

INDEKS 370894
ISSN-0033-2143

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
im. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
2004, TOM 76, ZESZYT 2



WARSZAWA 2004

POLSKA AKADEMIA NAUK
INSTYTUT GEOGRAFII i PRZESTRZENNEGO ZAGOSPODAROWANIA
im. STANISŁAWA LESZCZYCKIEGO

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
2004, TOM 76, ZESZYT 2



WARSZAWA 2004
<http://rcin.org.pl>

RADA REDAKCYJNA

ANTON BEZÁK, TERESA CZYŻ, EAMONN J. JUDGE, KAZIMIERZ KŁYSIK,
ANDRZEJ KOSTRZEWSKI, TEOFIL LIJEWSKI, JACEK PASŁAWSKI,
JANUSZ PASZYŃSKI, TADEUSZ STRYJAKIEWICZ, WOJCIECH WIDACKI

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: ZBIGNIEW TAYLOR
CZŁONKOWIE: MAREK DEGÓRSKI
ROMAN KULIKOWSKI
JAN SZUPRYCZYŃSKI
SEKRETARZ: LUDMIŁA KWIATKOWSKA

Adres Redakcji:
Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania
im. Stanisława Leszczyckiego PAN, 00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55
Tel. 69 78 844; e-mail: l.kwiat@twarda.pan.pl

INDEKS 370894
ISSN-0033-2143

Ark. wyd. 13,0	Oddano do składania w kwietniu 2004 r.
Ark. druk. 9,5	Druk ukończono w czerwcu 2004 r.

Skład: Aleksandra Kurek, Pracownia Kartografii i SiG IGiPZ PAN
Druk: Warszawska Drukarnia Naukowa, 00-656 Warszawa, ul. Śniadeckich 8

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

Judge E.J., Werpachowski K., Wishardt M. – Polish gminas' attitudes to Government motorway and road plans.....	125
Postawy polskich gmin wobec rządowych planów autostrad i dróg.....	140
Taylor Z. – Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną na ziemiach polskich, 1944–1948.....	143
The divestment of railway lines by Soviet Red Army troops on present-day Polish territory, 1944–1948.....	167
Eberhardt P. – Koncepcja granicy między cywilizacją zachodniego chrześcijaństwa a bizantyńską na kontynencie europejskim.....	169
About boundary between the Latin and the Byzantine civilisation in Europe...	187
Churski P. – Struktura społeczno-gospodarcza obszarów problemowych w Unii Europejskiej i Polsce w świetle unijnej polityki regionalnej.....	189
Socio-economic structure of problem areas in the European Union and Poland in the light of EU regional policy.....	207
Dominiak J. – Otoczenie biznesu jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego.....	209
Business environment as a factor of socio-economic development.....	234

RECENZJE

W.R. Black – Transportation: A Geographical Analysis (<i>Z. Taylor</i>).....	235
I. Docherty, J. Shaw (red.) – A New Deal for Transport? The UK's Struggle with the Sustainable Transport Agenda (<i>Z. Taylor</i>).....	238
Z. Bauer – Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství (<i>A. Ciechański</i>).....	242
P. Meusburger, H. Jöns (red.) – Transformations in Hungary. Essays in Economy and Society (<i>T. Strykiewicz</i>).....	244
Gorod i derevnia v Evropejskoj Rossii. Sto let peremen (<i>W. Kusiński</i>).....	247
A. Jackowski – Święta przestrzeń świata. Podstawy geografii religii (<i>B. Kortus</i>).....	252
W. Poczta, F. Wysocki (red.) – Zróżnicowanie regionalne gospodarki żywnościowej w Polsce w procesie integracji z Unią Europejską (<i>R. Kulikowski</i>).....	254
A. Kozera – Rolnictwo województwa kieleckiego w latach 1918–1939 (<i>W. Stola</i>).....	256

KRONIKA

Tjanko Jordanov 1916–2003 (<i>B. Gatczyńska</i>).....	259
II Polsko-rosyjskie seminarium nt. „Geoekonomiczne i geopolityczne problemy współpracy między obwodem kaliningradzkim a północno-wschodnią Polską” Gdynia, 20–21 V 2003 r. (<i>R. Anisiewicz</i>).....	261
Międzynarodowa konferencja naukowa „Wschodni wymiar Unii Europejskiej” Arłamów, 25–29 V 2003 r. (<i>S. Katuski</i>).....	263

Polish gminas' attitudes to Government motorway and road plans

Postawy polskich gmin wobec rządowych planów autostrad i dróg

EAMONN J. JUDGE

Department of Economic Geography, University of Gdańsk,
81-378 Gdynia, al. marsz. J. Piłsudskiego 46, Poland;
Leeds Business School/CUDEM, Leeds Metropolitan University,
Leeds, LS6 3QS, UK, e-mail: e.judge@leedsmet.ac.uk

KONRAD WERPACHOWSKI

PHZ Bartimpex SA, 00-580 Warsaw, al. Szucha 9, Poland,
e-mail: Konrad.Werpachowski@bartimpex.com.pl

MICHELLE WISHARDT

Leeds Business School/CUDEM, Leeds Metropolitan University,
Leeds, LS6 3QS, UK, e-mail: m.wishardt@leedsmet.ac.uk

Abstract. Government policy on environmental, regional economic development and administrative reform issues in relation to the Polish motorway and roads programme is reviewed. Policies change significantly according to the party in power, but only seem to relate loosely to debates in the rest of the country. Reviews of media coverage show that environmental and regional economic development issues are not covered prominently, and are overshadowed by financing issues, though environmental issues dominate regional development. Results from Polish gminas indicate that central/local government communication is limited, while gminas prioritise local economic development over environment. And non-motorway roads are seen as just as, if not more, important to their economic development than motorways. There is disquiet about the impact of administrative reform, and the parallel reorganization of the system of road classifications. The general state of communication between gminas and central government on motorway and road planning is perceived as poor.

Key words: Polish motorway and roads programme, government policy, regional economic development, environment, administrative reform, attitudes of gminas.

Introduction

Resolving conflicting priorities between economic development and the environment is said to be one of the greatest challenges facing policy-makers at the start of the 21st century, and nowhere is the problem more complex than in

relation to transport (Bannister *et al.*, 2000, p. 1). This conflict has appeared in Poland since 1989 in rather a different form to other countries in Western Europe. For instance, in the United Kingdom the public debate is prominent and vigorously argued, but the difference between the main political parties in the way in which the debate is incorporated into practical policy-making is hardly noticeable. By comparison, Poland has seen the development of diametrically opposed stances between successive governments, where power has changed hands at each election since 1989. The reason is clear, in that the political fault lines from before 1989, where ecological protest was a proxy form of political opposition in the face of the crude and damaging economic growth targets of the ruling regime, have carried forward into the political landscape of the post-Communist era.

Thus, we see governments on one side arguing the benefits of motorway construction to promote the economy in general, and regional development in particular, while on the other side governments of a different political hue use Western research to refute such ideas, and argue instead for less motorway development and a more balanced transport system in the interests of sustainable development. Yet, two interesting points stand out in the arguments, and counter arguments. Firstly, the political debate as far as regional development is concerned has, until recently, been almost wholly aspatial on both sides of the political spectrum, while, secondly, the political debate has been largely disconnected from public discussion in the country at large (as evidenced by what appears in the media), and also seemingly disconnected from the concerns and preferences expressed at the lowest levels of the political system in the gminas.

This paper is thus concerned to set the political debate about priorities in motorway and road development in relation to environmental protection and regional economic development alongside parallel views in the country at large. It draws partly on a large content analysis of Polish media output (discussed in more detail in Judge, 2002), and more extensively on a recently conducted survey of attitudes of Polish gminas. A backdrop to the survey results is the way gminas see the recent administrative reorganisation (which was occurring at the same time), and the way it affected their relationship to the road network. The paper develops as follows. The next section reviews briefly the context of current policy development in the environment/regional economic development area. The Polish motorway and roads programme is summarised, along with the principal phases of policy development. The key points of the media content analysis are given here. The following section describes the survey of gminas undertaken in 2001/2002. Subsequent sections before the conclusion outline the results of the survey grouped under key headings: gminas' contacts with central government, gminas' spatial relationship to the motorway and road system, their attitudes to administrative reform in relation to the same, attitudes to environmental issues, and attitudes to regional/local economic development issues.

Context

Motorway proposals and the role of environmental and regional development issues

Much of the discussion of this section is outlined in detail elsewhere (Judge, 2000, 2002), and only main points and new material are included to provide a context for the discussion of empirical research. Figure 1 illustrates the motorway network of 2,600 km. Put forward in 1993, it consisted of two main east-west routes (A2 and A4), and two north-south routes (A1 and A3), plus a few other sections (Figure 1 also depicts the location of gminas responding to the survey to be described below). The system was proposed as private tolled motorways, with a 15% government contribution (mainly land acquisition and preparatory works). In addition, an extensive network of expressways was proposed (these are usually existing roads to be upgraded to high quality roads below motorway standard, and usually dual carriageway). The expressways would be publicly financed. The originally envisaged implementation of the planned motorway system as illustrated in Figure 1 soon became completely unrealistic as for many reasons there were substantial financing problems which meant that virtually no construction started until fairly recently (except on the A4 which was not financed from tolls).

The problems of initiating construction may be considered alongside the developments in national transport policy, and the debate over environmental versus economic development issues. As indicated in the introduction, unlike for instance the situation in the UK (Vigar, 2002) where this debate was never really a debate between opposite sides of the political spectrum, in Poland there was a sort of split in these terms, in some senses reflecting the splits of pre-1989. There have been four elections in the post-1989 democratic period: 1989, 1993, 1997 and 2001, and political power has changed hands each time. The 1989 and 1997 governments were Solidarity based coalitions with a strong environmental protection emphasis (in transport terms rather anti-motorway and pro-public transport (e.g. *Polityka transportowa...*, 2001). The 1993 and 2001 Governments were reformed Socialist based coalitions with a much stronger economic development orientation, arguing the boost that motorway and road construction would give to the economy (e.g. *Polityka transportowa...*, 1995). Thus the 1995 paper supported the motorway system as illustrated in Figure 1, whereas the 2001 paper dropped the A3 in Figure 1 down to expressway standard, and substantially delayed the construction eastwards of the A2 from Warsaw and the A4 from Cracow. (Cynics might say that these decisions reflected simply resource shortages rather than environmental credentials, though they were consistent with the tone of the so-called "Alternative Transport Policy" (*Instruments...*, 1998; *Options...*, 1998), some of whose authors' in opposition became Ministers in this Government). The defeat of the Solidarity coalition in the

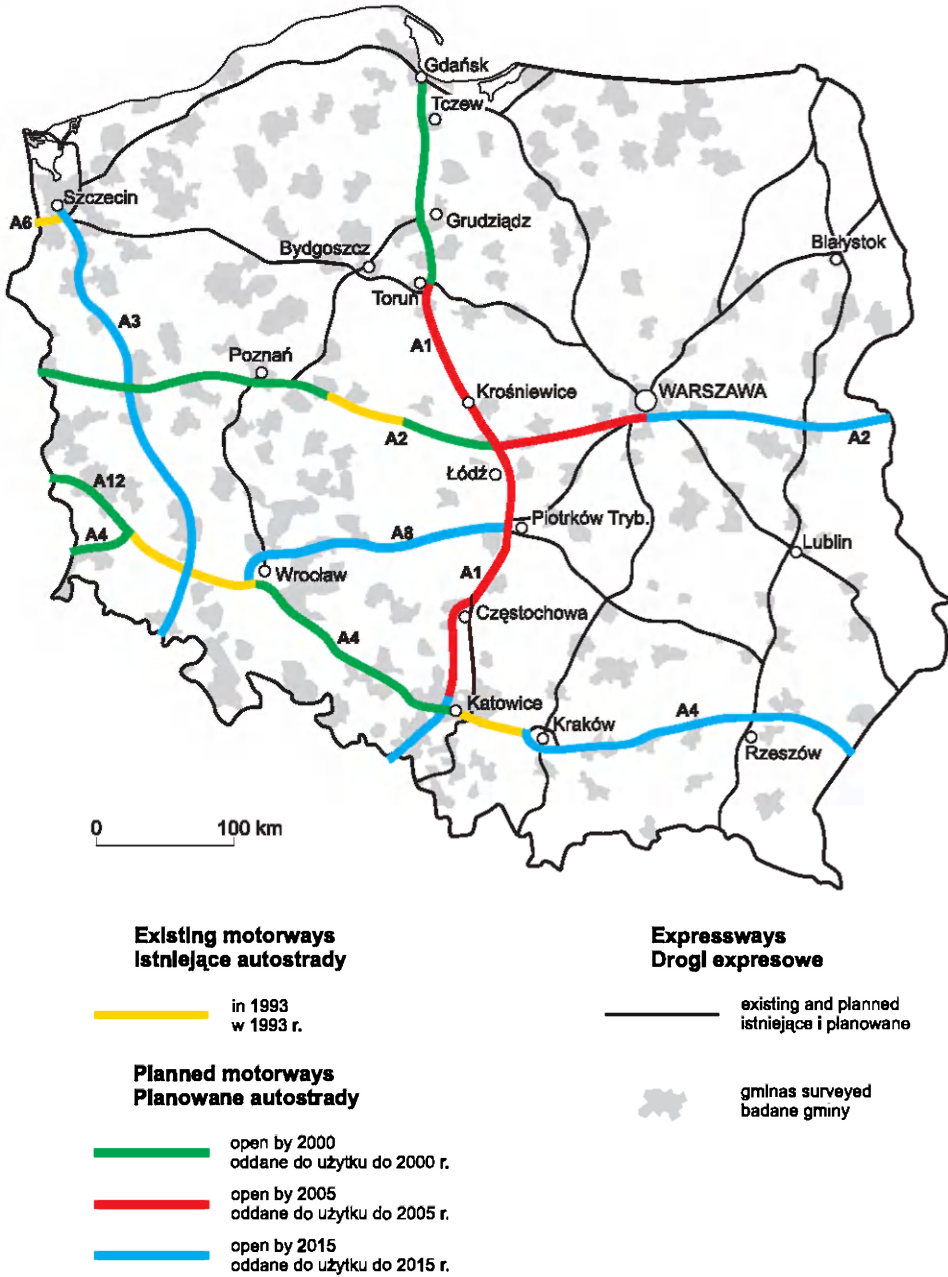


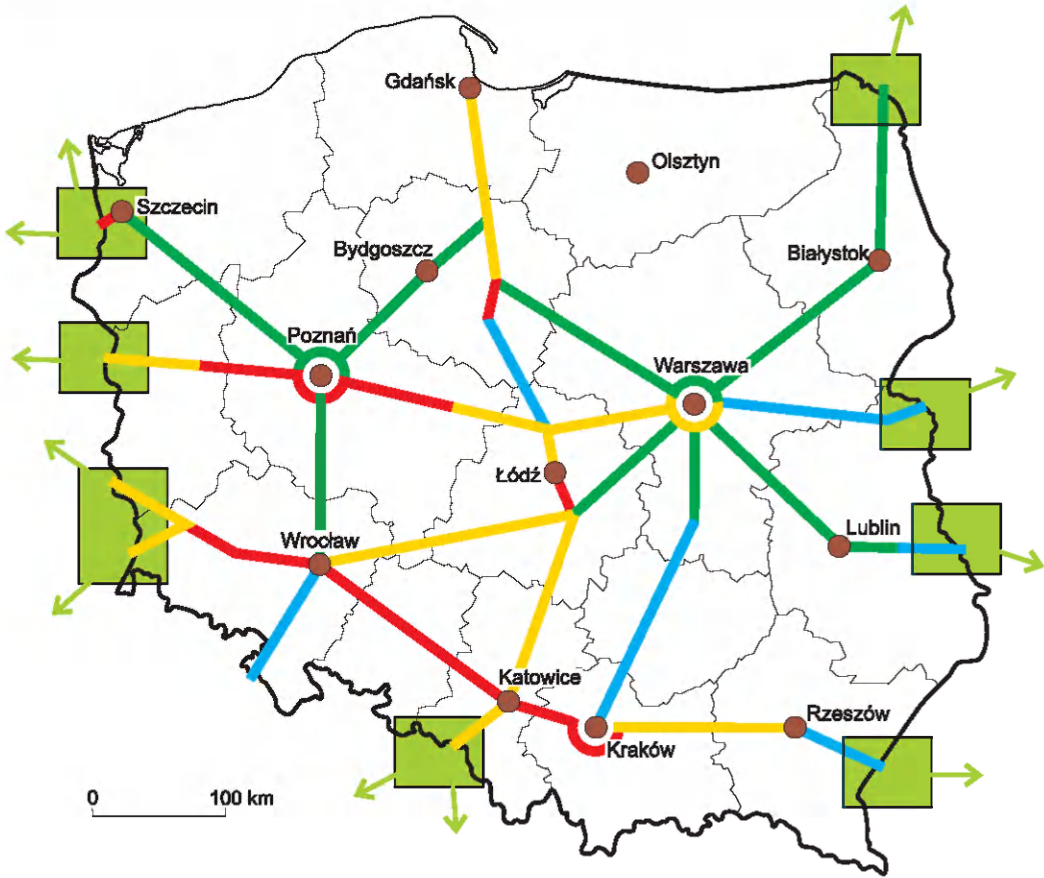
Fig. 1. Motorway and expressway system as planned in 1993, with location of responding gminas

System autostrad i dróg ekspresowych planowanych w 1993 r. oraz lokalizacja badanych gmin
Source / Źródło: *Traffic Study of A-1 Motorway...*, 1996.

September 2001 election led to another Socialist led coalition, and meant that this new Government was looking at the situation anew before the previous proposal could even be ratified, let alone acted upon.

The new Government published in January 2002 an infrastructure plan (*Infrastruktura...*, 2002) which more or less reversed the previous one, and moreover proposed a speeding up of the programme, so that, using new financing proposals, between 2002–2005, 550 km of motorway would be built, plus 200 km of expressway. The situation continued to develop up to the present time (February, 2004). In addition, a new slant was put on the general motorway debate by a study undertaken on spatial strategy generally (Wećławowicz *et al.*, 2002). The section on transport and motorway development sees a reordering of priorities (Figure 2) which to some extent resurrects debates about whether the previously proposed motorway network – which effectively fans out from Western Europe to the east – is more oriented to European rather than Polish priorities. New motorway level links are proposed which strengthen the polycentric Polish urban system much more explicitly than the currently proposed network. However, as about half of all Polish road construction is financed by Western/EU grants and loans (a varying proportion, but 47% in 2002 (*Folder GDDKiA*, 2002)), the vote in favour of joining the EU in the referendum of 7/8 June 2003 is likely to tie the country even more securely into the network of European priorities, and this debate will be stifled.

The interesting aspect of the to and fro of government policy was the way in which Western research was used by both sides (in fact only initially with the Socialist led coalition) to support or damn the alleged boost the motorway system would give to regional development. The Solidarity based coalition said these proposals would be both bad for the environment, and would not deliver the promised regional benefits. As previous papers indicate (Judge 2000, 2002), the arguments were rather deeper than those put forward, but the details need not detain us here. One interesting aspect though is that virtually no research seemed to have taken place in Poland on the topic, and secondary Western research was the basis of the arguments, while there was virtually no discussion of which regions would gain and which would lose from the proposals as they stood. However, the most recent report (Wećławowicz *et al.*, 2002) is much more explicit about this, and about reordering priorities in the development of the motorway system to strengthen the existing urban framework in Poland, and to reach out to the less developed eastern regions, especially in the directions of Białystok and Lublin. Given the relative sparseness of the formal material on what ought to be a significant issue in future East European transport policy, a question one may ask is whether, and to what extent, this apparent change of policy between 1995 and 2001 and now into 2002 and 2003 in Poland is reflected in an ongoing debate in the wider public domain? To this we now move.



**Motorways
Autostrady**

- existing and under construction
istniejące i w budowie
- currently planned and acceptable
aktualnie projektowane i uzasadnione
- new priority proposition
prorytetowe nowe propozycje
- currently planned but proposed
to be built at a later time
aktualnie projektowane,
ale proponowane do realizacji
w późniejszym terminie
- → transport gates and directions
of traffic
bramy transportowe i kierunki ruchu
- main centres and agglomerations
główne ośrodki i aglomeracje

Fig. 2. New proposals for the Polish motorway network
Nowe propozycje sieci autostrad w Polsce
Source / Źródło: Węclawowicz *et al.* (2002), p. 168.

Public debate on environmental/economic development issues

One might have expected the variations in the direction of public policy in relation to the developmental/environmental impact of the proposed motorway system to be reflected in the public debate in the published media. A previous paper (Judge, 2002) looked into this in detail, and included an investigation of the complete press archive of the Polish Motorways Agency (*Agencja Budowy i Eksploatacji Autostrad*) for all topics for an 18 month period (July 1998–February 2000), plus a scan of environmental/development topics only for a much longer period before and after this. The archive analysis covered some 600 articles, and a content analysis was done. The archive covered all national daily and regional newspapers (both quality and tabloid), periodicals, and professional/academic journals. Only some 81 of these articles related to environmental and economic development issues broadly interpreted, and of these some 44 related to the controversy about the routing of the A2 motorway around Warsaw. The public debate on the relative importance of environmental and developmental issues in influencing priorities in the future development of the motorway network seems – apart from the A2 around Warsaw – very low key, or almost absent. (Note that we are talking in relation to the 1995 and 2001 policy statements: no press archive research on the 2002 infrastructure document has been done for this paper). Clearly, there are distinct ebbs and flows in official policy, representing the changes of political coalitions. How does the government of the day hear or digest what is regarded as important on these issues? In particular, while it comes out in the A2 around Warsaw case, the voices of *gminas* seem curiously absent. One would expect, as happens in the UK, that *gminas* (or local authorities in English parlance) would be arguing for their areas, and be particularly vocal in the public media if economic interests were at stake (for instance, by being left off the network), or if the quality of life of residents was threatened (e.g. by pollution impact of a motorway, community severance, etc). Perhaps this happens by more direct approach to central Government? To investigate this further it was decided to undertake an attitude survey of Polish *gminas*. The rest of this paper is devoted to reporting results from this survey.

The survey

The survey covered all *gminas* exceeding 10,000 population. This produced a manageable number of *gminas* to survey (about 400), and which were large enough to expect respondents to provide cogent opinions, while at the same time giving a good spatial coverage of the country, reaching areas both near and far from the existing/planned motorway network. (Note that the questionnaire was addressed to the *burmistrz* or *wójt* of each *gmina*, but responses could come from them, or from the head of an appropriate department, such as highways or

planning). Also there was a high coverage of the total population: even the 49 pre-1999 voivodship capitals alone contained 28% of the Polish population (*Miasta w liczbach...*, 2002). In addition to the questionnaire, respondents were invited to send also relevant documents (e.g. development strategies, communications with the Ministry of Transport, or other government departments). More than 30% of respondents sent additional material. After initial classificatory questions, the questionnaire had four main parts. The first asked about the gmina's accessibility to existing and planned road networks. The second asked about the gmina's awareness of the Government's 2000 road proposals, and the extent of any consultations by the Ministry of Transport about the 1995 and 2000 transport policy documents (note that the survey was carried out in 2000/2001 in relation to the circulated 2000 draft of the policy which was actually formally published in 2001 as listed in the references). The third part asked about the effects of the 1999 administrative changes, which had led to some former voivodship capitals and gminas considering they were effectively demoted in relation to the national road hierarchy. The fourth and final part considered the connection between roads and the economic development of gminas.

A high overall response rate was achieved (over 67%, or 258 in total, and whose locations are depicted in Figure 1). The proportion of the total population covered by the responding gminas was 35% (*Miasta w liczbach*, 2002), or about 56% of the urban population. Responses were received from all of the large cities (including especially Warsaw), from all of sixteen capitals of the new, expanded post-1999 voivodships, and 36 out of 49 of the former voivodship (pre-1999) capitals. Overall, as compared to the previous work (Judge, 2002) it was anticipated that the survey might give much more of a flavour of development/environmental issues in relation to motorway and other main road development, such as had not emerged strongly in the previous work. Especially, some indication of central/local debate might be forthcoming, in particular in relation to the attitudes of gminas on the anticipated impact of the proposed networks on their areas, and the interventions they attempted with central Government in relation to these. The results of the survey will be considered in four sections corresponding to the sections of the questionnaire described above.

The gminas in relation to the motorway and road system

The initial section of the questionnaire established how far the most central point within the gmina was from the existing and planned road network. Distance to the different types of actual/planned provision would possibly be a relevant factor determining attitudes. While 82.9% of gminas (175 of 211) had easy access (within 10 km) to the existing national road network, only 30.7% (55 of 179) reported the same for expressways and 7.3% (13 of 179), as expected, for motorways. For over half (90 of 179) the distance from the nearest motorway

was between 20 and 100 km, and for 22.9% (41 of 179) the nearest motorway was more than 200 km away. For planned networks, 32.7% (53 of 162) said they would be within 10 km of a motorway, a large increase, and 51.8% (57 of 110) said they would be within 10 km of an expressway. Given the spread of other national roads already, there was only a slight increase to 83.6% of those who said they would be within 10 km of a planned national road (that is, an existing national road for which improvements are planned). The relationship between the distance of the gmina to the motorway network in particular, was shown in the qualitative responses to be of significance in the attitudes expressed on the Government road plans. This is discussed later in more detail.

Communication between gminas and central Government

Was the low level of debate evidenced in the media reflected in contacts between central and local government, or was there here a strong debate which might have affected the development of policy? Only 30.2% of respondents were familiar with the then current Government road plans (*Polityka transportowa...*, 2001) which essentially sought to revise and modify the more ambitious 1995 plans (*Polityka transportowa...*, 1995). This was reflected also in the fact that only 22% had responded to the 2001 proposals (at draft stage in 2000), while an even lower proportion (18.1%) had responded to, or commented on, the 1995 proposals. Of those that had, about a quarter, in each case, reported that the feedback they received from the Ministry of Transport and Maritime Economy was positive. However more than twice as many complained that either the response had been negative, or non-existent. This was reflected in the qualitative responses, where at least ten respondents complained that the government had not consulted them, and hence there had been nothing to respond to in the first place. However, some 33.3% had been in contact with the Ministry of Transport on other road related issues. Of the 30.2% of the total sample which were familiar with the proposals, 58.7% (44 of 75) were either broadly or strongly in favour of them. Only 9.2% of all respondents expressed any concern about the environmental effects of the motorway/expressway plans.

There is some spatial variation in the above results, but not much. Even close location relative to existing motorways did not appear to increase much the likelihood of familiarity with the 2000 plans. Thus, of the gminas which had actual or planned motorways going through the (pre-1999) voivodship in which they were located (as per the 1995 plans), only 32% (of 153) were familiar with the 2000 proposals, and only 27% (of 98) of those with no such motorways. A difference in the direction one might expect, but not a great difference.

Attitudes to administrative reform and the motorway and road system

In preparation for entry into the European Union, in 1999 49 voivodships were reorganised into 16 larger voivodships. This affected road classifications, with considerable stretches of formerly national roads being allocated to the lower administrative levels of voivodship and powiat (though with little change at gmina level). This issue was included as it was concurrent with the road proposals and could affect attitudes to them, as road responsibilities were being changed as part of the reorganisation, and might affect perceptions at local level of relative accessibility and attractiveness. Respondents were first asked what the effect of this reorganisation was on their gmina in general terms. Some 49.4% reported that it had had no impact, 18.9% had found it helpful, or at least effective in some way, but 26.6% considered that the change had been either unhelpful or damaging. On the reclassification of road networks *per se*, 62.5% of respondents said that the classifications in their gminas had been affected.

The way this reclassification affected the gmina was expressed in various comments in the written responses. These fell into three main categories: those relating to political organisation, the relationship of the gmina to the regional centre, and resource availability. The negative comments tended to outnumber the positive in all cases, but this was particularly notable in answers concerning political organisation. The most frequently recorded observations concerned the increase in the number of 'management units'. In 26 cases this was depicted as 'unnecessary duplication', while 7 respondents saw this as an improvement, as it meant 'more opportunities for public access'. The issue of local democracy was raised by those who remarked on whether local powers had been reduced by the changes. While 20 thought that these had been reduced, 16 claimed that they had been enhanced. Democratic access was alluded to in a slightly different form by those who commented on the relationship of the gmina to the capital of the new voivodship. Once again, in 20 cases, it was stated that local powers had been reduced as the new centre was now more distant, reducing accessibility for themselves and the citizens of their locality to the 'seat of decision making'. In 14 instances it was considered that accessibility to the centre had improved. Presumably these responses were partly just a result of geographical chance factors and so just describe the new political geography.

The picture regarding resource availability was, in line with the rest, on balance negative. Over a quarter of all respondents considered that following the administrative changes there was less money either available or being spent on roads and other infrastructure, but 23 felt that there was more. A specific complaint, raised by several in the former group of gminas, was that their responsibilities had been extended without any increase in resource allocation.

Attitudes to environmental issues

Initially surprising here was that only 9.2% of respondents expressed any concern about the environmental effects of the motorway/expressway plans, (58.7% were either broadly or strongly in favour of the plans). The majority of the 9.2% (19 of the 23) focus their concern on the impact on people, usually relating to the proximity of proposed roads to residential or working areas and potential pollution and road safety risks. What is more striking in reading the written comments relating to the Ministry of Transport road plans is a measure of dissatisfaction with the scope of the plans, which in several cases is linked to the withdrawal from commitments made by the previous administration. For instance, eleven respondents complained that they were disappointed that the improvements that they had been led to expect from the previous government were no longer under consideration. Others allude to the fact that they had come to expect that new motorways/expressways/other roads (24 cases) that they had wanted to be built were dropped and now were left frustrated by the less ambitious plans of 2000.

Also surprising in the survey was that the concerns expressed by the local population in each gmina about national road development generally were very slight. Of 258 gminas only 6.9% indicated that the local population had concerns exhibited in articles in the local press, and only 7.3% said concerns were expressed by the local population in letters to the gmina. And local businesses express much less concern than this: only 1.1% mentioned it. Significantly the '*concern*' raised most often related to the progress of the plans, that they would continue at the pace expected in order to improve the job situation and bring the other predicted benefits.

However these figures may underestimate the real picture: some of the enclosures show that there has been controversy in some cases about the road programme and its effect on the environment in particular, even in instances where no letters had been received by the gmina. The importance of these issues is also supported by the fact that the environmental impact of the road programme has, according to at least one of the respondents, been highlighted in local election campaigns. In addition, environmentally relevant concerns do appear elsewhere in the survey responses, not directly in response to this question. Again only a handful of responses are involved, but this does not diminish the validity of their concerns, most of which appear to relate to the impact of planned roads on particular geographical features, conservation areas, water wells and other '*environmentally precious sites*'. However these concerns have to be set against the slightly higher number of respondents (8.9% of 258) who express hopes that the road proposals will help the environment by reducing congestion and taking traffic away from city centres. Clearly this reflects regional variation in the extent to which the road plans impinge on, or connect to, particular urban and

residential areas. Clearly these are issues where consultation at the local level would be most relevant and productive.

Attitudes to regional and local economic development issues

When it came to the effect of current and proposed changes to the road network on the economic development of the gminas, results were more conclusive and showed higher levels of interest than had been the case when considering material in the media (Judge, 2002). Respondents were asked to rate the *'actual/anticipated impact that the existing/planned road network has/will have on your gmina'*. Based on the number of gminas in each case that actually replied to the question out of the 258 total response (about 160 in each case), replies indicated that the expressed actual/anticipated impact of motorways and expressways was judged to be greater for existing expressways (34% as against 18.2% for existing motorways). But the gap evened out for planned facilities (42% for motorways to 38.2% for expressways), except when asked specifically about access. In this case, more than twice as many respondents expected improvements from the expressways as compared with the planned motorways (62.5% for expressways, but just 25.9% for motorways).

The much higher perceived impact of the existing expressway network vis a vis motorways was as expected given the more extensive spread of the existing expressway system. The changed pattern and substantial narrowing of the gap for general benefits expected of the planned motorways/expressways is perhaps surprising, as the proposed motorway system even when complete will still be sparse compared to the expressway system. But overall, over 40% of respondents are expecting benefits from the planned motorway system, while negative effects are expected by only a few percent, with the rest being neutral. The much lower proportion (18.2%) experiencing benefits from the actual motorway network expresses the very low level of completion of the network. This picture is also reflected in the fact that the most frequently recorded comments on the road network relate to the perceived need to construct more roads (45 cases) or *'extend the network to include us'* (16 cases).

The follow on comments to this question support the impression created by the open response questions in the questionnaire, namely that economic development is the key factor in the gminas' support for the Governments' road plans. The optimism expressed tends to be non-specific, but it is however overwhelming with 132 of the 185 *'expected benefits'* responses recorded relating to the economy. The most frequently made comment was the hope that the *'economic attractiveness'* of the gmina will be enhanced, although this is expressed often in terms of future job creation with more firms and investments being brought in as a result of the development of the road network. The precise means by which the network is to be made accessible is seen in many cases as

being through the acquisition of a ring road (specifically requested in 34 cases), followed by the need for alternative routing, for modernisation and up-grading of existing roads (including new lanes) and the building of additional junctions and connecting roads. Integration with other forms of transport, such as ferries, viaducts, bridges is mentioned, as are tolling issues. Finally, border crossings are also raised by respondents as a key issue. It is argued that the border zones need to be developed effectively in order to maximise trade exchanges and to ease the traffic, which is heavier in these areas.

Regional variation once more did play a part in economic expectations regarding the road programme. Some 44% of gminas located in pre-1999 voivodships which had actual/planned motorways routed through them rated the economic impact of existing motorways as positive/highly positive. This contrasted with only 7% of gminas in voivodships without motorways actual or planned traversing them. Reported benefits from existing expressways are 66% for those with motorway access and 21% for those without, a somewhat surprising result, which might suggest that voivodships with actual/planned motorways traversing them are also well endowed with existing expressways. For planned motorways, the previous figures become 83% and 22%. So the vast majority (over four fifths) of respondents with actual/planned motorways running through their pre-1999 voivodships expect economic development benefits from planned motorways, though only a fifth of those without motorways in the voivodship. For planned expressways there is a surprising reversal, with only 52% of gminas with actual/planned motorways traversing them recording expected benefits from the planned expressway system (no doubt this was overshadowed by the motorway system), but 44% of gminas without motorways traversing their voivodships expected benefits from the planned expressway system. (All of these percentage results are based as before only on the gminas that expressed an opinion on this question – about 60% of respondents).

