Fundacja „Ecobaltic”, Gdańsk



- Kołodziejski Jerzy, Tomasz Parteka, 1994, *Transformation of the Region of Europe. The Polish Baltic Region*, (w:) Ryszard Domański, Eamonn Judg (red.), *Changes in the regional economy in the period of system transformation*, Polska Akademia Nauk, PWN, Warszawa, s. 71–90
- Kołodziejski Jerzy, Tomasz Parteka, 1994a, *System planowania strategicznego ekorozwoju regionów położonych wokół Morza Bałtyckiego*, (w:) „Planowanie strategiczne ekorozwoju”, Politechnika Gdańska, Gdańsk
- Konagaya Kazuyuki, 1999, *The Generalised Thunen Alosno Model for Land use Change in Sumatra Island*, „Geographical and Environmental Modelling”, t. 3, nr 2, s. 145–162
- Konagaya Kazuyuki, 2000, *A Land-use Model based on Thiünen and Ricardo Rent Theories applied to Chinese Land-use Prediction*, „ER – Osaka City University Economic Review”, t. 35, nr 2, s. 47–54
- Konwencja o ochronie środowiska morskiego obszaru Morza Bałtyckiego, sporządzona w Helsinkach dnia 9 kwietnia 1992
- Korcelli Piotr, Niels Boje Groth, Ewa Nowosielska, 2002, *National urban systems in the Baltic Sea Region: trends and challenges*, „Geographia Polonica”, t. 75, nr 2, Warszawa
- Korcelli Piotr, 1981, *Regiony miejskie w systemie osadniczym Polski*, „Prace Geograficzne”, nr 140, IG PAN, Ossolineum, Wrocław
- Krieger-Boden Christiane, 2002, *European integration and the division of labour between European regions*, maszynopis powielony, Kiel Institute of World Economics, Kiel
- Krieger-Boden Christiane, Dirk Dohs, Rudiger Soltwedel, 2002, *EMU and Regional Labor Market Disparities in Euroland*, (w:) Juan R. Cuadrado Roura, Marti Parellada (eds.), *The European Monetary Union and Regional Convergence, Facts Prospects and Politics*, Springer, Berlin–Heidelberg, New York
- Krugman Paul, 1991, *Increasing Returns and Economic Geography*, „Journal of Political Economy”, t. 99, nr 3, s. 483–499
- Krugman Paul, 1991a, *Geography and Trade*, MIT Press, Leuven University Press, Leuven–London–Cambridge MA
- Krugman Paul, 1992, *A Dynamic Spatial Model*, NBER Working Paper 4219, National Bureau of Economic Research, Cambridge MA
- Krugman Paul, 1998, *Space: The Final Frontier*, „Journal of Economic Perspectives”, t. 12, nr 2, s. 161–174
- Krugman Paul, Anthony J. Venables, 1996, *Integration, Specialisation and Adjustment*, „European Economic Review”, t. 40, nr 3–5, s. 959–967
- Krugman Paul, Anthony J. Venables, 1990, *Integration and the Competitiveness of Peripheral Industries*, (w:) C. Bliss, J. Braga de Macedo (eds.), *Unity with Diversity in the European Community*, Cambridge University Press, Cambridge
- Krugman Paul, Anthony J. Venables, 1995, *Globalization and inequality of nations*, „Quarterly Journal of Economics”, t. 110, nr 4, s. 857–880
- Krugman Paul, Maurice Obstfeld, 1993, *Międzynarodowe stosunki gospodarcze*, PWN, Warszawa
- Kuciński Kazimierz, 2004, *Geografia ekonomiczna. Zarys teoretyczny*, SGH, Warszawa
- Kuciński Kazimierz, 1990, *Podstawy teorii regionu ekonomicznego*, PWN, Warszawa
- Kukk Mare, Sverre Jervell, Pertti Joenniemi (eds.), 1992, *The Baltic Sea Area – A region in the making*, Sarpsborg
- Kukliński Antoni (red.), 1995, *Baltic Europe in the Perspective of Global Change. In Memoriam of Jean Christophe Öberg*, European Institute for Regional and Local Development University of Warsaw, Oficyna Naukowa, Warszawa

- Kukliński Antoni (red.), 1997, *European Space, Baltic Space, Polish Space*, European Institute for Regional and Local Development, University of Warsaw, Warszawa
- Kukliński Antoni 1996, *Regionalne Systemy Innowacji w Polsce, doświadczenia i perspektywy*, (w:) *Regionalne i lokalne uwarunkowania i czynniki restrukturyzacji gospodarki Polski. Wzrost konkurencyjności regionów*, Łódź, s.1–71
- Kukliński Antoni, 1982, *W sprawie programu badań naukowych i szkolenia kadr w zakresie gospodarki przestrzennej*, (w:) „Gospodarka przestrzenna, morska i regionalna”, KPZK PAN, PWN, Warszawa, s. 5–14
- Kuligowski Jan, 2001, *Rozwój sieci współpracy planowania przestrzennego wokół Bałtyku w latach 90.*, (w:) Witold Toczyski (red.), *Rozwój Regionu Bałtyckiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 55–64
- Kupiec Leszek (red.), 2000, *Gospodarka przestrzenna*, Wydawnictwo Uniwersytetu w Białymstoku, Białystok
- Kurz Heinz D., 1978, *Rent Theory in a Multisectoral Mode*, „Oxford Economic Papers”, t. 32, nr 2, s. 16–37
- Laaser Claus-Friedrich, Klaus Schrader, 2003, *Knocking on the Door: The Baltic Rim Transition Ready for Europe*, (w:) Lars Hedegaard, Bjarne Lindström (eds.), *NEBI Yearbook 2003*, Springer, Berlin–Heidelberg, s. 21–45
- Lane David A., 1993, *Artificial Worlds and Economies, Part 1 and 2*, „Journal of Evolutionary Economics”, t. 3, nr 2 i nr 3, s. 89–109, 177–197
- Larsson Gerhard, 1997, *Land Management: Public Policy, Control and Participation*, Byggnadsnäringsrådet, Stockholm
- Lass Jüri (ed.), 2000, *Compendium of Spatial Planning Systems in the Baltic Sea Region countries, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010*, Gdańsk
- Law John, 1705, *Money and Trade Considered, with a Proposal for Supplying the Nation with Money*, Heirs and Successors of Andrew Anderson, Edinburgh, <http://socserv2.socsci.mcmaster.ca/~econ/ugcm/3ll3/law/mon.txt>
- Leszczycki Stanisław, 1965, *Zadania regionalizacji ekonomicznej*, „Przegląd Geograficzny”, t. 37, nr 2, s. 273–293
- Leśniak Jan, 1985, *Planowanie przestrzenne*, PWN, Warszawa
- Lever William F., Turok Ivan, 1999, *Competitive Cities: Introduction to the Review*, „Urban Studies”, t. 36, nr 5–6, s. 791–793
- Lieske Roland, 2000, *INTERREG II C Baltic Sea Region Transnational co-operation in spatial planning. A case study evaluation*, Institute of Urban and Spatial Planning, Technical University Berlin
- Lönnborg Mikael, Mikael Olsson, Michael Rafferty, 2003, *The Race for inward FDI in the Baltic States and Central and Eastern Europe*, referat wygłoszony na The 5th annual SNEE (Svenska Nätverket för Europaforskning i Ekonomi) conference on European integration „European Integration in Swedish Economic Research”, Mölle, May 20-23, 2003
- Lösch August, 1940, *Die räumliche Ordnung der Wirtschaft*, Gustav Fischer Verlag, Jena, przekład angielski W. Woglom, W. Stopler: Lösch August, 1954, *The Economics of Location*, Yale University Press, New Heaven (przekład polski K. Dziewoński i W. Lisowski: Lösch August, 1961, *Gospodarka Przestrzenna: teoria lokalizacji*, PWE, Warszawa)
- Löwendahl Bo, 1995, *Towards a framework for spatial development in the Baltic Sea area*, (w:) Antoni Kukliński (red.), *Baltic Europe in the Perspective of Global Change. In Memoriam of Jean Christophe Öberg*, European Institute for Regional and Local Development University of Warsaw, Oficyna Naukowa, Warszawa, s. 152–168



- Łoboda Jan, 1977, *Modele dyfuzji w badaniach geograficznych*, (w:) Zbyszko Chojnacki (red.), *Metody ilościowe i modele w geografii*, PWN, Warszawa, s. 188–202
- Łomniewski Kazimierz, Władysław Mańkowski, Jerzy Zaleski, 1975, *Morze Bałtyckie*, PWN, Warszawa
- MacCallum Spencer H., 1997, *The Quickening of Social Evolution: Perspectives on Proprietary (Entrepreneurial) Communities*, „The Independent Review”, t. 2, nr 2, s. 287–302
- Malisz Bolesław, 1984, *Podstawy gospodarki i polityki przestrzennej*, PAN, Warszawa
- Mankiw Gregory N., 1995, *The Growth of Nations*, „Brookings Papers on Economic Activity”, t. 1995, nr 1, s. 275–310
- Manniche Jesper, Per-Åke Nilsson, 1998, *State-of-the-art of Baltic social science research in Scandinavian countries and Germany*, <http://www.geo.ut.ee/nbc/>
- Mariussen Åge (ed.), 2001, *Cluster Policies - Cluster Development? A contribution to the analysis of the new learning economy*, Nordregio Report 2001:2, Stockholm
- Markowski Tadeusz, 1996, *Wspieranie wzrostu konkurencyjności w polityce rozwoju regionalnego*, (w:) *Strategiczne wyzwania dla polityki rozwoju regionalnego*, Friedrich Ebert Stiftung, Warszawa, s. 99–133
- Marks Karol, 1885, *Capital, A Critical Analysis of Capitalist Production*, t. 3, (wyd. polskie: Karol Marks, 1955, *Kapitał*, t. 3, KiW, Warszawa)
- Marshall Alfred, 1920, *Principles of Economics*, Macmillan, London, (polskie wydanie: Alfred Marshall, 1925, *Zasady ekonomiki*, M. Arct, Warszawa)
- Martin Philippe, 1999, *Public policies, regional inequalities and growth*, „Journal of Public Economics”, t. 73, nr 1, s. 85–105
- Martin Philippe, Gianmarco I. P. Ottaviano, 1996, *Growth and Agglomeration*, CEPR Discussion Paper 1529, Centre for Economic Policy Research, London
- Martin Philippe, Gianmarco I. P. Ottaviano, 1999, *Growing Locations: Industry Location in a Model of Endogenous Growth*, „European Economic Review”, t. 43, nr 2, s. 281–302
- Martin Ron, 1999, *The New 'Geographical Turn' in Economics: Some Critical Reflections*, „Cambridge Journal of Economics”, t. 23, nr 1, s. 65–91
- Matczak Radomir, 2001, *Dialog na dobry początek*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 4 (16), s. 45–51
- Matczak Radomir, Tomasz Parteka, Jacek Zaucha (red.), 2004, *Kreowanie strefy rozwojowej południowego Bałtyku*, „Bałtyckie Studia Regionalne”, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk-Szczecin-Olsztyn
- Matros, 2001a, *Maritime Transport in the Baltic Sea Region from a spatial development perspective, Summary Report*, Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA)
- Matros, 2001b, *Maritime Transport in the Baltic Sea Region from a spatial development perspective, Final Report Part 1. A Common Strategic Framework*, Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA), Stockholm
- Matros, 2001c, *Maritime Transport in the Baltic Sea Region from a spatial development perspective, Final Report Part 2. Maritime Transport and best practices in Hinterland Planning*, Swedish Institute for Transport and Communication Analysis (SIKA), Stockholm
- Meade James E., 1952, *External Economies and Diseconomies in a Competitive Situation*, „Economic Journal”, t. 62, nr 245, s. 54–67
- McKenzie Evan, 1994, *Privatopia: Homeowner Associations and the Rise of Residential Private Government*, Yale University Press, New Haven

- Meardon Stephen J., 2001, *Modelling Agglomeration and Dispersion in City and Country: Gunnar Myrdal, Francois Perroux, and the New Economic Geography. (Critical essay)*, „American Journal of Economics and Sociology”, t. 60, nr 1, s. 25–57
- Meyer Beata, 1999, *Gospodarka przestrzenna. Mechanizmy rozwoju, teorie i systemy*, Polskie Towarzystwo Ekonomiczne, Szczecin
- Midelfart-Knarvik Karen H., Henry G. Overman, Stephen J. Redding, Anthony J. Venables, 2000, *The Location of European Industry*, Economic Papers 142, April 2000, European Commission, Brussels, [http://europa.eu.int/comm/econo-my\\_finance/publications/economic\\_papers/economicpapers142\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/econo-my_finance/publications/economic_papers/economicpapers142_en.htm)
- Midelfart-Knarvik Karen H., Henry G. Overman, Anthony J. Venables, 2000, *Comparative Advantage and Economic Geography: Estimating the Location of Production in EU*, Paper of Norwegian School of Economics and Business Administration 18/00
- Miehle William, 1958, *Link-length Minimization in Networks*, „Operations Research”, t. 6, nr 2, s. 232–243
- Mill John Stuart, 1848, *Principles of Political Economy*, cytowane wydanie 1976, Augustus M. Kelley, Fairfield, N.J., (przekład polski E. Taylor, wstęp Z. Sadowski: Mill John Stuart, 1965, *Zasady ekonomii politycznej i niektóre jej zastosowania do filozofii społecznej*, PWN, Warszawa)
- Mills Edwin S., 1967, *An Aggregate Model of Resource Allocation in a Metropolitan Area*, „American Economic Review”, t. 57, nr 2, s. 197–210
- Mills Edwin S., 1972, *Studies in the Structure of the Urban Economy*, The Johns Hopkins Press, Baltimore
- Mills Jeffrey A., Sourushe Zandvakili, *Statistical Inference Via Bootstrapping for Measures of Inequality*, „Journal of Applied Econometrics”, t. 12, nr 2, 1997, s. 133–150
- Mirrlees James A., 1972, *The Optimum Town*, „Swedish Journal of Economics”, t. 13, s. 525–545
- Misala Józef, 2005, *Wymiana międzynarodowa i gospodarka światowa. Teoria i mechanizm funkcjonowania*, SGH, Warszawa
- Moffat Ian, 1996, *An Evaluation of Environmental Space as the Basis for Sustainable Europe*, „International Journal of Sustainable Development and World Ecology”, t. 3, nr 4, s. 46–69
- Mundell Robert A., 1957, *International trade and factor mobility*, „American Economic Review”, t. 47, nr 3, s. 321–335
- Muth Richard F., 1969, *Cities and Housing: The Spatial Pattern of Urban Residential Land-use*, The University of Chicago Press, Chicago–London
- Myrdal Gunnar, 1957, *Economic Theory and Underdeveloped Regions*, Duckworth, London
- Nadin Vincent, 2002, *Visions and Visioning in European Spatial Planning*, (w:) Andreas Faludi (ed.), *European Spatial Planning*, Lincoln Institute of Land Policy, Cambridge, Massachusetts, s. 121–137
- Nadin Vincent, 2002a, *Transnational Spatial Development and Planning Experience from the spatial Vision for North-West Europe*, (w:) Christer Bengs (ed.), *Facing ESPON*, Nordregio Report 2002:1, Stockholm, s. 25–40
- Neary Peter J., 2001, *Of Hype and Hyperbolas: Introducing the New Economic Geography*, „Journal of Economic Literature”, t. 39, nr 2, s. 536–561
- Nelson Richard R., 1995, *Recent Evolutionary Theorizing about Economic Change*, „Journal of Economic Literature”, t. 33, nr 1, s. 49–90
- Nijkamp Peter, 1990, *Regional Innovation Policies and Regional Networks*, (w:) Sven Illeris, Leif Jacobsen (eds.), *Networks and Regional Development*, Nordregio, s. 281–297