The main advantages that the new roads are expected to bring, judging by the qualitative responses, relate primarily to new investments. It is generally perceived that investors are likely to be interested in regions located in the vicinity of motorways. This supposition is supported by one respondent, who reported that when plans for new roads were abandoned the investors abandoned the area too. Motorways are also expected to bring extra distribution markets for existing businesses and stimulate new trade and international exchange. Employment is also predicted to follow the construction, with the possibility of placing new industrial zones alongside national routes. Finally in some regions of the country, recreation and tourism are expected to flourish in the wake of new transit routes being built.

Approximately half of all gminas had an economic development strategy, and in 79% of these the relationship of the gmina to the national road network was mentioned as a factor. This simple statistic underlines the great importance

given to the improvement of roads as a perceived factor in economic development as described above.

Conclusions

There has been a change of power at every election in Poland since 1989. While each successive government has sought to pursue transport policies on environmental versus economic development objectives significantly different to the previous one, the realities of financing policies has produced little difference in outcomes so far. In the midst of the political debate, this paper focuses on the input into this debate from the country at large, and mainly from the gminas, but also quoting earlier research from the media (Judge, 2002). Contrasting views emerge from the two sources, which are themselves rather divorced or separated from the governmental level political debate. In the media analysis, environmental/economic development issues are not prominent, and are overshadowed by financing issues, while environmental issues dominate economic development issues to the extent that they are discussed at all. Equally, looking at the survey of gminas, the extent to which the survey revealed an exchange of views and opinions with the Ministry of Transport on the planned road system was quite limited, suggesting that gminas as a group exert little influence in policy debate on the motorway and roads programme in Poland as far as environment/development issues are concerned. The 1999 administrative changes seem to have had unexpected adverse effects from a roads point of view, with a perception of reduced access to centres of decision making on road matters. The responses revealed much less concern with environmental issues than observed in the media analysis. Equally, there is a very high perception/expectation of actual/expected economic development benefit from the existing/planned motorway/expressway system. This perception/expectation varies significantly depending on whether the gmina is in a voivodship traversed by an existing/planned motorway or not. This expectation of economic development benefit seems to be in marked contrast to the degree of discussion or debate about this found in the media analysis. It seems remarkable at first that gminas seem more interested in general road network development than in motorways, but then not so remarkable given the sparse coverage of the motorway system in the country as a whole (as compared with most countries in Western Europe). More generally, there seems to be very little ongoing research under way on the impact of the motorway and expressway system, and the research reported here suggests many potential future lines of research, especially as the most recent government plans (*Infrastruktura...*, 2002) are not covered by this empirical research.

Whether such research may be forthcoming in the near future is debateable as the background to the political debate has probably moved on somewhat from the outlines described above. Thus, with the government finances currently

(April, 2004) more than usually problematic, it would probably be true to say that while there were ideological differences at the time between political parties on the issues discussed here, there are *de facto* now no such differences. This is because probably the immediate priorities are more to just get something done immediately in motorway development, rather than achieve some perceived longer term ideal (J. Friedberg, personal communication, April 2004). Such a view seems consistent with current reports that after the opening later in 2004 of another 51 km of the A2 from Poznań going west, the continuation sections west to the German border, and eastwards from the existing 100 km. section east of Poznań to reach Łódź, may be delayed because of continuing differences between the concession company, Autostrada Wielkopolska SA, and the Government over the projected costs of these new sections (Bojarski, 2004). The debate on alternative patterns of motorway and road development and their environmental/economic development consequences may resume in Poland in future in more favourable resource circumstances, though by then enduring patterns may have been established.

Acknowledgments

This paper is based on part of an unpublished paper presented at the Annual Conference of the Royal Geographical Society/Institute of British Geographers at Imperial College, London University, 3–5 September 2003. Thanks to the following who read the draft Polish version of the questionnaire and made useful comments: G. Buczek, M. Reksnis, Z. Taylor, G. Węclawowicz, B. Wyporek. Thanks to the Polish gminas who responded to it. Thanks to the anonymous referees who made useful comments. The usual disclaimer applies. The views expressed are those of the authors, and are not necessarily shared by their employing organisations.

References

- Bannister D., Stead D., Steen P, Akerman J., Dreborg K., Nijkamp P, Schleicher-Tappe-
ser R., 2000, *European Transport Policy and Sustainable Mobility*, Spon, London.
- Bojarski L., 2004, *Coś za droga ta droga*, Gazeta Wyborcza, 7 April, p. 19.
- Folder GDDKiA, 2002, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
(at <http://www.gddkia.gov.pl/html/folderen.htm>, accessed 8 April 2004).
- Infrastruktura – klucz do rozwoju, 2002, Ministerstwo Infrastruktury, Paper to Council of
Ministers, 29 January 2002
(at <http://www.mi.gov.pl/source?plik=strategia>, accessed 6 November, 2002).
- Instruments of the Sustainable Transportation Policy Implementation*, 1998, Institute for
Sustainable Development, Information Package No. 4 of "Alternative Transport Policy
in Poland", Warsaw.

- Judge E. J., 2000, *The regional and environmental dimension of Polish motorways policy*, *Regional Studies*, 34, 5, pp. 488–493.
- , 2002, *Environmental and economic development issues in the Polish motorway programme: A review and an analysis of the debate*, *European Environment (Journal of European Environmental Policy)*, 12, 2, pp. 77–89.
- Miasta w liczbach, 1999–2000, 2002*, Urząd Statystyczny w Poznaniu (CD-ROM).
- Options for the Development of the Transportation System in Poland*, 1998, Institute for Sustainable Development. Information Package No. 3 of "Alternative Transport Policy in Poland", Warsaw.
- Polityka transportowa państwa na lata 2000–2015 dla zrównoważonego rozwoju kraju*, 2001, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
- Polityka transportowa: program działania w kierunku przekształcenia transportu w system dostosowany do wymogów gospodarki rynkowej i nowych warunków współpracy gospodarczej w Europie*, 1995, Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej, Warszawa.
- Taylor Z., 2004, *Recent changes in Polish transport policy*, *Transport Reviews*, 24, 1, pp. 19–32.
- Traffic Study of A-1 Motorway, Poland: Final Report*, 1996, (European Commission Directorate General 1, External Economic Relations, Contract J95278A), Polish Agency for Motorways Construction and Operation, Warsaw, October, mimeographed.
- Vigar G., 2002, *The Politics of Mobility: Transport, the Environment and Public Policy*, Spon, London.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2002, *Raport o stanie zagospodarowania przestrzennego kraju*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Warszawa, mimeographed.

[Received: February; revised: April 2004]

EAMONN J. JUDGE, KONRAD WERPACHOWSKI, MICHELLE WISHARDT

POSTAWY POLSKICH GMIN WOBEC RZĄDOWYCH PLANÓW AUSTOSTRAD I DRÓG

W artykule dokonuje się przeglądu rządowej polityki wobec kwestii środowiskowych, regionalnego rozwoju gospodarczego i reformy administracyjnej w odniesieniu do istniejących i planowanych sieci autostrad i dróg w Polsce. Polityka ta podlega ciągłym zmianom w zależności od ekipy rządzącej, lecz ma niewielki wpływ na debaty toczące się w kraju. Przegląd publikacji prasowych i naukowych (Judge, 2002) i przeprowadzone później badania ankietowe (2001/2002) pokazują, że kwestie środowiskowe i regionalnego rozwoju gospodarczego nie odgrywają znaczącej roli i znajdują się w cieniu kwestii finansowych, chociaż sprawy środowiska są niezwykle istotne dla rozwoju regionalnego.

Badanie ankietowe objęło wszystkie gminy zamieszkiwane przez co najmniej 10 000 osób, z których ponad 67% udzieliło odpowiedzi (ryc. 1). Respondentami byli burmistrzowie lub wójtowie, względnie osoby przez nich upoważnione. Kwestionariusz obejmował cztery grupy zagadnień: (1) dostęp do istniejącej i planowanej sieci drogowej; (2) znajomość w gminie rządowych propozycji drogowych z 2000 r. i informacje o konsultacjach

ministra odpowiedzialnego za transport na temat dokumentów z zakresu polityki transportowej, a pochodzących z lat 1995 i 2000; (3) wpływ zmian podziału administracyjnego z roku 1999 na nową klasyfikację dróg; oraz (4) związki pomiędzy istnieniem dróg a rozwojem ekonomicznym gmin.

Choć kolejne rządy po 1989 r. kierowały swą politykę bądź bardziej na kwestie środowiskowe, bądź na cele ekonomiczne, w rzeczywistości różnice są mało widoczne, głównie z powodu szczupłości środków przeznaczanych na inwestycje. Każde ze źródeł informacji dostarcza inny obraz. W analizie publikacji, kwestie środowiskowe i rozwoju gospodarczego znajdują się w cieniu spraw finansowych, a kwestie środowiskowe są zdominowane przez ekonomiczne, jeśli w ogóle są dyskutowane. Patrząc na badanie ankietowe gmin, wymiana opinii z Ministerstwem Transportu na temat planowanego przebiegu dróg jest ograniczona, co sugeruje, że gminy mają znikomy wpływ na program budowy dróg i autostrad, jeśli idzie o kwestie środowiska i lokalnego rozwoju gospodarczego. Wydaje się, że reforma administracyjna z 1999 r. miała odwrotny od zamierzonego efekt, o czym może świadczyć odczuwanie przez gminy rosnącego oddalenia od centrów podejmowania decyzji w sprawach przebiegu i inwestycji drogowych. Odpowiedzi ujawniły ponadto znacznie mniejsze zainteresowanie kwestiami środowiskowymi niż analiza publikacji prasowych i naukowych. Natomiast oczekiwania związane z korzyściami gospodarczymi po wybudowaniu dróg są ogromne. Odnosi się to zwłaszcza do sytuacji, gdy gmina znajduje się w województwie, przez które przebiega istniejąca bądź planowana autostrada. Oczekiwania w zakresie rozwoju gospodarczego wyraźnie kontrastują z wynikami analiz publikacji. Wydaje się, że gminy są bardziej zainteresowane rozwojem sieci drogowej niż autostrad, co nie powinno dziwić, jeśli wziąć pod uwagę niezwykle rzadką sieć tych ostatnich.

Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną na ziemiach polskich, 1944–1948*

*The divestment of railway lines by Soviet Red Army troops
on present-day Polish territory, 1944–1948*

ZBIGNIEW TAYLOR

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55; e-mail: z.taylor@twarda.pan.pl

Zarys treści. W artykule przedstawia się mało znany epizod z historii kolei na obecnym terytorium Polski, a mianowicie demontaż wielu linii kolejowych przez oddziały Armii Czerwonej¹ pod koniec II wojny światowej i bezpośrednio po jej zakończeniu. Rozbiórka objęła linie normalno- i wąskotorowe, drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych, a także sieć trakcji elektrycznej. Pozyskane urządzenia i materiały były traktowane jako mienie zdobyczne i wywożone do byłego ZSRR. Artykuł przybliży skalę tego zjawiska, jak również wskazuje na Ziemię Północne i Zachodnie jako na obszary najbardziej, chociaż nie wyłącznie, dotknięte dewastacją.

Słowa kluczowe: sieć kolejowa, demontaż, dewastacja, Armia Czerwona (Radziecka), Polska.

Wprowadzenie

W pochodzącej sprzed 1989 r. polskiej literaturze dotyczącej kolejnictwa, okres 1944–1948 traktowany był wybiórczo. Pisano o ogromie zniszczeń wojennych, co oczywiście miało miejsce, natomiast demontaż i dewastacja linii kolejowych przez tyłowe jednostki wojskowe Armii Czerwonej traktowane były jako swoiste tabu. Przykładem może być monografia S. Zamkowskiej (1984), w której autorka na podstawie badań archiwalnych i materiałów niepublikowanych drobniawo opisała straty i zniszczenia wojenne, ale problematykę demontażu pominęła. Już recenzent pracy zauważył, „że właśnie w tej książce powinno się znaleźć miejsce na obiektywne przedstawienie zagadnienia demontażu niektó-

* Artykuł powstał w wyniku realizacji projektu badawczego nr 6 P04E 026 20 finansowanego przez Komitet Badań Naukowych.

¹ Armia Czerwona, właściwie Robotniczo-Chłopska Armia Czerwona, od 1946 r. Armia Radziecka (Kopaliński, 1999, s. 20).

rych linii kolejowych po 1944 r., zwłaszcza że istnieje precedens w przypadku zakładów przemysłowych. W pracy Autorki kwestia demontażu została przedstawiona w formie rozproszonych wzmianek” (Kaliński, 1985, s. 117), tak że czytelnik nie dowiaduje się nawet kto był sprawcą owych zniszczeń. Fakt demontażu był nawet w latach 1970. podawany w wątpliwą (Bufe, 1993, s. 256), czego efektem jest brak o nim wzmianek w wielu pracach wydanych przed 1989 r., a także później.

Analogiczna sytuacja istniała w geograficznym piśmiennictwie niemieckim, gdzie kwestia demontażu linii nie była wcale rozpatrywana, mimo podobnej skali dewastacji sieci kolejowej na terenie radzieckiej strefy okupacyjnej w Niemczech. Fragmentaryczne informacje zawierają natomiast niemieckie publikacje historyczne, na przykład praca zbiorowa pod redakcją L. Galla i M. Pohla (1999).

W Polsce dopiero po roku 1989 zaczęto o demontażu pisać, przede wszystkim zresztą w piśmiennictwie popularnonaukowym, a nie naukowym i dzisiaj nasza wiedza o tym bolesnym okresie jest nieporównanie większa. Poza wielkimi zniszczeniami wojennymi, ogromnej dewastacji dokonały tzw. *mpowolooeunye bamaliony* (*trofejnije bataliony*) wykonujące rozkazy *Towpppeunogo Ynpableua* (*Trofejnoje Uprawlenije* – Zarząd „Zdobyczy Wojennych”) Armii Czerwonej, które wkraczały na teren Polski wraz z przesuwaniem się linii frontu i dokonywały dewastacji i demontażu wszelkich nadających się do rabunku elementów infrastruktury (przede wszystkim stalowych) oraz taboru. Pozyskane materiały takie jak szyny, rozjazdy, akcesoria stalowe, urządzenia sterowania ruchem, a ponadto sieć trakcyjna i podkłady były wywożone do ZSRR jako „zdobycz wojenna”, a budynki dewastowane.

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie rodzajów demontażu, skali zniszczeń i przestrzennego zróżnicowania dewastacji sieci kolejowej na obecnym terytorium Polski.

Materiały źródłowe

Linie zlikwidowane w wyniku II wojny światowej, zmian granic i demontażu podaje praca T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995). Wykaz ten poprawiono, uzupełniono i porównano ze stanem przedstawianym na mapach topograficznych w skali 1:50 000 Państwowego Przedsiębiorstwa Geodezyjno-Kartograficznego (tzw. państwowy układ współrzędnych 1965), a wątpliwości co do obecnego stanu linii zweryfikowano w trakcie badań terenowych, prowadzonych przez autora w latach 2001–2002. Pomijając ogólnie znane wady wspomnianych map, takie jak zniekształcenia, podział na nieregularne strefy, różne ich odwzorowania itd., mapy te mają niezaprzeczalne walory, dzięki którym nadają się do analizy: pełne pokrycie obszaru Polski, odpowiedni przekrój czasowy i wystarczającą dokładność umożliwiającą zlokalizowanie przebiegu rozebranych linii, zaznaczonych na ogół w postaci nasypów i wykopów, zwłaszcza w terenie o urozmaiconej

rzeźbie (fot. 1). Na mapach tych brakuje natomiast lokalizacji bocznic (przemysłowych, wojskowych) oraz dawnych stacji i przystanków.

Dobrym źródłem informacji o liniach rozebranych, a następnie odbudowanych, jest *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), przedstawiająca stan sieci na koniec 1945 r. Porównanie treści tej mapy ze stanem późniejszym pozwala na określenie, które z linii całkowicie rozebranych zostały odbudowane. Przebieg nieistniejących już linii na części badanego obszaru podaje również schematyczna mapa pn. *Koleje Pomorza Przyodrzańskiego* (1946), opracowana przez Dyрекcję Okręgową Kolei Państwowych w Szczecinie.



Fot. 1. Okolice Gołdapi na Pojezierzu Mazurskim: kolorem żółtym zaznaczono przebieg rozebranych linii. Fragment mapy 1:50 000, arkusz 214.2 Gołdap (układ współrzędnych 1965)

The environs of Gołdap in the Mazurian Lakeland: the route of divested railways is marked in yellow Segment of 1:50,000 map, sheet 214.2 Gołdap (1965 coordinate system)

Informacji o rozebranych drugich i dalszych torach na liniach wielotorowych, a następnie odbudowanych lub nie odbudowanych, dostarcza monografia S.M. Koziarskiego (1993). Dane te zweryfikowano i porównano z później wydaną mapą sieci kolejowej (*Polska. Mapa sieci kolejowej*, 1985) i innymi źródłami w celu ustalenia, które linie ostatecznie odbudowano. Odległości obliczono na podstawie map schematycznych sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979, opracowanych przez Wydział Geodezyjny Centralnego Zarządu Utrzymywania Kolei Ministerstwa Komunikacji, a w późniejszych latach przez Zakład Kartografii Okręgowego Przedsiębiorstwa Geodezyjno-Kartograficznego w Katowicach. Niestety, część tych ostatnich map zawiera sporo nieścisłości i błędów rzeczowych.

Natomiast wspomniana już praca T. Lijewskiego i S. Koziarskiego (1995) dostarcza informacji na temat linii ze zdemontowaną siecią trakcji elektrycznej, zaś wcześniejsze monografie M. Jerczyńskiego i S. Koziarskiego (1992) oraz S.M. Koziarskiego (1993) zawierają opis poszczególnych linii na Dolnym Śląsku.

Tło historyczne i rozmiary dewastacji

W końcowej fazie II wojny światowej, część linii, przede wszystkim ważniejsze połączenia równoleżnikowe na obszarze między Narwią, Wisłą i Sanem, a później również na pozostałym obszarze, została przekuta przez wojska kolejowe Armii Czerwonej na szeroki tor (1524 mm). Zmiana szerokości odbywała się stosunkowo szybko (średnio 10–25 km na dobę), gdyż wykorzystywano nie tylko wojsko, ale również miejscową ludność. „Były dni, kiedy w pracach brało udział ponad 10 tysięcy obywateli polskich z własnym sprzętem oraz siłą pociągową, przestrzegając wojskowej dyscypliny organizacyjnej” (Antypienko, 1970, s. 231). Jak podaje S. Zamkowska (1991, s. 22), ogółem do 22 VII 1945 r. poszerzono 5034² km. Poszerzone linie podlegały radzieckiej administracji wojskowej i służyły głównie do zaspokajania potrzeb frontu oraz wywozu „zdobyczy wojennych”.

Od listopada 1944 r. do lipca 1945 r. kolejami zarządzała radziecka administracja wojskowa, a personel PKP został zmilitaryzowany. Przejmowanie zarządzania koleją od radzieckiego Centralnego Zarządu Komunikacji Wojskowej (CUPWOSO) nastąpiło na mocy porozumień z 11 VII 1945 r. (Ziemie Północne i Zachodnie) i 15 VIII 1945 r. (cała sieć). Po przejęciu kolei przez cywilne władze polskie, linie stopniowo przekuwano do szerokości toru normalnego (1435 mm). Porozumienia miały, między innymi, gwarantować zaprzestanie demontażu torów i urządzeń kolejowych przez oddziały radzieckie (Koziarski, 1993, s. 73), co jednak nie miało miejsca w rzeczywistości. Ponadto, przekazywane linie były zdewastowane i wymagały wielu prac remontowych. Nadal podstawowe linie eksploatowały kolejowe wojska radzieckie, a w Ministerstwie Komunikacji i w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych pozostali przedstawiciele sowieckich władz wojskowych, którzy zgłaszali polskim władzom kolejowym tranzytowe potrzeby przewozowe przez Polskę w relacjach między strefą okupacyjną w Niemczech a ZSRR.

Linie szerokotorowe najdłużej istniały w GOP, gdzie służyły do wywozu węgla kamiennego z 13 kopalń do ZSRR, a poza tym była to linia Katowice–Kraków–Przemyśl, po czym w 1947 r. przekuto je na normalny tor (Zamkowska, 1991). „Na niektórych odcinkach po demontażu i wywiezieniu szerokiego toru

² Dane te są jednak mało wiarygodne, czasem sprzeczne i nie zawsze znajdują potwierdzenie w innych źródłach. Źródła radzieckie podają nieco inny przebieg i długość poszerzonych linii (por. Paszke i inni, 1995, s. 333–334).

przez radzieckie wojska kolejowe trzeba było układać nowe, pochodzące z odzysku toru” (Koziański, 1993, s. 72). Dotyczyło to przede wszystkim rozebranego drugiego toru, który był torem szerokim.

Jeszcze wcześniej dokonano rozbiórki drugiego toru na wielu liniach normalnotorowych. Niezależnie zdemontowano wiele linii jednotorowych (normalno- i wąskotorowych), z których zaledwie część PKP później odbudowały, a poza tym rozebrano niemal całą ocalałą sieć trakcji elektrycznej. Sumaryczne zestawienie dewastacji sieci kolejowej przez *trofejnije bataliony* Armii Czerwonej przedstawia tabela 1.

Tabela 1. Dewastacja sieci kolejowej przez Armię Czerwoną na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948

Rodzaj demontażu	Długość (km)	Główne obszary
Linie normalnotorowe rozebrane, nie odbudowane (około 70 linii i odcinków)	ok. 1500	Pojezierze Mazurskie, Pobrzeże, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Lubuskie
Linie wąskotorowe rozebrane, nieodbudowane (9 linii)	ok. 200	Pojezierze Mazurskie, Pojezierze Pomorskie
Linie normalnotorowe rozebrane, następnie odbudowane (w większości do 1950 r.)	ok. 1087	Pojezierze Mazurskie, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Lubuskie, Dolny Śląsk
Linie wąskotorowe rozebrane, następnie odbudowane (4 linie)	110	Pojezierze Mazurskie, Kurpie
Rozebrane drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych, nie odbudowane	ok. 1772	Dolny Śląsk, Pojezierze Lubuskie, Pojezierze Pomorskie, Pojezierze Mazurskie, Podlasie, Lubelszczyzna
Rozebrane drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych, następnie odbudowane	ok. 697	Dolny Śląsk, Podlasie, Nizina Szczecińska
Zdemontowana sieć trakcji elektrycznej	407*	Dolny Śląsk

* Łącznie z trakcją elektryczną na 42 km linii Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica, zdemontowana przez PKP w 1945 r. (patrz tekst).

Opracowanie własne na podstawie: (1) S.M. Koziański (1993); (2) T. Lijewski, S. Koziański (1995); (3) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej ...* (1945); (4) *Polska. Mapa sieci kolejowej 1:500 000* (1985); (5) Mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979; (6) badania terenowe autora (2001–2002).

Można założyć, że tę destrukcyjną działalność prowadzono na terenie północno-wschodniej Polski od połowy 1944 r., a największe jej nasilenie przypada na rok 1945. Skądinąd wiadomo, że dopiero w roku 1948 wywożono przez port świnoujski elementy zdemontowanych linii normalnotorowych Świnoujście–Ducherow oraz Świnoujście–Heringsdorf (Rusak, 2000). Generalnie, demontaż prowadzony był skrupulatnie, tzn. że poza nasypami i przekopami do dzisiaj pozostały w terenie bardzo nieliczne ślady po rozebranych liniach: zrujnowane mosty (fot. 2) i wiadukty, pojedyncze szyny na przejazdach przez drogi kołowe (zwłaszcza na Pojezierzu Mazurskim), czy resztki drewnianych podkładów i drobne akcesoria metalowe (na Pojezierzu Pomorskim). Rosjanie wykorzysta-



Fot. 2. Dawny most kolejowy przez Skotawę na lokalnej linii normalnotorowej Słupsk–Budowo, rozebranej w 1945 r.

[Wszystkie fotografie wykonane przez autora w latach 2001–2002]

The former rail bridge over the Skotawa River on the local standard-gauge Słupsk–Budowo railway (Pomeranian Lakeland), divested in 1945
[All photographs taken by the author, 2001–2002]

wali do tych prac niemieckich jeńców wojennych i ludność cywilną (Baumer i Bufo, 1988; Pokropiński, 2000).

Jako ilustracja wspomnianej działalności niech posłuży cytat dotyczący wąskotorowej linii Gliwice–Rudy–Racibórz: „Po przejściu frontu wkraczające oddziały radzieckie przystąpiły do plądrowania obiektów i demontażu urządzeń kolejowych. Bez przyczyny podpalono budynki na stacjach: Bojków, Pilchowice, Stanica, Rudy, Szynonice, Babice i Markowice Raciborskie. W wyniku tej akcji budynki na czterech ostatnich z wymienionych stacji uległy całkowitemu zniszczeniu. Nowych budynków na stacjach Szymonice, Babice i Markowice Raciborskie już nigdy nie wybudowano. Z pięknego budynku stacyjnego w Rudach pozostały jedynie piwnice, a po budynku w Stanicy – ściany zewnętrzne [...]. Do końca 1945 roku Rosjanie rozebrali tor (szyny akcesoria stalowe oraz podkłady) na długości 21,4 km z Paproci do Lukaszyn, a także tor dojazdowy i bocznice Zakładów Chemicznych „Ceres”. Cudem nie zdemontowano toru z Gliwic do Paproci, jednak przed wznowieniem na nim ruchu należało przeprowadzić jego gruntowną naprawę” (Wieczorek i Soida, 2002, s. 13). Poza tym, w GOP „zdemontowany został także jeden z torów na dwutorowym szlaku Rozbark–Pole Północne” (Soida, 1996, s. 51).

Przyczyny demontażu

Główną przyczyną demontażu linii na obecnym terytorium Polski była chęć pozyskania możliwie jak największej ilości wyrobów, zwłaszcza stalowych, traktowanych jako swoisty fetysz. Zrabowane i wywiezione mienie traktowano jako „zdobycz wojenną”, bez względu na miejsce i sposób jego pozyskania, legalny czy nielegalny, słuszny czy niesłuszny. Nie zastanawiano się przy tym nad celowością i potencjalnym sposobem wykorzystania zrabowanego mienia, które nie zawsze było poniemieckie, ale częściowo pochodziło z ziem rdzennie polskich. Ponieważ starano się wywieźć wszystko co możliwe, niejednokrotnie prowadziło to do zadrażnień i konfliktów. Formalnym usankcjonowaniem demontażu była polsko-radziecka umowa z 26 III 1945 r., w której strona polska była zmuszona do daleko idących ustępstw.

Niektórzy autorzy próbują tłumaczyć przyczyny demontażu. Na przykład, D.R. Dołubizno (1999, s. 19) podaje cztery przyczyny rozbiórki linii na Pojezierzu Mazurskim: (1) zrabowane i wywiezione urządzenia kolejowe i szyny służyły do odbudowy linii kolejowych na obszarze ZSRR; (2) do budowy większości linii kolejowych używano szyn pochodzących ze wschodu, na których oznaczenia wykute były cyrylicą, a zatem grabieżca mógł potraktować je jako własne; (3) po ustaleniu granicy polsko-radzieckiej wiele połączeń straciło sens, gdyż prowadziły w większości do Królewca, odciętego granicą od znacznej części dawnych Prus Wschodnich; (4) rozebrane linie przebiegały przez bardzo słabo zaludnione i uprzemysłowione obszary.

O ile pierwsza i ostatnia z przyczyn nie budzą wątpliwości, o tyle dwie pozostałe są co najmniej dyskusyjne. Jeśli nawet gdzieś używano wyrobów hutniczych pochodzących ze wschodu lub z innych względów oznaczonych cyrylicą, z pewnością nie było to zjawisko powszechne (przyczyna 2). Podany przez autora przykład linii Giżycko–Kruklanki jest nietrafny, gdyż linia ta została zdemontowana przez *trofejnycje bataliony* (por. *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...*, 1945), a następnie odbudowana przez PKP, być może z użyciem rosyjskich materiałów, co jest jednak mało prawdopodobne. Co więcej, trudno zakładać, że na innych obszarach ówczesnych Niemiec i Polski, gdzie również demontowano wiele torów, stosowano szyny oznaczane cyrylicą. Natomiast delimitacja granicy z obwodem kaliningradzkim nastąpiła po demontażu przynajmniej części linii na Pojezierzu Mazurskim, nie mogła być zatem jego przyczyną (3). Demontaż mógł najwyżej wpłynąć na późniejszy, szczegółowy przebieg granicy w terenie.

Demontaż linii jednotorowych

Na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948 ogółem zamknięto 1548 km jednotorowych linii normalnotorowych, z czego prawie 1500 km zostało ro-

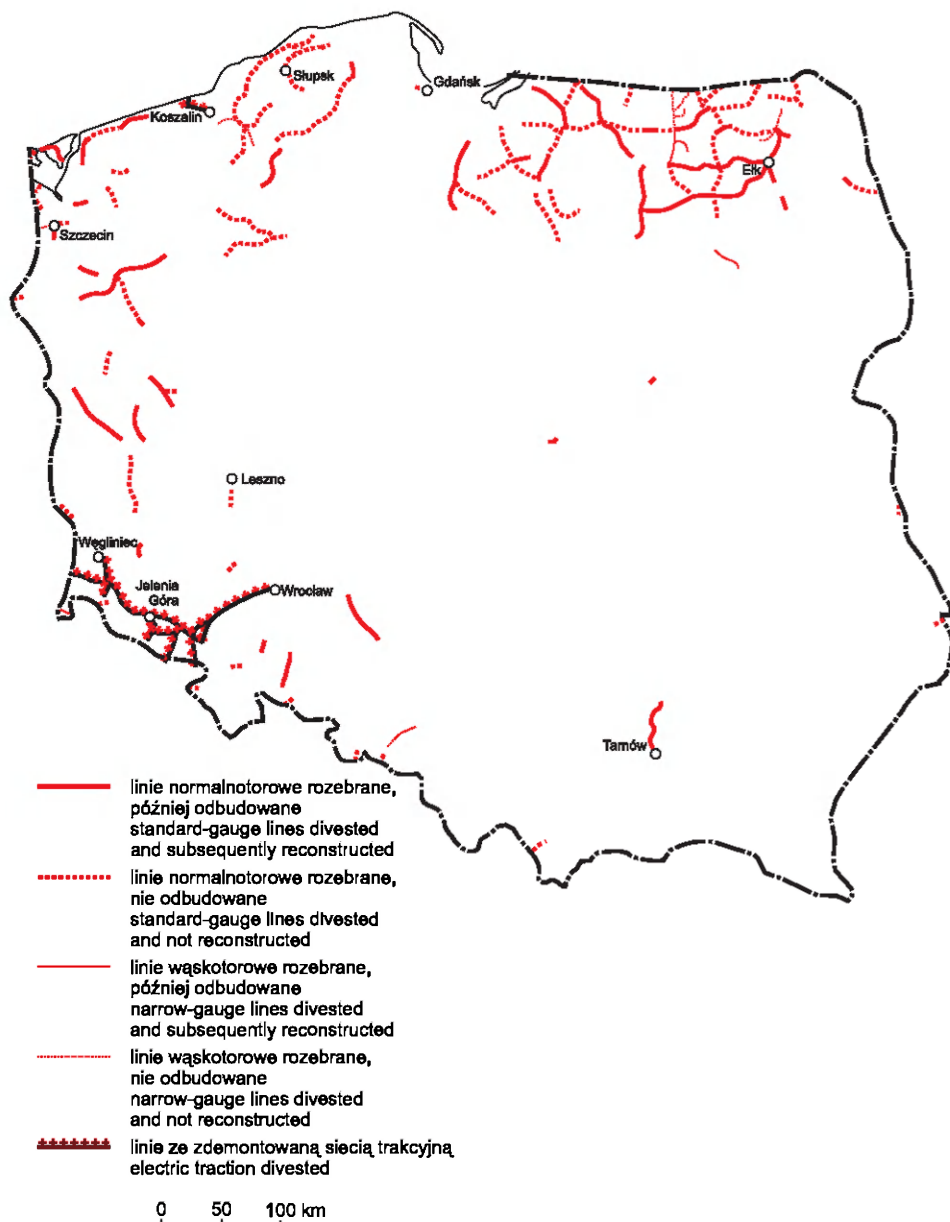
zebranych przez *trofejnyje bataliony* Armii Czerwonej³. Ponadto oddziały te rozebrały około 200 km linii wąskotorowych. Linii tych nie odbudowano. Pełen ich wykaz podaje się w innej pracy (Taylor, 2004). Dysproporcje między długością rozebranych linii normalnotorowych i wąskotorowych wynikają z: (1) większej długości linii normalnotorowych oraz (2) faktu, że materiały pozyskane z rozbiórki linii normalnotorowych były prawdopodobnie cenniejszą „zdobyczą”. Na przykład, stosowano tam cięższe szyny, chociaż według obecnych standardów i tak zaliczono by je do lekkich.

Część demontowanych linii była uszkodzona, miała wysadzone w powietrze wiadukty lub mosty, bądź była zdewastowana wskutek bezpośrednich działań wojennych. Dzisiaj, po latach, czasem trudno oddzielić linie zdemontowane przez *trofejnyje bataliony* od linii rozebranych przez PKP z powodu częściowych zniszczeń, a także pilnej potrzeby pozyskania materiałów do naprawy ważniejszych szlaków kolejowych, zwłaszcza w początkowym okresie odbudowy (1945–1946). Zazwyczaj jednak PKP ograniczały się do rozbiórki drugiego toru na liniach wielotorowych, a nie całej linii, chyba że ta ostatnia była bardzo mocno zniszczona. Przykładem może być jednotorowa linia Gdańsk Wrzeszcz–Kokoszki, której 9-kilometrowy odcinek po zniszczeniach wojennych (wysadzone przez wycofujących się Niemców cztery wiadukty wraz z parowozami) rozebrano, a torry wykorzystano do odbudowy ważniejszej linii Malbork–Kwidzyn (Koziarski, 1993, s. 172), *nota bene* zdemontowanej uprzednio przez *trofejnyje bataliony*.

Nie ulega wątpliwości, że ogromną większość zniszczeń spowodowała Armia Czerwona (Radziecka). Linie rozebrane znajdowały się przede wszystkim na Pojezierzu Mazurskim, Pobrzeżu i Pojezierzu Pomorskim, mniej na Pojezierzu Lubuskim i na Dolnym Śląsku (ryc. 1).