- Nijkamp Peter, Aura Reggiani, 1998, *The Economics of Complex Spatial Systems*, Elsevier, North-Holland, Amsterdam
- Norman Victor D., Anthony J. Venables, 1995, *International Trade Factor Mobility and Trade Costs*, „Economic Journal”, t. 105, nr 433, s. 1488–1504
- Nordic Council of Ministers, 2005, *Indicators for the Information Society in the Baltic Region 2005*, TemaNord 2005:577, Copenhagen
- Oding Nina, 2000, *The Russian Urban system In the Balic Sea Rregion*, (w:) *National Urban Systems in the Baltic Sea Region*, VASAB 2010 Secretariat, Gdańsk, s. 269–318
- ODPM - Office of the Deputy Prime Minister in the UK, 2003, *Polycentric Scoping Study*, draft of March 2003, UK, [http://www.odpm.gov.uk/stellent/groups/odpm\\_plan-ning/documents/page/odpm\\_plan\\_025470-06.hcsp](http://www.odpm.gov.uk/stellent/groups/odpm_plan-ning/documents/page/odpm_plan_025470-06.hcsp)
- OECD, 1995, *National Systems for Financing Innovation*, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris
- OECD, 2001, *OECD Territorial Outlook 2001 Edition*, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris
- OECD, 2004, *OECD Glossary of Statistical Terms*, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris
- Orłowski Witold, 1997, *The Baltic Economy: Did it Exist? Does it Exist? Will it Exist?*, (w:) Antoni Kukliński (red.), *European Space Baltic Space Polish Space Part One*, European Institute for Regional and Local Development University of Warsaw, Warszawa, s. 71–87
- Ottaviano Gianmarco I. P., 1996, *Monopolistic Competition, Trade, and Endogenous Spatial Fluctuations*, CEPR Discussion Paper 1327, Centre for Economic Policy Research, London
- Ottaviano Gianmarco I. P., 2002, *Regional Policy in the Global Economy: Insight from New Economic Geography*, HWWA Discussion Paper 211, Hamburg Institute of International Economics, Hamburg
- Ottaviano Gianmarco I. P., Tanguy van Ypersele, 2002, *Market Access and Tax Competition*, CEPR Discussion Paper 3638, Centre for Economic Policy Research, London
- Ottaviano Gianmarco I. P., Diego Puga, 1997, *Agglomeration in the Global Economy: A Survey of the New Economic Geography*, CEPR Discussion Papers 1699, Centre for Economic Policy Research, London
- Overman Henry G., Stephen Redding, Anthony J. Venables, 2001, *The Economic Geography of Trade Production and Income: A Survey of Empirics*, CEPR Discussion Paper 2978, Centre for Economic Policy Research, London
- Owsiński Jan W., Andrzej Stepniak (red.), 1997, *The Nordic-Baltic Europe: Integration Risks, Barriers and Opportunities*, Warszawa–Sopot
- Paas Tiiu, Egle Tafenau, 2005, *European Trade Integration in the Baltic Sea Region – A Gravity Model Based Analysis*, HWWA Discussion Paper 331, Hamburg Institute of International Economics, Hamburg
- Paasi Anssi, 1986, *The institutionalization of regions: a theoretical framework for understanding the emergence of regions and the constitution of regional identity*, „Fennia”, t. 164, nr 1, s. 105–146
- Pacuk Małgorzata (red.), 2001, *Europa Bałtycka. Rozwój koncepcji*, seria: „Regiony Nadmorskie”, nr 2, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Palander Tord, 1935, *Beiträge zur Standortstheorie*, Almqvist and Wiksells Boktryckeri AB, Uppsala

- Palmowski Tadeusz, 2000, *Rola regionów transgranicznych w procesie integracji Europy Bałtyckiej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Palmowski Tadeusz, 2001, *Ku Europie Bałtyckiej*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy” nr 1(13), s. 14–18
- Palmowski Tadeusz, Małgorzata Pacuk (red.), 2004, *Europa Bałtycka regionem współpracy i integracji*, „Zeszyty Morskie”, Katolickie Stowarzyszenie „Civitas Christiana”, Związek Miast i Gmin Morskich, Gdańsk–Kopenhaga
- Panzar John C., Robert D. Willig, 1981, *Economies of Scope*, „American Economic Review”, t. 71, nr 2, s. 268–272
- Parteka Ewa, Witold Toczyski (red.), 1999, *Nadbałtycka Agenda 21. Studia i materiały. Raport nr 2*, RCSS, Gdańsk
- Parteka Ewa, Witold Toczyski (red.), 2000, *Nadbałtycka Agenda 21. Studia i materiały. Raport nr 3*, RCSS, Gdańsk
- Parteka Tomasz, 1995, *Europa Bałtycka 2000 PLUS*, „Czas Morza”, nr 2(6), s. 52–53
- Parteka Tomasz, 1997, *Planowanie strategiczne rozwoju zrównoważonego*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk
- Parteka Tomasz, Marek Dutkowski, Witold Toczyski, Marian Turek, 1992, *Polski Region Bałtycki. Uwarunkowania i strategię*, Instytut Problemów Ekorozwoju Fundacja „Ecobaltic”, Gdańsk
- Pearce David, Anil Markandya, Edward B. Barbier, 1989, *Blueprint for a Green Economy*, Earthscan Publications Limited, London
- Pearce David, Edward B. Barbier, Anil Markandya, 1990, *Sustainable Development. Economics and Environment in the Third World*, Earthscan Publications Limited, London
- Perace David, Kerry Turner, 1990, *Economies of Natural Resources and the Environment*, Harvester Wheatsheaf, London
- Pedrazzini Luisa, 2005, *Applying the ESDP through INTERREG III B: A Southern Perspective*, „European Planning Studies”, t. 13, nr 2, s. 297–317
- Perrin Jean C., 1995, *Dynamika przemysłowa a rozwój lokalny: bilans w kategoriach środowisk*, „Studia Regionalne” nr 1, Akademia Ekonomiczna w Poznaniu, s. 9–45
- Perroux François, 1950, *Economic Space, Theory and Applications*, „Quarterly Journal of Economics”, t. 64, nr 1, s. 89–104
- Perroux Francois, 1988, *Peregrinations of an Economist and the Choice of his Route*, (w:) B. Higgins, I.D.J. Savoie (eds.), *Regional Economic Development: Essays in Honor of Francois Perroux*, Unwin Hayman, Boston, s. 77–90
- Perroux François, 1955, *Note sur la notion de pole de croissance*, „Economie appliquee”, t. 1–2, s. 307–320 (przekład polski Perroux François, 1978, *Uwagi o pojęciu 'biegun wzrostu'*, „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 3–4)
- Peschel Karin, 1998, *Will the Baltic Sea region become an economically highly integrated area?*, (w:) Jesper Manniche (ed.), *Searching and Researching the Baltic Sea Region Proceedings from an international research seminar on Bornholm*, Research Centre of Bornholm, Bornholm, Report 17, [http://www.crt.dk/media/searching\\_researching\\_baltic\\_sea\\_IM\\_1.pdf](http://www.crt.dk/media/searching_researching_baltic_sea_IM_1.pdf), s. 31–34
- Peschel Karin, 1998a, *Perspectives of regional development around the Baltic Sea*, „The Annals of Regional Science”, t. 32 nr 3, s. 299–320
- Petersson Lennart, 2000, *The Theory of new Economic Geography and Industrial Location in SADC*, Working Papers of Department of Economics, Lund University 2000:6, Lund



- Petty William, 1662, *A Treatise of Taxes & Contributions*, Printed for N. Brooke, at the Angel in Cornhill, London (wydanie polskie: Petty William, 1958, *Traktat o podatkach i daninach*, (w:) *Merkantylizm i początki ekonomii klasycznej. Wybór pism ekonomicznych XVI i XVII wieku*, PWN, Warszawa)
- Philbrick Allen K., 1957, *Principles of areal functional organization in regional human geography*, „Economic Geography”, nr 4, t. 33, s. 299–336, (przekład. polski J. Chowaniec: Philbrick Allen K., 1958, *Zasady przestrzennej organizacji funkcjonalnej w regionalnej geografii człowieka*, „Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej”, z. 2, s. 108–173)
- Pines David, 2001, *New economic geography: revolution or counter-revolution?* „Journal of Economic Geography”, t. 1, nr 1, s. 139–145
- Piskozub Andrzej, 1994, *Dostęp do Bałtyku a droga Polski ku Unii Europejskiej i NATO*, Instytut Bałtycki, Gdańsk
- Plassmann Florenz, T. Nicolaus Tideman, 2004, *Frank Knight's Proposal to End Distinctions among Factors of Production and His Objection to the Single Tax*, „History of Political Economy”, t. 36, nr 3, s. 505–519
- Platz Holger (ed.), 2001, *Background Documents for VASAB 2010 Plus Spatial Development Action Programme*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, Gdańsk
- Platz Holger, 1998, *Promotion of the Urban System of the BSR: The VASAB Concept and the Role of Research*, (w:) Niels Boje Groth (ed.), *Urban Systems and Urban Networking – in the Baltic Sea Region. Report of a research seminar in Tartu, Estonia March 1998*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, Gdańsk, s. 14–31
- Polanyi Karl, 1944, *The Great Transformation: The Political and Economic Origins of Our Time*, Beacon Press, Boston
- Ponsard Claude (ed.), 1992, *Ekonomiczna analiza przestrzenna*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej w Poznaniu, Poznań
- Porter Michael E., 2001, *Porter o konkurencji*, PWE, Warszawa
- Posner Michael V., 1961, *International Trade and Technological Change*, „Oxford Economic Papers”, t. 13, nr 3, s. 323–341
- Predöhl Andreas, 1925, *Das Standortsproblem in der Wirtschaftstheorie*, „Weltwirtschaftliches Archiv”, t. 21
- Prończyk Adam, 1993, *Wieloaspektowe pojęcie gospodarki przestrzennej*, „Człowiek i Środowisko”, t. 17, nr 2–3, s. 123–130
- Puga Diego, 1997, *The Rise and Fall of Regional Inequalities*, CEPR Discussion Paper 1575, Centre for Economic Policy Research, London
- Puga Diego, 1998, *Urbanisation Patterns: European versus Less Developed Countries*, „Journal of Regional Science”, t. 38, nr 2, s. 231–252
- Puga Diego, 1999, *The rise and fall of regional inequalities*, „European Economic Review”, t. 43, nr 2, s. 303–334
- Puga Diego, 2001, *European Regional Policies in Light of Recent Location Theories*, CEPR Discussion Paper 2767, Centre for Economic Policy Research, London
- Puga Diego, Anthony J. Venables, 1997, *Preferential trading arrangements and industrial location*, „Journal of International Economics”, t. 43, nr 3–4, s. 347–368
- Puu Tonu, 2003, *Mathematical Location and Land Use Theory*, Springer, Berlin-Heidelberg
- Quesnay Franciszek, 1928, *Pisma wybrane*, Gebethner i Wolff, Warszawa

- Quesnay François, Marguerite Steinfeld Kuczynski, Ronald L. Meek, 1972, *Quesnay's Tableau économique. Edited, with new material, translations and notes by Marguerite Kuczynski & Ronald L. Meek*, Macmillan, London
- Radaelli Claudio M., 2004, *Europeanisation: Solution or problem?*, „European Integration online Papers (Eiop)”, t. 8, nr 16, <http://eiop.or.at/eiop/texte/2004-016a.htm>
- Raiser Martin, Mark Schaffer and Johannes Schuchhardt, 2003, *Benchmarking structural change in transition*, EBRD Working Paper no 79
- Redding Stephen, Anthony J. Venables, 2001, *Economic Geography and International Inequality*, CEP Discussion Papers 0495, Centre for Economic Performance, London School of Economics, London
- Regiony nadmorskie Polski w Unii Europejskiej*, 2003, „Zeszyty Naukowe Wydziału Ekonomicznego Uniwersytetu Gdańskiego. Ekonomia”, nr 1, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Ricardo David, 1817, *On the Principles of Political Economy and Taxation*, (w:) P. Sraffa (ed.), 1953, *The Works and Correspondence of David Ricardo*, t. 1, Cambridge, Cambridge University Press, (przekład polski Jan Drewnowski: Ricardo David, 1957, *Zasady ekonomii politycznej i opodatkowania*, PWN, Warszawa)
- Ricci Luca A., 1999, *Economic geography and comparative advantage. Agglomeration versus specialization*, „European Economic Review”, t. 43, nr 2, s. 357–377
- Rieken Peter, 2003, *Regional Development Aspects in Transnational Transport Corridor Planning (Via Hanseatica), State-of-the art report on methods used in Germany*, (w:) Tomasz Parteka, Wiktor Szydarowski (red.), *South Baltic Development Zone in the Competitiveness of the Coastal Regions*, „Pomerania Regional Studies”, Office of the Pomerania Region President, Gdańsk, s. 99–110
- Robert Jacques, 1995, *Action Areas in the formulation of the European Spatial Development Perspective*, maszynopis powielony, Federal Ministry for Regional Planning, Bonn
- Robertson Roland, 1992, *Globalization: Social Theory and Global Culture*, Sage, London
- Robinson Joan, 1934, *The Economics of Imperfect Competition*, Macmillan, London
- Rodwin Lloyd, 1981, *Cities and City Planning*, Plenum Press, New York
- Romer Paul M., 1986, *Increasing Returns and Long-Run Growth*, „Journal of Political Economy”, t. 94, nr 5, s. 1002–1037
- Roncaglia Alessandro, 1985, *Petty: The Origins of Political Economy*, M.E. Sharpe, Armonk NY
- Rosen Harvey S., 1992, *Public Finance*, IRWIN, Homewood IL, Boston MA
- Rosing Kenneth E., 1992, *An optimal method for solving the (generalized) multi-Weber problem*, „European Journal of Operational Research”, t. 58, nr 3, s. 414–426
- Rostow Walt W., 1960, *The Process of Economic Growth*, Oxford University Press, Oxford
- Ruszkowski Janusz, 1999, *Geopolityczny model Europy Bałtyckiej lat 90-tych*, „Zeszyty Bałtyckie”, nr 1, Sekretariat Euroregionu Pomerania, Szczecin, s. 15–25
- Samuelson Paul A., William D. Nordhaus, 1996, *Ekonomia*, t. 1 i 2, PWN, Warszawa
- Say Jean Baptiste, 1803, *Traité d'Économie Politique ou Simple Exposition de la Manière dont se Forment, se Distribuent, et se Consomment les Richesses*, Paris, (wydanie polskie: Say Jean Baptiste, 1960, *Traktat o ekonomii politycznej, czyli prosty wykład sposobu, w jaki się tworzą, rozdzielają i spożywają bogactwa*, PWN, Warszawa, wydanie angielskie, <http://www.econlib.org/library/Say/sayT41.htm>)
- Schindegger Friedrich, 2000, *Vision Planet: Proceedings of the Conference on Spatial Visions*, ÖIR, Vienna