Szczególnie zdewastowana była sieć kolejowa na uzyskanej przez Polskę części dawnych Prus Wschodnich, gdzie nienaruszonych pozostało zaledwie kilka ważniejszych linii. Według obliczeń autora, na Pojezierzu Mazurskim rozebrano 709 km jednotorowych linii normalnotorowych i 115 km wąskotorowych, których już nie odbudowano (ryc. 2). Wielką skalę zniszczeń można tłumaczyć wczesnym okresem dewastacji, a zatem większą bezkarnością grabieżcy, a także geograficzną bliskością włączonego do ZSRR obwodu kaliningradzkiego. Na znaczeniu straciły jednotorowe linie przecięte granicą, np. (Gołdap)–Botkuny–Żytkiejmy–(Gusiew), Gołdap–Kumiecie–(Niestierow), Gołdap–(Oziersk), Węgorzewo–Ołownik–(Oziersk), Węgorzewo–Rudziszki–(Żeleznodorożnyj), Bartoszyce–Judyty–(Prawdinsk), Sągnyty–Jarzeń–(Korniewo), czy Pieniężno–Głębock–(Korniewo), których po rozbiórce nie odbudowano. Wśród zdemontowanych dominowały połączenia w kierunku Królewca (Kaliningradu) i Wystruci (Czerniachowska). Po demontażu pozostały zaledwie trzy linie łączące Polskę z obwodem kaliningradzkim, z których obecnie czynne są tylko dwie. Bezwrotnie rozebra-

³ S.M. Koziarski (1993, s. 181) podaje nieco mniejszą ogólną długość, a mianowicie „ze zniszczeń wojennych i demontażu nie odbudowano 1428 km linii” normalnotorowych.



Ryc. 1. Demontaż linii kolejowych przez Armię Czerwoną na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948 (bez drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych)
 Opracowanie własne na podstawie: (1) Lijewski i Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), uzupełnione. Źródła dotyczą rycin 1–5.

Divestment of railway lines by Soviet Red Army troops on present-day Polish territory, 1944–1948 (excluding second and further tracks on multi-track lines)
 Based on data from: (1) Lijewski, Koziarski (1995); (2) *Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej...* (1945), completed. Sources relate to Figures 1–5.

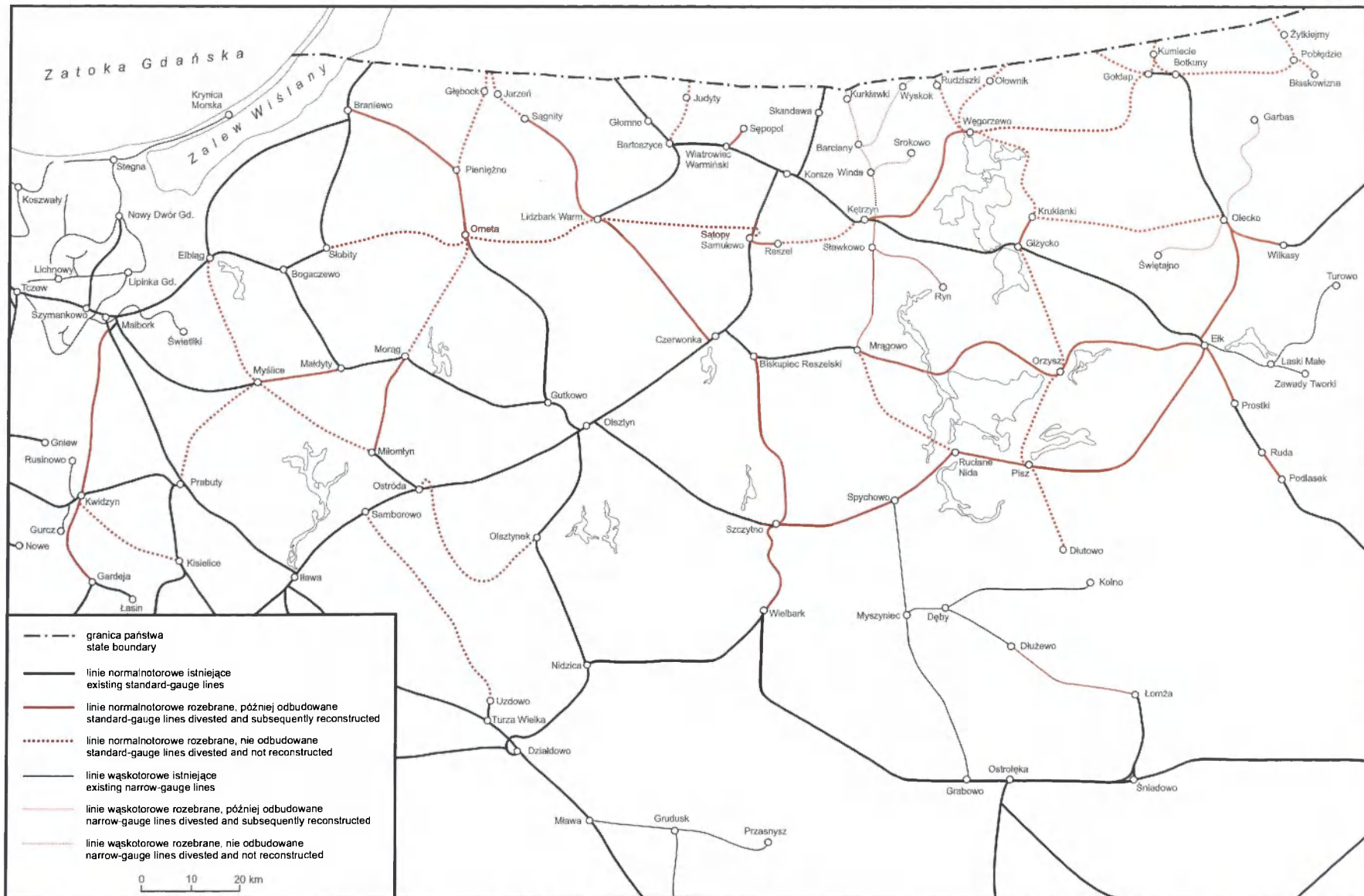
no także dwie wąskotorowe linie kolei kętrzyńskiej, które przekraczały nowo powstałą granicę państwową.

O ile w pobliżu granicy państwowej rozbierano zazwyczaj krótkie odcinki, o tyle pozostały demontaż na Pojezierzu Mazurskim obejmował już dłuższe linie normalnotorowe, takie jak Gołdap–Węgorzewo (50 km), Węgorzewo–Kruklanki, Kruklanki–Olecko, Giżycko–Orzysz–Pisz–Dłutowo (74 km), Mrągowo–Ruciane Nida, Ostróda–Olsztynek (41 km), Orneta–Morąg, Elbląg–Myślice–Miłomłyn (64 km), Uzdowo–Samborowo (46 km), Słobity–Orneta–Lidzbark Warmiński–Sątopy Samulewo–Nowy Młyn (117 km). Dziewięciokilometrowy odcinek (Sątopy Samulewo–Reszel) tej ostatniej linii PKP później odbudowały. Zaledwie cztery lata istniało odgałęzienie Poblędzie–Błaskowizna, służące do wywozu kamieni z wielkiego gławowiska polodowcowego, a będące fragmentem planowanej przez Niemców linii z Poblędzia do Suwałk, które rozebrano w 1945 r. Poza tym, zdemontowano kilka krótszych odcinków normalnotorowych, a także wąskotorową kolej olecką (nie odbudowaną) i kolej kętrzyńską, której południową część PKP później odbudowały, aby około 1971 r. ponownie, tym razem ostatecznie, ją rozebrać. Na nieodbudowanie znacznej długości linii na Pojezierzu Mazurskim niewątpliwym wpływ wywarł spadek gęstości zaludnienia spowodowany wymianą ludności po II wojnie światowej, rolniczy charakter regionu, a także zmiana kierunków ciężarów przewozowych.

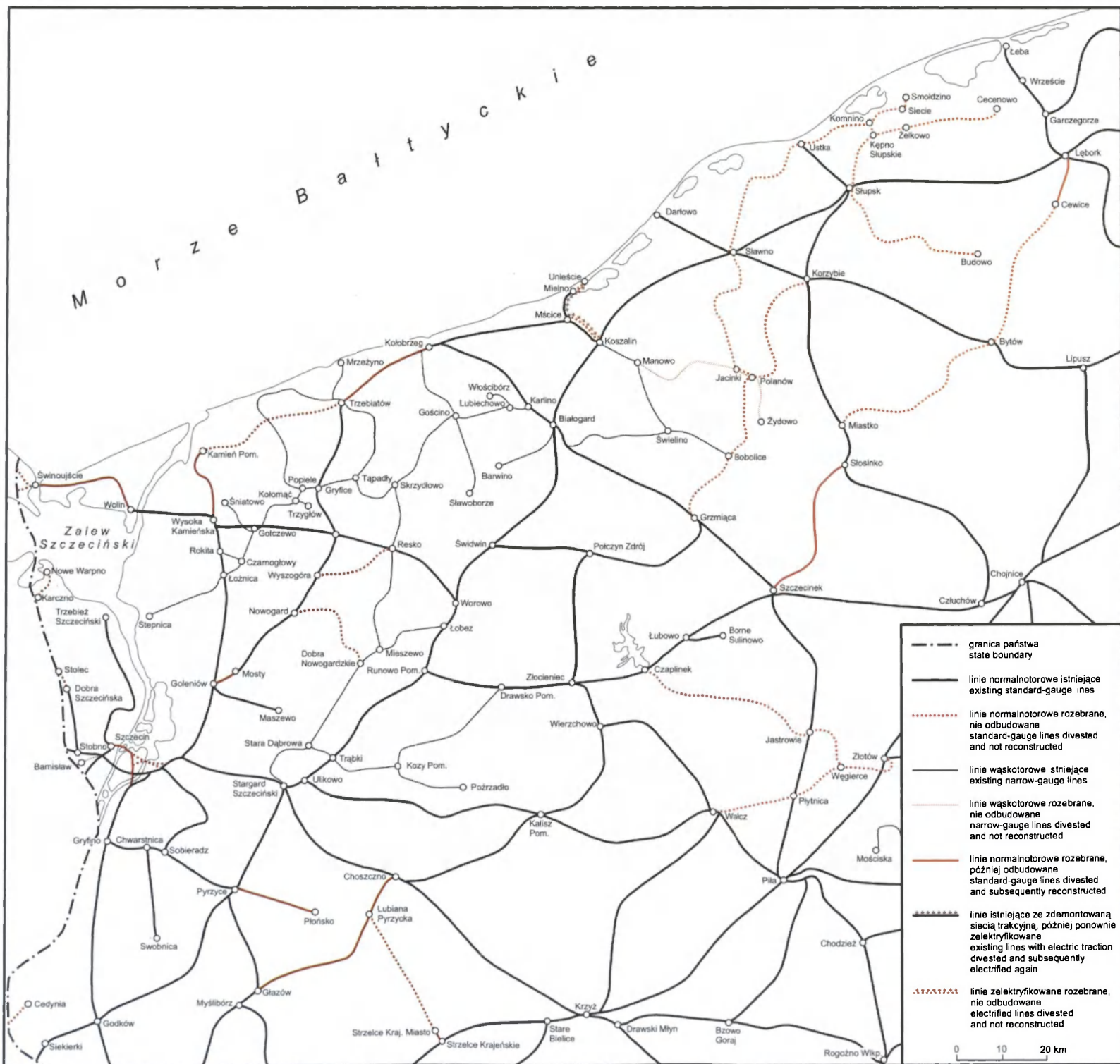
Na Pobrzeżu i Pojezierzu Pomorskim zdemontowano ogółem 629 km linii normalnotorowych i 54 km wąskotorowych (jednotorowych), których już nie odbudowano (ryc. 3). Krótsze rozebrane odcinki przekraczały granicę państwową, tym razem z Niemcami, na przykład Cedynia–Osinów Dolny–(Bad Freienwalde), Dobra Szczecińska–Stolec–(Stolzenburger Glashütte), Nowe Warpno–Karczno–(Hintersee), czy wąskotorowy odcinek Szczecin Pomorzany–Barniśław–(Penkun). Najwięcej linii, niejednokrotnie znacznej długości, zdemontowano w pasie ciągnącym się od Pobrzeża przez Pomorze Środkowe. Między innymi, były to linie kolei słupskich i sławieńskich (normalno- i wąskotorowe), poza tym linie: Grzmiąca–Bobolice–Polanów–Korzybie, Miastko–Bytów–Lębork (której odbudowany w 1947 r. fragment z Lęborka do Cewic wykorzystywano jako bocznice), Złotów–Węgiec–Jastrowie–Czaplinek oraz Wałcz–Węgiec. Pozostałe linie rozbierano wybiórczo, na przykład Strzelce Krajeńskie–Lubiana Pryzycka, Nowogard–Dobra Nowogardzkie, Wyszogóra–Resko Południowe (odcinek Resko Północne–Resko Południowe był użytkowany jako bocznica), Kamień Pomorski–Trzebiatów. Ta ostatnia linia przed rozbiórką została przekuta na szeroki tor.

Na Pojezierzu Lubuskim ostateczny demontaż objął wyłącznie jednotorowe linie normalnotorowe: Zielona Góra–Szprotawa⁴, Rudnica–Sulęcín, Lutol Su-

⁴ Tak podają T. Lijewski i S. Koziański (1995, s. 124), natomiast S.M. Koziański (1993, s. 72), powołując się na S. Zajchowską (1947) pisze, że „na skutek słabej nawierzchni nie przywrócono do ruchu linii Zielona Góra–Szprotawa”. M. Jerczyński i S. Fedorowicz (2002, s. 24) zaś podają: „Po 1945 r. [...] kolejka nie została uruchomiona, choć wykazywano ją w pierwszych rozkładach jazdy jako nieczynną



Ryc. 2. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Mazurskim (bez drugich torów na liniach dwutorowych)
Divestment of railway lines in the Mazurian Lakeland (excluding second tracks on double-track lines)



Ryc. 3. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Pomorskim (bez drugich torów na liniach dwutorowych)
Divestment of railway lines in the Pomeranian Lakeland (excluding second tracks on double-track lines)

chy-Trzciel, Chróścina-Sławęce Górowskie (pozostały od okresu międzywojennego fragment dawnej linii Leszno-Góra Śląska) i kilka odcinków przygranicznych (ryc. 4). W Sudetach rozebrano i nie odbudowano sześciu krótkich odcinków przekraczających granicę z ówczesną Czechosłowacją – w tym jednego wąskotorowego – i dwóch z Niemcami (ryc. 5). Poza omawianymi obszarami rozebrano połączenia transgraniczne w pobliżu Kamiennej Nowej, Włodawy, Hrubieszowa (granica z ZSRR) i Podczerwonego (granica z Czechosłowacją). Zapewne część przejść granicznych okazała się zbędna, niemniej skala i wczesny okres ich likwidacji wskazują na prowadzenie polityki izolacjonizmu i autarkii przez ówczesne władze.

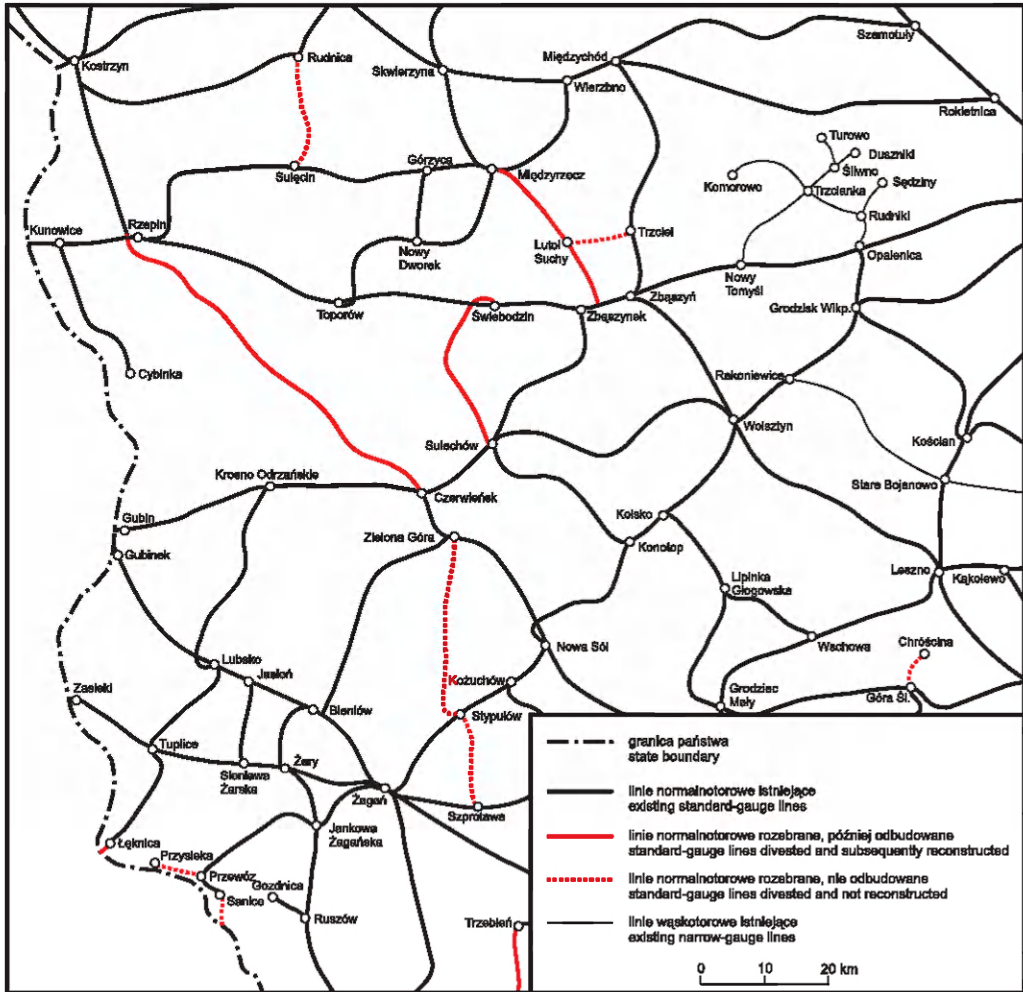
*

Niezależnie od rozebranych i nie odbudowanych linii jednotorowych, *trofeje batalionu* rozebrały na obecnym terytorium Polski co najmniej 1087 km linii normalnotorowych i 110 km wąskotorowych (wykaz: Taylor, 2004), które to linie PKP odbudowały, w większości w latach 1946–1950, jeśli tylko miały jakieś znaczenie w nowych warunkach gospodarczych i geopolitycznych (ryc. 1–5). Z powodu zmiany kierunków ciężarów transportowych, niektóre linie straciły, a inne zyskały na znaczeniu w nowo powstałym układzie sieci kolejowej, zaś „odbudowa przybierała niekiedy formy nowych inwestycji” (Koziański, 1993, s. 79). Rekonstrukcja sieci uwzględniała również konieczność scalenia ziem dawnych i odzyskanych w jeden układ funkcjonalny.

Najwięcej zdemontowanych linii odbudowano na Pojezierzu Mazurskim i sąsiednich terenach Powiśla, Kurpiów i Podlasia, gdzie straty sieci były największe (ryc. 2), ale odbudowa postępowała raczej wolno. Na przykład, do jesieni 1946 r. odbudowano zaledwie 180 km linii (Koziański, 1993, s. 77). Wśród ważniejszych odbudowano cztery z pięciu linii wychodzących z Ełku w kierunku Szczytna, Mrągowa, Olecka i dwa krótkie odcinki na trasie do Białegostoku. Inne dłuższe odbudowane linie to Biskupiec Reszelski-Szczytno-Wielbark, Czerwonka-Lidzbark Warmiński-Sągnity, Orneta-Braniewo, Malbork-Kwidzyn-Gardeja, zaś krótsze często stanowiły fragmenty ważnych ciągów komunikacyjnych (np. Małdyty-Mysłice, Morąg-Miłomłyn, Olecko-Wilkasy). Pozostałe odbudowane odcinki, w tym wąskotorowe, miały znaczenie lokalne.

W pasie Pobrzeża i Pojezierza Pomorskiego odbudowano raczej krótsze jednotorowe linie, ale istotne dla zapewnienia spójności całej sieci (jak Goleniów-Mosty, Trzebiatów-Kołobrzeg, Szczecinek-Słossinko, Choszczno-Głazów) i dostępu do niektórych miast (Szczecin Podjuchy-Szczecin Port Centralny, Wolin-Swino-ujście, Wysoka Kamieńska-Kamień Pomorski, Pyrzyce-Płońsko, Strzelce Krajeńskie-Strzelce Krajeńskie Miasto). Na Pojezierzu Lubuskim odbudowano trzy

(nie jest to przypadek odosobniony: niektóre linie rozebrane wykazywano w rozkładach jazdy jako nieczynne – przyp. Z.T.). Funkcjonował jedynie odcinek miejski jako zespół bocznic. Pozostała część po przejściu kolejek pod zarząd PKP w 1949 r. została stopniowo rozebrana”. Powstaje pytanie, dlaczego PKP miały przejąć linię dopiero w 1949 r.?



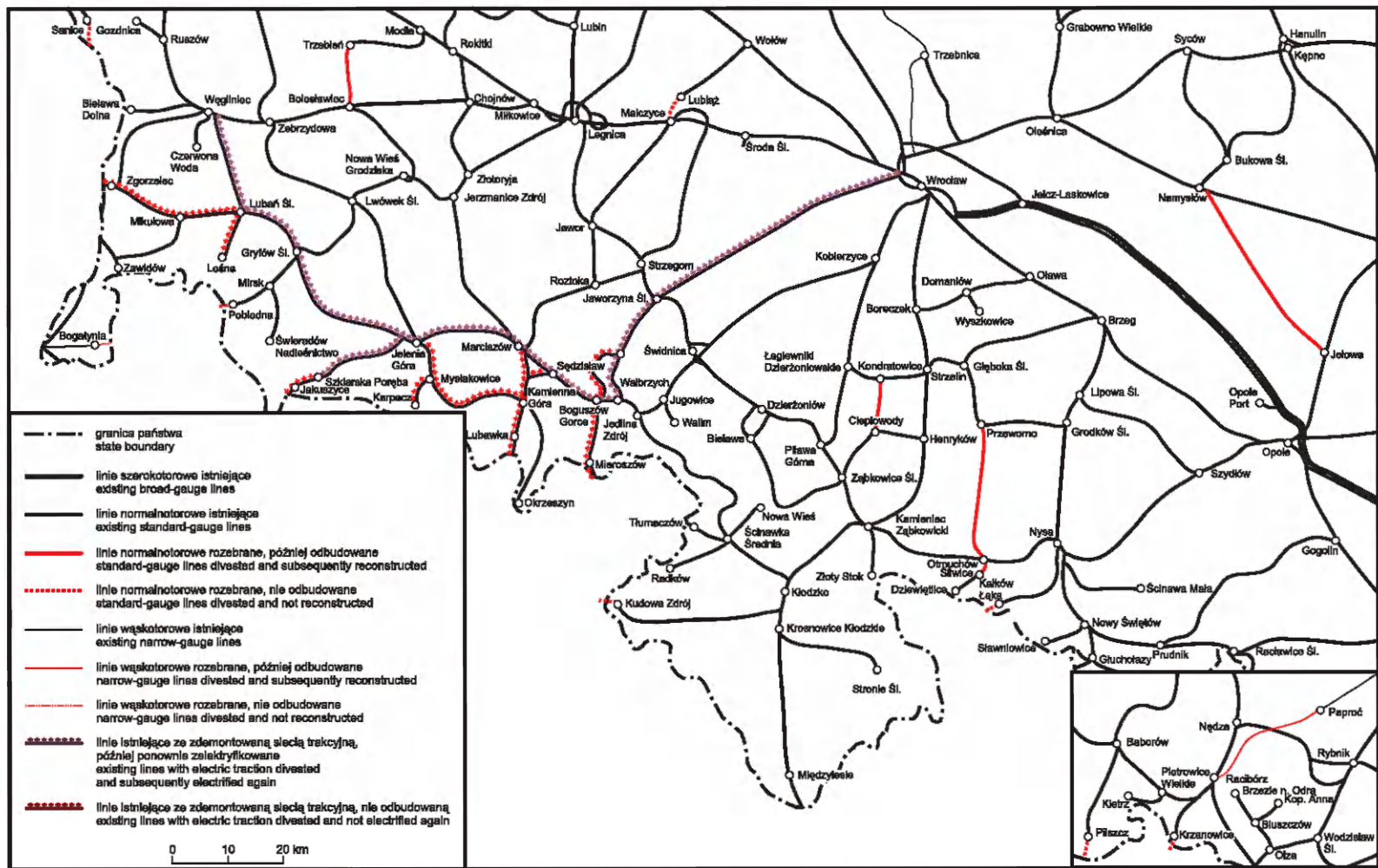
Ryc. 4. Demontaż linii kolejowych na Pojezierzu Lubuskim (bez drugich torów na liniach dwutorowych)

Divestment of railway lines in the Lubuskie Lakeland (excluding second tracks on double-track lines)

jednotorowe linie o różnym znaczeniu w nowej sytuacji gospodarczej: Rzepin–Czerwieńsk, Międzyrzecz–Zbąszynek i Świebodzin–Sulechów (linia lokalna). Również niewiele linii odbudowano na Dolnym Śląsku (Jełowa–Namysłów, Przeworno–Otmuchów–Ślwnice, Kondratowice–Ciepłowody, Bolesławiec–Trzebień), gdyż zdecydowanie większy niż w innych regionach kraju był tutaj udział linii dwutorowych.

*

Analogiczny demontaż miał miejsce w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech, gdzie rozbiórka bardzo wielu linii drugorzędnych spowodowała



Ryc. 5. Demontaż linii kolejowych na Dolnym Śląsku (bez drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych). Uwaga: trakcja elektryczna na linii Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica została zdemontowana przez PKP w 1945 r.

Divestment of railway lines in Lower Silesia (excluding second and further tracks on multi-track lines). Note: the electric traction on the Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–state border railway was divested by the PKP in 1945

powstanie „wąskich gardel” transportowych w regionach wiejskich, w których sieć – i bez tego zresztą – była niezbyt gęsta. Dobrym przykładem były zacofane gospodarczo rolnicze regiony Pojezierza Meklemburskiego, Przedpomorza i Ziemi Wkrzańskiej, których ludność – wskutek napływu przesiedleńców – wzrosła o ponad 50%. Wymienione regiony utraciły jednak większość sieci kolei drugorzędnych, co odbiło się niekorzystnie na tempie ich rozwoju (Kopper, 1999, s. 281). Podobnie jak w Polsce, część linii odbudowano (np. (Kostrzyn)–Kietz–Frankfurt nad Odrą), a inne nie (np. Ducherow–Swinoujście).

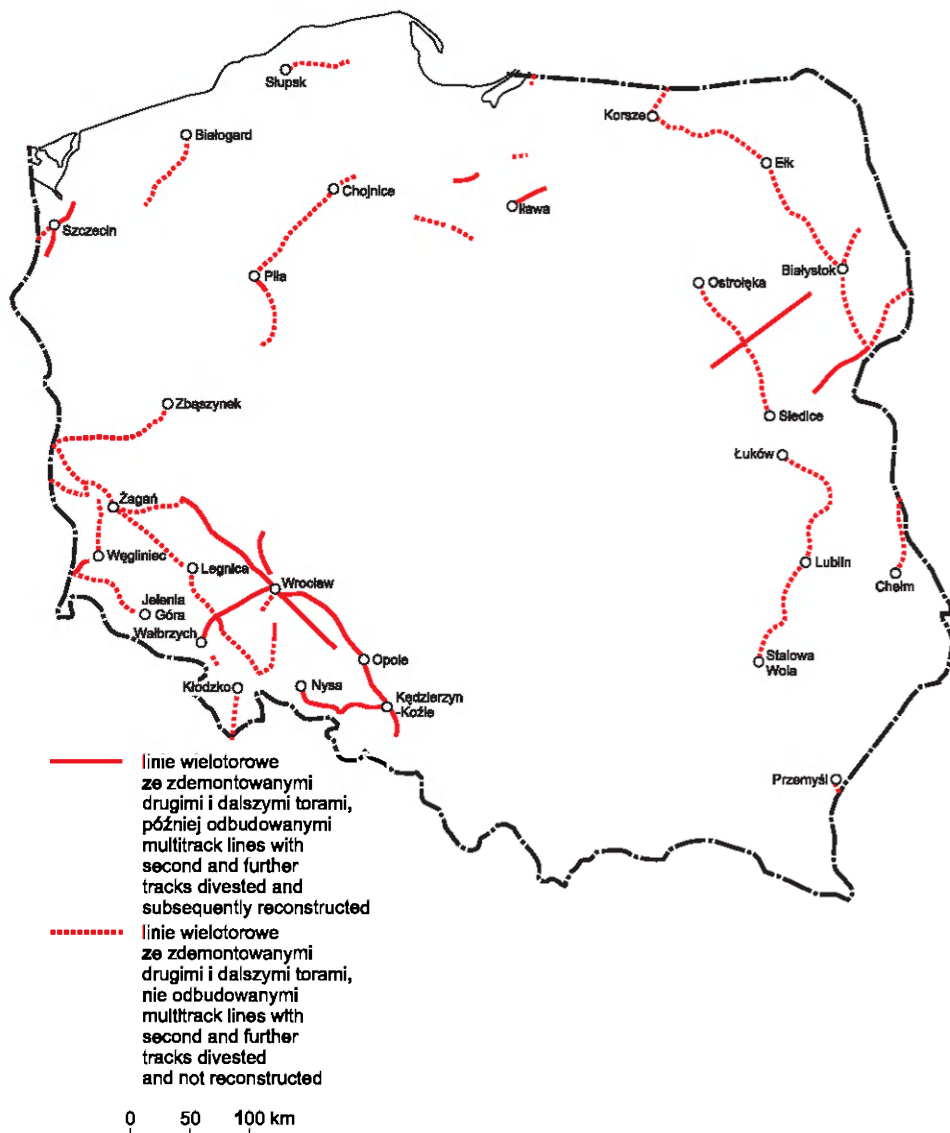
Demontaż drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych

Poza demontażem linii jednotorowych, oddziały Armii Czerwonej rozbiierały drugie i dalsze tory na liniach wielotorowych. Powstałe straty były jednak znacznie większe niż utrata samych torów, gdyż trzeba było przebudowywać układy torowe mijanek, systemy sygnalizacji i urządzenia nastawcze. Ponieważ do tych prac brakowało materiałów, maszyn i urządzeń, stosowano rozwiązania prowizoryczne, czasochłonne i często zawodne. Spadła przepustowość całej sieci. W następstwie przebudowy odcinków na jednotorowe obniżyło się bezpieczeństwo ruchu, wzrosło nadmiernie obciążenie linii głównych i – w rezultacie – tempo zużycia nawierzchni, a niejednokrotnie wydłużeniu uległy także trasy przejazdu, spowodowane koniecznością objazdów w czasie prowadzenia rozległych robót odtworzeniowych i naprawczych linii.

Ogółem *trofejnyje bataliony* zdemontowały około 1772 km drugich i dalszych torów, których nie odbudowano (ryc. 6). Zbliżoną długość (1787 km) podaje S.M. Koziarski (1993, s. 181; 1997, s. 13), ale nie są to te same linie. Rozebrane drugie tory można podzielić na dwie grupy: normalnotorowe i przekute na szerokotorowe przez wojska kolejowe Armii Czerwonej, a następnie rozebrane i wywożone jako „zdobycz wojenna” do ZSRR. Tych ostatnich było więcej na liniach Polski wschodniej, na przykład Łuków–Lublin, Białystok–Sokółka, Czeremcha–Cisówka–granica.

Wiele drugich (nie odbudowanych) torów rozebrano na liniach Dolnego Śląska, gdzie sieć była szczególnie dobrze rozbudowana (na niemal całej linii Zgorzelec–Jelenia Góra, na liniach Żary–Węgliniec, Żagań–Głogów, Miłkowice–Żagań–Gubinek–granica, Wrocław–Kobierzyce, Legnica–Jaworzyna Śląska, Świdnica–Kraszowice–Kamieniec Ząbkowicki i innych). Na 9-kilometrowej czterotorowej obwodnicy Wrocławia (Stadion–Brochów) zdemontowano drugą parę torów.

Poza Dolnym Śląskiem rozbierano drugie tory na mniejszej liczbie, ale za to znacznie dłuższych liniach, na przykład w Wielkopolsce (Zbąszynek–Gubin, Oborniki Wielkopolskie–Rogoźno–Dziembówko), na Pojezierzu Pomorskim (Piła–Chojnice, Runowo Pomorskie–Białogard, Słupsk–Lębork) i na Lubelszczyźnie (Lublin–Stalowa Wola Rozwadów, Chełm–Włodawa–granica). Częściowo były to linie łączące w przeszłości Niemcy z Prusami Wschodnimi, które straciły na zna-



Ryc. 6. Demontaż drugich i dalszych torów na liniach wielotorowych przez Armię Czerwoną na obecnym terytorium Polski w latach 1944–1948

Opracowanie własne na podstawie: (1) Koziarski (1993), poprawione; (2) *Mapa sieci kolejowej 1:500 000* (1985); (3) Mapy schematyczne sieci kolejowej poszczególnych DOKP z lat 1960–1979.

Divestment of second and further tracks on multi-track lines by Soviet Red Army troops on present-day Polish territory, 1944–1948

Based on data from: (1) Koziarski (1993), revised; (2) *Mapa sieci kolejowej 1:500,000* (1985); (3) Schematic maps of various DOKP, 1960–1979.

czeniu (np. Piła–Chojnice, Krojanty–Gutowiec). Najdłuższy ciąg drugich torów (302 km) zdemontowano w północno-wschodniej Polsce, od granicy przez Skandawę, Korsze, Elk, Białystok do Czeremchy.