- Schmid Herman, 1998, *Making Solidarity in the Baltic Region*, Research Report 3/1998, Federico Caffè Centre Research Reports
- Schmidt-Thomé Kaisa, Christer Bengs, 1999, *ESDP and Spatial Planning and Development in the Baltic Countries*, Nordregio, Stockholm
- Schramm Werner, 1998, *Towards a common urban development policy for the Baltic Sea Region*, (w:) Ros-Mari Edström, Gun Frank (eds.), *Baltic Cities – Global Aspects on Urban Settlements in the Baltic Sea Region. Report from an International Conference Stockholm 28-30 May 1997*, Stockholm, s. 33–41
- Schumpeter Joseph, 1954, *History of Economic Analysis*, Oxford University Press, New York (cytowane wydanie: Schumpeter Joseph, 1981, *History of Economic Analysis*, Routledge, London)
- Scitovsky Tibor, 1954, *Two Concepts of External Economies*, „Journal of Political Economy”, t. 62, nr 2, s. 143–51
- Scott Allen J., 1971, *Combinatorial Programming, Spatial Analysis and Planning*, Methuen and Co., London
- Senior Nassau W., 1836, *An Outline of Science of Political Economy*, George Allen and Unwin Ltd., London (cyt. wydanie z 1938)
- Seppälä Ulla, 1997, *An Evolutionary Model for Spatial Location of Economic Facilities*, International Institute for Applied Systems Analysis, Working Papers number IR 97 003
- Sheppard Eric, 1982, *City Size Distribution and Spatial Economic Change*, „International Regional Science Review”, t. 7, s. 127–153
- Sheppard Eric, 2001, *How economists' think: about geography for example*, „Journal of Economic Geography”, t. 1, nr 1, s. 131–135
- Shorrocks Anthony F., 1980, *The Class of Additively Decomposable Inequality Measures*, „Econometrica”, t. 48, nr 3, s. 613–625.
- Sinn Hans-Werner, Alfons J. Weichenrieder, 1997, *Foreign Direct Investment, Political Resentment and the Privatization Process in Eastern Europe*, CESifo Working Paper Series 129, Center for Economic Studies, Munich
- Smith Adam, 1954, *Badania nad naturą i przyczynami bogactwa narodów*, PWN, Warszawa
- Spence Michael A., 1976, *Product Selection, Fixed Costs and Monopolistic Competition*, „Review of Economic Studies”, t. 43, nr 2, s. 217–235
- Spiekermann Klaus, 2004, *Accessibility and Regional Development, Cohesion and Polycentricity*, referat wygłoszony na spotkaniu CSD/BSR w dniu 17 czerwca 2004 w Eisma
- Sraffa Piero, 1960, *Production of Commodities by Means of Commodities*, Cambridge University Press, Cambridge (przekład polski Jerzy Chodorowski: Sraffa Piero, 1965, *Produkcja towarów przy pomocy towarów. Wstęp do krytyki teorii ekonomii*, PWN, Warszawa)
- Staley Samuel R., Lynn Scarlett, 1998, *Market-Oriented Planning: Principles and Tools for the 21st Century*, „Planning and Markets”, t. 1, nr 1, s. 1–7
- Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment, 1999, *Transport Investment, Transport Intensity and Economic Growth*, London
- Stankiewicz Waclaw, 2000, *Historia myśli ekonomicznej*, PWN, Warszawa
- Starret David, 1978, *Market Allocations of Location Choice in a Model with Free Mobility*, „Journal of Economic Theory”, t. 17, nr 1, s. 21–37
- Statistikos Departamentas, 2003, *Labour Force, Employment and Unemployment 1998–2003*, Vilnius

- Statistiska Centralbyran, 1993, *The Baltic Region. Statistics on resources, environment and economy*, Stockholm
- Stewart John Q., William Warntz, 1958, *Physics of Population Distribution*, „Journal of Regional Science”, t. 1, nr 1, s. 99–123
- Swedish Maritime Administration, 1999, *Baltic Maritime Outlook 2000*
- Swianiewicz Paweł, Wojciech Dziemianowicz, 1999, *Atrakcyjność inwestycyjna miast 1998*, IBnGR, Warszawa
- Szlachta Jacek, 1997, *Programowanie rozwoju regionalnego w Unii Europejskiej*, Polska Akademia Nauk Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Studia, t. CV, Warszawa
- Szlachta Jacek, 2004, *Wnioski dla Polski wynikające z raportu kohezyjnego Komisji Europejskiej „Nowe partnerstwo dla spójności. Konwergencja, konkurencyjność, współpraca. Trzeci raport na temat spójności gospodarczej i społecznej”*, Luksemburg 2004, Warszawa, Ministerstwo Gospodarki i Pracy, ekspertyza
- Szuskiewicz Jan, 2001, *Współpraca bałtycka fakty i mity*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 4 (16), s. 8–11
- Szwankowski Stanisław, 1994, *Współzależności funkcjonowania składników lądowo-morskich łańcuchów transportowych*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Szwichtenberg Aleksander (red.), 2001, *Turystyka szansą rozwoju społeczno-gospodarczego regionu pomorskiego*, Civitas Christiana, Gdańsk–Hel
- Szydarowski Wiktor, 1998, *Experiences on Management of Transportation Corridor Projects in the Baltic Sea Region*, (w:) *Transportation Corridors and Regional Spatial Development in the Baltic Sea Region. Post-seminar report, Vision and Strategies Around the Baltic Sea* VASAB 2010, Warsaw, s. 11–23
- Szydarowski Wiktor, 2000, *Koncepcja strefy rozwojowej VI korytarza TINA*, (w:) Szydarowski Wiktor (red.), *Strefa Rozwojowa VI Korytarza TINA*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia, s. 5–10
- Szydarowski Wiktor, 2003, *Pasma rozwoju społeczno-gospodarczego w Europie Bałtyckiej – prawidłowości powstawania i przekształceń*, Uniwersytet Gdański (maszynopis powielony – praca doktorska)
- The Baltic Sea Region INTERREG II C Programme, 1999, *Transnational co-operation on spatial and regional development. Final Financial Commitments 31.12.99*, Rostock–Kalskrona
- Thomas Isabelle, 2002, *Transportation Network and the Optimal Location of Human Activities. A Numerical Geography Approach*, Edward Elgar Publishing Ltd., Cheltenham
- Thünen Johann Heinrich von, 1826, *Der Isolierte Staat In Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Perthes, Hamburg (przekład angielski Thünen Johann Heinrich von, 1966, *The Isolated State*, Pergamon, Oxford)
- Tinbergen Jan, 1956, *Economic Policy: Principles and Design*, North-Holland, Amsterdam
- Tinbergen Jan, 1961, *The Spatial Dispersion of Production: A Hypothesis*, „Schweizerische Zeitschrift für Volkswirtschaft und Statistik”, t. 97, nr 4, s. 412–419
- Toczyski Witold (red.), 1998, *Instytucje i programy współpracy bałtyckiej. Wprowadzenie do planowania i projektowania przestrzennego w Obszarze Bałtyckim*, RCSS, Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk
- Toczyski Witold (red.), 1998a, *Nadbałtycka Agenda 21, Wprowadzenie do planowania i projektowania przestrzennego w Obszarze Bałtyckim*, RCSS, Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk
- Toczyski Witold, 1998b, *Rozwój przestrzenny Obszaru Bałtyckiego w perspektywie programu VASAB 2010. Wprowadzenie do planowania i projektowania przestrzennego w Obszarze Bałtyckim*, RCSS, Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk



- Toczyski Witold, 1998c, *Competition and co-operation – two elements of the development of Baltic Europe*, (w:) Witold Toczyski (ed.), *Competition and co-operation of the Baltic Regions of Denmark, Germany and Poland*, Government Centre for Strategic Studies, Sopot, s. 9–24
- Toczyski Witold (red.), 1998d, *Competition and Co-operation of the Baltic Regions of Denmark, Germany and Poland*, Government Centre for Strategic Studies, Sopot
- Toczyski Witold (red.), 1999, *Monitoring rozwoju przestrzennego Obszaru Bałtyckiego*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk
- Toczyski Witold, 2000, *Rezonans bałtyckiej Agendy 21*, (w:) Ryszard Domański (red.), *Nowe problemy rozwoju wielkich miast*, Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju nr 192, s. 141–169
- Toczyski Witold (red.), 2001, *Rozwój Regionu Bałtyckiego*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk
- Toczyski Witold, Jacek Lendzion (red), 2003, *System monitoringu rozwoju zrównoważonego Polski Północnej w Regionie Bałtyckim*, Bałtycki Instytut Spraw Europejskich i Regionalnych, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Toczyski Witold, Jacek Lendzion, Radomir Matczak, Adam Mikołajczyk, Monika Stankiewicz, Wiktor Szydarowski, Jacek Zaucha, Darijus Valiucko (red.), 2001, *Region Bałtycki. Programowanie rozwoju przestrzennego*, RCSS, Gdynia
- Toczyski Witold, Jacek Zaucha i inni, 1999, *Region Bałtycki. Programy, inwestycje, rozwój przestrzenny*, RCSS, Warszawa
- Toczyski Witold, Jacek Zaucha, 2000, *Profile rozwoju zrównoważonego*, „Teoria ekonomii”, nr 5/6(21/22), Uniwersytet Gdański, Gdańsk, s. 61–74
- Toczyski Witold, Jacek Zaucha, Magdalena Szmytkowska, Wiktor Szydarowski, 1997, *Co-operation and Competition in the Baltic Sea Region*, (w:) Antoni Kukliński (red.), *European Space, Baltic Space, Polish Space Part 2*, European Institute for Regional and Local Development, University of Warsaw, Warszawa, s. 157–176
- Towarzystwo Urbanistów Polskich, 2000, *Europejska perspektywa rozwoju przestrzennego EPRP. Na rzecz trwałego i zrównoważonego rozwoju obszaru Unii Europejskiej*, Warszawa, przekład Maria Niemczyk, Bogdan Wyporek
- Transparency International, 2004, *Global Corruption Report 2004*
- Transport Studies Unit of University of Oxford, 2005, *Road Transport and Additional Economic Benefits. A Review of the Empirical Evidence on the Additional Benefits of Road Investment*, A TSU report prepared for Rees Jeffrey Road Fund by Dr John Preston and Dr. Torben Holvad
- UNCTAD, 2002, *The World Investment Report 2002 Transnational Corporations and Export Competitiveness*, ONZ, New York–Genewa
- UNCTAD, 2004, *The World Investment Report 2004. The Shift Towards Services*, ONZ, New York–Genewa
- VASAB 2010 Secretariat (red.), 2000, *National Urban Systems in the Baltic Sea Region*, Gdańsk
- VASAB Secretariat, 1998, *Report from the Seminar on Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea Region, Transport Corridors and Development Zones, August, 24–25, 1998, Warsaw Poland*, (w:) *Transportation Corridors and Regional Spatial Development in the Baltic Sea Region. Post-seminar report*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, Warsaw
- VASAB, 1994, *Towards a Framework for Spatial Development in the Baltic Sea Region*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, Denmark
- VASAB, 1998, *Maritime Spatial Planning in the Baltic Sea Region: Post-seminar report*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, Warsaw