Ponadto rozebrano 697 km drugich torów, w tym szerokich, które sukcesywnie, w zależności od potrzeb, nieraz po wielu latach, odbudowywano już jako normalnotorowe (ryc. 6). Jeszcze w latach 1940. odbudowano drugie tory na ważnych z gospodarczego punktu widzenia odcinkach dolnośląskich linii Przecza–Brzeg–Wrocław Brochów (na linii Opole–Wrocław), Wrocław–Wałbrzych, Szewce–Zmigród (na linii Wrocław–Poznań), Kędzierzyn–Kozłe–Nysa oraz w węźle szczecińskim. W latach 1950. prowadzono rekonstrukcję drugich torów na Dolnym Śląsku i Opolszczyźnie (m.in. na linii Opole Groszowice–Racibórz, 1956) oraz na części odcinków Iława–Ostróda (1957) i Siedlce–Czeremcha (1957). Po spadku lat 1960., tempo odbudowy drugich torów wzrosło ponownie w latach 1970., głównie za sprawą modernizacji magistrali nadodrzańskiej przed jej elektryfikacją (część odcinka Wrocław–Głogów i odcinek Gryfino–Szczecin Dąbie–Goleniów) oraz odbudowy czterech odcinków na linii Warszawa–Białystok. Wreszcie, w latach 1984–1987 odbudowano zdemontowany po 1945 r. drugi (szeroki) tor na części (60 km) linii Opole Wschodnie–Jelcz Miłoszyce–Wrocław Brochów, równocześnie z jej modernizacją i elektryfikacją. W całym okresie powojennym zdołano odbudować zaledwie 28% długości wszystkich zdemontowanych drugich torów.

*

Podobne procesy miały miejsce również w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech, gdzie zdemontowano prawie 4000 km drugiego toru, którego do końca istnienia NRD w pełni nie odbudowano (Kopper, 1999, s. 281). Do 1948 r. na ponad 80% linii dwutorowych rozebrano drugi tor⁵, a inne odcinki zdemontowano całkowicie (Nicholls, 1999, s. 256). Autor ten charakteryzuje wspomnianą działalność następująco: „Radziecka polityka reparacji wojennych przypominała plądrowanie na oślep (*wahllose Plünderungen*), przy czym od kolei oczekiwano, że skonfiskowany materiał będzie przez nią przetransportowany do Związku Radzieckiego” (Nicholls, 1999, s. 256).

*

W wyniku demontażu linii jednotorowych i drugich torów niektóre przedwojenne węzły stały się mało znaczącymi punktami na mapie sieci kolejowej. Na Pojezierzu Mazurskim szczególnej degradacji doznały Myślice, Orneta, Lidzbark Warmiński, Węgorzewo, Olecko i Goldap (ryc. 2). Dobrym przykładem węzła, który utracił swoje znaczenie jest Węgorzewo. Wszystkie linie wychodzące z nie-

⁵ Co ciekawe, podobną praktykę, choć na znacznie mniejszą skalę, stosowali również Francuzi w swojej strefie okupacyjnej w Niemczech. A.J. Nicholls (1999, s. 257) podaje, że francuskie władze wojskowe nakazały ewakuację lokomotyw, rozebranie urządzeń załadunkowych na niektórych stacjach, jak również demontaż drugiego toru na głównych liniach na długości 155 km. Jednak głównym celem była nie grabież, lecz motywy ekonomiczne, polegające na skierowaniu przez terytorium francuskie zyskowego międzynarodowego ruchu kolejowego z północnej Europy do Szwajcarii i Włoch.

go zbudowano w latach 1898–1914, a więc w okresie budowy linii drugorzędnych i dojazdowych (Lijewski, 1959; Lijewski i Koziarski, 1995). Do 1945 r. Węgorzewo pozostało węzłem pięciokierunkowym. Wszystkie jednotorowe linie zostały zdemontowane i wywiezione przez *trofejnyje bataliony*. Dwie z nich przecinały nowo powstałą granicę polsko-radziecką: Węgorzewo–Ołownik–(Oziersk) i Węgorzewo–Rudziszki–(Żeleznodorożnyj). Poza tym, jedna linia biegła do Gołdapi, a inna do Krukłanek i dalej do Giżycka. Po II wojnie światowej, PKP odbudowały tylko lokalną linię do Kętrzyna, i – w rezultacie – od 1948 r. Węgorzewo stało się stacją końcową.

Na Pobrzeżu i Pojezierzu Pomorskim ogromny regres wystąpił w przypadku Słupska i Polanowa (ryc. 3). Do 1945 r. Słupsk był węzłem, w którym zbiegało się sześć linii normalnotorowych. Cztery z nich, istniejące do dziś, zbudowano w okresie budowy głównych połączeń, a więc przed 1880 r. Pozostałe, powstałe w okresie budowy linii drugorzędnych i dojazdowych, zostały zdemontowane po wkroczeniu Armii Czerwonej. Zdemontowano linie lokalne do Budowa oraz do Kępna Słupskiego z odgałęzieniami do Cecenowa i Komnina a dalej do Smołdzińska i Ustki (Słupskie Koleje Powiatowe), „mimo ostrzeżeń fachowców i mocnych argumentów, czy w ogóle możliwe jest przez zmuszonych do pracy Niemców rozebranie i wywiezienie wszystkich urządzeń na wschód, gdzie i tak nie znajdują zastosowania” (Bäumer i Buße, 1988, s. 240). Zdemontowano też drugi tor na linii Słupsk–Lębork, którego nie odbudowano. W rezultacie demontażu, Słupsk stał się węzłem czterokierunkowym.

Jeszcze większej degradacji doświadczył Polanów, niewielkie miasto (około 2800 mieszkańców) położone na południe od Sławna (Witkowski, 2003a). Pierwsze linie do Polanowa doprowadzono w okresie budowy linii drugorzędnych i dojazdowych: wąskotorowe (750 mm) ze Sławna, Żydowa/Gołogóry i Koszalina (1897–1998), a normalnotorową Królewsko-Pruskiego Zarządu Kolei (KPEV) z Grzmiącej (1903). W okresie międzywojennym przedłużono połączenie tej ostatniej do Korzybia (1921), a linię ze Sławna przebudowano na normalnotorową (1934). W 1945 r., poza zdemontowaniem linii Grzmiąca–Bobolice–Polanów–Korzybie, rozebrano całą Sławieńską Kolej Powiatową, a więc linie: normalnotorową Sławno–Polanów i wąskotorową Manowo–Jacinki–Polanów–Żydowo (Witkowski, 2003b, c, d). W następstwie demontażu, Polanów zniknął z mapy sieci kolejowej Polski.

Demontaż sieci trakcji elektrycznej

O ile demontaż linii jednotorowych i drugich torów na liniach wielotorowych jest stosunkowo słabo opisany w literaturze, o tyle demontaż sieci trakcji elektrycznej na Dolnym Śląsku, stanowiącej niemal całą ocalałą po wojnie sieć⁶,

⁶ Poza tym, ocalały krótkie odcinki Wąbrzeźno–Wąbrzeźno Miasto (3 km) i Jugowice–Walim (5 km), natomiast trakcja elektryczna w węzle warszawskim uległa zniszczeniu, a tabor – wywiezieniu.

szczegółowo przedstawia praca M. Jerczyńskiego i S. Koziarskiego (1992, s. 96–98), a następnie powtarza – S.M. Koziarskiego (1993, s. 67–70). Zelektryfikowana sieć kolejowa obejmowała całą trasę z Wrocławia przez Wałbrzych, Jelenią Górę i Lubań Śląski do Zgorzelca i Węglinca oraz kilka linii bocznych, prowadzących w Sudety, przy czym niektóre z nich przekraczały nowo powstałą granicę polsko-czechosłowacką (ryc. 5). Sieć ta nie uległa większym zniszczeniom wojennym, z wyjątkiem urządzeń i sieci trakcyjnej znajdujących się we Wrocławiu, sieci na odcinku od Wrocławia do Jaworzyny Śląskiej oraz wysadzonego przez Niemców w powietrze tunelu pod Janowicami (odcinek Marciszów–Jelenia Góra) i mostu przez Bóbr (odcinek Jelenia Góra–Lubań Śląski). Na tych odcinkach sieć trakcji elektrycznej została oczywiście zniszczona.

Pozostałe uszkodzenia były drobniejsze i naprawił je personel niemiecki, który uruchomił nawet trakcję elektryczną na linii Lubań Śląski–Leśna. Później, już pod nadzorem specjalistów PKP, uruchomiono trakcję elektryczną na liniach prowadzących z Jeleniej Góry do Lubania Śląskiego, Szklarskiej Poręby i Karpacza. W trakcie naprawy znajdowała się sieć trakcyjna od Lubania do Zgorzelca, a uruchomienie całej linii z Jaworzyny Śląskiej do Zgorzelca wymagało kilku tygodni pracy. Ocalały elektrowozownie, z wyjątkiem wrocławskiej, która została całkowicie zniszczona wraz ze znajdującym się w niej tabor. Częściowemu zniszczeniu uległy warsztaty elektrotrakcyjne w Lubaniu Śląskim, w których znajdował się m.in. wywieziony przez Niemców tabor elektryczny z węzła warszawskiego. Niektóre zniszczenia warsztatów w Lubaniu udało się naprawić.

W międzyczasie, na mocy porozumienia nr 9484 między rządami Polski i ZSRR, zawartego w Moskwie 8 VII 1945 r., „cała kolej elektryczna Dolnego Śląska ze wszystkimi urządzeniami technicznymi miała być zdemontowana i wywieziona do ZSRR. Wywiezieniu podlegały: wszystkie urządzenia elektrotrakcyjne, warsztaty, drut jezdny, podstacje, linie wysokiego napięcia, elektrownia, tabor oraz w przypadku linii dwutorowych drugi tor. Demontaż miał być przeprowadzony w bardzo krótkim czasie (około 3 tygodni), co miało decydujący wpływ na sposób jego przeprowadzenia. W pierwszej kolejności zostały wywiezione w całości: tabor elektryczny oraz sprzęt rewizyjny, zgrupowane przed wywiezieniem w elektrowozowniach” (Koziarski, 1993, s. 68). Jak podaje S. Bufo (1993, s. 90, 256), niezbędnych napraw taboru dokonano jeszcze w Boguszowie Gorcach, po czym – określną drogą – przez Jaworzynę Śląską, Legnicę i Węgliniec wywieziono do środkowych Niemiec, by stamtąd w marcu 1946 r. ostatecznie wywieźć go do ZSRR. Natomiast to co sprawiało trudności w transporcie, pozostawało. Wspomniane porozumienie stanowi cenny przyczynek do „równoprawnych” stosunków polsko-radzieckich po II wojnie światowej.

Następnie zdemontowano urządzenia prądotwórcze elektrowni cieplnej (węglowej) w Ścinawce Średniej, która zasilala trakcję elektryczną kolei dolnośląskich prądem zmiennym 15 kV o obniżonej częstotliwości 16 2/3 Hz. Podczas

rozbiórki część urządzeń (kotły parowe, generatory) została uszkodzona i pozostała na miejscu, a reszta (np. podstacje transformatorowe, część instalacji oświetleniowej) – wywieziona.

Jak wyglądała sieć trakcji elektrycznej po demontażu, dokonanym przez Armię Czerwoną? Na linii Węgliniec–Lubań Śląski–Leśna sieć trakcyjną zdemontowano całkowicie, pozostały tylko konstrukcje wspornikowe. Na liniach Lubań Śląski–Jelenia Góra–Karpacz oraz Wałbrzych Szczawienko–Szczawno Śląskie–Mioszów–granica–(Mezimesti) rozebrano sieć trakcyjną bez słupów, które pozostały. Na odcinku głównej linii Śląskiej Kolei Górskiej z Jeleniej Góry do Marciszowa zdemontowano większość sieci trakcyjnej, pozostały tylko uszkodzone niewielkie jej ilości. Na górskiej linii Mysłakowice–Kamienna Góra–Sędziszów sieć trakcyjną zdemontowano zupełnie, ale pozostawiono słupy, których część była uszkodzona. Na bocznej linii Kamienna Góra–Lubawka–granica–(Královec) sieć trakcyjną całkowicie rozebrano, przy czym znaczna część słupów została zniszczona. Z kolei na głównej linii Sędziszów–Wałbrzych–Wrocław sieć trakcji elektrycznej zdemontowano całkowicie, a dodatkowo – w okolicy Jaworzyny Śląskiej – wiele słupów wycięto (Jerczyński i Koziarski, 1992, s. 97–98; Koziarski, 1993, s. 69). Ocalała jedynie linia Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica–(Polubny), chociaż trudno orzec, czy zaważył tutaj przypadek, czy też zniszczenie wspomnianego wcześniej mostu na Bobrze między stacjami Jelenia Góra i Jelenia Góra Zachodnia (ryc. 5).

W zaistniałej sytuacji, w 1945 r. Ministerstwo Komunikacji RP podjęło decyzję o pozostawieniu jedynie warsztatów elektrotrakcyjnych w Lubaniu Śląskim, natomiast zdemontowaniu urządzeń trakcji elektrycznej na ostatniej z wymienionych linii i pozostałości przewodów z innych odcinków. Dłuższe odcinki drutu jezdnego wykorzystano do odbudowy trakcji elektrycznej w węźle warszawskim, a krótsze przekazano jako surowiec do fabryk kabli i przewodów. Słupy trakcyjne zdemontowano i przeznaczono do elektryfikacji kolei piaskowych na Górnym Śląsku (80 km), sieci tramwajowej w rejonie Katowic i – częściowo – do elektryfikacji linii z Gdańska Głównego do Nowego Portu i do Pruszcza Gdańskiego. Słupy betonowe wykorzystano przy budowie linii tramwajowych w Gdańsku. Z kolei słupy trakcyjne na stacjach pozostawiono i wykorzystano przy reelektryfikacji prądem stałym 3 kV linii Wrocław–Jelenia Góra w latach 1965–1966 (Jerczyński i Koziarski, 1992; Koziarski, 1993). Jeszcze później zelektryfikowano ponownie linie Jelenia Góra–Węgliniec (1986) i Jelenia Góra–Szklarska Poręba (1987). Pozostałe linie i odcinki nie doczekały się reelektryfikacji. Reasumując, na Dolnym Śląsku Polska straciła trakcję elektryczną o łącznej długości około 390 km¹ (lub około 500 km pojedynczego toru) wraz z całym wyposażeniem (Jerczyński i Koziarski, 1992; Koziarski, 1993).

¹ Licząc z 42-kilometrową linią Jelenia Góra Zachodnia–Jakuszyce–granica, zdemontowaną przez PKP.

Historia demontażu dolnośląskiej sieci trakcji elektrycznej powtórzyła się później w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech. Do marca 1946 r. odbudowano tam 463 km tras, a plany obejmowały dalszą elektryfikację linii. Na rozkaz radzieckiego komendanta Kwasznina w ciągu miesiąca całą sieć trakcyjną rozebrano, a lokomotywy elektryczne skonfiskowano i wprowadzono lokomotywy parowe, opalane węglem kamiennym, którego *nota bene* w strefie okupacyjnej nie było! Brakowało również wystarczającej liczby sprawnych parowozów (Nicholls, 1999, s. 257). Odbudowę zdemontowanych urządzeń trakcji elektrycznej podjęto ponownie w 1955 r., ale dopiero w 1963 r. osiągnęła one rozmiary zbliżone do przedwojennych (Kopper, 1999, s. 296).

Poza Dolnym Śląskiem, *trofejnyje bataliony* zdemontowały sieć trakcji elektrycznej na 17 km linii Koszalin–Mścice–Mielno–Unieście (ryc. 3). Była to trasa tzw. „tramwaju plażowego”, w części rozebrana łącznie z torowiskiem około 1945 r. (rozebrane odcinki: Koszalin–Mścice i Mielno–Unieście). Dopiero w 1988 r. odcinek Koszalin–Mścice–Mielno reelektryfikowano, wykorzystując przy tym częściowo elektryfikację linii głównej Koszalin–Kołobrzeg. Po kilkuletnim okresie eksploatacji, część odcinka (Mścice–Mielno) zamknięto, a trakcję elektryczną ostatecznie zdemontowano w związku z obawami o możliwość jej kradzieży. Powyższa historia ilustruje, jak złożone mogą być dzieje nawet krótkiej linii.

Użytkowanie ziemi po rozebranych liniach

Różne są sposoby użytkowania ziemi po rozebranych i nie odbudowanych liniach. Na obszarach o stosunkowo małej intensywności użytkowania ziemi, jak znaczna część Ziemi Północnych i Zachodnich, pozostawiony teren najczęściej stanowi nieużytek. Dzięki temu dobrze zachowały się nasypy i przekopy, a więc formy tzw. „rzeźby antropogenicznej” (Podgórski, 1997).

Jeśli zdemontowana linia biegła wzdłuż drogi, uzyskany teren wykorzystano bądź na poszerzenie istniejącej drogi kołowej, bądź na położenie chodnika, ale zazwyczaj tylko w obrębie miast i osiedli. Przejazdy przez drogi kołowe pokryto asfaltem, a obiekty inżynieryjne – na przykład niskie wiadukty nad drogami – przesunięto, zburzono lub rozebrano. Zdecydowanie więcej obiektów inżynieryjnych pozostało przy przekraczaniu przeszkód wodnych, na ogół w postaci uszkodzonych lub mocno zdewastowanych mostów kolejowych (fot. 2).

Dość często po śladzie dawnej linii biegnie droga gruntowa kiepskiej jakości, a w niektórych przypadkach prowadzi ścieżka rowerowa o nawierzchni nieutwardzonej. Czasem do jej utworzenia wykorzystuje się tłuczeń pozostawiony po rozbiórce torowiska. Ścieżki rowerowe częściej wyznacza się w pasie Pobrzeża i na Pojezierzu Pomorskim (fot. 3), ale wiele tras biegnących przez bardzo atrakcyjne krajobrazowo tereny pozostaje niezagospodarowane.

Podczas wielkiej powojennej akcji zalesień na przełomie lat 1940. i 1950. częstą praktyką było obsadzanie lasem dawnych linii kolejowych, bez uprzedniego



Fot. 3. W okolicach Dębnicy Kaszubskiej po nasypie rozebranej linii Słupsk–Budowo poprowadzono ścieżkę rowerową

In the vicinity of Dębica Kaszubska, a cycle path has been run along the embankment of the divested Słupsk–Budowo railway

zniwelowania terenu, dzięki temu obecnie jest możliwe dokładne prześledzenie ich przebiegu. Z badań autora wynika, że zalesianie stosunkowo częściej miało miejsce na Pojezierzu Pomorskim (fot. 4). Nie można wykluczyć, że zalesianie miało również inny podtekst, a mianowicie chodziło o zatarcie śladów destrukcyjnej działalności Armii Czerwonej na obecnym terytorium Polski. Stosunkowo rzadko trasa rozebranej linii kolejowej jest wykorzystywana jako użytek rolny a jeśli tak się dzieje, jest to zazwyczaj użytek zielony (fot. 5).

Różny los spotkał dawne budynki stacyjne, nastawnie, ładownie, wieże ciśnieni, zabudowania gospodarcze. Część z nich została spalona, zdewastowana, a następnie rozebrana w celu pozyskania materiałów budowlanych przez okoliczną ludność. Po takich obiektach najczęściej nie pozostały w terenie żadne ślady, z wyjątkiem fragmentów peronów, ramp ładunkowych itp. Natomiast niektóre budynki, zwłaszcza stacyjne, położone przy tych samych liniach ocalały i służą do dziś przede wszystkim jako obiekty mieszkalne (fot. 6). Trudno wskazać tutaj na jakąś prawidłowość. Można jedynie przypuszczać, że istotną rolę odgrywał przypadek, wczesny czas zajęcia budynku przez napływającą ludność lub czasowa przydatność obiektu dla Armii Czerwonej.



Fot. 4. Wykop po rozebranej linii wąskotorowej Manowo–Połanów (między Wyszewem a Kościernicą) na Pojezierzu Pomorskim. Teren został zalesiony około 1950 r.

Cutting of the divested Manowo–Połanów narrow-gauge railway line (between Wyszewo and Kościernica) in the Pomeranian Lakeland. The terrain was afforested about 1950



Fot. 5. W miejscowości Skitno trasa rozebranej w 1945 r. normalnotorowej linii Bartoszyce–Judyty–granica służy obecnie jako miejsce wypasu bydła

At Skitno, the route of the Bartoszyce–Judyty–state border standard-gauge railway divested in 1945 is now used for the grazing of cattle



Fot. 6. Dawny budynek stacji w Pieckowie (obecnie wykorzystywany jako mieszkalny) na normalnotorowej linii Reszel–Nowy Młyn, rozebranej w 1945 r. Torowisko przebiegało przez teren obecnego ogródka

The former station building at Pieckowo (now lived in) on the Reszel–Nowy Młyn standard-gauge railway, divested in 1945 (Mazurian Lakeland). The track-way's route crossed the present-day garden

Podsumowanie

Największe zniszczenia sieci spowodowane działalnością *trofejnych batalionów* wystąpiły na Pojezierzu Mazurskim. W 1945 r. czynnych tam było zaledwie 892 km (44% ogółu) linii, zaś rozebranych i/lub zniszczonych – 1142 km, w tym wszystkie dwutorowe (Koziański, 1993, s. 77). Nieco mniejsze zniszczenia dotknęły dość gęstą sieć Pobrzeża i Pojezierza Pomorskiego. W pasie północnej Polski najwięcej rozebranych linii nigdy nie odbudowano. Na Pojezierzu Lubuskim w 1945 r. nieczynnych było 294 km linii (27% ogółu: Koziański, 1993, s. 71), które częściowo odbudowano. Na Dolnym Śląsku demontaż objął przede wszystkim drugie tory i prawie całą sieć trakcji elektrycznej, które również częściowo zrekonstruowano.

Nie trzeba podkreślać, że dewastacja sieci spowodowana grabieżą sporej jej części przez Armię Czerwoną (Radziecką) odbiła się bardzo niekorzystnie na tempie i kosztach odbudowy gospodarki powojennej Polski. W początkowym okresie transport kolejowy był bowiem niewralgicznym elementem gospodarki, a trudności przeżywane przez kolej miały poważne implikacje ekonomiczne i społeczne. Bez sprawnego transportu kolejowego nie można było uruchomić

jakiegokolwiek działu gospodarki narodowej. W Polsce w owym czasie transport samochodowy niemal nie istniał, więc kolej wykonywała ogromną większość pracy przewozowej.

Mimo wielu analogii w postępowaniu Armii Czerwonej w radzieckiej strefie okupacyjnej w Niemczech i w Polsce, trzeba zauważyć, że ta ostatnia była sojusznikiem Związku Radzieckiego, podczas gdy pokonane Niemcy – nieprzyjacielem, który miał ponosić ciężary reparacji wojennych. Omówiony wyżej przykład demontażu linii kolejowych na obecnym terytorium Polski wskazuje, że pozyskane przez ZSRR mienie było traktowane jako „zdobycz wojenna”, a zatem faktyczne różnice w traktowaniu obydwu krajów były mało widoczne, o ile w ogóle istniały. Podobnie ocenia radziecką działalność w Polsce S. Bufo (1993, s. 256).

Piśmiennictwo

- Antipienko N., 1970, *Na głównym kierunku*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Bäumer W., Bufo S., 1988, *Eisenbahnen in Pommern*, Bufo-Fachbuch-Verlag, Egglham-München.
- Bufo S., 1993, *Eisenbahnen in Schlesien*, Bufo-Fachbuch-Verlag, Egglham.
- Dołubizno D.R., 1999, *Koleje mazurskie*, Świat Kolei, 11, 2, s. 16–21.
- Gall L., Pohl M. (red.), 1999, *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Verlag C.H.Beck, München.
- Jerczyński M., Fedorowicz S., 2002, *Zielona Góra–Szprotawa. Część 1 – odcinek miejski w Zielonej Górze*, Świat Kolei, 14, 2, s. 24–25.
- Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole-Wrocław.
- Kaliński J., 1985, Recenzja pracy: S. Zamkowska, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Przegląd Komunikacyjny, 4–5, s. 117–118.
- Koleje Pomorza Przyodrzańskiego*, 1946, Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Szczecin (podziałka ok. 1:1 100 000, opracował B. Cwajdziński).
- Kopaliński W., 1999, *Słownik wydarzeń, pojęć i legend XX wieku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Kopper Ch., 1999, *Die Deutsche Reichsbahn 1949–1989*, [w:] L. Gall, M. Pohl (red.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Verlag C.H.Beck, München, s. 281–316.
- Koziarski S.M., 1993, *Sieć kolejowa Polski w latach 1918–1992*, Instytut Śląski, Opole.
- , 1997, *Zmiany w sieci kolejowej świata, Europy i Polski* (2), Przegląd Komunikacyjny, 9, s. 10–15.
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski*, Dokumentacja Geograficzna, 5.
- Lijewski T., Koziarski S., 1995, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa.
- Mapa sieci kolejowej Rzeczypospolitej Polskiej z uwzględnieniem ważniejszych dróg kolejowych, wodnych i lotniczych*, 1945, Biblioteka Polska, Warszawa (skala 1:550 000).
- Nicholls A.J., 1999, *Zusammenbruch und Wiederaufbau. Die Reichsbahn während der Besatzungszeit*, [w:] L. Gall, M. Pohl (red.), *Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Verlag C.H.Beck, München, s. 245–279.
- Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S.M., 1995, *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa.

- Podgórski Z., 1997, *Przekształcenia rzeźby terenu województwa toruńskiego wywołane rozwojem szlaków komunikacyjnych*, Przegląd Geograficzny, 69, 3–4, s. 301–312.
- Pokropiński B., 2000, *Koleje wąskotorowe Polski Północnej*, CIBET, Warszawa.
- Polska. Mapa sieci kolejowej*, 1985, Wydawnictwo Ministerstwa Komunikacji, Warszawa (skala 1:500 000, redakcja Dyrekcja Utrzymania Kolei, Wydział Geodezji i Kartografii).
- Rusak R., 2000, *Koleje świątoujskie*, Świat Kolei, 12, 8, s. 18–21.
- Soida K., 1996, *Koleje wąskotorowe na Górnym Śląsku od czasów najdawniejszych do 1990*, Śląsk, Katowice, t. 1.
- Taylor Z., 2004, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, Warszawa (w druku).
- Wieczorek E., Soida K., 2002, *Koleją wąskotorową do Rud. Przewodnik turystyczny*, ApLand, Katowice.
- Witkowski R., 2003a, *Polanów Pomorski*, Świat Kolei, 15, 1, s. 24–28.
- , 2003b, *Sławieńska Kolej Powiatowa*, Świat Kolei, 15, 6, s. 20–26.
- , 2003c, *Sławieńskie Koleje Powiatowe (1). Linia normalnotorowa*, Świat Kolei, 15, 8, s. 30–31.
- , 2003d, *Sławieńskie Koleje Powiatowe (2). Linia wąskotorowa*, Świat Kolei, 15, 9, s. 34–35.
- Zajchowska S., 1947, *Ziemia Lubuska*, [w:] *Potrzeby osadnictwa na ziemiach odzyskanych w zakresie komunikacji*, IV sesja Rady Naukowej dla zagadnień ziem odzyskanych, 18–21.12.1946, 6, Biuro Studiów Osadniczo-Przedsiedleńczych, Kraków.
- Zamkowska S., 1984, *Odbudowa i funkcjonowanie kolei polskich 1944–1949*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- , 1991, *Rozwój transportu kolejowego Polski Ludowej 1944–1984*, Zeszyty Naukowe, Transport, 10, Wyższa Szkoła Inżynierska im. K. Pułaskiego, Radom.

[Wpłynęło: kwiecień 2004 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR

THE DIVESTMENT OF RAILWAY LINES BY SOVIET RED ARMY TROOPS ON PRESENT-DAY POLISH TERRITORY, 1944–1948

Until recently, the divestment of railway lines by Soviet Red Army troops on present-day Polish territory was treated as a sort of taboo subject in the scientific literature. It was only after 1989 that some literature on the subject appeared, mainly of a popular character, and today our knowledge of this painful period is much greater. Apart from great war damage, devastation came at the hands of so-called *trofeynyye bataliony* which entered Polish territory in parallel to the movement of the front line, and devastated or dismantled all infrastructural elements suitable for robbery (above all those made of steel), and rolling stock. By-and-large, the dismantling was done scrupulously, which means that, apart from embankments and cuttings (excavations), very few traces can be found: ruined bridges (Photo 2) and viaducts, single rails on level (grade) crossings (especially in the Mazurian Lakeland), or remains of wooden beddings and small metal accessories (in Pomerania). Materials regained (rails, crossovers, steel accessories, control motion devices, the traction net, beddings) were taken away to the former Soviet Union as war-booty, and the buildings devastated.

Often Russians used German prisoners of war and civilians in the dismantling work. This 'day-light robbery' was carried out in NE Poland from mid-1944, and its greatest intensity was reached in 1945. From other sources we know that some elements of the divested Świnoujście–Ducherow and Świnoujście–Heringsdorf standard-gauge railway lines were taken away via the seaport of Świnoujście as late as in 1948.

In total, 1548 km of single track standard-gauge lines were closed, of which some 1500 km were divested by Red Army troops. Additionally, these troops took out about 200 km of narrow-gauge lines. These lines have never been reconstructed (Fig. 1). The majority of the dismantled lines were in the Mazurian (Fig. 2) and Pomeranian Lakelands (Fig. 3), with fewer in western Poland (the Lubuskie Lakeland, Fig. 4) and Lower Silesia (Fig. 5). Especially devastated was the Mazurian network in which only several trunk lines remained untouched. This may be accounted for by reference to the nearness of the Soviet annexed area of Kaliningrad Oblast, and by the greater impunity of the vanquishers due to their early entry into the conquered area.

Moreover, 1772 km of second tracks on multi-track lines which have never been reconstructed again were taken away. In addition, another 697 km of railway stretches were dismantled, only to be successfully reconstructed by PKP, presumably because they had some significance in the new economic and geopolitical situation (Fig. 6).

Furthermore, the *trofeynye bataliony* divested 407 km of the electric traction network (Fig. 1 and 5), mainly in Lower Silesia (where some has never been reconstructed) and on a short stretch along the Baltic coast (Koszalin–Mielno–Unieście). Needless to say, the devastation of the network caused by its partial robbery by Soviet troops had a great negative influence on the speed and cost of reconstruction of the post-War economy. In Poland of those days, road transport was almost non-existent and the railway thus was the basic means of transport.

There are different examples of present-day usage of the former railway-line land. In areas of rather extensive land-use (such as the majority of north-western Poland), ground is mainly left as wasteland. As a result, cuttings (excavations) and embankments are to be well seen until today. Quite often, a poor quality dirt road or cycle path (Photo 3) runs on the former track. More often this takes place along the Baltic coast or in the Pomeranian Lakeland, but in many tourist-attractive areas the land has simply been abandoned. Sometimes the acquired land is used in the widening of a roadway or the creation of pavement. At the turn of the 1940s and 1950s it was very common for former tracks to be afforested, especially in the Pomeranian Lakeland (Photo 4). Some areas have been used for agricultural purposes, mainly as grazing land (Photo 5). Former stations and other rail buildings have been transformed into houses (Photo 6), assuming they were not devastated by Soviet Red Army troops.

Koncepcja granicy między cywilizacją zachodniego chrześcijaństwa a bizantyńską na kontynencie europejskim

The concept of boundary between Latin and Byzantine civilisation in Europe

PIOTR EBERHARDT

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN,
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55; e-mail: p.ebe@twarda.pan.pl

Zarys treści. W artykule przedstawiono dorobek piśmiennictwa poświęconego genezie i rozmieszczeniu poszczególnych cywilizacji. Następnie zarysowano granicę dzielącą kontynent europejski na dwie części. Granica ta przebiega od Morza Barentsa do Adriatyku. Po jej zachodniej stronie usytuowane są narody nawiązujące do zachodniej spuścizny rodowodu łaćńskiego, zaś po wschodniej – do tradycji związanej z Bizancjum, a w późniejszym czasie z Moskwą.

Słowa kluczowe: granice, cywilizacje, konflikty, Europa.

Wprowadzenie

Problematyka związana z powstaniem poszczególnych cywilizacji w ujęciu historyczno-geograficznym jest niezmiernie popularna zarówno w literaturze naukowej, jak i w publicystyce¹. Prowadzi się szerokie badania oraz tworzy rozbudowane procedury klasyfikacyjne i typologiczne. Wiedza o rozmieszczeniu różniących się cywilizacji, ich zasięgach przestrzennych i ocenie wzajemnych relacji stanowi punkt wyjścia do analizy rzeczywistych, względnie potencjalnych zagrożeń, doprowadzających – według niektórych badaczy – do nieuniknionych konfliktów międzycywilizacyjnych. W tym rozumowaniu przyjmuje się założenie, że sprzeczności o podłożu kulturowo-ideowym między cywilizacjami muszą doprowadzić do wrogości i wojen. Konfrontacje te zazwyczaj są zdeterminowane przynależnością do odmiennych systemów religijnych lub reprezentowaniem innych postaw filozoficzno-światopoglądowych wobec otaczającego świata.

Przyczyną zainteresowania tą tematyką było dzieło Samuela P. Huntingtona wydane w 1996 r. w Stanach Zjednoczonych pt. *Zderzenie cywilizacji*, które sta-

¹ We współczesnej polskiej literaturze geograficznej problematyką cywilizacji w czasie i przestrzeni zajął się A. Piskozub, który opublikował na ten temat kilka książek (m.in. Piskozub, 1994; 2000).

lo się bestsellerem na rynku wydawniczym. Książka, przetłumaczona na wiele języków, wywołała burzliwą dyskusję naukową. Według potocznej opinii praca ta nie tylko tłumaczy wiele wydarzeń historycznych, ale również wyjaśnia dotychczasową ewolucję przemian politycznych na świecie. Przyjęto też powszechnie, że może stanowić podstawę do tworzenia przyszłych projekcji geopolitycznych. Początkowe poglądy o jej nieomyślności i uniwersalności stały się z kolei powodem podważenia jej wartości naukowej i ostrej krytyki. Wywołany ferment intelektualny okazał się bardzo twórczy, gdyż powstało wiele cennych opracowań z zakresu historiozofii, geografii, politologii i socjologii.

Cywilizacje jako przedmiot badań historiozoficznych

S.P. Huntington nie był, jak to zostało przyjęte w publicystyce naukowej, pionierem wiedzy o rodzajach i rozmieszczeniu różnych cywilizacji i ich wpływie na losy ludności świata². Bez wątpienia twórcą spójnej koncepcji o nadrzędnej roli czynnika cywilizacyjnego w rozwoju i w przemianach społeczeństw i państw był polski historyk Feliks Koneczny, który kompleksowo i syntetycznie przedstawił różnorodność i wielość cywilizacji i kultur ludności świata oraz starał się określić skalę ich wpływu na przebieg wydarzeń historyczno-politycznych. Często zwalczany w Polsce i nieznanym na świecie F. Koneczny, w tekście napisanym w 1934 r., a opublikowanym po raz pierwszy w 1935 r. *O wielości cywilizacji* zaprezentował oryginalne poglądy, które konsekwentnie rozwijał w dalszych, licznych opracowaniach³. Między innymi F. Koneczny rozważał istotną kwestię, w jakim stopniu rasa, język czy religia wpływają na przynależność do konkretnej cywilizacji. Stwierdził jednoznacznie, że nie ma wyraźnego związku przyczynowego między rasą a cywilizacją oraz między językiem a cywilizacją. Za trudniejsze do oceny uznał zaś relacje między cywilizacją a religią. Koneczny wydzielił cywilizacje sakralne, półsakralne i niesakralne. Dowodzi, że religia tworzy cywilizację tylko wtedy, gdy ustawodawstwo sakralne ogarnia wszystkie normy życia społecznego, w tym etykę, sztukę, wiedzę, obyczaje, gospodarkę itd. Do cywilizacji sakralnych Koneczny zalicza np. cywilizację żydowską, wyraźnie natomiast stwierdza, że w ramach chrześcijaństwa nie ma zbieżności religii i cywilizacji. Świat bizantyński, dogmatycznie bliski katolicyzmowi, różni się od niego cywilizacyjnie. Z kolei protestantyzm odrzucający większą część dogmatów katolickich jest jednak zbieżny cywilizacyjnie z katolicyzmem. Biorąc pod uwagę kryteria prawno-systemowe, według F. Konecznego zasadnicza różnica cywilizacyjna oddziela zachodnie i wschodnioeuropejskie chrześcijaństwo.

² Zazwyczaj za inicjatora badań nad klasyfikacją cywilizacji uznaje się niemieckiego filozofa O. Spenglera (1880–1936). Niektórzy geografowie za prekursora studiów nad cywilizacjami uznają Maksa Webera (1864–1920), względnie jego brata Alfreda (1868–1958). Informacje o dorobku wspomnianych uczonych zawiera wydana ostatnio książka J. Szackiego (2002) oraz dzieło J. Kieniewicza (2003).

³ Opublikowane zostały obszerne monografie o cywilizacji bizantyńskiej, żydowskiej, łacińskiej itp.

Bardzo dużo Koneczny pisze o Rosji, którą pomimo przyjęcia przez nią chrześcijaństwa z Bizancjum, zalicza do cywilizacji turańskiej⁴. Dlatego tak ważna jest dla niego granica między Polską należącą do cywilizacji łańskiejskiej a Rosją należącą do świata turańskiego. Istotną cechą cywilizacji turańskiej jest niedocenywanie duchowości, a nawet moralności na rzecz polityki, której wszystko musi być podporządkowane. Cywilizacja zachodnioeuropejska różni się zasadniczo od cywilizacji turańskiej w spojrzeniu na problem godności pojedynczego człowieka. We wschodniej Europie jednostka jest jedynie elementem organizacji państwa. W cywilizacji turańskiej, a zwłaszcza jej odmianie moskiewsko-rosyjskiej, nie powstało społeczeństwo obywatelskie – istnieje pełne podporządkowanie obywatela wszechpotężnemu państwu. W zachodniej Europie wykształciło się poczucie wolności i godności obywatelskiej. Cechuje się tym, że prawo nawiązuje do etyki, a rozwój polega na zastosowaniu zasad moralnych do prawa.

Cywilizacja bizantyjska natomiast stoi na pograniczu cywilizacji łańskiejskiej i turańskiej. Bizancjum z jednej strony przyjęło pojęcie prawa prywatnego, oddzielnego od publicznego, z drugiej zaś jest centralistyczne, sformalizowane i wrogie indywidualizmowi. Poprzez wszechobecność etykiety i bogatego ceremoniału, Bizancjum przez wieki pozornie górowało nad średniowiecznym Zachodem. Element formy dominował jednak nad treścią, a rozszerzenie uniwersalizmu i standaryzacji ograniczało swobodny rozwój społeczeństwa. W efekcie wykształcił się prymat biurokratycznego państwa, które aby utrzymać swą jednolitość i zwartość stosowało autokratyczne metody rządzenia.

Można przyjąć, że F. Koneczny, pomimo że nie był pierwszym autorem piszącym o zróżnicowaniu kulturowym i cywilizacyjnym ludności świata, był niewątpliwie twórcą spójnej i umotywowanej koncepcji tłumaczącej przyczyny powstania i rozwoju wielkich cywilizacji współczesnego świata.

Koncepcje polskiego uczonego były opublikowane pół wieku przed ukazaniem się wspomnianego *Zderzenia cywilizacji* Huntingtona, który w swojej książce nie wspomina o F. Konecznym. Dzieła tego ostatniego ukazywały się jedynie w języku polskim oraz fragmentarycznie w niemieckim, więc mogły – choć nie powinny – być nieznanymi anglojęzycznym autorom.

Wielokrotnie S.P. Huntington nawiązuje, między innymi, do dzieł tak znanych badaczy jak P. Bagby (1958), F. Braudel (1971), czy J. Galtung (1992). Największy jednak wpływ na założenia ideowe S.P. Huntingtona miała twórczość naukowa A.J. Toynbee'go. Jego dzieła ukazywały się sukcesywnie od końca lat czterdziestych aż do śmierci (1975) i wywarły wielki wpływ na rozwój historii,

⁴ Bez względu na to czy pojęcie „cywilizacja turańska” miało w rozumieniu F. Konecznego wydźwięk pejoratywny czy nie, odrębność cywilizacji powstałej na obszarze euroazjatyckim, opanowanym przez Rosjan, przyjęło wielu intelektualistów rosyjskich. Jest to wyraźnie wyartykułowane w dziele L. Gumilowa (1973). Poglądom myślicieli rosyjskich na katolicyzm poświęcona jest książka A. Walickiego (2002). Wartościową polską pozycją nt. tworzenia się i ewolucji różnorodnych idei filozoficznych i historycznych w Rosji oraz ich wpływu na historię państwa i narodu rosyjskiego jest dwutomowe dzieło A. Andrusiewicza (1994).

socjologii i politologii⁵. Ze względu na rangę dokonań wspomnianych badaczy należy tu ogólnie zaprezentować ich prace, gdyż były inspiracją do powstania dzieła S.P. Huntingtona, a ich założenia mogą być pomocne przy kreśleniu granicy między cywilizacją zachodnią a wschodnią w Europie.

Na podstawie ustalonych kryteriów P. Bagby włącza poszczególne narody do odpowiednich „kultur” lub „cywilizacji”. Wśród tych ostatnich istnieje gradacja – najważniejsze są tzw. cywilizacje naczelne (*major civilisations*). Stawia tezę o dominacji w świecie cywilizacji zachodnioeuropejskiej. Występuje zdecydowanie przeciw koncepcji tzw. jednolitej „cywilizacji chrześcijańskiej” i włączenia do niej chrześcijaństwa wschodniego. To ostatnie bowiem należy integralnie do tzw. „cywilizacji bliskowschodniej”.

Cechą charakterystyczną poglądów P. Bagby'ego jest ich apstrzeczność, typowa zresztą dla badaczy zajmujących się rozwojem cywilizacji. Poświęcili się bowiem tej problematyce nie geografowie, lecz przede wszystkim historycy i filozofowie, dla których precyzja przestrzenna jest zazwyczaj sprawą drugorzędą.

Jednym z nielicznych badaczy, którzy uwzględniali wymiar geograficzny w rozważaniach nad powstawaniem, rozwojem i upadkiem cywilizacji, był francuski uczone F. Braudel (1971), którego koncepcje powstawały w stałym kontakcie z naukami geograficznymi. Nawiązywał ściśle do francuskiej szkoły geograficznej utworzonej przez Vidal de la Blache'a, dlatego należycie uwzględniał rolę środowiska przyrodniczego, a warunki naturalne zaliczał do czynników sprawczych przy tworzeniu się kultur i cywilizacji. W eseju historycznym pt. *Problemy historii cywilizacji* F. Braudel podkreślał, że badania dotyczące cywilizacji muszą mieć charakter interdyscyplinarny i obejmować całość życia politycznego, religijnego, etnograficznego i gospodarczego.

Największy wpływ na działalność twórczą uczonych zachodnich wywarło dzieło A.J. Toynbee'ego⁶. Wszyscy zwolennicy koncepcji Huntingtona do niego nawiązywali. Zresztą, w samym dziele S. Huntingtona widać olbrzymi wpływ jego wielkiego poprzednika. Działalność twórcza A.J. Toynbee'ego jest polskim geografom znana, toteż nie ma potrzeby omawiania tu jego poglądów historiozoficznych. Należy jedynie przypomnieć, że Toynbee wyróżnia dwadzieścia trzy „pełne” cywilizacje, dodaje do tego trzy cywilizacje „poronione” oraz pięć „nierozwiniętych”. Cywilizacje pierwszej i drugiej fazy przestały już istnieć. Na kontynencie europejskim powstała cywilizacja helleńska, a następnie trzy kolejne, które dotrwały do dnia dzisiejszego, tzn. chrześcijaństwa zachodniego oraz chrześcijaństwa wschodniego – prawosławnego, mającego wyraźnie wyodrębniające się odgałęzienie rosyjskie. Widoczna jest tu pewna zbieżność z klasyfikacją

⁵ Blisko 1000-stronicowe dzieło A. Toynbee'ego pt. *Studium historii* ukazało się w polskim tłumaczeniu w 2000 roku.

⁶ Koncepcje filozoficzno-historyczne A.J. Toynbee'ego stały się obiektem zainteresowania, a następnie ostrej krytyki. Jednymi z bardziej znanych oponentów byli J. Ortega y Gasset (1964) oraz J. Roberts (1985).

F. Konecznego – polski badacz wydziela również cywilizację żydowską, która do II wojny światowej odgrywała specyficzną rolę kulturotwórczą. (Poza F. Konecznym wszyscy wielcy badacze cywilizacji pomijają cywilizację żydowską, która do II wojny światowej pełniła istotną rolę w Europie środkowej i wschodniej). A.J. Toynbee rozpatruje wzajemne relacje między cywilizacjami wielowątkowo, rozważania historiozoficzne pozbawione są jednak terytorialnej precyzji. Autora w małym stopniu interesują bowiem rozgraniczenia oddzielające narody i państwa europejskie, należące do różnych cywilizacji. Ciekawe są natomiast jego rozważania nad podobieństwem i różnicami między rosyjską cywilizacją prawosławną a ateistycznym i bolszewickim porządkiem, jaki zapanował po dojściu do władzy komunistów.

A.J. Toynbee zwraca też uwagę na sprzeczność ideową między Rosją a prawosławnymi państwami Europy południowo-wschodniej, które Rosja wyzwoliła spod dominacji tureckiej: „...antyrosyjskie nastawienie w nierosyjskich krajach prawosławnych mogłoby wydawać się na pierwszy rzut oka zaskakujące, w czasie gdy prawosławne chrześcijaństwo było wciąż panującą religią państwa rosyjskiego i gdy dialekt staro-cerkiewno-słowiański ciągle stanowił wspólny język liturgiczny w prawosławnych Kościołach rosyjskim, rumuńskim, bułgarskim i serbskim. Dlaczego panslawizm i panortodoksja okazały się nieprzydatne dla Rosji w jej postępowaniu z narodami, którym udzieliła przecież skutecznej pomocy w ich walkach o wywikłanie się z siideł osmańskich?” (Toynbee, 2000, s. 610).

Pisząc wiele na temat kontaktów i konfliktów między cywilizacjami w ujęciu czaso-przestrzennym, Toynbee pomija w zasadzie kwestię terytorialnego rozgraniczenia na kontynencie europejskim prawosławnej cywilizacji rosyjskiej z cywilizacją zachodnią. Antagonizm polsko-rosyjski i konfrontacja kultury polskiej i rosyjskiej na ziemi ukraińskiej i białoruskiej są całkowicie zmarginalizowane i zdeformowane. Świadczy o tym poniższy cytat – jedyny w prezentowanym dziele, który przedstawia poglądy autora na temat historii polityczno-społecznej na obszarze stykowym między cywilizacją „rosyjską” a „zachodnią” w centralnej części Europy: „Widzieliśmy już, jak w ciągu stu lat kończących się w 1918 r. lingwistyczny nacjonalizm rozsadził naddunajską monarchię Habsburgów. Ta rewolucyjna korekta mapy politycznej oddała także wątpliwą przysługę w postaci efemerycznego politycznego wyzwolenia byłego zjednoczonego królestwa polsko-litewskiego, podzielonego między Habsburgów, Hohenzollernów i Romanowów pod koniec XVIII w. Po upadku trzech mocarstw rozbiorowych w 1918 r. megalomańskie polskie dążenia do przywrócenia granic z 1772 r. jako bastionu lebensraumu uprzywilejowanego narodu polskiego wzbudziły zajadły opór ze strony Litwinów i Ukraińców, którzy byli niegdyś partnerami, nie zaś poddanymi Polaków w utworzonej w 1569 r. ponadnarodowej Rzeczypospolitej. Śmiertelna wrogość tych trzech narodów w następnych latach – (...) – utarowała drogę najpierw nowemu rozbiorowi autorstwa Rosji i Niemiec w 1939 r., ostatecznie zaś –

po przerażającej agonii – rosyjskiej tyranii komunistycznej ustanowionej w 1945 r.” (Toynbee, 2000, s. 662).

W zamieszczonym cytacie, świadczącym niestety o pewnej ignorancji historycznej piszącego, Toynbee pominął wielowiekową konfrontację katolickiej Polski należącej do cywilizacji łacińskiej z prawosławną, a następnie bolszewicką, ale zawsze despotyczną i imperialną Rosją, na rzecz uwypuklenia konfliktu polsko-ukraińskiego i polsko-litewskiego, które wystąpiły później, miały zasięg lokalny i nie wpłynęły na główny tok dziejów tej części Europy.

Często przyjmuje się – jak już wspomniano – że idee i koncepcje Huntingtona stanowią przewrót w spojrzeniu na rolę czynnika cywilizacyjnego w wydarzeniach historycznych. Nawet pomijając twórczość F. Konecznego, na temat głównych cywilizacji i konfrontacji między nimi o wpływy i dominację ukazało się wiele opracowań; nie tylko analitycznych, ale również podsumowujących. Przytoczone przykładowo bardziej znane prace zawierają bogatą bibliografię świadczącą o popularności tej tematyki. Przed ukazaniem się dzieła S.P. Huntingtona wiedza o rozwoju i upadku wielkich cywilizacji świata była już wśród specjalistów powszechna i w sprawach ogólnych nie wzbudzała większych kontrowersji. Pomimo to opracowanie Huntingtona wywołało olbrzymi rozgłos i szeroką dyskusję naukową. Wpłynęło na to, jak się wydaje, kilka przyczyn.

Przede wszystkim książka została napisana błyskotliwie i inteligentnie, a przy tym przystępnie. Z drugiej strony w tym czasie nastąpiły wydarzenia polityczne, które ujawniły doniosłość poruszanej problematyki. Konfrontacja ideologiczna między obozem komunistycznym a kapitalistycznym zakończyła się zwycięstwem Zachodu. Równocześnie ujawniły się konflikty, w których istotną rolę odegrały różnice etniczne. Zaognianie się antagonizmu izraelsko-palestyńskiego, wojna w Czeczenii oraz walki między katolickimi Chorwatami, prawosławnymi Serbami oraz muzułmańskimi Bośniakami wykazały, że różnice cywilizacyjno-kulturowe mogą być wykorzystane przez siły polityczne do wywoływania krwawych konfliktów zbrojnych. Ujawnienie się w Azji ortodoksyjnego islamu przeciwstawiającemu się modelowi życia według wzorca zachodnioeuropejskiego (np. w Iranie czy w Iraku) udowodniło, że problematyka poruszana przez Huntingtona ma znaczenie nie tylko poznawcze, ale przede wszystkim polityczne.

Granice międzycywilizacyjne w Europie

Z powyższych wywodów wynika, że zarówno S.P. Huntington jak i F. Koneczny uważali, że historia ludzkości to dzieje kolejnych cywilizacji, które na przestrzeni wieków stanowiły dla ludzkości ramy określenia własnej tożsamości. Cywilizacje podlegają ewolucji, są dynamiczne, mają swoje wznoszenia i upadki, łączą się i dzielą, niemniej ciągle trwają i determinują ewolucję świata. Według Huntingtona przyszłość ludzkości zależy od interakcji, jakie będą zachodziły między cywilizacjami. Po zakończonej konfrontacji między ZSRR a Stanami Zjednoczo-

nymi różnice cywilizacyjne tworzą nowe konstelacje polityczne, uzależnione od tożsamości kulturowo-cywilizacyjnej. Dlatego w miejsce świata dwubiegunowego kształtuje się układ głównych cywilizacji świata, a mianowicie: cywilizacji zachodniej, latynoamerykańskiej, prawosławnej, afrykańskiej, islamskiej, hinduistycznej, buddyjskiej, chińskiej i japońskiej.

W dalszym ciągu swojej książki S. Huntington omawia poszczególne wielkie cywilizacje świata w ujęciu przestrzennym. Nie ma potrzeby ich tu charakteryzować. Z punktu widzenia celu niniejszego opracowania ważne są wywody nt. terytorialnej granicy między cywilizacją zachodnią a bizantyńską, dzielącej Europę na dwie części: zachodnią i wschodnią: „Najpełniejszej i najbardziej przekonującej odpowiedzi dostarcza wielka linia historyczna, oddzielająca od wieków wyznawców zachodniego chrześcijaństwa od ludów muzułmańskich i prawosławnych. Pochodzi ona z czasów podziału cesarstwa rzymskiego w wieku X. Przebiega mniej więcej w tym samym miejscu od co najmniej pięciuset lat. Od północy biegnie wzdłuż dzisiejszej granicy między Finlandią a Rosją, następnie wzdłuż granic państw bałtyckich z Rosją, przez zachodnią Białoruś, przecina Ukrainę dzieląc ją na unicki zachód i prawosławny wschód, potem Rumunię, gdzie oddziela Transylwanię z katolicką węgierską ludnością od reszty kraju. W byłej Jugosławii biegnie wzdłuż granicy między Słowenią i Chorwacją a pozostałymi republikami. Na Bałkanach pokrywa się rzecz jasna z historyczną granicą między Austro-Węgrami a Imperium Osmańskim. Jest kulturową granicą Europy, a w świecie po zakończeniu zimnej wojny stanowi też polityczną i gospodarczą rubież Europy i Zachodu” (Huntington, 1997, s. 232–233).

Przedstawiony opis został uzupełniony mapą (ryc. 1), na której wykreślono granicę oddzielającą zachodnie chrześcijaństwo od prawosławia i islamu; według załączonej informacji mapa dotyczy 1500 r. (ryc. 1).

Zaprezentowana rycina i cytat wymagają riposty. W tekście mówi się, że rozgraniczenie przebiega „w tym samym miejscu od co najmniej pięciuset lat” – trudno się z tym zgodzić. Około 1500 r. granica ta przebiegała w Polsce znacznie bardziej na zachodzie niż to obrazuje mapa. Prawosławie dochodziło do Rzeszowa, Zamościa i Białegostoku. Po Unii Brzeskiej (1596 r.) i powstaniu Kościoła Unickiego przez kolejne dwa stulecia obszar rozciągający się aż do Dniepru był podporządkowany organizacyjnie Watykanowi, a przynależność polityczna do Rzeczypospolitej miała olbrzymi wpływ na jego oblicze kulturowe. Po upadku Rzeczypospolitej w wieku XIX sytuacja ulegała radykalnej zmianie. Likwidacja Kościoła Unickiego i walka z polskością stworzyły rozległy obszar konfrontacji

⁷ Wśród węgierskiej ludności Siedmiogrodu wyraźnie przeważają niekatolicy – wyznawcy kościoła reformowanego (kalwini). O słabej wiedzy faktograficznej Huntingtona o Europie Środkowo-Wschodniej świadczy również zdanie: „Zadecydowały o tym wydarzenia z 1645 roku, kiedy Bohdan Chmielnicki, przywódca powstania wymierzonego przeciw władzy Polaków, zgodził się złożyć przysięgę na wierność carowi w zamian za pomoc w walce z Polakami” (Huntington, 1997, s. 243). Wiadomo zaś, że powstanie Chmielnickiego wybuchło w 1648 r., zaś podporządkowanie Rosji nastąpiło w 1654 r. (Rada Perejaśławska).

islamu miała wyraźny charakter fazowy, a granice etniczne na pograniczu rumuńsko-węgierskim też uległy zmianom w wyniku kolonizacji i wojen.

Wykreślona przez S.P. Huntingtona mapa nie prezentuje również aktualnego rozgraniczenia cywilizacyjnego, jest bowiem nadmiernie uproszczona. Zwłaszcza jest to widoczne na odcinku między Dźwiną a Karpatami, gdzie wytyczona granica prowadzi po prostej, przecinając południkowo Ukrainę i Białoruś. Wymaga to weryfikacji i uściślenia na podstawie wyraźnie określonych kryteriów. Wiedza o faktycznej rzeczywistości etniczno-kulturowej tej części Europy jest na zachodzie dość skromna.

W niniejszym opracowaniu przyjęto założenie, że kontynent europejski jest podzielony kulturowo (cywilizacyjnie) na dwie części. Zachodnia część nawiązuje do filozofii i wizji chrześcijaństwa łacińskiego. Porządek polityczno-społeczny na Zachodzie ukształtował się w wyniku wzajemnego oddziaływania prawa rzymskiego i religii chrześcijańskiej. Uformował się wyraźny rozdział pomiędzy życiem duchowym a systemem politycznym. Owo rozróżnienie doprowadziło do oświecenia i powstania liberalnej demokracji. Chrześcijaństwo wschodnie powstało w Bizancjum i następnie w rezultacie wydarzeń politycznych znalazło swego protektora w Rosji, gdzie zostało podporządkowane despotycznej władzy państwowej⁹. Problem różnic i podobieństw ideowych między nimi oraz wartości duchowych czy materialnych, jakie one wytworzyły w ciągu wieków nie jest obiektem prezentowanej tu analizy. Opracowanie celowo ograniczono do określenia granicy terytorialnej między chrześcijaństwem opartym na tradycjach Rzymu, a tym nawiązującym do Bizancjum.

Podstawową przesłanką do przeprowadzenia granicy dzielącej Europę na żyjącą w orbicie wartości Zachodu i tę, która nawiązuje do tzw. spuścizny Wschodu było określenie przynależności religijnej ludności zamieszkującej regiony położone na styku wpływów katolicyzmu względnie protestantyzmu i prawosławia¹¹. Powszechnie wiadomo, że w przybliżeniu ta linia przechodzi od Morza Barentsa do Adriatyku, dokładny jej przebieg wzbudza jednak kontrowersje. To wielkie rozgraniczenie kulturowe, chociaż najważniejsze, nie jest jedyne. Można tu bowiem

⁹ Usytuowanie geograficzne Europy Środkowo-Wschodniej i zmienność jej granic nie była obiektem większego zainteresowania badaczy anglosaskich. Dlatego ważne były prace dwóch polskich uczonych przebywających w Stanach Zjednoczonych i publikujących po angielsku. Byli to O. Halecki (1952) i P. Wandycz (1992). Ostatnio ukazało się monumentalne dzieło historyczne pod red. J. Kłoczowskiego (2000) poświęcone Europie Środkowo-Wschodniej, w którym zamieszczono obszerną bibliografię prac polskich i zagranicznych. Na specjalną uwagę zasługują tu dwa atlasy (*Historical...*, 1995, *Atlas...*, 1997).

¹⁰ Wielu badaczy nadal bagatelizuje kryteria kulturowe przy podziale Europy, uznając za ważniejsze kwestie ekonomiczne. Przy tym założeniu dzieli się kontynent europejski na Łabie, przyjmując że część wschodnia stanowiła przez stulecia obszar zacofany o charakterze agrarnym, z licznymi relikwami feudalnymi.

¹¹ Podziały konfesyjne w Europie są ostatnio obiektem zainteresowania nowej dziedziny geografii – geografii religii. Podobnie użyteczna może być rozwijająca się tzw. geografia humanistyczna, której cechą charakterystyczną jest uwypuklenie roli człowieka i jego stosunku do różnorodnych stworzonych przez siebie idei (Jędrzejczyk, 2001).

wspomnieć o granicy oddzielającej wschodniosłowiańską ludność prawosławną od ludności też prawosławnej, ale używającej języka romańskiego.

Wspomniana wielka linia od Laponii do wybrzeża dalmatyńskiego, odgraniczająca chrześcijaństwo zachodnie od wschodniego, liczy około 4 tys. km. Na północy rozpoczyna się na styku granicy norwesko-rosyjskiej i następnie przebiega wzdłuż granicy oddzielającej protestancką Finlandię od prawosławnej Karelii, należącej do Federacji Rosyjskiej. Obszary położone na wschód od tej granicy ustalonej ostatecznie w 1945 r., zamieszkałe są już głównie przez ludność rosyjską. Dawni mieszkańcy tych ziem (w tym Karelowie) stopniowo przyjmowali prawosławie i ulegali rusyfikacji. Obecnie są oni niezbyt liczni i żyją w dużym rozproszeniu. Granica fińsko-rosyjska jest więc teraz równocześnie barierą polityczną, etniczną i ekonomiczną. Granica oddzielająca prawosławie od protestantyzmu dochodzi na zachód od Wyborga do Zatoki Fińskiej.

Rejon Wyborga, który na mapie Huntingtona umiejscowiony jest po zachodniej stronie granicy, po włączeniu w 1945 r. do ZSRR i wysiedleniu po II wojnie światowej ludności fińskiej – zarówno protestanckiej jak i prawosławnej – nabrał charakteru czysto rosyjskiego. Niewiele się różni etnicznie i kulturowo od pozostałych obszarów rosyjskich położonych wokół Sankt Petersburga.

Dalszy ciąg rozpatrywanego rozgraniczenia jest stosunkowo łatwy do wytyczenia. Można przyjąć w sposób uproszczony, że przebiega ono między Estonią i Łotwą z jednej strony, i Federacją Rosyjską z drugiej. Po zachodniej stronie mamy kraje tradycyjnie protestanckie i cywilizacyjnie związane z kulturą łańską, po wschodniej zamieszkuje prawosławna ludność rosyjska. Jednak w rezultacie długiej przynależności ziemi estońskiej i łotewskiej do imperium rosyjskiego (sowieckiego) nastąpiły tu istotne zmiany demograficzno-narodowościowe. W obu tych od niedawna suwerennych państwach jest liczna mniejszość rosyjska, która na niektórych obszarach przygranicznych przeważa (np. w rejonie Narwy). Ponadto południowo-wschodnia część Łotwy, tzn. Latgalia (są to obszary tzw. polskich Inflant), ma wyjątkowo niejednorodną strukturę religijną i narodowościową. Jest to obszar peryferyjny, na którym styka się pięć obszarów etnicznych: łotewski, polski, litewski, białoruski i rosyjski. Mieszkają tu katolicy Łotysze, Polacy i Litwini; mają oni nieznaczną przewagę, ale obok nich są też liczni Łotysze-protestanci oraz prawosławni Rosjanie i Białorusini. Do tego dochodzą rosyjscy Starowierzy. Stolicę tego regionu – historyczny Dyneburg do II wojny światowej zamieszkiwali Żydzi, Rosjanie, Polacy, Łotysze, Niemcy i Białorusini. Obecnie przeważa tam ludność łotewska i rosyjska, pozostała też liczna mniejszość polska. Można sądzić, że obecna przynależność państwowa Latgalii wpłynie na silniejszą integrację tego przygranicznego regionu z macierzystą Łotwą. Po rozpadzie Związku Radzieckiego i powstaniu niepodległej Estonii i Łotwy powstały więc warunki do tego, aby granica estońsko-rosyjska oraz łotewsko-rosyjska nabrała większej trwałości i znaczenia nie tylko polityczno-gospodarczego, ale również etniczno-kulturowego, jako oddzielająca zachodnią i wschodnią Europę.

Katolicka Litwa należy bez wątpienia do kultury zachodnioeuropejskiej. Bardziej niejednoznaczna i złożona sytuacja panuje na obszarach Zachodniej Białorusi. Obszary białoruskie przylegające do Litwy stanowią część historycznej Wileńszczyzny. Przeważa tam ludność katolicka, nadal przynajmniej się do narodowości polskiej. Pomimo że używa w życiu codziennym dialektów języka białoruskiego, względnie uległa w okresie sowieckim językowej rusyfikacji, jednak tradycyjnie związana jest emocjonalnie z polskością, a religijnie z obrządkiem łacińskim. Przebieg granicy między prawosławiem a katolicyzmem, z czym się wiąże przynależność do odmiennych cywilizacji, jest bardziej skomplikowany niż to zostało pokazane na mapie, a następnie skomentowane przez Huntingtona. W sąsiedztwie Wilna mamy bowiem do czynienia z wyraźnym wybrzuszeniem granicy etnicznej w kierunku wschodnim.

W rezultacie II wojny światowej nastąpiły poważne zmiany etniczne na obszarze historycznych Prus Wschodnich. Prowincja ta do 1945 roku należała do Niemiec. Była zamieszkała głównie przez Niemców (mniejszościami etnicznymi była ludność polsko- i litewskojęzyczna). Ludność była w większości wyznania protestanckiego (z wyjątkiem katolickiej Warmii i częściowo Powiśla). Nie budziło więc wątpliwości, że całe to terytorium wchodziło w skład zachodniej cywilizacji europejskiej. Po II wojnie światowej Prusy Wschodnie zostały podzielone na część północną, którą włączono do ZSRR oraz południową, włączoną do Polski. Do części południowej napłynęła ludność polska wyznania katolickiego, zaś do północnej ludność rosyjska rodowodu prawosławnego, poddana jak w całym ZSRR intensywnej indoktrynacji ateistycznej. W rezultacie był to obszar Prus Wschodnich nabrał charakteru dualistycznego: część południowa nadal należy kulturowo do zachodniego chrześcijaństwa łacińskiego, północna zaś (obwód kaliningradzki) – do kultury wschodnioeuropejskiej, nie tylko politycznie, ale i cywilizacyjnie. Powstała więc wyodrębniona enklawa, różniąca się specyfiką wyznaniową i obyczajowo-kulturową od otaczającego ją obszaru zamieszkałego przez ludność katolicką (polską i litewską). Obecnie ten niewielki obszar należy zaliczyć do wschodniosłowiańskiej cywilizacji prawosławnej¹².

Ukraina, podobnie jak Białoruś, przez stulecia była przedmiotem a nie podmiotem polityki międzynarodowej. Była obiektem rywalizacji militarnej między katolicką Polską a prawosławną Rosją. Ziemie ukraińskie stały się po Unii Lubelskiej (1569) integralną częścią Korony. Przyniosło to istotne konsekwencje cywilizacyjno-kulturowe oraz etniczne. Ukoronowaniem tych przemian była unia religijna w Brześciu (1596 r.), która utworzyła Kościół Unicki¹³. Władze carskie po opanowaniu wschodnich obszarów Rzeczypospolitej ostatecznie Kościół ten

¹² Symbolicznym faktem jest rozpoczęta budowa wielkiego soboru prawosławnego w Kaliningradzie. Wiąże się z tym organizacyjne podporządkowanie tego do niedawna całkowicie zlaicyzowanego obszaru władzy patriarchatu moskiewskiego.

¹³ Ze względu na używanie alfabetu greckiego, a nie łacińskiego oraz zachowanie obrządku i liturgii bizantyjskiej zazwyczaj badacze nie włączają z powodów bardziej formalnych niż obiektywnych Kościoła Greckokatolickiego do tzw. cywilizacji łacińskiej. Z drugiej jednak strony silny antagonizm

zlikwidowały w 1839 r., jedynie w austriackiej Galicji zachował on swoje wpływy i znaczenie. W efekcie powstała wyraźna granica religijna między prawosławnym Wołyniem a greckokatolicką Galicją. Równocześnie ukształtowało się wyraźne południkowe rozgraniczenie między rzymskokatolicką Lubelszczyzną a prawosławnym Wołyniem¹⁴. Upoważnia to do przeprowadzenia granicy między katolicyzmem a prawosławiem od Drohiczyna nurtem Bugu aż do Hrubieszowa, następnie dalej od współczesnej granicy polsko-ukraińskiej do Zbrucza wzdłuż granicy, jaka oddzielała w XIX wieku Cesarstwo Habsburgów od Imperium Romanowych¹⁵.

Dość złożona sytuacja etniczno-kulturowa występuje na Zakarpackiej Ukrainie (do II wojny światowej zwanej Rusią Podkarpacką). Mieszkający tam Ukraińcy (zwani do niedawna Rusinami) są przeważnie grekokatolikami. Prowincja ta należała przez blisko 1000 lat do Węgier (do 1918 r.), następnie w okresie międzywojennym stanowiła część Czechosłowacji i dopiero w 1945 r. została włączona do Ukraińskiej SRR. Warunki fizjograficzne i gospodarcze wpłynęły na utworzenie się pewnej odrębności kulturowej. Był to obszar podlegający przez stulecia wpływom węgierskim, zaś południowa, nizinna część jest do dziś zamieszkała przez Węgrów. Grekokatolicka ludność rusińska zachowywała tradycyjnie liturgię bizantyńską¹⁶. Podlegała diecezji grekokatolickiej w Użhorodzie, podporządkowanej – przy zachowaniu autonomii organizacyjnej – Watykanowi¹⁷. Po upadku komunizmu i przywróceniu wolności religijnej nastąpiło odtworzenie organizacyjne Kościoła Katolickiego obrządku greckiego.

między Kościołem Grekokatolickim a prawosławiem oraz podporządkowanie organizacyjne wobec Watykanu i duża symbioza ideowa między obu obrządkami Kościoła Katolickiego upowazniają do włączenia obszarów zamieszkałych przez wiernych Kościoła Grekokatolickiego do cywilizacji zachodniej (łacińskiej). Jest to szczególnie uzasadnione, kiedy faktyczne centrum prawosławia przesunęło się z Bizancjum do Moskwy (do tzw. trzeciego Rzymu).

¹⁴ Uformowanie się granicy katolicko-prawosławnej na środkowym Bugu było konsekwencją skomplikowanych wydarzeń politycznych, które doprowadziły do pełnej polonizacji wschodniej Lubelszczyzny. Proces ten był dość złożony i przebiegał w kilku fazach, których punktami zwrotnymi były: rok 1875 (włączenie unitów do prawosławia), edykt tolerancyjny z 1905 r. (możliwość przejścia na rzymskokatolicyzm) oraz lata 1945–1947 (wysiedlenie ukraińskiej ludności prawosławnej).