- VASAB, 2001, *VASAB 2010 Plus Spatial Development Action Programme*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, Gdańsk (polskie tłumaczenie: VASAB, 2002)
- VASAB, 2002, *VASAB 2010 Plus Program działań dla rozwoju przestrzennego Regionu Morza Bałtyckiego. Wersja ostateczna, zaakceptowana przez Konferencję ministrów odpowiedzialnych za planowanie przestrzenne i rozwój Krajów Regionu Morza Bałtyckiego w Wismarze, we wrześniu 2001 roku*, „Region Bałtycki, Biuletyn Polskiego Komitetu VASAB 2010”, nr 3
- VASAB, 2005, *Gdańsk Declaration and Policy Document Connecting Potentials*, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010, 6th Conference of Minister for Spatial Planning and Development, Gdańsk
- Venables Anthony J., 1996, *Equilibrium Locations of Vertically Linked Industries*, „International Economic Review”, t. 37, nr 2, s. 341–359
- Venables Anthony J., 1998, *Agglomeration, comparative advantage, and international specialisation: A multi-industry model*, maszynopis powielony, Department of Economics, London School of Economics, London
- Venables Anthony J., 1999, *Trade liberalisation and factor mobility: An overview*, (w:) Riccardo Faini, Klaus F. Zimmermann, Jaime de Melo (eds.), *Migration: The Controversies and the Evidence*, Cambridge University Press, Cambridge, s. 23–48
- Vergin Roger C., Jack D. Rogers, 1967, *An Algorithm and Computational Procedure for Locating Economic Facilities*, „Management Science”, t. 13, nr 6, s. B240–B257
- Verter Vedat, Dincer M. Cemal, 1992, *An integrated evaluation of facility location, capacity acquisition and technology selection for designing global manufacturing strategies*, „European Journal of Operational Research”, t. 60, nr 1, s. 1–18
- Viner Jacob, 1932, *Cost Curves and Supply Curves*, „Zeitschrift für Nationalökonomie”, t. 3, s. 23–46
- Walras Leon, 1874, *Éléments d'économie politique pure ou théorie de la richesse sociale*, L. Corbaz, Lausanne; Guillaumin, Paris; H. Georg, Basel (przekład angielski wydania z 1926 William Jaffé: Walras Leon, 1954, *Elements of Pure Economics: Or the theory of social wealth*, Richard D. Irwin Inc., Homewood IL)
- Walz Uve, 1999, *Dynamics of Regional Integration*, Springer, Heidelberg–Berlin, New York
- Walz Uwe, 1996a, *Long-run effects of Regional Policy in an Economic Union*, „Annals of Regional Science”, t. 30, nr 2, s. 165–183
- Walz Uwe, 1996b, *Transport Costs, Intermediate Goods and Localized Growth*, „Regional Science and Urban Economics”, t. 26, nr 6, s. 671–695
- WCED – World Commission on Environment and Development, 1987, *Our Common Future*, Oxford University Press, Oxford
- Weber Alfred, 1909, *Über des Standort Industrien*, Tübingen, Verlag Mohr (przekład angielski Fredrich C. J., 1929-1957, *Alfred Weber's Theory of the Location of Industries*, The University of Chicago Press, Chicago)
- Wesolowsky George O., 1993, *The Weber problem: History and perspectives*, „Location Science”, t. 1, nr 1, s. 5–23
- Westermann Ralph, 1998, *VASAB 2010: A Critical Analysis*, (w:) Hedegaard Lars, Bjarne Lindström, (eds.), *The NEBI Yearbook 1998*, Springer, Berlin–Heidelberg, s. 163–186
- Whitelegg John, 1994, *Road Jobs and the Economy*, Report for Greenpeace by Ecologica Ltd, Lancaster
- Williams Richard H., 1996, *European Union Spatial Policy and Planning*, Chapman, London,



- Wróbel Andrzej, 1960, *Study of economic regional structure (on the example of the Warsaw vivodship)*, „Przegląd Geograficzny”, t. 32, suppl., s. 127–132.
- Zaleski Jerzy, 1993, *Ku wspólnocie Europy Bałtyckiej*, Instytut Bałtycki, Gdańsk
- Zaleski Jerzy, 2001, *Bezdroża polityki bałtyckiej*, (w:) Witold Toczyski (red.), *Rozwój Regionu Bałtyckiego*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk s. 9–15
- Zaleski Jerzy, Czesław Wojewódka, 1977, *Europa Bałtycka. Zarys monografii gospodarczej*, Ossolineum, Wrocław
- Zaucha Jacek, 1993, *Jakość życia jako kategoria badawcza*, „Prace Materiały, Teoria Ekonomii”, nr 17, Uniwersytet Gdański, Gdańsk, s. 157–173
- Zaucha Jacek, 1994a, *Krok dalej. Relacja ze spotkania w Aland*, (w:) *Wizje i strategie wokół Bałtyku 2010. Raport, konferencje, komentarze*, Centralny Urząd Planowania, Gdańsk, s. 84–88
- Zaucha Jacek (red), 1994b, *Vision and Strategies around the Baltic Sea 2010, Statements relating to the first interim report*, Kalskrona
- Zaucha Jacek (red), 1995, *Perspektywy rozwoju Regionu Bałtyckiego*, Gdańsk
- Zaucha Jacek, 1997a, *Transnational co-operation for spatial development*, „Baltic Cities Bulletin”, nr 2, s. 22
- Zaucha Jacek (red), 1997d, *From Vision to Action, Vision and Strategies around the Baltic Sea VASAB 2010*, tłumaczenie polskie *Od wizji do działania. Wizja i strategie wokół Bałtyku VASAB 2010*, Gdańsk
- Zaucha Jacek, 1997b, *Planowanie przestrzenne w Obszarze Bałtyckim*, „Czas Morza”, nr 1(8), wrzesień, s. 50–51
- Zaucha Jacek, 1998, *Sustainable Development for Regional Policy*, (w:) Witold Toczyski (red.), *Competition and Co-operation of the Baltic Regions of Denmark, Germany and Poland*, Government Centre for Strategic Studies, Sopot, s. 59–74
- Zaucha Jacek, 1998a, *Integracja wokół Bałtyku*, (w:) Ewa Toczyska (red.), *Podstawy reformy samorządowej*, Uniwersytet Gdański, Gdańsk, s. 93–108
- Zaucha Jacek, 1998b, *Pierwsza konferencja projektów bałtyckiego INTERREGu II C w Rostoku*, (w:) Witold Toczyski, Jacek Zaucha, *Projekty rozwoju przestrzennego Obszaru Bałtyckiego w perspektywie programów INTERREG II C i VASAB 2010. Wprowadzenie do planowania i projektowania przestrzennego w Obszarze Bałtyckim*, RCSS, Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk, s. 25–27
- Zaucha Jacek, 1998c, *Druga konferencja projektów bałtyckiego INTERREGu II C w Karlskronie*, (w:) Witold Toczyski, Jacek Zaucha, *Projekty rozwoju przestrzennego Obszaru Bałtyckiego w perspektywie programów INTERREG II C i VASAB 2010. Wprowadzenie do planowania i projektowania przestrzennego w Obszarze Bałtyckim*, RCSS, Biuro Rozwoju Regionalnego w Gdańsku, Gdańsk, s. 28–30
- Zaucha Jacek, 1998d, *VASAB 2010 Transnational Co-operation in the Spatial Development of the Baltic Sea Region*, (w:) Ulrich Graute (ed.), *Sustainable Development for Central and Eastern Europe. Spatial Development in the European Context*, Springer, Berlin–Heidelberg, s. 163–180
- Zaucha Jacek, 1998e, *Bałtyckie ponadgraniczne planowanie przestrzenne, od wizji do działania*, (w:) *13 Sejmik Morski, Polska Myśl Bałtycka*, Civitas Christiana, Ośrodek Myśli Morskiej, Szczecin, s. 57–84
- Zaucha Jacek, 2000a, *Goroda regiona Baltiyskogo moria i ih rol' w strategii VASAB 2010*, (w:) Boris S. Ziharevitch (ed.), *Osobiennosti strategicheskogo planirovaniya razvitya gorodov v post-sovetskih stranah*, St. Petersburg, s. 50–61