¹⁵ Historyczna Galicja miała dualistyczny układ narodowościowy i językowy: część zachodnia miała charakter polski i rzymskokatolicki, we wschodniej natomiast dominowali Ukraińcy. Ludność polska obejmowała około 1/3 zaludnienia wschodniej Galicji i utożsamiała się z obrządkiem łacińskim, zaś ukraińska z obrządkiem grekokatolickim. Do końca II wojny światowej prawosławie nie odgrywało żadnej roli, a i obecnie jego wpływy nie są duże. Prowincja miała charakter katolicki i była pod wpływem wartości zachodnich (Eberhardt, 2001, s. 480).

¹⁶ Ludność rusińska podobnego rodowodu etnicznego jak na Rusi Zakarpackiej zamieszkiwała północne i południowe zbocza Karpat aż po Poprad. Po polskiej stronie granicy miejscową ludność grekokatolicką i mniej liczną prawosławną wysiedlono (1945–1947). Obszary te zostały zasiedlone przez polską ludność rzymskokatolicką. W północno-wschodniej Słowacji sytuacja etniczna nie uległa zmianie, jedynie warunki organizacji życia religijnego były niestabilne – podobne do tych, które występowały we wschodniej Galicji. Po tzw. pseudosoborze we Lwowie (10 III 1946) odbył się podobny w Preszowie (28 IV 1950). Ludność wyznania grekokatolickiego zmuszono do przejścia na prawosławie; dopiero po upadku komunizmu większość tej ludności powróciła do swego pierwotnego wyznania. Problematyce religijnej Słowacji poświęcony jest artykuł autora (Eberhardt, 2003).

¹⁷ Podobnie jak w Brześciu, również w Użhorodzie w 1646 r. została zawarta unia o utworzeniu Kościoła Grekokatolickiego podporządkowanego Watykanowi.

Bardziej na wschód od Zakarpackiej Ukrainy położona jest Bukowina. Stano-
wiła ona w całości w XIX wieku Kraj Koronny Cesarstwa Austriackiego. W okre-
sie międzywojennym znajdowała się w granicach Królestwa Rumunii. Została
podzielona w 1940 roku, a ostatecznie po II wojnie światowej, na dwie części.
Północna część, w której dominowali Ukraińcy, została inkorporowana w skład
ZSRR i znalazła się w granicach Ukraińskiej SRR, południowa zaś, z przewagą
Rumunów, pozostała w Rumunii.

Na całym terytorium Bukowiny tradycyjnie przeważała ludność wyznania
prawosławnego. W tym peryferyjnym regionie mieszkali jednak przedstawiciele
wielu narodów środkowoeuropejskich: Ukraińcy, Rumuni, Żydzi, Niemcy, Polacy.
Stolica prowincji – Czerniowce była w XIX wieku skupiskiem Żydów, Niemców,
Polaków. Działał tu znany uniwersytet (do I wojny światowej niemieckojęzyczny,
w okresie międzywojennym rumuńskojęzyczny, po włączeniu miasta do ZSRR –
ukraińsko- i rosyjskojęzyczny). Wszystko to wskazuje, że Bukowina zawsze leżała
na styku różnorodnych wpływów kulturowych i niewłączanie jej do cywilizacji
zachodnioeuropejskiej budzi sprzeciw. Większość badaczy zwraca jednak uwagę
na dominującą rolę prawosławia wśród autochtonicznej ludności ukraińskiej i
rumuńskiej. Czerniowce były siedzibą metropolii prawosławnej cerkwi autokefali-
cznej (1875 r.), która odgrywała doniosłą rolę kulturotwórczą, nawiązując ściśle
do tradycji bizantyjskiej.

Pogranicze etniczne węgiersko-rumuńskie jest bardzo rozległe. Wiąże się to
z historią Siedmiogrodu, który aż do konferencji w Trianon (1920) należał do
Węgrów. Prowincja ta była zamieszkała przez Węgrów, Rumunów oraz Niemców.
Przynależność do Rumunii w okresie międzywojennym oraz po II wojnie świato-
wej osłabiła jednak pozycję Węgrów, którzy swój obszar etniczny zachowali jedy-
nie we wschodniej części Siedmiogrodu¹⁸. Istnieje więc enklawa zachodniego
chrześcijaństwa położona w samym centrum Rumunii, oddzielona od Węgier
obszarem zamieszkałym przez prawosławnych Rumunów. Stopniowo ta enklawa
„kurczy się”, co ostatnio wynika głównie z emigracji siedmiogrodzkich Niemców
do Niemiec. Natomiast węgierscy Szeklerzy utrzymują swoją odrębność i nie
ulegają romanizacji. Można więc przyjąć, że granica między łacińskim a bizan-
tyjskim chrześcijaństwem przebiega w przybliżeniu wzdłuż aktualnej granicy
państwowej węgiersko-rumuńskiej, z tym że eksklawę zamieszkałą przez węgier-
skich Szeklerów należy zaliczyć do Zachodu.

Sytuacja demograficzno-etniczna Banatu – prowincji w południowo-zachod-
niej Rumunii – była zdeterminowana strategicznym położeniem. Została ona wy-
ludniona w czasie wojen turecko-węgierskich, a w trakcie powtórnej kolonizacji
zasiedlona przez Niemców, Węgrów, Rumunów i Serbów. Dlatego jej ludność

¹⁸ Stosunki etniczne na pograniczu słowacko-węgierskim, ukraińsko-węgierskim, rumuńsko-
węgierskim oraz serbsko-węgierskim zanalizowali badacze węgierscy w doskonale udokumentowanej
monografii (Kocsis i Kocsis-Hodosi, 1998).

należała do różnych konfesji religijnych. Po I wojnie światowej zaznaczyły się wyraźnie procesy romanizacji. Należy do typowych prowincji pogranicza, podlegając różnym oddziaływaniom kulturowym.

Na południe od dzisiejszej Rumunii i Węgier znajdują się obszary zamieszkałe przez południowych Słowian. Przez nie przebiegała przez stulecia granica oddzielająca wpływy Rzymu i Bizancjum. Po zachodniej stronie tego rozgraniczenia uformowały się katolickie narody: chorwacki i słoweński, po wschodniej zaś trzy słowiańskie narody prawosławne: serbski, bułgarski i stosunkowo niedawno macedoński¹⁹. Warunki kulturowe i polityczne były niestabilne. Układy etniczne zostały dodatkowo naruszone przez długoletnią przynależność do Imperium Osmańskiego, która pozostawiła po sobie licznych wyznawców islamu, skupionych głównie w Bośni i Hercegowinie, wokół Sarajewa oraz Bihaća i Cazina. Wybrzeże Dalmatyńskie zamieszkałe jest przez Chorwatów, do II wojny światowej liczni byli tam również Włosi.

Po ostatnim konflikcie i wzajemnych czystkach etnicznych na terytorium byłej Jugosławii, obszary polietniczne uległy znacznej redukcji. Niemniej granica między katolickimi Chorwatami a prawosławnymi Serbami odgrywa politycznie istotną rolę. Zagmatwany przebieg granicy politycznej Chorwacji wynika z faktu, że położona na północy Sławonia oraz usytuowana wzdłuż Adriatyku Dalmacja jest zamieszkała przez Chorwatów. Pomędzy tymi dwiema prowincjami rozciągają się obszary nie tylko serbskie i chorwackie, ale również muzułmańskie. Etniczne obszary serbskie w Bośni i Hercegowinie nie tworzą zwartej całości. Otoczone są od południa, zachodu, a częściowo od północy przez Chorwatów. Składają się z dwóch części, połączonych przesmykiem pasawinskim o szerokości zaledwie 5 km. Cała centralna część Bośni i Hercegowiny ma charakter muzułmański w sensie nie tylko religijnym, lecz również narodowym. Krwawa wojna między Serbami, Chorwatami i muzułmanami doprowadziła bowiem ostatnio do utworzenia niewielkiego, ale dość jednolitego etnicznie państwa bośniackich muzułmanów, wrogo nastawionych do katolickich Chorwatów i prawosławnych Serbów.

Północna prowincja współczesnej Jugosławii – Wojwodina – była do I wojny światowej politycznie i etnicznie węgierska. Obecnie dominują w niej Serbowie, ale na północy nadal przeważają węgierscy katolicy, liczni są też Słowacy i Rumuni.

W rezultacie długiej dominacji tureckiej na obszarach południowo-wschodniej Europy uformowały się poza Bośnią i Hercegowiną duże terytoria o charakterze muzułmańskim. Przeważającą ich część zamieszkuje wyznający islam Albańczycy (z wyjątkiem nielicznych katolików w rejonie Szkodry w północnej Albanii oraz prawosławnych na granicy z greckim Epirosem). Podobnie prawie

¹⁹ Obszerna książka W. Felczaka i T. Wasilewskiego (1985) zawiera opis o ewolucji postaw świadomościowych, które były przyczyną powstania odrębnych narodów na obszarze między Alpami a Rodopami.

całe jugosłowiańskie Kosowo, po ucieczce Serbów, zamieszkują muzułmańscy Albańczycy²⁰. Przedstawiciele tej narodowości skupiają się ponadto w zachodniej Macedonii. Na Półwyspie Bałkańskim ukształtowało się więc duże skupisko wyznawców islamu narodowości albańskiej, którzy kulturowo i cywilizacyjnie różnią się od chrześcijańskich sąsiadów. Nie są to jedyne obszary muzułmańskie w Europie – po I wojnie światowej Turcja zachowała część swoich zdobyczy położonych na północ od Dardaneli i Bosforu; są one zamieszkałe przez muzułmańskich Turków. Liczna mniejszość turecka zachowała się w Bułgarii (w Rodopach oraz w części północno-wschodniej), choć są wśród nich także muzułmanie bułgarskojęzyczni (tzw. Pomacy). Obie te grupy łącznie stanowią zaledwie 10% zaludnienia, więc nie są w stanie zmienić charakteru kulturowego prawosławnej Bułgarii. W południowo-wschodniej Serbii również znajdują się obszary o dominacji ludności islamskiej (np. Sandżak). We wschodniej Czarnogórze albańska mniejszość muzułmańska też odgrywa istotną rolę.

Poza wymienionymi obszarami muzułmańskimi ludność całej południowo-wschodniej Europy od Adriatyku po Morze Czarne należy integralnie do cywilizacji bizantyjsko-prawosławnej. Mieszkają tu zatem wspomniani słowiańscy Serbowie z Czarnogórcami, Macedończycy i Bułgarzy, romańscy Rumuni z Mołdawianami oraz Grecy²¹. Wszyscy oni w znacznym stopniu różnią się między sobą, a przede wszystkim zdecydowanie się różnią od prawosławnych mieszkańców słowiańskiej Ukrainy, Białorusi i Rosji. Granicą oddzielającą te dwie grupy ludności nawiązujące wspólnie do kultury Bizancjum, lecz uformowane w innych tradycjach i warunkach historycznych i politycznych jest w przybliżeniu rzeka Dniestr. Po jej zachodniej stronie przeważa ludność romańska używająca alfabetu łacińskiego, po wschodniej prawosławni Ukraińcy i Rosjanie, u których istotną rolę kulturotwórczą odegrała długa przynależność do Imperium Rosyjskiego.

Z powyższych wywodów wynika, że cały obszar na południe od Karpat jest niezmiernie zróżnicowany pod względem narodowościowym, językowym i religijnym, a rozkład terytorialny poszczególnych grup etnicznych ma charakter mozaikowaty. Pojawiają się więc dylematy delimitacyjne, gdyż istnieją liczne obszary wielokulturowe, które nie zawsze można jednoznacznie zakwalifikować do cywilizacji Wschodu lub Zachodu²². Nie zmienia to podstawowego faktu podziału południkowego, przechodzącego przez kontynent europejski. Obszary leżące po obu stronach rozgraniczenia też zatraciły jednolitość. Reformacja wpłynęła dez-

²⁰ Wielu Albańczyków jest nastawionych obojętnie do kwestii religijnych, jednak w ramach swojej wspólnoty etnicznej są niezmiernie solidarni i hermetyczni wobec obcych. Cenne informacje o skomplikowanej problematyce albańskiej zawiera książka J. Hauzińskiego i J. Leśnego (1992).

²¹ W północnej części Grecji do I wojny światowej przeważała prawosławna ludność słowiańska. W rezultacie celowej działalności greckiej ludność południowej Macedonii uległa językowej hellenizacji.

²² Pominęto liczne grupy etniczne żyjące w dużym rozproszeniu, które również odegrały istotną rolę w historii omawianych państw i narodów. Dotyczy to zwłaszcza Żydów, którzy przez wieki byli ważnym czynnikiem kulturotwórczym.

integrująco na spójność narodów Zachodu. Z kolei powstanie centralistycznego imperium rosyjskiego sprawiło, że charakter prawosławia poddanego władzy Moskwy jest inny niż tego, które zawsze było wierne spuściznie Bizancjum.

Równocześnie w rezultacie XX-wiecznych zmian granic politycznych uformowały się co najmniej dwie enklawy odłączone od swoich macierzystych obszarów kulturowych: należący do Rosji obwód kaliningradzki oraz zamieszkały przez ludność węgierską region w centrum Rumunii. Nie można również pominąć obszarów zamieszkałych przez wyznawców islamu na Półwyspie Bałkańskim, wyraźnie odróżniających się od chrześcijańskiego otoczenia (ryc. 2).



B. – Bośnia i Hercegowina, M. – Macedonia, Ch. – Chorwacja, S. i Cz. – Serbia i Czarnogóra



enklawa zachodnioeuropejska /Western European enclave



enklawa wschodnioeuropejska /Eastern European enclave



obszary muzułmańskie /muslim territories

..... granica na obszarach mieszanych etnicznie /boundary of ethnically-mixed territories

Ryc. 2. Aktualna granica między cywilizacją zachodniego chrześcijaństwa a bizantyńską w Europie (opracowanie własne)

Boundary between Latin and Byzantine civilisation in Europe (author's own work)

Zakończenie

Idee zawarte w książce S. P. Huntingtona wywołały olbrzymi rozgłos i są podstawą interesujących dyskusji naukowych. Dzieje się to pomimo, że poglądy wyrażane przez niego są dość jednostronne i zawierają liczne uproszczenia. Należą one bez wątpienia do skrajnie deterministycznych koncepcji historiozoficznych i geograficznych. Autor przyjmuje założenie, że wszystkie wielkie cywilizacje walczyły zawsze o dominację i skazane są w przyszłości na wzajemne konflikty. Pomimo usiłowań nie jest w stanie udowodnić tej tezy. Prezentuje w zasadzie obraz abstrakcyjny, zazwyczaj niezgodny z ewolucją i rzeczywistością współczesnego świata. Doświadczenia ostatnich stuleci nie dają przekonujących dowodów potwierdzających hipotezę, że u podłoża wszelkich antagonizmów i wojen były głównie różnice cywilizacyjne. Dotychczasowa rywalizacja polityczna była prowadzona przez państwa, których cele nie były tożsame z interesami cywilizacji, które reprezentowały. Dwie wielkie wojny światowe miały charakter bratobójczy i działy się w dużym stopniu w ramach jednej cywilizacji zachodniej.

Przewidywanie przyszłości jest zadaniem trudnym. Wizja ludzkości skazanej na wojny światopoglądowe jest mało prawdopodobna. S.P Huntington nie bierze pod uwagę rozwoju nauki i postępu technologicznego, który siłą rzeczy doprowadza do unifikacji, globalizacji, uniwersalizacji i wszechogarniającego konsumpcjonizmu. Potęgujące się procesy laicyzacji też będą niwelowały różnice religijne. W takiej sytuacji zmagania między poszczególnymi cywilizacjami muszą stać się anachroniczne. Nie znaczy to, że świat będzie wolny od wojen lokalnych i regionalnych, w których różnice kulturowe będą odgrywały istotną rolę sprawczą.

Teza o groźbie konfliktów między cywilizacjami, względnie ich odłamami, które wpłyną decydująco na przyszłe losy świata jest mocno podkreślona w książce Huntingtona. Między innymi dlatego warto rozpatrzyć możliwości pojawienia się w Europie sytuacji kryzysowych zdeterminowanych przynależnością do innych kultur czy religii. Wydaje się, że w fazie narastania procesów integracyjnych jakiegokolwiek konflikt między różnymi konfesjami chrześcijańskimi są w Europie coraz mniej prawdopodobne. Tak sformułowane twierdzenie można jednak zakwestionować – nie tak dawno byliśmy bowiem świadkami bratobójczych zmagania między katolickimi Chorwatami a prawosławnymi Serbami. Antagonizm między tymi narodami jest nadal bardzo silny, nowa wojna w Bośni i Hercegowinie jest jednak chyba mało prawdopodobna, choćby dlatego, że w wyniku niedawnych czystek etnicznych uległy znacznemu ograniczeniu obszary polietniczne, które były zarzewiem konfliktu. Na innych katolicko-prawosławnych obszarach stykowych sytuacja jest bardziej unormowana i nie budzi niepokoju. Antagonizmy między katolikami a protestantami także ulegają zapomnieniu;

²³ Przebieg wytyczonej granicy został celowo pokazany na mapie Europy o wielkości zbliżonej do mapy autorstwa Huntingtona. Pomimo małej dokładności różnice przebiegu obu wykreślonych rozgraniczeń są czytelne i mogą być podstawą bardziej szczegółowej analizy.

konflikt w północnej Irlandii jest raczej wyjątkowy i lokalny, i nie wpływa na stosunki między protestantyzmem a katolicyzmem. Można więc przewidywać, że różnice obyczajowe i kulturowe między katolikami, protestantami a prawosławnymi będą się zacierały w integrującej się Europie. Sytuacja na obszarze postsowieckim (z wyjątkiem Kaukazu) też będzie raczej stabilna.

Na Półwyspie Bałkańskim, jeszcze zdominowanym przez prawosławie, istnieje coraz liczniejsza wspólnota wyznawców islamu. Są to przede wszystkim Albańczycy, Bośniacy oraz Turcy. Stosunki między nimi a prawosławnymi Serbami, Macedończykami oraz w mniejszym stopniu Czarnogórcami i Bułgarami mają charakter konfrontacyjny. Łączna liczba wyznawców islamu wynosi w tym regionie blisko 10 mln²⁴. Wśród nich najwięcej jest Albańczyków (około 6 mln). Ludność muzułmańską cechuje duża dynamika demograficzna oraz ekspansja terytorialna. Na przykład Albańczycy wypierają stopniowo Serbów i Macedończyków, poszerzając etniczne obszary albańskie. Przykładem tego procesu może być Kosowo, które staje się coraz bardziej albańskie, a więc muzułmańskie. Znaczna część zachodniej Macedonii również została opanowana przez Albańczyków. Ewolucja postaw ideowych zmierza do konfrontacji i walki o przewagę między Albańczykami a Serbami i Macedończykami. Oczywiście przyczyną tych zmagają są różnice nie tylko religijno-kulturowe, lecz przede wszystkim polityczne. Niemniej hasła nawiązujące do wspólnoty religijnej są nośne i zrozumiałe, więc powszechnie wykorzystywane. Powstaje pewien mechanizm przyczynowo-skutkowy, u podłoża którego jednak stoją różnice między grupami etnicznymi nawiązującymi do odmiennych wartości kulturowo-cywilizacyjnych. W takim jedynie sensie przewidywania Huntingtona o nieuchronnych konfliktach mogą okazać się trafne.

Piśmiennictwo

- Andrusiewicz A., 1994, *Mit Rosji. Studia z dziejów i filozofii rosyjskich elit*, Wydawnictwo WSP, Rzeszów.
- Atlas of Eastern Europe in the Twentieth Century*, 1997, red. R. i B. Crampton, Routledge, London-New York.
- Bagby P., 1958, *Kultura i historia*, PIW, Warszawa.
- Bohdanowicz J., Dziecielski M., 2000, *Zarys geografii historycznej i politycznej cywilizacji*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Braudel F., 1971, *Historia i trwanie*, Czytelnik, Warszawa.
- Eberhardt P., 2001, *Geografia religii współczesnej Ukrainy*, Przegląd Geograficzny, 73, 4, s. 477–498.
- , 2003, *Geografia religii Słowacji*, [w:] E. Orłowska, J. Klementowski (red.), *Kulturowy aspekt badań geograficznych*, Oddział Wrocławski PTG, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 215–230.
- Felczak W., Wasilewski T., 1985, *Historia Jugosławii*, Ossolineum, Wrocław.
- Galtung J., 1992, *The emerging conflict formations*, [w:] K. i M. Tehranian (red.), *Restructuring for World Peace*, Hampton Press, Cresskill.

- Gumiłow L., 1973, *Śladami cywilizacji Wielkiego Stepu*, PIW, Warszawa.
- Halecki O., 1952, *Borderlands of Western Civilization, A History of East-Central Europe*, New York.
- Hauziński J., Leśny J., 1992, *Historia Albanii*, Ossolineum, Wrocław.
- Historical Atlas of East Central Europe*, 1995, red. P. R. Magocsi, University of Washington Press, London.
- Huntington S.P., 1997, *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*, Warszawskie Wydawnictwo Literackie „MUZA”, Warszawa.
- Jędrzejczyk D., 2001, *Wprowadzenie do geografii humanistycznej*, Uniwersytet Warszawski, Warszawa.
- Kieniewicz J., 2003, *Wprowadzenie do historii cywilizacji Wschodu i Zachodu*, Wydawnictwo Akademickie Dialog, Warszawa.
- Kłoczowski J. (red.), 2000, *Historia Europy Środkowo-Wschodniej*, Instytut Europy Środkowo-Wschodniej, Lublin.
- Kocsis K., Kocsis-Hodosi E., 1998, *Ethnic Geography of the Hungarian Minorities in the Carpathian Basin*, Geographical Research Institute, Budapest.
- Koneczny F., 1999, *O ład w historii*, Wydawnictwo „Nortom”, Wrocław.
- , 2002, *O wielości cywilizacji*, Wydawnictwo Antyk Dybowski, Warszawa.
- Matykowski R., 2002, *Domeny kulturowe współczesnego świata*, [w:] E. Orłowska (red.), *Kultura jako przedmiot badań geograficznych*, Oddział Wrocławski PTG, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław, s. 71–86.
- Meltiuchov M.J., 2001, *Sovetsko-polskije wojny*, Veče, Moskva.
- Ortega y Gasset J., 1964, *Eine Interpretation der Weltgeschichte Round um Toynbee*, München.
- Piskozub A., 1994, *Między historiozofią a geozofią*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- , 2000, *Cywilizacje w czasie i przestrzeni*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Roberts J.M., 1985, *The Triumph of the West. The Origins, Rise and Legacy of Western Civilization*, Boston-Toronto.
- Szacki J., 2002, *Historia myśli socjologicznej*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Toynbee A.J., 2000, *Studium historii*, PIW, Warszawa.
- Walicki A., 2002, *Rosja, katolicyzm i sprawa polska*, Pruszyński i S-ka, Warszawa.
- Wandycz P., 1992, *The Price of Freedom, A History of East Central Europe from the Middle Ages to the Present*, London-New York.
- Weber M., 1984, *Szkice z socjologii religii*, Książka i Wiedza, Warszawa.

[Wpłynęło: czerwiec 2003; poprawiono; luty 2004 r.]

PIOTR EBERHARDT

THE CONCEPT OF BOUNDARY BETWEEN LATIN AND BYZANTINE CIVILISATION IN EUROPE

The first part of the paper refers to the literature dealing with the origins and spatial distribution of particular civilisations in the historical-geographic perspective. The starting point for the analysis is constituted by the known book from Samuel P. Huntington,

in which the author forecasts a future confrontation between the main world civilisations. The existing antagonisms are determined first of all by the association with different religious backgrounds. Reference is also made to the scholarly work of F. Koneczny, P. Bagby, F. Braudel and A.J. Toynbee, whose books contain numerous thoughts on the typology and mutual relations between various ideological worldviews, as conditioned by civilisation-related aspects.

The subsequent, main part of the paper presents the divide, proposed by S.P. Huntington, splitting Europe into two parts. This divide stretches between the Barents Sea and the Adriatic. Living on the western side of it are the Catholic and Protestant nations, linked with a western heritage of Latin origin, and on the eastern side – the Christian Orthodox nations, traditionally tied to Byzantium. The paper states unequivocally that the dividing line as defined by S. P. Huntington is highly simplified and requires a detailed verification. Such a verification was carried out by the author of the paper, and analysis of the ethnic relations in Central-Eastern Europe makes it clear that the boundary between the territories of Eastern and Western Christianity is not in principle linear. There are numerous areas, in which a broad intermediate zone exists, within which the cultural influences of the Latin and Byzantine civilisations overlap. Additionally, due to the changes in political boundaries, large enclaves separated from their respective generative cultural territories took shape. These are the district of Kaliningrad and eastern Transylvania. The author also turns his attention to the existence of Muslim areas in the Balkans.

Concluding, the author considers the possibility of confrontation between the various religious denominational cultures in Europe. A definite danger of the continuation of ethnic conflicts in the Balkans is indicated.

Struktura społeczno-gospodarcza obszarów problemowych w Unii Europejskiej i Polsce w świetle unijnej polityki regionalnej*

*The socio-economic structure of problem areas in the European
Union and Poland in the light of EU regional policy*

PAWEŁ CHURSKI

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM,
61-701 Poznań, ul. Fredry 10; e-mail: chur@amu.edu.pl

Zarys treści. Przedmiotem analizy są obszary problemowe w państwach członkowskich Unii Europejskiej (UE) i w Polsce wyznaczone na podstawie kryteriów określonych w założeniach polityki regionalnej UE. Przeprowadzona analiza pozwala określić podobieństwa i różnice struktury społeczno-gospodarczej obszarów problemowych w Polsce i w Unii Europejskiej oraz ocenić trafność kryteriów statystycznych stosowanych do ich wyznaczania.

Słowa kluczowe: obszary problemowe, polityka regionalna, struktura społeczno-gospodarcza, jednostki NUTS-NTS.

Wstęp

Zróżnicowanie społeczno-gospodarcze krajów członkowskich UE utrzymuje się pomimo wielu działań podejmowanych ze strony Komisji Europejskiej. Stopień dysproporcji w rozwoju ekonomicznym jest wyższy na poziomie lokalnym i regionalnym niż krajowym. Na fakt ten zwrócono uwagę już w Pierwszym Raplocie na temat Spójności Ekonomicznej i Społecznej opracowanym przez Komisję Europejską w 1996 roku (*First Cohesion...*, 1996). W celu zmniejszenia tych dysproporcji podejmuje się działania w ramach unijnej polityki regionalnej. Jednym z nich jest skoncentrowane wsparcie obszarów najslabiej rozwiniętych, które określa się mianem obszarów problemowych poszczególnych celów polityki regionalnej. Podstawową trudnością przy wyznaczaniu obszarów problemowych jest dobór odpowiednich kryteriów (w tym statystycznych), które pozwolą

*Praca stanowi efekt realizacji projektu badawczego KBN 3 PO4E 018 23 pt. *Obszary problemowe w Polsce w aspekcie celów polityki regionalnej Unii Europejskiej*.

na identyfikację obszarów o niskim poziomie rozwoju, z poważnymi problemami strukturalnymi.

Dotychczasowe działania podejmowane w ramach polityki regionalnej UE nie przynoszą jednak w pełni oczekiwanych efektów (Bachtler i Turok, red., 1997; Paraskevopoulos, 2001; Tondl, 2001a, b; Maura, 2002; Moussis, 2002; *General Report...*, 2002; Yin i inni, 2003). W drugim raporcie na temat Spójności Ekonomicznej i Społecznej (*Second Report...*, 2001) Komisja Europejska stwierdza, że dysproporcje ekonomiczne pomiędzy obecnymi państwami członkowskimi, pomimo silnych tendencji do zbieżności, wciąż się utrzymują. Zmniejszeniu uległy natomiast różnice na poziomie regionów, jednak zmiany te są o wiele mniejsze niż zakładano.

Podjęcie przez UE w październiku 2002 r. w Brukseli decyzji o poszerzeniu składu członkowskiego o dziesięć nowych państw, w tym o Polskę oraz zakończenie negocjacji akcesyjnych z państwami kandydującymi w grudniu 2002 r. w Kopenhadze tworzy całkowicie nowe uwarunkowania unijnej polityki regionalnej (Amin, 1999; Manzocchi, red., 2002; Maile, 2002; Maura, 2002). Planowane rozszerzenie UE oznacza przyjęcie krajów i regionów biedniejszych niż obecnie znajdujące się we Wspólnocie. W rezultacie ponad dwukrotnie wzrośnie liczba mieszkańców obszarów problemowych unijnej polityki regionalnej oraz bardzo znacząco pogłębią się dysproporcje ekonomiczne, i to zarówno na poziomie krajowym, jak i regionalnym. Istotnym według J. Borkowskiego (2003, s. 155) „...statystycznym efektem rozszerzenia będzie również obniżenie średniego unijnego poziomu PKB *per capita* aż o 18,0%, a tym samym relatywna poprawa pozycji regionów obecnej UE, które staną się statystycznie bardziej zamożne...”. Fakty te potwierdzają powszechną opinię, że zbliżające się rozszerzenie UE będzie stanowiło największe dotychczas wyzwanie dla unijnej polityki regionalnej. Z pewnością doprowadzi to do zmiany zasad tej polityki, w tym kryteriów wyznaczania obszarów problemowych po roku 2006, tj. w nowym okresie programowania budżetu UE¹.

Celem niniejszej pracy jest analiza i porównanie rozkładu przestrzennego obszarów problemowych oraz ich struktury społeczno-gospodarczej w państwach członkowskich UE i w Polsce. Analiza obejmuje obszary problemowe wyróżnione na podstawie aktualnie obowiązujących kryteriów unijnej polityki regionalnej określonych przez Komisję Europejską.

W postępowaniu badawczym podejmuje się próbę odpowiedzi na następujące pytania:

¹ Uznając wagę problemu przyszłości polityki regionalnej w nowej rozszerzonej Unii Europejskiej, Komisja Europejska rozpoczęła bardzo intensywne konsultacje, których efektem ma być projekt obejmujący cele, zadania i zasady nowej wspólnotowej polityki regionalnej w latach 2007–2013. Jego podstawy zawierają Pierwszy i Drugi Raport w sprawie Postępów Ekonomicznej i Społecznej Spójności (*First Progress Report...*, 2002; *Second Progress Report...*, 2003) oraz inne opracowania, np. Ch. Weise, i inni, 2001; M. Jouen, 2001; *The Financing of EU...*, 2002.

- 1) jaki jest rozkład przestrzenny obszarów problemowych unijnej polityki regionalnej w państwach członkowskich UE i w Polsce?
- 2) jaki jest charakter struktury społeczno-gospodarczej obszarów problemowych w układzie jednostek NUTS 2 i NUTS 3 w UE oraz w Polsce?
- 3) jakie występują podobieństwa i różnice struktury społeczno-gospodarczej obszarów problemowych w Polsce i w UE?
- 4) które elementy struktury społeczno-gospodarczej obszarów problemowych w Polsce wchodzą w zakres unijnej polityki regionalnej?

Kryteria wyznaczania obszarów problemowych unijnej polityki regionalnej

Obszary problemowe unijnej polityki regionalnej wyznaczone są na podstawie kryteriów statystycznych przyporządkowanych do poszczególnych celów tej polityki określanych w danym okresie programowania (Beutel, 2002). Przyjęte przez Radę Europejską wskaźniki statystyczne oraz ich wartości modelowe pozwalają, przy zastosowaniu metody klasyfikacji wzorcowej, na wyróżnienie obszarów o najniższym poziomie rozwoju, zacofanych i stagnujących, na terenie których koncentrują się negatywne społecznie konsekwencje przemian gospodarczych. Wyznaczone w ten sposób obszary noszą nazwę obszarów problemowych odpowiedniego celu polityki regionalnej UE. W bieżącym okresie programowania polityki regionalnej UE 2000–2006 obszary problemowe wyznacza się w układzie następujących celów (*Council Regulation...*, 1999; *EU Structural Policy...*, 1998; Churski, 2002).

Cel 1 – aktywizacja obszarów zacofanych w rozwoju społeczno-gospodarczym – jest nadal najważniejszym celem polityki regionalnej UE. Identyfikacja obszarów problemowych tego celu prowadzona jest na poziomie NUTS 2² i obejmuje:

- obszary, w których poziom PKB na 1 mieszkańca utrzymuje się poniżej 75% średniej UE według danych z trzech ostatnich lat dostępnych 26 marca 1999 roku (Szczyt w Berlinie), tj. w latach 1994, 1995, 1996;
- obszary zamorskie Francji, Azory, Wyspy Kanaryjskie, Madera;
- wybrane regiony Austrii, Finlandii oraz Szwecji objęte dotychczas Celem 6, tj. wsparciem rozwoju obszarów o wyjątkowo niskiej gęstości zaludnienia;
- obszary objęte działaniem programu PEACE w Północnej Irlandii;
- obszary Szwecji wskazane w Protokole 6 aneksu do Traktatu o Akcesji Szwecji do UE.

² Nomenklatura Statystycznych Jednostek Terytorialnych (od francuskiego zwrotu: *la nomenclature des unités territoriales statistiques*) używana powszechnie w unijnej polityce regionalnej od 1988 roku obejmuje trzy poziomy regionalne: NUTS 1 (77 jednostek w państwach członkowskich UE), NUTS 2 (207 jednostek), NUTS 3 (1089 jednostek) oraz dwa poziomy lokalne: NUTS 4 (1074 jednostki) oraz NUTS 5 (98 433 jednostki) (*Documentation NUTS 3 areas...*, 2002; *NUTS – Statistical Regions...*, 2002).

Obszary, które przestają spełniać powyższe kryteria przez okres przejściowy (6–7 lat) mogą jeszcze korzystać z środków finansowych tego celu.

Cel 2 – wsparcie przemian społeczno-ekonomicznych na obszarach wykazujących problemy strukturalne. Wyróżnia się kilka rodzajów obszarów problemowych.

1. Obszary przemysłowe – to obszary poziomu NUTS 3 spełniające trzy kryteria:

- średni poziom stopy bezrobocia z trzech ostatnich lat powyżej średniej UE;
- udział zatrudnionych w przemyśle równy lub wyższy od średniej UE we wszystkich latach od 1985 roku;
- spadek zatrudnienia w przemyśle od 1985 roku.

2. Obszary rolnicze, to obszary poziomu NUTS 3 spełniające dwa z czterech kryteriów:

- gęstość zaludnienia poniżej 100 osób na 1 km² lub udział zatrudnionych w rolnictwie równy lub wyższy od dwukrotnej wartości średniej w UE w każdym roku od 1985;
- średni poziom stopy bezrobocia powyżej średniej UE w ostatnich trzech latach lub spadek liczby ludności od 1985 roku.

3. Obszary miejskie – obszary gęsto zaludnione spełniające dodatkowo jeden z warunków:

- udział bezrobocia długotrwałego w strukturze bezrobotnych wyższy od średniej UE;
- wysoki poziom ubóstwa z uwzględnieniem złych warunków mieszkaniowych;
- zaznaczające się pogorszenie warunków środowiska naturalnego;
- wysoki poziom przestępstw;
- niski poziom wykształcenia ludności.

4. Obszary zależne od rybołówstwa. Są to obszary na wybrzeżach, w których udział zatrudnionych w rybołówstwie jest znaczący, a restrukturyzacja tego sektora prowadzi do spadku liczby zatrudnionych.

5. Obszary inne, wyróżnione na podstawie następujących kryteriów:

- graniczą z terenami objętymi Celem 1 lub obszarami przemysłowymi i rolniczymi objętymi Celem 2;
- obszary rolnicze, z cechami starości demograficznej lub zmniejszającym się rynkiem pracy w rolnictwie;
- są dotknięte poważnymi problemami strukturalnymi lub wysokim poziomem bezrobocia spowodowanego restrukturyzacją jednego lub więcej przedsiębiorstw rolniczych, przemysłowych lub usługowych.

Wszystkie obszary wymienione w p. 1–5, które przestają spełniać powyższe kryteria, przez okres przejściowy (6 lat) mogą jeszcze korzystać ze środków finansowych tego celu.

Cel 3 – wspieranie działań w regionach nie uwzględnionych w zakresie Celu 1 i 2, a dotyczących adaptacji i modernizacji ich systemów edukacyjnych, szko-

leniowych i zatrudnienia. Są to działania koncentrujące uwagę i środki na modernizacji rynków pracy. W tym przypadku nie określono kryteriów statystycznych wyznaczających obszary problemowe.

Rozkład przestrzenny obszarów problemowych

Analiza rozkładu przestrzennego obszarów problemowych w tym artykule obejmuje: (1) państwa członkowskie UE – na obszarze których realizowana jest unijna polityka regionalna, (2) Polskę – wyznaczono hipotetyczne obszary problemowe stosując obecnie obowiązujące w Unii kryteria.

Rozkład przestrzenny obszarów problemowych w państwach członkowskich Unii Europejskiej

Klasyfikacja obszarów problemowych unijnej polityki regionalnej w latach 2000–2006 przeprowadzona zgodnie z powyższymi kryteriami została zaakceptowana przez Komisję Europejską w 1999 r. Wszystkie dokumenty w tej sprawie wraz z wykazem obszarów problemowych opublikowano w *Official Journal of the European Communities* (1999, 2000). Rozkład przestrzenny wydzielonych jednostek terytorialnych na terenie państw członkowskich UE analizuje się w układzie odpowiadającym celom wspólnotowej polityki regionalnej w okresie 2000–2006, w przypadku których założono koncentrację przestrzenną działań i określono kryteria wyznaczania obszarów problemowych.

Wsparcie dla **obszarów problemowych Celu 1** jest priorytetem unijnej polityki regionalnej. Z ogólnego budżetu Funduszy Strukturalnych w wysokości 195 mld EURO na lata 2000–2006 ponad 2/3 (tj. więcej niż 135 mld EURO) przeznaczono na finansowanie projektów realizowanych na tych obszarach. Obszary problemowe „zacfane w rozwoju społeczno-gospodarczym”, identyfikowane na podstawie kryterium poziomu PKB na 1 mieszkańca poniżej 75% średniej unijnej, zdaniem Komisji Europejskiej charakteryzuje najniższy poziom zainwestowania, wysokie bezrobocie, braki w sektorze usług zarówno dla biznesu, jak i ludności oraz niedorozwinięta infrastruktura (Beutel, 2002). Do tej kategorii zaliczono 56 jednostek NUTS 2. Występują one we wszystkich państwach członkowskich Unii z wyjątkiem Belgii, Danii, Luksemburga oraz Holandii, obejmując (*Commission Decision...*, 1999):

- całą Grecję,
- większość Hiszpanii i Portugalii,
- południowe Włochy,
- północno-zachodnią Irlandię,
- wschodnie landy Niemiec (z wyjątkiem Berlina),
- pojedyncze regiony Wielkiej Brytanii i Austrii,
- słabo zaludnione obszary północnej Szwecji i Finlandii,

– regiony peryferyjne: terytoria zamorskie Francji, Wyspy Kanaryjskie, Azory i Madagę.

Łączna liczba mieszkańców tych obszarów stanowi blisko 22% ogólnej liczby mieszkańców Wspólnoty. Największy udział w wykorzystaniu środków Funduszy Strukturalnych przeznaczonych na wsparcie w ramach Celu 1 ma Hiszpania (30,0%), Włochy (17,0%) oraz Grecja (16,5%). „Nowym” istotnym obszarem problemowym w Europie są wschodnie landy Niemiec, których poziom rozwoju gospodarczego pomimo istotnego wsparcia zarówno ze strony budżetu federalnego, jak i UE nadal jest bliższy regionom Europy Środkowo-Wschodniej niż Europy Zachodniej.

W ramach **Celu 2 polityki regionalnej** UE współfinansuje proces rewitalizacji obszarów przemysłowych, rolniczych, miejskich, zależnych od rybołówstwa oraz innych, których dalszy rozwój ekonomiczny został spowolniony w konsekwencji braku dostosowania do zmieniającej się sytuacji gospodarczej. Obszary problemowe Celu 2 spełniają rolę uzupełniającą w stosunku do Celu 1, dlatego wyróżnia się je przede wszystkim w państwach członkowskich o relatywnie wyższym poziomie rozwoju gospodarczego. Na współfinansowanie projektów zgłaszanych z obszarów problemowych Celu 2 w okresie 2000–2006 przeznaczono 22,5 mld EURO, tj. 11,5% ogólnego budżetu Funduszy Strukturalnych. Wsparciem objęto wszystkie państwa członkowskie z wyjątkiem Grecji, Irlandii i Portugalii. Mieszkańcy tych obszarów problemowych stanowią 18,0% ogólnej liczby ludności UE. Największa pomoc udzielana jest regionom Francji (27,0%), Wielkiej Brytanii (21,0%) i Niemiec (15,5%). Należy podkreślić, że omawiane obszary, ze względu na swój wyższy poziom rozwoju, mają ograniczoną możliwość korzystania z pomocy Funduszu Spójności. O pomoc z tego źródła może ubiegać się jedynie kilka hiszpańskich obszarów problemowych Celu 2. Rozkład przestrzenny obszarów problemowych Celu 2 analizuje się w układzie rodzajów wyróżnionych przez Komisję Europejską na poziomie jednostek NUTS 3 oraz jednostek terytorialnych spełniających kryteria statystyczne Celu 2 unijnej polityki regionalnej znajdujących się w granicach jednostek NUTS 3 (*Official Journal...*, 1999; 2000):

Obszary przemysłowe – obejmują 10 pełnych jednostek NUTS 3 oraz 65 niepełnych, tj. takich, w granicach których występują jednostki niższego szczebla podziału terytorialnego spełniające kryteria przemysłowych obszarów problemowych. Ludność tych obszarów stanowi 8,5% ogółu mieszkańców UE. Przemysłowe obszary problemowe Celu 2 pokrywają się z terenami tych tradycyjnych okręgów przemysłowych Europy, których nie objęło wsparcie w ramach Celu 1, m.in. w krajach Beneluksu, w północnej Francji, zachodniej części Niemiec, północno-zachodniej Hiszpanii. Należą do nich również okręgi nowoczesnego przemysłu, np. Barcelona i Turyn, w których pomimo korzystnych przemian struktury gospodarki utrzymuje się wysoki poziom bezrobocia.

Obszary rolnicze – obejmują 7 pełnych oraz 69 niepełnych jednostek NUTS 3. Tereny te zamieszkuje 5,2% ludności UE. Są to przede wszystkim regiony rolnicze Francji, północno-wschodniej Hiszpanii, środkowej Finlandii oraz pojedyncze jednostki terytorialne pozostałych państw członkowskich, które nie korzystają ze środków Funduszy Strukturalnych Celu 1.

Obszary miejskie – w bieżącym okresie programowania unijnej polityki regionalnej 2000–2006 wyróżniono 83 miejskie obszary problemowe. Są to zarówno europejskie stolice (m.in. Londyn, Bruksela, Rzym, Wiedeń), jak również mniejsze ośrodki miejskie, głównie Francji, Wielkiej Brytanii i Włoch. Kryteriów miejskich obszarów problemowych nie spełniają miasta w Szwecji, Danii, Holandii, Hiszpanii, Portugalii i Grecji oraz Irlandii. Należy podkreślić, że jedynie 1,9% ludności UE mieszka na obszarach zaliczonych do tego rodzaju obszarów problemowych.

Obszary zależne od rybołówstwa – to 27 jednostek NUTS 3, w granicach których występują obszary nadmorskie o znacznym udziale rybołówstwa w zatrudnieniu. Obszary problemowe tego rodzaju wyróżniono we Francji (na wybrzeżu Atlantyku i Morza Śródziemnego), w Wielkiej Brytanii i w Danii (wybrzeże Morza Północnego) oraz we Włoszech (wybrzeże Adriatyku). Udział mieszkańców tych obszarów w ogólnej liczbie ludności UE jest bardzo niski (0,3%).

Obszary inne – obejmują 17 pełnych oraz 274 niepełne jednostki NUTS 3. Tereny te zamieszkuje 2,1% mieszkańców UE. Obszary tego rodzaju wyróżniają się we wszystkich państwach członkowskich z wyjątkiem Grecji, Portugalii i Irlandii. W czterech państwach (Francja, Szwecja, Wielka Brytania, Włochy), niektóre regiony spełniają więcej niż jedno kryterium stawiane takim obszarom problemowym, co zwiększa ich możliwość ubiegania się o środki Funduszy Strukturalnych.

Obszary problemowe unijnej polityki regionalnej w Polsce

Planowane na maj 2004 r. wejście Polski do UE zakończy okres przedakcesyjny. Członkostwo naszego kraju we Wspólnocie Europejskiej będzie oznaczało m.in. objęcie naszego kraju wsparciem z Funduszy Strukturalnych i Funduszu Spójności przy zachowaniu zasad unijnej polityki regionalnej.

Próbę wyznaczenia obszarów problemowych wspólnotowej polityki regionalnej w Polsce zgodnie z założeniami UE prowadzi się w układzie jednostek NTS³ przy zastosowaniu kryteriów statystycznych określonych w celach tej polityki na lata 2000–2006 (*Council Regulation...*, 1999).

Obszary problemowe Celu 1 (wsparcie rozwoju i restrukturyzacja gospodarki) identyfikuje się w układzie NTS 2 (województwa) na podstawie wartości

³ Nomenklatura Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych wprowadzona w Polsce w 2000 r. obejmuje pięć poziomów: NTS 1 – cały kraj, NTS 2 – 16 województw, NTS 3 – 44 podregiony, NTS 4 – 373 powiaty, NTS 5 – 2 489 gminy (Dz.Ú. nr 58/2000, poz. 685).

PKB na 1 mieszkańca (PPS) wyrażonej w % średniej Unii Europejskiej (według stanu z dnia 31 grudnia 1998 r.). Wszystkie regiony o wartości wskaźnika poniżej 75% średniej unijnej (tj. 15 159,8 USD na 1 mieszkańca) są traktowane jak obszary problemowe Celu 1. Uwzględniając wartości wskaźnika PKB na 1 mieszkańca (PPS) w poszczególnych jednostkach NTS 2 wszystkie polskie województwa spełniają obecnie to kryterium i powinny być po wejściu Polski do UE objęte wsparciem finansowym ze środków Funduszy Strukturalnych. Objęcie wszystkich województw wsparciem w ramach Celu 1 jest równoznaczne z brakiem możliwości ubiegania się o wsparcie w ramach pozostałych celów. Należy jednak podkreślić, że rozszerzenie UE o 10 nowych państw członkowskich spowoduje obniżenie wartości wskaźnika średniego poziomu PKB na 1 mieszkańca w całej Wspólnocie z 22 603 do 19 661 EURO (według danych z 2000 r.). W rezultacie liczba regionów obecnej Unii poniżej 75% PKB *per capita* zmaleje z 56 do 30, jednakże ogólna liczba najuboższych regionów w nowej rozszerzonej Unii wzrośnie do 67, a liczba ludności zamieszkującej takie obszary wzrośnie z 68 do 137 mln (*Second Progress Report...*, 2003). Oznacza to konieczność wprowadzenia zmian w zasad unijnej polityki regionalnej w kolejnym okresie programowania, tj. w latach 2007–2013. Jak wynika z toczącej się na forum UE dyskusji, zmiany te będą zmierzały do ograniczenia liczby regionów objętych wsparciem z Funduszy Strukturalnych. Planowane zmiany mają zmierzać do zmniejszenia pomocy na poziomie jednostek NUTS 2 i większej jej koncentracji na poziomie jednostek NUTS 3. Tym samym zasadne jest rozpatrzenie, w jakim stopniu polskie podregiony (jednostki NTS 3) spełniają kryteria stawiane unijnym obszarom problemowym Celu 2 w okresie 2000–2006 (*Council Regulation...*, 1999):

Obszary problemowe Celu 2 (wsparcie przemian społeczno-gospodarczych na terenach wykazujących problemy strukturalne) są identyfikowane w układzie NTS 3 przy zastosowaniu wybranych wskaźników społeczno-gospodarczych określonych przez Komisję Europejską i dostępnych w zasobach informacyjnych Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie. Ze względu na brak danych statystycznych oraz niejednoznaczność kryteriów unijnych delimitacja obszarów problemowych Celu 2 jest ograniczona i sprowadza się do wyznaczenia dwu kategorii obszarów: przemysłowych i rolniczych.

Obszary przemysłowe – spełniają jednocześnie trzy kryteria:

- poziom stopy bezrobocia powyżej średniej UE według stanu w czerwcu 2000 r. (tj. 8,2%);
- udział pracujących w przemyśle równy lub wyższy od średniej UE według stanu we wrześniu 1999 r. (tj. 28,3%);
- spadek liczby pracujących w przemyśle w latach 1997–1999.

Uwzględniając powyższe wskaźniki wyróżniono 18 obszarów problemowych spełniających kryteria stawiane terenom przemysłowym (ryc. 1). Tworzą one zwarty pas od południowej Polski poprzez zachodnią części kraju, aż do podregionów północnych. Wyróżniony obszar ma trzy enklawy: miasto Wrocław i pod-



Ryc. 1. Obszary problemowe Celu 2 – obszary przemysłowe
Objective-2 problem areas – industrial areas

region wrocławski, miasto Poznań oraz podregion miast Gdańsk-Sopot-Gdynia. Poza tym zwartym układem występuje tylko jeden podregion miasta Łodzi. Wyróżnione obszary problemowe obejmują większość największych polskich okręgów przemysłowych, w tym przemysłu wydobywczego, ciężkiego i włókienniczego, podlegających intensywnej restrukturyzacji, w których występuje kumulacja negatywnych społecznie konsekwencji transformacji – np. Górnośląski Okręg Przemysłowy, okręg wałbrzyski, okręg łódzki (Strykiewicz, 1999).

Obszary rolnicze – identyfikacja obszarów rolniczych zgodnie z obecnie obowiązującymi kryteriami UE może być prowadzona w dwóch układach różniących się wskaźnikami statystycznymi. Zgodnie z tą zasadą wyróżniono dwa rodzaje tych obszarów.

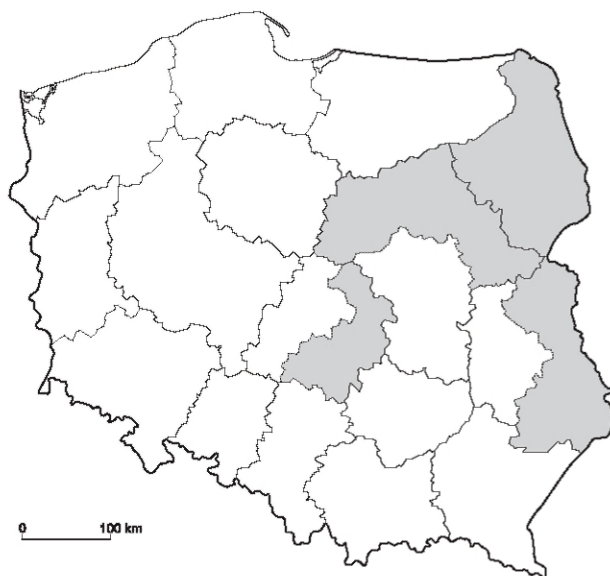
1 – gęstość zaludnienia poniżej 100 osób na 1 km² według stanu na 31 grudnia 1999 r. i spadek liczby ludności w latach 1997–1999.

Powyższe kryteria spełnia zaledwie siedem podregionów wschodniej i centralnej Polski. Tworzą one zwarty obszar obejmujący centralną i północną część „ściany wschodniej” oraz tereny rolnicze północnego Mazowsza i wschodniej części Ziemi Łódzkiej. Rozkład przestrzenny tych jednostek odpowiada w dużym stopniu rolniczym obszarom problemowym wyznaczonym przez J. Bańskiego (2001) – rycina 2.

2 – udział pracujących w rolnictwie równy lub wyższy dwukrotnej wartości średniej UE według stanu we wrześniu 1999 r. (tj. 9,6%) oraz średni poziom sto-

py bezrobocia powyżej średniej Unii Europejskiej według stanu w czerwcu 2000 r. (tj. 8,2%).

Zastosowanie powyższego kryterium pozwala uznać całą Polskę z wyjątkiem głównych aglomeracji za rolnicze obszary problemowe Celu 2. Tak wyróżnione obszary oczywiście obejmują rolnicze obszary problemowe wyróżniane przez R. Kulikowskiego (1987, 1992) oraz J. Bańskiego (1999 i 2001).



Ryc. 2. Obszary problemowe Celu 2 w układzie jednostek NTS 3 – obszary rolnicze (układ I)
Objective-2 problem areas by NTS 3 unit – agricultural areas (pattern I)

Porównując uzyskane układy rolniczych obszarów problemowych należy stwierdzić, że układ 2 jest dla Polski bardziej korzystny z punktu widzenia liczby jednostek, które będą mogły ubiegać się o wsparcie finansowe ze środków Funduszy Strukturalnych.

Obszary problemowe a poziom rozwoju społeczno-gospodarczego

W celu określenia charakteru społeczno-gospodarczego wydzielonych obszarów problemowych przeprowadzono analizę zróżnicowania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w układzie jednostek NUTS 2 / NTS 2 i NUTS 3 / NTS 3 w państwach UE oraz w Polsce. Przyjęte założenie dotyczące analizy regionów i podregionów Wspólnoty i Polski przy użyciu tego samego zestawu wskaźników stało się poważnym ograniczeniem. Zasoby danych EUROSTAT zawarte w Bazie Danych REGIO oraz w *Regions Yearbook of EU 2001* uwzględniają informacje

dotyczące zarówno państw członkowskich, jak również 12 państw kandydujących do UE. Niestety w wielu przypadkach dane nt. regionów i podregionów w Polsce są niepełne. Uzupełnienie tych informacji danymi GUS jest niemożliwe ze względu na różnice co do zakresu i rodzaju zbieranych informacji statystycznych. Brak danych dla Polski oraz brak ciągłości informacji w układach 207 jednostek NUTS 2 oraz 1089 jednostek NUTS 3 w państwach Unii dość istotnie ograniczył liczbę i rodzaj wskaźników statystycznych przyjętych do analizy.

Zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w układzie jednostek NUTS 2 i NTS 2

W charakterystyce zróżnicowania poziomu społeczno-gospodarczego regionów UE i Polski oparto się na analizie 27 wskaźników statystycznych w układzie 207 jednostek NUTS 2 i 16 NTS 2 (łącznie 223 jednostki terytorialne). Zestaw wskaźników został opracowany na podstawie danych dostępnych w Bazie Danych EUROSTAT REGIO. Przy wyborze wskaźników korzystano z wniosków i rekomendacji odnoszących się do kryteriów statystycznych używanych w obecnym okresie programowania polityki regionalnej, zawartych w raporcie przygotowanym dla Parlamentu Europejskiego (*EU Structural Policy...*, 1998). Uwzględniając kryterium merytoryczne wskaźniki te można podzielić na trzy grupy:

- 1) demografia,
- 2) rynek pracy,
- 3) gospodarka.

Macierz obserwacji $\mathbf{m} \times \mathbf{p}$ (gdzie \mathbf{m} oznacza liczbę jednostek, a \mathbf{p} – liczbę cech) ma wymiary 223×27 . Na podstawie macierzy danych określono macierz korelacji stopnia 27, z której wyprowadzono wektory charakterystyczne stanowiące podstawę transformacji zmiennych wyjściowych w nowe zmienne – składowe główne.

W dalszej analizie wzięto pod uwagę dwie pierwsze składowe główne, które wyjaśniają 40,6% zmienności ogólnej. Składowa pierwsza V_1 objaśnia 27,6% zmienności ogólnej i wykazuje istotny związek ($r > |0,7071|$) z 6 zmiennymi oryginalnymi (tab. 1). Na podstawie siły związków korelacyjnych składowej pierwszej ze zmiennymi oryginalnymi określono ją jako składową nierównoważonego rynku pracy. Regionom (jednostkom NUTS 2 / NTS 2) o wysokim poziomie bezrobocia (w tym bezrobocia obejmującego najmłodsze grupy wiekowe osób w wieku produkcyjnym) odpowiadają najwyższe, dodatnie wartości tej składowej. Są to obszary o najniższym udziale osób zatrudnionych w niepełnym czasie pracy, tym samym wykazujące brak cech współczesnego elastycznego rynku pracy. Jednocześnie regiony te charakteryzuje niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego mierzony wskaźnikiem wartości PKB na 1 mieszkańca. Najwyższe wartości składowej V_1 występują we wszystkich polskich województwach, wszystkich regionach Grecji (z wyjątkiem Notio Aigaiu), w większości regionów Hiszpanii

oraz południowych Włoch. Niezrównoważony rynek pracy jest charakterystyczny również dla regionów północnej Hiszpanii i Portugalii, środkowych Włoch, większości regionów Finlandii, wschodnich Niemiec oraz niektórych regionów Francji. Odmienna sytuacja występuje na pozostałych obszarach o niskich, ujemnych wartościach składowej V_1 . Są to obszary z relatywnie bardziej zrównoważonym, elastycznym rynkiem pracy, na wyższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego. Najlepsza sytuacja w tym zakresie występuje w krajach Beneluxu, Danii oraz południowej Anglii i Irlandii.

Druga składowa V_2 wyjaśnia 13,0% zmienności ogólnej cech wyjściowych i wykazuje istotny związek z 2 zmiennymi wyjściowymi (tab. 1). Na podstawie analizy związków korelacyjnych interpretuje się ją jako składową starości demograficznej. Regiony państw członkowskich Unii Europejskiej oraz województwa w Polsce o wysokich wartościach tej składowej cechują się wysokim udziałem najstarszych grup wiekowych przy jednoczesnym relatywnie niskim udziale najmłodszych roczników; przykładami są tu regiony północnych Włoch i Hiszpanii. Ujemne wartości składowej V_2 odpowiadają regionom nie wykazującym cech starości demograficznej, mającym lepsze perspektywy rozwoju przy uwzględnieniu uwarunkowań demograficznych. Są to m.in. wszystkie regiony Polski i Irlandii oraz regiony północnej i centralnej Portugalii, wschodniej Holandii, czy też północnej Finlandii.

Tabela 1. Istotnie statystycznie wartości współczynników korelacji zmiennych oryginalnych z wartościami dwóch pierwszych składowych głównych (w układzie jednostek NUTS 2)

Lp.	Wskaźniki	Współczynnik korelacji Pearsona	
		r	
		V_1	V_2
DEMOGRAFIA			
1	Udział ludności w wieku do 15 lat w liczbie ludności ogółem (%)		-0,8879
2	Udział ludności w wieku powyżej 65 lat w liczbie ludności ogółem (%)		0,7861
RYNEK PRACY			
3	Udział zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu pracy w liczbie ludności aktywnej zawodowo (%)	-0,7759	
4	Stopa bezrobocia (%)	0,7890	
5	Stopa bezrobocia kobiet (%)	0,8879	
6	Udział bezrobotnych w wieku do 25 lat w liczbie bezrobotnych ogółem (%)	0,8122	
GOSPODARKA			
7	Wskaźnik PKB na 1 mieszkańca w EURO (% średniej UE)	-0,8387	
8	Wskaźnik PKB na 1 mieszkańca – parytet siły nabywczej (EURO)	-0,7310	

Wskaźniki 4–6 odnoszą się do stanu w dniu 30 kwietnia 2000 r., 7–8 – 31 grudnia 2000 r., zaś 1–3 – 30 czerwca 2001 r.

Źródło: REGIO DATABASE – EUROSTAT NewCronos – 2002. Obliczenia własne.

Zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego w układzie jednostek NUTS 3 i NTS 3

Podobną procedurę analizy zróżnicowania poziomu społeczno-gospodarczego przeprowadzono w układzie podregionów UE i Polski. W tym wypadku zestaw wskaźników wyprowadzony na podstawie dostępnych danych w układzie 1089 jednostek NUTS 3 państw członkowskich UE i 44 jednostek NTS 3 w Polsce ogranicza się do 12 cech statystycznych.

Macierz obserwacji $m \times p$ ma wymiary 1133 x 12. Na podstawie macierzy danych określono macierz korelacji stopnia 12, z której wyprowadzono wektory charakterystyczne stanowiące podstawę transformacji zmiennych wyjściowych w nowe zmienne – składowe główne.

W dalszej analizie wzięto pod uwagę dwie pierwsze składowe główne, które wyjaśniają 42,9% zmienności ogólnej. Składowa pierwsza V_1 objaśnia 26,1% zmienności ogólnej i wykazuje istotny związek ($r > |0,7071|$) z 2 zmiennymi oryginalnymi (tab. 2). Na podstawie siły związków korelacyjnych składowej pierwszej z zmiennymi oryginalnymi określono ją jako składową poziomu rozwoju gospodarczego. Podregiony (jednostki NUTS 3 / NTS 3) o wysokich wartościach wskaźnika PKB na 1 mieszkańca, znacznie powyżej średniej unijnej, mają jednocześnie najwyższe wartości składowej V_1 . Są to podregiony odpowiadające dużym aglomeracjom, m.in. Londyn, Paryż, Frankfurt, Monachium, Kopenhaga, Bruksela, Wiedeń, Luksemburg, Dublin, Sztokholm, Helsinki, Mediolan. Wysoki poziom rozwoju gospodarczego występuje również w innych jednostkach NUTS 3, przede wszystkim w Szwecji, Danii, Niemczech, Wielkiej Brytanii oraz północnych Włoszech. Podregiony o niskich wartościach składowej V_1 cechuje relatywnie niższy poziom rozwoju gospodarczego i wskaźnik PKB na 1 mieszkańca znacznie niższy niż wartość średniej unijnej. Do tej kategorii obszarów należą wszystkie podregiony w Polsce oraz większość w Grecji, Hiszpanii oraz południowych Włoszech.

Druga składowa V_2 wyjaśnia 16,8% zmienności ogólnej cech wyjściowych i wykazuje istotny związek z 1 zmienną oryginalną – wskaźnikiem urodzeń w ‰ (tab. 2). W konsekwencji interpretuje się ją jako składową rozwoju demograficz-

Tabela 2. Istotnie statystycznie wartości współczynników korelacji zmiennych oryginalnych z wartościami dwóch pierwszych składowych głównych (w układzie jednostek NUTS 3)

Lp.	Wskaźniki	Współczynnik korelacji Pearsona r	
		V_1	V_2
1	Wskaźnik urodzeń (‰)		0,8008
2	Wskaźnik PKB na 1 mieszkańca w EURO (w % średniej UE)	0,9231	
3	Wskaźnik PKB na 1 mieszkańca – parytet siły nabywczej (EURO)	0,8662	

Wskaźnik 1 odnosi się do stanu w dniu 31 grudnia 1999 r., wskaźniki 2-3 – do stanu w dniu 31 grudnia 2000 r.

Źródło: REGIO DATABASE – EUROSTAT NewCronos – 2002; obliczenia własne.

nego. Te jednostki NUTS 3 i NTS 3, w których obserwuje się relatywnie wysoki poziom urodzeń, cechują także wysokie wartości drugiej składowej głównej. Obejmują one m.in.: całe terytorium Irlandii i Polski (z wyjątkiem podregionu łódzkiego, miasta Łodzi i miasta Warszawy), większość krajów Beneluksu oraz południową Hiszpanię, Włochy i Grecję. Ujemne wartości składowej V_2 odpowiadają tym podregionom, w których obserwuje się niskie wartości wskaźnika urodzeń.

Zróżnicowanie regionalne poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego a obszary problemowe

Porównując wyniki analizy zróżnicowania regionalnego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego oraz zasięgu terytorialnego obszarów problemowych w układzie jednostek NUTS 2 i NUTS 3 państw członkowskich UE uzyskano dużą zbieżność tych dwóch rozkładów.

Wśród 56 regionów problemowych Celu 1 84,0% stanowią jednostki NUTS 2 o nierównoważonym i nieelastycznym rynku pracy. Większość z nich wykazuje również cechy starości demograficznej. Tym samym można stwierdzić, że obszary problemowe Celu 1 w dużym stopniu odpowiadają regionom europejskim wykazującym negatywne cechy rozwoju społeczno-gospodarczego. Pewnym wyjątkiem są północne regiony Szwecji i Finlandii, ale trzeba pamiętać, że do obszarów problemowych zakwalifikowano je ze względu na niską gęstość zaludnienia, a nie niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego.

Znaczne zróżnicowanie zależności między rozkładem obszarów problemowych a charakterem struktury społeczno-gospodarczej występuje na poziomie jednostek NUTS 3. Przemysłowe obszary problemowe Celu 2 odpowiadają jednostkom o zróżnicowanym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego oraz zróżnicowanych tendencjach rozwoju demograficznego. Rolnicze obszary problemowe Celu 2 to w większości obszary o niskim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego (79,0% tego rodzaju obszarów problemowych) i niskich wartościach wskaźnika urodzeń (62,0%). Blisko 75,0% wszystkich miejskich obszarów problemowych Celu 2 wykazuje relatywnie niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego oraz negatywne tendencje demograficzne. Obszary problemowe Celu 2 zależne od rybołówstwa – to jednostki NUTS 3 o zróżnicowanym stanie analizowanych cech społeczno-gospodarczych. Podobny brak wyraźnych zależności dotyczy innych obszarów problemowych Celu 2.

Wyniki analizy regionalnego zróżnicowania poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego potwierdzają bardzo sytuację polskich regionów i podregionów na tle regionów europejskich. W układzie jednostek NUTS 2 / NTS 2 (województw) wszystkie polskie regiony spełniają kryteria obszarów problemowych Celu 1 unijnej polityki regionalnej. Jednocześnie odznaczają się one najbardziej nierównoważonym i mało elastycznym rynkiem pracy o wysokich wartościach stopy bez-

robocia, dużym udziale bezrobotnych w wieku do 25 lat i najniższym wśród regionów europejskich udziale osób zatrudnionych w niepełnym wymiarze. Pod tym względem sytuacja w polskich województwach jest podobna do stanu obserwowanego w większości regionów Hiszpanii, Grecji i południowych Włoch. Należy jednak podkreślić, że w przeciwieństwie do tych obszarów Europy polskie województwa wykazują cechy młodości demograficznej, co z pewnością stanowi korzystny czynnik dalszego rozwoju, w tym zmian na rynku pracy. Tendencje demograficzne obserwowane w Europie, a wskazujące na szybko postępujący proces starzenia się społeczeństw UE, w bliskiej perspektywie doprowadzą do braku siły roboczej oraz znacznego obciążenia demograficznego w tych krajach. Ten proces nie zachodzi jeszcze na taką skalę w naszym kraju. Tym samym polskie regiony mają szansę stać się w najbliższym okresie zapleczem siły roboczej dla państw UE, co może jednocześnie poprawić sytuację na polskim rynku pracy.

Bardzo podobne zależności obserwuje się w układzie jednostek NUTS 3 / NTS 3 (podregionów). Większość polskich podregionów spełnia obecnie kryteria stawiane przez Komisję Europejską obszarom problemowym Celu 2 i w przypadku nieobjęcia wsparciem w ramach Celu 1 będzie miała możliwość ubiegania się o środki Funduszy Strukturalnych. Również na tym poziomie polskie podregiony różnią się znacząco od unijnych. Poziom rozwoju gospodarczego mierzony wskaźnikiem PKB na 1 mieszkańca jest znacznie niższy od obserwowanego w jednostkach NUTS państw członkowskich. Wartość tego wskaźnika nie przekracza 30,0% średniej unijnej. Wyjątek stanowią podregiony miejskie, np. miasta Warszawy (PKB na 1 mieszkańca na poziomie 60,0% średniej unijnej). Podobnie niski poziom rozwoju gospodarczego charakteryzuje jedynie pojedyncze jednostki NUTS 3 Grecji, np. Ewrytanię. Pozostałe najslabiej rozwinięte podregiony Europy występujące w Hiszpanii, południowych Włoszech i Grecji legitymują się wskaźnikiem powyżej 50,0% średniej unijnej. Polskie podregiony mają natomiast, podobnie jak województwa, lepszą sytuację demograficzną (wskaźniki urodzeń jedne z najwyższych w Europie).

Mając na uwadze fakt, że wszystkie polskie województwa spełniają kryteria obszarów problemowych Celu 1 oraz że większość polskich podregionów mogłaby być zaliczona do obszarów problemowych Celu 2 można stwierdzić, iż stosowane w obecnym okresie programowania 2000–2006 kryteria wyznaczania obszarów problemowych w UE adekwatnie odzwierciedlają ich strukturę społeczno-gospodarczą. Niskie wartości wskaźnika PKB na 1 mieszkańca, wysoki poziom bezrobocia, w tym bezrobocia długotrwałego, znaczny udział zatrudnionych w przemyśle i bardzo wysoki w rolnictwie oraz zmiany stanu zatrudnienia – to te cechy, które z jednej strony wykorzystywane są przez Komisję Europejską przy wyznaczaniu obszarów problemowych, a z drugiej strony charakteryzują województwa i podregiony o najniższym poziomie rozwoju i problemach strukturalnych. Tak duży zakres wsparcia obejmujący całe terytorium Polski wynika z różnic w poziomie rozwoju Europy Zachodniej i Europy Środkowej.

kowo-Wschodniej. Przyjęte za wzorzec wartości wskaźników-kryteriów w UE liczącej 15 członków nie uwzględniają tych różnic. Przyjęcie do Wspólnoty nowych 10 państw z Europy Środkowo-Wschodniej w sposób naturalny obniży wartości średnich unijnych. Należy jednak założyć, że niski poziom rozwoju społeczno-gospodarczego polskich regionów będzie nadal podstawą traktowania całego terytorium Polski jako obszaru problemowego unijnej polityki regionalnej.