- Zaucha Jacek, 2000b, *VASAB 2010 – Common Approaches of Different Planning Systems*, (w:) Kai Bohme, Burkhard Lange, Malin Hansen (eds.), *Property Development and Land-Use Planning around the Baltic Sea*, Nordregio Working Paper 2000:5, s. 3–18
- Zaucha Jacek, 2001a, *Zaproszenie do współpracy*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 3 (15), s. 11–14
- Zaucha Jacek, 2001b, *Współpraca przestrzenna wokół Bałtyku w świetle akcesji do Unii Europejskiej krajów Europy Środkowej i Wschodniej*, (w:) Witold Toczyski (red.), *Rozwój Regionu Bałtyckiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk, s. 41–54
- Zaucha Jacek, Bo Löwendahl, 1998, *VASAB 2010 – From Vision to Action, Co-operation on Transnational Spatial Planning*, „EUREG”, nr 7, ARL, s. 40–42.
- Zaucha Jacek, Dariusz Valiucko, 2001, *Interreg III B jako następca Interregu II C*, (w:) Witold Toczyski i in., *Region Bałtycki. Programowanie rozwoju przestrzennego*, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Gdynia, s.122–142
- Zaucha Jacek, Jacek Lendzion, 2002, *Trójmiasto i południowo-wschodni region Bałtyku na tle wyników Projektu INTERREG IIC USUN/BSR*, (w:) Jacek Lendzion i Witold Toczyski (red.), *Współpraca sieciowa w rozwoju regionu metropolitalnego. Studia nad rozwojem i zarządzaniem w regionach metropolitalnych Europy*, Studia Europejskie, t. X, Wydawnictwo Instytutu Studiów Europejskich w Gdyni, s. 179–188
- Zaucha Jacek, Wiktor Szydarowski, 2005, *Transnational Co-operation and its Contribution to Spatial Development and EU Enlargement. The Case of INTERREG III B in Northern Poland*, „Informationen zur Raumentwicklung”, Heft 11/12, s. 731–740
- Zawadzki Stanisław M., 1991, *Gospodarka przestrzenna. Co dalej?*, (w:) Ryszard Domański (red.), *Zmiany paradygmatu gospodarki przestrzennej*, Biuletyn Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, z. 155, Warszawa, s. 31–38
- Zielińska-Głębocka Anna (red), 2000, *Konkurencyjność przemysłowa Polski w procesie integracji z Unią Europejską. Teoria, praktyka, polityka*, Fundacja Rozwoju Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Zielińska-Głębocka Anna, 1996, *Handel krajów uprzemysłowionych w świetle teorii handlu międzynarodowego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk
- Zipf George, 1949, *Human Behavior and the Principle of Last Effort*, Addison-Wesley, New York
- Żydowicz Krzysztof, 1995, *The Baltic Regional Identity*, (w:) Antoni Kuklinski, (red.), *Baltic Europe in the Perspective of Global Change. In Memoriam of Jean Christophe Öberg*, European Institute for Regional and Local Development University of Warsaw, Oficyna Naukowa, Warszawa, s. 100–114



## SPIS TABEL

2.1.	Kumulatywne mechanizmy ekonomiczne dyspersji i koncentracji przestrzennej w modelach nowej geografii ekonomicznej o nieciągłej przestrzeni .....	71
2.2.	Najważniejsze czynniki sprzyjające koncentracji i dyspersji w wybranych modelach nowej geografii ekonomicznej .....	74
2.3.	Skutki znoszenia barier wymiany według teorii Heckschera–Ohlina i nowej geografii ekonomicznej .....	78
3.1.	Ewolucja celów planowania przestrzennego .....	112
3.2.	Stare i nowe kryteria lokalizacji .....	119
5.1.	Najważniejsze konferencje regionalne w latach 1990–2005 w Regionie Bałtyckim .....	188
5.2.	Wskaźnik Postrzeganej Korupcji (CPI) w 2004 i 1998 roku .....	193
5.3.	Struktura postrzeganej korupcji w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego (2002 r.) na podstawie badań gospodarstw domowych (w%) .....	194
5.4.	Delimitacja Regionu Bałtyckiego w literaturze przedmiotu .....	197
5.5.	Ludność Regionu Bałtyckiego .....	200
5.6.	Zmiana liczby ludności w Regionie Bałtyckim w latach 1990–2003 .....	200
6.1.	Eksport dóbr i usług z krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w cenach stałych z 2000 roku (w mln USD) w latach 1990–2003 .....	202
6.2.	Import dóbr i usług z krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w cenach stałych z 2000 roku (w mln USD) w latach 1990–2003 .....	203
6.3.	Nominalny PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata (w mld USD) w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej (PPP) .....	205
6.4.	Realny PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w cenach stałych z 2000 roku (w mld USD) w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej (PPP) .....	206
6.5.	Nominalny PKB w krajach Regionu Bałtyckiego (w mld USD) na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 .....	207
6.6.	Roczna stopa wzrostu realnego PKB (w cenach stałych z 2000 r.) w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej (PPP) .....	208
6.7.	Roczna stopa inflacji (w %) w krajach Regionu Bałtyckiego i USA w latach 1993–2003 na podstawie indeksu cen towarów konsumpcyjnych .....	210
6.8.	Realny PKB na mieszkańca w krajach Regionu Bałtyckiego (w USD, w cenach stałych z 2000 roku) na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 z uwzględnieniem parytetu siły nabywczej PPP .....	211
6.9.	Wartość dodana wytworzona w rolnictwie w krajach Regionu Bałtyckiego (jako procent ich PKB) na tle UE w latach 1990–2003 .....	212

6.10. Zatrudnienie w rolnictwie jako procent całkowitego zatrudnienia w krajach Regionu Bałtyckiego na tle UE w latach 1991 i 2004 .....	213
6.11. Eksport towarów i usług zaawansowanych technologicznie z krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1999–2003 .....	214
6.12. Liczba komputerów na tysiąc mieszkańców w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1996–2002 .....	214
6.13. Liczba telefonów komórkowych na tysiąc mieszkańców w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 .....	215
6.14. Bilateralne strumienie handlu wewnątrzregionalnego jako udział w całości handlu wewnątrzregionalnego w 2003 roku (w %) .....	219
6.15. Import wybranych krajów/subregionów Regionu Bałtyckiego ze wszystkich krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości importu danego kraju/subregionu w latach 1993–2000 .....	220
6.16. Eksport z wybranych krajów/subregionów Regionu Bałtyckiego do wszystkich krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości eksportu danego kraju/subregionu w latach 1993–2000 .....	222
6.17. Główni partnerzy handlowi krajów Regionu Bałtyckiego w 2003 roku (w %) .....	223
6.18. Import wybranych bałtyckich krajów/subregionów z poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości importu danego kraju/subregionu w 2000 roku .....	224
6.19. Eksport wybranych bałtyckich krajów/subregionów do poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego jako udział całości eksportu danego kraju/subregionu w 2000 roku .....	225
6.20. Eksport wybranych bałtyckich krajów/subregionów do poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego w 2000 roku w porównaniu do wielkości modelowych .....	227
6.21. Import wybranych bałtyckich krajów/subregionów poszczególnych krajów Regionu Bałtyckiego w 2000 roku w porównaniu do wielkości modelowych .....	228
6.22. Specjalizacja eksportowa subregionów Regionu Bałtyckiego .....	230
6.23. Udział procentowy importu dóbr i usług w PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 .....	232
6.24. Udział procentowy eksportu dóbr i usług w PKB w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 .....	233
6.25. Wzrost procentowy importu dóbr i usług przez kraje Regionu Bałtyckiego w latach 1990–2003 .....	234
6.26. Wzrost procentowy eksportu dóbr i usług krajów Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990–2003 .....	235
6.27. Prognoza wzrostu eksportu wewnątrzregionalnego w Regionie Bałtyckim .....	236
6.28. Przewidywany długoterminowy wzrost eksportu wewnątrzregionalnego wybranych krajów w Regionie Bałtyckim (w %) .....	237
6.29. Średnioroczne tempo wzrostu eksportu wewnątrzregionalnego w latach 1996–2003 w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego (w %) .....	238
6.30. Napływ netto bezpośrednich inwestycji zagranicznych w cenach bieżących do krajów Regionu Bałtyckiego i wybranych krajów świata (BoP)1990–2003 .....	240
6.31. Napływ i odpływ BIZ oraz zasób BIZ w wybranych grupach krajów 1992–2003 ..	241



6.32. Wskaźniki otwarcia krajów Regionu Bałtyckiego i USA na BIZ w latach 1900–2003 .....	242
6.33. Ranking krajów bałtyckich jako eksporterów bezpośrednich inwestycji zagranicznych w poszczególnych krajach/subregionach w Regionie Bałtyckim w latach 1995–1999 .....	244
6.34. Trzej główni partnerzy w zakresie napływu i eksportu BIZ krajów Regionu Bałtyckiego w 2003 roku .....	245
6.35. Udział wewnątrzregionalnych strumieni bezpośrednich inwestycji zagranicznych w napływie i eksporcie tych inwestycji do i z wybranych krajów Regionu Bałtyckiego w latach 1994–1999 .....	246
7.1. Zmiana liczby ludności w krajach Regionu Bałtyckiego w latach 1995–2001 w podziale na miasto i obszary wiejskie (wsie i miasta do 10 000 ludności) .....	251
7.2. Europejski wskaźnik policentryczności i jego składowe w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego .....	254
7.3. Abonenci telefoniczni na 1000 mieszkańców w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata w latach 1990 i 2000, 2003 .....	263
7.4. Użytkownicy internetu na 100 tys. mieszkańców w latach 1997–2003 w krajach Regionu Bałtyckiego na tle innych krajów świata .....	264
7.5. Dostęp do internetu, komputerów i telefonii komórkowej w wybranych krajach Regionu Bałtyckiego w 2004 roku (w %) .....	265
7.6. Obszary chronione (klasyfikacja IUCN) jako procent całości terytorium krajów bałtyckich w latach 1990–2005 .....	266
7.7. Obszary chronione w Regionie Bałtyckim w ramach Konwencji z Ramsar .....	267
8.1. Podstawowe wartości stanowiące punkt wyjścia dla formułowania wizji i strategii wokół Bałtyku (VASAB) .....	275
8.2. Cele strategiczne VASAB-u i konkretne działania zmierzające do ich urzeczywistnienia .....	276
8.3. Podstawowe zagadnienia z raportu VASAB 2010+ .....	279
8.4. Rozdysonowanie budżetu INTERREG-u IIC w Regionie Bałtyckim .....	284
8.5. Wybrane elementy strategii rozwoju transportu morskiego w Regionie Bałtyckim według projektu Matros .....	296
8.6. Synteza rekomendacji projektu Baltcoast .....	299
9.1. Zmiany w koncentracji aktywności gospodarczej w przestrzeni w podziale na sektory i gałęzie przy założeniu braku mobilności siły roboczej wewnątrz kraju i między krajami .....	309
9.2. Charakterystyki poszczególnych gałęzi przemysłu przetwórczego w zakresie korzyści skali i związków z innymi gałęziami .....	310
9.3. Zmiany struktury zatrudnienia w gałęziach przemysłowych w krajach Regionu Bałtyckiego w latach 1995–2002 .....	314
9.4. Zmiany w koncentracji względnej i absolutnej zatrudnienia w podziale na sektory w Regionie Bałtyckim w latach 1995–2003 .....	315\
9.5. Udział komponentu wewnątrz krajowego w koncentracji względnej zatrudnienia W poszczególnych sektorach w subregionach Regionu Bałtyckiego w latach 1995–2002 .....	316

9.6. Średnia wielkość średniorocznego zatrudnienia w subregionach poszczególnych krajów w latach 1991–2002 .....	326
9.7. Struktura zatrudnienia w krajach bałtyckich w latach 1990, 1995, 2002 (w %) .....	331
9.8. Zmiany struktury w krajach bałtyckich w latach 1990–2002 – różnice absolutne pomiędzy wielkościami względnymi (procentowymi) .....	332
9.9. Zmiany zatrudnienia w krajach bałtyckich w latach 1990–2002 (w %) .....	333
9.10. Struktura zatrudnienia usług rynkowych w krajach bałtyckich w latach 1990, 1995, 2002 (w %) .....	334
9.11. Zatrudnienie w przemyśle i górnictwie w krajach bałtyckich w latach 1990, 1995, 2002 .....	335
9.12. Wskaźniki koncentracji względnej w latach 1995–2003 w podziale na sektory .....	336
9.13. Wskaźniki koncentracji absolutnej w latach 1995–2003 w podziale na sektory i kraje .....	340



## SPIS RYSUNKÓW

1.1. Koncentryczne koła Thünera .....	32
1.2. Trójkąt lokalizacyjny Varignon'a .....	37
1.3. Stożek popytu według Löscha .....	42
1.4. Heksagonalny kształt zasięgu rynku według Löscha .....	44
2.1. Polaryzacja wynikająca ze spadku kosztów wymiany .....	62
2.2. Polaryzacja i konwergencja w sytuacji różnicowania płac realnych między krajami/subregionami .....	65
2.3. Bifurkacja toporkowa .....	108
4.1. Spójność przestrzenna – schemat ideowy .....	154
4.2. Integracja przestrzenna – schemat ideowy .....	156
4.3. Integracja a spójność przestrzenna .....	156
4.4. Związek policentryczności z rozwojem gospodarczym, ekologicznymi aspektami sustensywnego rozwoju oraz spójnością gospodarczą .....	159
5.1. Delimitacja Regionu Bałtyckiego według VASAB-u .....	191
6.1. Naukowe publikacje w stosunku do PKB w wybranych krajach i subregionach ...	216
6.2. Przepływy handlowe w Regionie Bałtyckim w 2003 roku .....	218
6.3. Udział wymiany wewnątrzgałęziowej w całkowitej wymianie handlowej krajów Regionu Bałtyckiego .....	229
6.4. Zasób otrzymanych BIZ w podziale na działy gospodarki w wybranych krajach bałtyckich .....	247
7.1. Typologia miast bałtyckich (w odniesieniu do współpracy regionalnej) .....	255
7.2. Projekty INTERREG III B polscy partnerzy do 2005 roku .....	256
8.1. Międzynarodowe strefy rozwoju funkcjonujące w Regionie Bałtyckim w 2005 roku .....	292
8.2. Fazy transnarodowego planowania przestrzennego .....	302









ISBN: 978-83-7531-021-4