Wnioski

Wyniki przeprowadzonej analizy pozwalają stwierdzić, że znaczna liczba regionów Wspólnoty, w których zamieszkuje blisko połowa jej mieszkańców, ma możliwość uzyskania wsparcia z Funduszy Strukturalnych. Obszary problemowe Celu 1 obejmują słabiej rozwiniętą Europę Południową, Irlandię, wschodnie *landy* Niemiec oraz słabo zaludnione obszary państw skandynawskich. Obszary problemowe Celu 2 pełnią rolę uzupełniającą w stosunku do poprzednich i występują we wszystkich państwach członkowskich z wyjątkiem Grecji, Irlandii i Portugalii – objętych w całości wsparciem w ramach Celu 1.

Stosując aktualne kryteria wyznaczania obszarów problemowych unijnej polityki regionalnej, ze względu na różnice poziomu rozwoju gospodarczego między Polską a krajami członkowskimi, wszystkie polskie regiony spełniają kryteria Celu 1. Również wszystkie podregiony z wyjątkiem miasta Warszawy, Krakowa, Wrocławia i Poznania spełniają kryteria przemysłowych lub rolniczych obszarów problemowych Celu 2. Tym samym w sytuacji nieobjęcia całego obszaru Polski wsparciem w ramach Celu 1 regiony o relatywnie najwyższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego w Polsce będą mogły korzystać ze wsparcia na poziomie podregionów w ramach Celu 2.

Na tle regionów państw UE polskie województwa i podregiony należą do najslabiej rozwiniętych. Na poziomie regionów ich sytuacja odpowiada najslabiej rozwiniętym regionom Portugalii, Hiszpanii, Grecji i południowych Włoch z tą jednak różnicą, że polskie województwa mają korzystniejszą strukturę demograficzną. Większe dysproporcje występują na poziomie jednostek NUTS 3 / NTS 3. Polskie podregiony w porównaniu do jednostek NUTS 3 w państwach członkowskich Unii – to obszary zacofane, których poziom PKB na 1 mieszkańca nie przekracza 30,0% średniej unijnej (z wyjątkiem Warszawy, Krakowa, Poznania i Wrocławia). Tak niski poziom rozwoju spotyka się jedynie w pojedynczych jednostkach NUTS 3 w Portugalii, Grecji i Hiszpanii.

Należy pamiętać, że moment akcesji naszego kraju do UE zbiega się z trwającą obecnie na forum Komisji Europejskiej dyskusją nad reformą unijnej polityki regionalnej. Ze względu na wzrastające w wyniku planowanego poszerzenia Wspólnoty o 10 nowych państw obciążenia unijnego budżetu należy oczekiwać, że reforma ta będzie zmierzała w kierunku zaostrzenia kryteriów, jakie miałyby spełniać obszary problemowe. Już obecnie za priorytetowe w kolejnym okresie

programowania 2007–2013 uważa się następujące działania (*Second Progress Report...*, 2003):

- 1) koncentracja wsparcia w najmniej rozwiniętych regionach Wspólnoty, a zwłaszcza w regionach nowych państw członkowskich;
- 2) dobór właściwych kryteriów statystycznych wyznaczania obszarów problemowych (przy pozostawieniu wskaźnika PKB na 1 mieszkańca jako podstawowego). Nowy system wskaźników powinien lepiej identyfikować wewnątrzregionalne zróżnicowanie społeczno-gospodarcze, uwzględniając aktualne przemiany gospodarki europejskiej (*EU Structural Policy...*, 1998): (1) uwarunkowania demograficzne, (2) zmiany struktury gospodarki i rolę w niej sektora *high-tech* oraz działalności badawczo-rozwojowej, (3) segmentację rynku pracy determinującą strukturę bezrobotnych, (4) zróżnicowanie poziomu i warunków życia ludności;
- 3) rozróżnienie następujących typów regionów przyszłej Unii Europejskiej, w których przewiduje się zróżnicowane działania w ramach unijnej polityki regionalnej:
 - regiony spełniające kryteria obszarów problemowych obecnego Celu 1,
 - regiony, które w wyniku poszerzenia UE utraciły wsparcie w ramach obecnego Celu 1,
 - regiony objęte wsparciem na podstawie dodatkowych uregulowań, np. regiony zamorskie Francji, słabo zaludnione obszary Austrii, Finlandii i Szwecji,
 - pozostałe regiony nie spełniające kryteriów obszarów problemowych;
- 4) określenie wielkości granicznej transferów środków unijnych do budżetów państw członkowskich (obecnie 4,0% PKB, planuje się podwyższenie tej wartości do 4,5% PKB).

Od ostatecznych wyników toczącej się dyskusji i wdrożenia po roku 2007 nowych zasad polityki regionalnej w Unii Europejskiej zależy faktyczna wielkość wsparcia z Funduszy Strukturalnych dla polskich obszarów problemowych.

Piśmiennictwo

- Amin A., 1999, *An institutionalist perspective on regional economic development*, International Journal of Urban and Regional Research, 23, 2, s. 365–378.
- Bachtler J., Turok I. (red.), 1997, *The Coherence of EU Regional Policy: Contrasting Perspectives on the Structural Funds*, Jessica Kingsley, London.
- Bański J., 1999, *Teoria i kierunki badań obszarów problemowych w Polsce*, Przegląd Geograficzny, 71, 4, s. 401–416.
- , 2001, *Problems areas in Poland's agriculture*, Geographia Polonica, 74, 1, s. 47–64.
- Beutel J., 2002, *The Economic Impact of Objective 1 Interventions for the period 2000–2006. Final Report to the Directorate-General for Regional Policies*, European Commission, May 2002, Konstanz, Germany.

- Borkowski J., 2002, *Perspektywa członkostwa Polski w Unii Europejskiej. Regiony polskie i innych państw kandydujących a spójność ekonomiczna i społeczna Unii Europejskiej*, Studia Europejskie, Centrum Europejskie Uniwersytetu Warszawskiego, 3 (23), s. 155–162.
- Churski P., 2002, *Problem areas and support areas in Polish regional policy*, [w:] B. Miszewska, M. Furmankiewicz (red.), *Przekształcenia regionalnych struktur funkcjonalno-przestrzennych*, Rozwój Regionalny i Lokalny a Procesy Globalizacji, 6, Uniwersytet Wrocławski, Instytut Geograficzny, Wrocław, s. 75–99.
- Commission Decision of 1 July 1999 Drawing up the List of Regions Covered by Objective 1 of the Structural Funds for the Period 2000 to 2006*, 1999, 1999/502/EC (notified under document number C (1999) 1770), Official Journal of the European Communities, Luxembourg.
- Council Regulation (EC) No 1260/1999 of 21 June 1999 Laying Down General Provisions of the Structural Funds*, 1999, Official Journal of the European Communities, Luxembourg.
- Documentation NUTS 3 areas, EU, EFTA & CEC*, Version 01.01.2002, 2002, GEODAN IT.BV, Amsterdam.
- EU Structural Policy Indicators for the Identification of Problem Regions*, 1998, Roger Tym & Partners, European Parliament, Directorate General for Research, Working Paper, Regional Policy Series, REGI 104 EN, Luxembourg.
- First Cohesion Report*, 1996, European Commission, Brussels.
- First Progress Report on Economic and Social Cohesion. Unity, Solidarity, Diversity for Europe, its People and its Territory*, 2002, Commission Communication, Commission of the European Communities, COM (2002) 46 final, Brussels.
- General Report on the Activities of the European Union 2001*, 2002, European Commission, Brussels-Luxembourg.
- Jouen M., 2001, *How to Enhance Economic and Social Cohesion in Europe after 2006?* Groupement D'Etudes et de Recherches, Notre Europe, Brussels.
- Kulikowski R., 1987, *Geografia rolnictwa w pracach nad planem przestrzennego zagospodarowania kraju do 2000 r.*, Przegląd Geograficzny, 58, 4, s. 603–609.
- , 1992, *Obszary problemowe rolnictwa w Polsce*, [w:] *Wybrane zagadnienia obszarów wiejskich*, Biuletyn KPZK PAN, 158, s. 23–40.
- Maile I., 2002, *The Design of EU after Enlargement: Customs Union or Common Market with New Members*, Journal of Economic Integration, 17, 2, June 2002, Center for International Economics, Sejong Institution, s. 243–261.
- Manzocchi S. (red.), 2002, *The Economics of Enlargement*, Rivista di Politica Economica, Seria III, I–II, Rome.
- Maura A., 2002, *Developing European Regions?: Comparative Governance, Policy Networks and European Integration*, Ashgate, Burlington.
- Moussis N., 2002, *Guide to European Policies*, European Study Service, Rixensart.
- NUTS – Statistical Regions of Europe*, 2002, http://europa.eu.int/comm/eurostat/ramon/nuts/home_regions_en.html.
- Official Journal of the European Communities*, 1999, Luxembourg.
- Official Journal of the European Communities*, 2000, Luxembourg.
- Paraskevopoulos Ch.J., 2001, *Interpreting Convergence in the European Union: Patterns of Collective Action, Social Learning and Europeanization*, Basingstoke, Palgrave.
- Regions Yearbook of EU 2001*, 2002, EUROSTAT, Brussels.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie wprowadzenia Nomenklatury Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NTS)*, Dz.U. nr 58/2000, poz. 685.

- Second Report on Economic and Social Cohesion*, 2001, European Commission, Brussels.
- Second Progress Report on Economic and Social Cohesion. Unity, Solidarity, Diversity for Europe, its People and its Territory*, 2003, Communication from the Commission, Commission of the European Communities, COM 34 final, Brussels.
- Strykiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- The Financing of EU Structural Policy in the Context of Enlargement of The EU*, 2002, Interdepartmental Policy Study (IBO), Brussels.
- Tondl G., 2001a, *Regional policy*, [w:] M. Artis, F. Nixon (red.), *The Economics of European Union. Policy and Analysis*, Oxford University Press, Oxford.
- , 2001b, *Convergence after Divergence?: Regional Growth in Europe*, Verlag, Wien-New York.
- Weise Ch., Bachtler J., Downes R., McMaster I., Toepel K., 2001, *The Impact of EU Enlargement on Cohesion. Final Report*, German Institute for Economic Research, European Policies Research Centre, European Commission Tender No. PO/00-1/RegioA4, Berlin-Glasgow.
- Yin L., Zestos G.K., Michelis L., 2003, *Economic Convergence in the European Union*, Journal of Economic Integration, 18, 1, March 2003, Center for International Economics, Sejong Institution, s. 188–213.

[Wpłynęło: wrzesień 2003 r.; poprawiono: styczeń 2004 r.]

PAWEŁ CHURSKI

THE SOCIO-ECONOMIC STRUCTURE OF PROBLEM AREAS IN THE EUROPEAN UNION AND POLAND IN THE LIGHT OF EU REGIONAL POLICY

The aim of the present study is to analyse and compare the spatial distribution and socio-economic structure of problem areas in the EU member states and Poland. The analysis embraces problem areas delimited on the basis of the current criteria for EU regional policy as laid down by the European Commission.

Through the research procedure an attempt is made to answer the following questions.

- 1) What is the spatial distribution of problem areas under EU regional policy in member states and Poland?
- 2) What is the socio-economic structure of problem areas by NUTS units in the EU and NTS units in Poland?
- 3) What are the similarities and differences in the socio-economic structure of problem areas in Poland and the EU?
- 4) Which elements of the socio-economic structure of problem areas in Poland fall under EU regional policy?

The results of the analysis indicate that a considerable number of the Community's regions, inhabited by almost 50% of its population, are eligible for support from the Structural Funds. Objective-1 areas include the less-favoured southern Europe, Ireland, the eastern lands of Germany, and thinly-populated regions of Scandinavia. Objective-2 problem areas are supplementary to those under Objective 1; they can be found in all the member states except Greece, Ireland and Portugal, which fall as a whole under Objective 1.

By the criteria for the identification of problem areas under EU regional policy currently in force, all Polish regions are Objective-1 areas, owing to differences in the level of socio-economic development between Poland and the member states. Similarly, all subregions except the cities of Warsaw, Cracow, Wrocław and Poznań qualify as industrial or agricultural problem areas under Objective 2. Hence, if the entire country does not fall under Objective 1, Polish regions with the highest level of socio-economic development will be eligible for support at the subregional level under Objective 2.

Against the backcloth of the EU regions, the Polish voivodships and subregions are among the poorest-developed parts of Europe. At the level of regions, their situation corresponds to that of the poorest-developed areas of Portugal, Spain, Greece and southern Italy, except that the Polish voivodships have a more favourable demographic structure. The disparities are greater at the level of NUTS 3/NUTS 3 units. The Polish subregions lag behind their NUTS 3 counterparts with their per capita GDP of under 30.0% of the EU average (with the exception of Warsaw, Cracow, Wrocław, and Poznań). Such a low level of socio-economic development is only displayed by single NUTS 3 units in Portugal, Greece and Spain.

Otoczenie biznesu jako czynnik rozwoju społeczno-gospodarczego

The business environment as a factor of socio-economic development

JOANNA DOMINIAK

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM,
61-701 Poznań, ul. Fredry 10; e-mail: dominiak@amu.edu.pl

Zarys treści. Artykuł składa się z trzech części. W pierwszej, opierając się na polskich i anglosaskich pracach z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej, ekonomii, gospodarki przestrzennej i planowania regionalnego, dokonuje się regulacji pojęcia „otoczenie biznesu” i określenia jego składu w aspekcie: wyposażenia instytucjonalnego, otoczenia innowacyjnego i klimatu społecznego. Druga część artykułu stanowi przegląd problematyki badawczej z zakresu analizy regionalnej i lokalnej uwzględniającej rolę otoczenia biznesu w rozwoju społeczno-gospodarczym. Trzecia część zawiera analizę poziomu rozwoju otoczenia biznesu w Polsce oraz jego zróżnicowania w ujęciu regionalnym.

Słowa kluczowe: otoczenie biznesu, wyposażenie instytucjonalne, otoczenie innowacyjne, klimat społeczny, rozwój społeczno-gospodarczy.

Wstęp

We współczesnych przemianach systemu społeczno-gospodarczego istotnym czynnikiem rozwoju jest ukształtowane środowisko działalności gospodarczej. Pomiar tego czynnika i jego analizę utrudnia brak jednoznacznego określenia środowiska działalności gospodarczej w ujęciu przedmiotowym i mnogość definicji operacyjnych, przyjmujących różne zakresy środowiska działalności gospodarczej. Termin „środowisko działalności gospodarczej” jest używany zamiennie z terminem „otoczenie biznesu”. W niniejszym artykule przyjęto ten drugi termin¹.

Otoczenie biznesu można rozumieć dwojako: w wąskim i szerokim znaczeniu. Według Z. Chojnickiego (1999, s. 368) pojęcie to w wąskim znaczeniu oznacza „pewien klimat działalności gospodarczej przejawiający się w powstawaniu w regionie lub ośrodku miejskim warunków sprzyjających decyzjom lokowania

¹ Stosowanie tego terminu jest bardziej uzasadnione, gdyż podkreśla swoisty charakter otoczenia biznesu, który oznacza, na gruncie analizy systemowej, że tworzą go obiekty tego samego typu co obiekty wchodzące w skład systemu społeczno-gospodarczego (por. Chojnicki, 1988, s. 494).

i rozbudowy przedsiębiorstw, w tym także działania władz publicznych, związków zawodowych, a także kształtowanie opinii publicznej”, natomiast w znaczeniu szerokim obejmuje również wyposażenie instytucjonalne oraz otoczenie innowacyjne. W ujęciu przestrzennym otoczenie biznesu może być rozpatrywane zarówno w skali lokalnej jak i regionalnej. Określenie poziomu rozwoju otoczenia biznesu w regionie jest trudne. Według Z. Chojnickiego (1999, s. 368) jest to czynnik rozwoju o charakterze miękkim, trudny do zmierzenia, w dodatku w badaniach empirycznych przyjmuje się różne definicje otoczenia biznesu. Niemniej jednak otoczenie biznesu w wysokim stopniu intensyfikuje działalność gospodarczą regionu, a trudności w jego pomiarze nie powinny prowadzić do umniejszenia jego znaczenia.

Celem artykułu jest omówienie zakresu pojęcia: otoczenie biznesu oraz przedstawienie problematyki badawczej otoczenia biznesu w kontekście analizy rozwoju regionalnego. Dokonuje się również oceny kształtowania się otoczenia biznesu w Polsce na obecnym etapie transformacji społeczno-gospodarczej.

Artykuł składa się z trzech głównych części. W części pierwszej na podstawie polskich i anglosaskich prac z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej, ekonomii, gospodarki przestrzennej i planowania regionalnego, dokonuje się próby określenia składu otoczenia biznesu w aspekcie: wyposażenia instytucjonalnego, otoczenia innowacyjnego, klimatu społecznego. Druga część zawiera przegląd problematyki badawczej z zakresu analizy regionalnej i lokalnej uwzględniającej rolę otoczenia biznesu w rozwoju społeczno-gospodarczym. W trzeciej części zaś analizuje się poziom rozwoju otoczenia biznesu w Polsce oraz jego zróżnicowanie w ujęciu regionalnym.

Skład otoczenia biznesu

Otoczenie biznesu jako wyposażenie instytucjonalne

Otoczenie biznesu, przez wielu badaczy utożsamiane z wyposażeniem instytucjonalnym, jest rozpatrywane dwojako: (1) jako zbiór instytucji otoczenia biznesu, (2) jako zbiór instytucji otoczenia biznesu wraz z ich wzajemnymi powiązaniem, które tworzą rodzaj sieci instytucjonalnej.

W pierwszym znaczeniu wyposażenie instytucjonalne ujmuje się jako tzw. usługi dla producentów i dla biznesu. A. Werwicki (1998), posługując się klasyfikacją usług zawartą w brytyjskiej literaturze przedmiotu, odróżnia usługi dla producentów obsługujące bezpośrednio produkcję (usługi transportowe, bankowe, ubezpieczeniowe) od usług dla biznesu obsługujących organizację produkcji i zbyt produktów (usługi marketingowe, obsługa prawna, doradztwo finansowe). Jednak wykazuje, że podział ten nie jest rozłączny, dlatego usługi dla producentów i usługi dla biznesu ujmuje łącznie. Przedmiotem zainteresowania wielu badaczy otoczenia biznesu są wyłącznie usługi dla biznesu. Tego rodzaju podejście reprezentuje E. Nowosielska (2000, s. 11), która usługi dla biznesu utożsa-

mia z grupą instytucji o charakterze komercyjnym takich jak działalność prawnicza, rachunkowość, księgowość, badanie rynku i opinii publicznej, doradztwo w zakresie prowadzenia interesów, zarządzanie i reklama.

R. Woodward (1999), zajmując się otoczeniem instytucjonalnym małych i średnich przedsiębiorstw, zalicza do niego ośrodki wspierania biznesu. Do tej kategorii instytucji należą: fundusze wzajemnych poręczeń, inkubatory, transfer technologii, ośrodki szkoleniowe oraz tzw. „usługi realne, tj. usługi natury niefinansowej świadczone przez infrastrukturę otaczającą małe i średnie przedsiębiorstwa”. D. Keeble i inni (1999) do zbioru instytucji otoczenia biznesu zaliczają – poza komercyjnymi instytucjami usługowymi i ośrodkami doradczymi – także urzędy administracji samorządowej, izby handlowe i parki naukowe.

W drugim znaczeniu wyposażenie instytucjonalne jest kategorią układu instytucjonalnego. Według J. Hausnera i innych (1997, s. 8) układ ten jest uporządkowanym zbiorem instytucjonalnym uformowanym w skali regionu. Obejmuje zespół instytucji i organizacji, których zadaniem jest inicjowanie i sterowanie rozwojem regionu, wraz z występującymi między tymi instytucjami powiązaniem wewnętrznymi i zewnętrznymi. Układ instytucjonalny tworzą: (1) agencje, fundacje i stowarzyszenia rozwoju regionalnego, (2) organizacje samorządu gospodarczego (izby gospodarcze), (3) organy terenowej administracji publicznej, (4) inne instytucje – szkoły wyższe, stowarzyszenia twórcze, partie polityczne, związki zawodowe, organizacje społeczne. Powiązania wewnętrzne i zewnętrzne instytucji otoczenia biznesu kształtują sieć instytucjonalną. C. Longhi (1999) instytucje otoczenia biznesu nazywa infrastrukturą instytucjonalną. Zalicza do niej: lokalny samorząd, izby handlowe, banki regionalne i centra usługowe. Podkreśla rolę tych instytucji w rozwijaniu więzi lokalnych między przedsiębiorstwami oraz w kształtowaniu współpracy na linii: przedsiębiorstwa–instytucje naukowe.

D. Keeble i inni (1999) opisując wyposażenie instytucjonalne otoczenia biznesu operują kategorią gęstości instytucjonalnej, którą definiują jako sieć połączonych i zintegrowanych organizacji i instytucji. Należą do nich: instytucje finansowe, izby handlowe, ośrodki szkoleniowe, stowarzyszenia handlowe, władze lokalne, agencje rozwoju, centra innowacji, agencje rządowe oraz organizacje świadczące usługi dla biznesu. Gęstość instytucjonalną kształtuje nie tylko zbiór instytucji otoczenia biznesu, ale także ich wzajemne powiązania i odpowiednia atmosfera do współpracy gospodarczej (por. Yoke-Tong Chew i Wai-Chung Yeung, 2001). Pojęcie gęstości instytucjonalnej stosuje również w polskiej literaturze I. Pietrzyk (2001).

Otoczenie innowacyjne

Otoczenie biznesu może być rozpatrywane w aspekcie otoczenia innowacyjnego. Otoczenie innowacyjne odgrywa istotną rolę w generowaniu i rozpo-

wszecznianiu innowacji. Działalność innowacyjna jest działalnością o charakterze naukowo-badawczym, technicznym, organizacyjnym, finansowym i handlowym (komercyjnym), której celem jest opracowanie i wdrożenie nowych, bądź istotnie ulepszonych produktów lub procesów (por: Chmielewski i inni, 2001; Korona, 2001). W literaturze można znaleźć wiele terminów stanowiących synonimy otoczenia innowacyjnego (tab. 1). Do najczęściej stosowanych należą: środowisko innowacyjne, milieu, infrastruktura innowacyjna, system innowacyjny. Pojęcie środowiska innowacyjnego wprowadził C. Perrin (za: Benko, 1993). Środowisko innowacyjne jest rozumiane trojako: (1) jako zbiór ośrodków innowacyjnych; (2) jako zbiór ośrodków innowacyjnych wraz ze skupiskami producentów dóbr i usług; (3) jako struktury sieciowe uwzględniające relacje wewnętrzne i powiązania zewnętrzne otoczenia innowacyjnego.

Tabela 1. Pojęcia związane z otoczeniem biznesu

Pojęcie	Źródło
otoczenie instytucjonalne	Woodward, 1999
środowisko instytucjonalne (<i>institutional environment</i>)	Wolfe i Gertler, 2001; Keeble i inni, 1999; Staber, 2001; Deas i Giordano, 2001.
układ instytucjonalny	Hausner i inni, 1997
gęstość instytucjonalna (<i>institutional thickness</i>)	Keeble i inni, 1999; Yoke-Tong Chew i Wai-Chung Yeung, 2001, Pietrzyk, 2001
usługi dla producentów usługi dla biznesu	Nowosielska, 2000; Domański i inni, 2000; Porter, 1990; Werwicki, 1998
usługi pośrednie (<i>intermediate services</i>)	Bernardy, 1998
instytucje infrastruktury rynkowej infrastruktura instytucjonalna	Marzec, 1999 Longhi, 1999
środowisko innowacyjne (<i>innovative environment</i>)	Domański R., 1997; Jewtuchowicz, 1996; Nowak, 1996; Meissner, 1999; Colletis-Wahl i Pecqueur, 2001
infrastruktura innowacyjności <i>innovative milieu</i>	Cichowski, 1996 Aydalot i Keeble, 1988; Keeble i Wilkinson, 1999; Colletis-Wahl i B. Pecqueur, 2001; Longhi, 1999
<i>innovative supporting environment</i>	Frenkel i inni, 2001
regionalny system innowacji (<i>regional innovation system</i>)	Chmielewski i inni, 2001; Miedziński, 2001; Fritsch, 2001; Wolfe i Gertler, 2001

W polskiej literaturze L. Cichowski (1996, s. 158), środowisko innowacyjne, rozumiane jako zbiór instytucji sprzyjających realizacji przedsięwzięć innowacyjnych, nazywa infrastrukturą innowacyjną. Zalicza do niej: inkubatory przedsiębiorczości, ośrodki wspierania rozwoju, parki naukowe, centra innowacji, urzędy

publiczne (lokalne i centralne), agencje techniki i technologii. Instytucje działające w dziedzinie innowacji w Polsce określane są jako ośrodki innowacji i przedsiębiorczości (Jewtuchowicz, 1996; Matusiak, 1999; Mertl i Stawasz, 1996). Są to podmioty wyspecjalizowane w działaniach na rzecz rozwoju przedsiębiorczości, transferu technologii i komercjalizacji nowych technologii. Zalicza się do nich:

- 1) ośrodki szkoleniowo-doradcze – prowadzące działalność szkoleniową, doradczą i informacyjną;
- 2) centra transferu technologii – zajmujące się dyfuzją i komercjalizacją nowych technologii, odpowiedzialne za rozwijanie sieci kontaktów między nauką a gospodarką;
- 3) inkubatory przedsiębiorczości, centra technologiczne², oferujące pomoc doradczą, techniczną i lokalową dla nowo powstających przedsiębiorstw w początkowym okresie ich funkcjonowania;
- 4) parki technologiczne – czyli zorganizowane kompleksy przemysłowe skupiające na określonym terenie instytucje naukowo-badawcze oraz otoczenie biznesu w zakresie finansowania, doradztwa i wspierania rozwoju firm innowacyjnych;
- 5) lokalne fundusze pożyczkowo-poręczeniowe – nie nastawione na zysk jednostki parabankowe świadczące pomoc finansową w formie grantów i preferencyjnych pożyczek dla firm rozpoczynających działalność gospodarczą oraz gwarancji i poręczeń dla małych rozwojowych firm, nie posiadających wymaganych zabezpieczeń kredytowych.

Podstawową cechą ośrodków innowacji i przedsiębiorczości jest ich niekomercyjny charakter. Celem ich działalności nie jest maksymalizacja zysku, lecz wspieranie przedsiębiorczości oraz dyfuzja innowacji. Pierwszą grupą odbiorców ich usług są osoby i firmy rozpoczynające działalność gospodarczą, które nie mogą z przyczyn finansowych skorzystać z pomocy instytucji rynkowych (firm konsultacyjnych, banków). Drugą grupę odbiorców stanowią małe firmy korzystające z pomocy w pozyskiwaniu nowych rozwiązań technologicznych (por. Matusiak i Zasiadły, 2001).

Środowisko innowacyjne, rozumiane jako zbiór ośrodków innowacyjnych wraz ze skupiskami producentów dóbr i usług, określane jest w literaturze światowej przez P. Aydalota i D. Keeble'a (1988) jako *innovative milieu*. Jest to lokalne skupisko firm zaawansowanej technologii (*high-tech*) oraz instytucji badawczo-rozwojowych (B+R), między którymi występują formalne i nieformalne powiązania. Powiązania te polegają na wymianie wysokokwalifikowanych pracowników między firmami, uniwersytetami i jednostkami badawczo-rozwojowymi oraz na współpracy między producentami, dostawcami i odbiorcami.

² Polskie doświadczenia z centrami technologicznymi są bardzo skromne. W praktyce niewiele różnią się one od inkubatorów przedsiębiorczości (Matusiak i Zasiadły, 2001).

Środowisko innowacyjne ujmowane jako sieć relacji jest zbiorem instytucji innowacyjnych, w którym wzajemna współpraca generuje dalszy rozwój innowacji i prowadzi do integracji środowiska innowacyjnego (por. Jewtuchowicz, 1996). I. Pietrzyk (2001, s. 49) za GREMI³ wymienia trzy podstawowe cechy charakterystyczne tak definiowanego środowiska innowacyjnego: jego ramy terytorialne, właściwą mu logikę organizacyjną oraz dynamikę uczenia się: „W analizie środowiska innowacyjnego akcent zostaje położony na jego organizację i różnorodność więzi współpracy między przedsiębiorstwami, klientami, dostawcami, ośrodkami badawczymi, kształcenia itd. oraz zachodzące między nimi interakcje, poprzez które rozwijane są specyficzne kompetencje, wiedza, normy zachowań itp.”.

R. Domański (1997, s. 92) przyjmuje, że „na środowisko innowacyjne składają się struktury społeczne, instytucjonalne, organizacyjne, ekonomiczne i terytorialne tworzące warunki dla ciągłego generowania synergii oraz inwestycji w procesy produkcyjne, wykorzystujące możliwości jakie z synergii wynikają zarówno dla jednostek produkcyjnych działających w tym środowisku jak i dla środowiska jako całości”.

Rozwinięciem takiego rozumienia otoczenia innowacyjnego jest koncepcja systemu innowacyjnego zawarta w pracach M. Miedzińskiego (2001) oraz R. Chmielewskiego i innych (2001). Według M. Miedzińskiego (2001) regionalny system innowacji (RSI) jest to sieć instytucji prywatnych i publicznych, których działanie i współpraca umożliwia wytworzenie, adaptację, modyfikację oraz rozpowszechnianie innowacji i nowych technologii w regionie. Na system innowacyjny składa się wiele podsystemów (podsystem instytucjonalny, produkcyjny, finansowy). Najważniejszy jest podsystem instytucjonalny, który obejmuje następujące grupy instytucji: władze regionalne, instytuty badawcze i naukowe, politechniki i uniwersytety oraz inne placówki edukacyjno-badawcze, instytucje finansowe i kredytowe, instytucje wspierające (regionalne centra innowacji, agencje rozwoju regionalnego i lokalnego, technoparki), instytucje i programy zagraniczne. Termin: regionalne systemy innowacji jest także często stosowany w badaniach regionalnych prowadzonych w Europie Zachodniej i Ameryce Północnej. D.A. Wolfe i M.S. Gertler (2001) utożsamiają system innowacyjny z układem instytucji inicjujących procesy innowacyjne na poziomie regionalnym. Ten zbiór instytucji zarówno publicznych jak i prywatnych wytwarza swoistą kulturę innowacji wzmacnianą przez procesy społecznego uczenia się (*the social learning processes*). Lista tych instytucji obejmuje nie tylko instytucje naukowe i badawczo-rozwojowe (uniwersytety, szkoły techniczne, prywatne i publiczne laboratoria) oraz specyficzne dla przemysłu centra usługowe zajmujące się transferem technologii i analizami rynkowymi, lecz także stowarzyszenia producentów, izby handlowe i wszystkie inne instytucje, które stwarzają warunki do procesu społecznego uczenia się. Podobną definicję przedstawia M. Fritsch

³ GREMI – Groupe de Recherche Europeen sur les Milieux Innovateurs (Europejski Zespół Badawczy Środowisk Innowacyjnych).

(2001), który do systemu innowacyjnego zalicza także działania organizacji politycznych.

W świetle przeglądu definicji otoczenia biznesu można stwierdzić, że w polskich opracowaniach otoczenie biznesu utożsamia się najczęściej z wyposażeniem instytucjonalnym. W pracach francuskich i anglosaskich więcej uwagi poświęca się środowisku innowacyjnemu, które jest charakterystyczne dla wyższego poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego.

Klimat społeczny

Ważnym aspektem otoczenia biznesu jest klimat społeczny. Normy i reguły zachowań wynikające z tradycji regionu, pewna kultura przedsiębiorczości pozwalająca podmiotom gospodarczym na efektywną współpracę, atmosfera zaufania, a także sprawność, kreatywność i doświadczenie władz lokalnych są najczęściej wymienianymi elementami klimatu społecznego. Zdaniem J.J. Paryska (1997, s. 121) „właściwy klimat społeczny rozwoju lokalnego to taki stan warunków, w którym zasoby stają się aktywnymi czynnikami rozwoju, bowiem występują realne możliwości ich wykorzystania dla tego rozwoju”. Do podstawowych elementów społecznego klimatu rozwoju lokalnego zalicza: (1) struktury społeczne szczebla lokalnego zainteresowane rozwojem lokalnym i popierające ten rozwój, (2) doświadczenie i wolę kreowania rozwoju przez samorząd terytorialny, (3) inicjatywę, aktywność i przedsiębiorczość mieszkańców, (4) prawne, organizacyjne, techniczne i technologiczne wspieranie inicjatyw, (5) materialno-finansowe wspomaganie inicjatyw rozwoju lokalnego i inne. Według G. Prawelskiej-Skrzypek i B. Domańskiego (1996, s. 151) analiza klimatu społecznego w aspekcie rozwoju przedsiębiorczości ekonomicznej wykazuje, że największą wagę mają czynniki regionalne o charakterze kulturowym, silne więzi społeczne, więzi z miejscem i regionem, duża aktywność społeczna i kultura przedsiębiorczości. Ich wpływ na rozwój regionu jest tak duży, że może skutecznie rekompensować niedostatki innych czynników.

Terminowi „klimat społeczny”, w koncepcji globalnych sieci gospodarczych, odpowiada termin wyposażenie/umocowanie społeczne (*social embeddedness*), które jest ważnym atrybutem sieci i sprzyja kształtowaniu się różnych typów relacji. Do wyposażenia społecznego zalicza się takie cechy jak duch przedsiębiorczości, zdolności innowacyjne, kulturę przemysłową, samoidentyfikację, solidarność społeczną, interaktywność komunikacyjną, środowisko zaufania, które nie poddają się kwantyfikacji (Stryjakiewicz, 2001, s. 54).

W koncepcji gospodarki opartej na wiedzy klimat społeczny, sprzyjający działalności gospodarczej, tworzy kapitał ludzki (wiedza, umiejętności i kompetencje jednostek) i kapitał społeczny (normy, wartości i zrozumienie umożliwiające i ułatwiające współpracę wewnątrz grupy i między grupami społecznymi) (Chojnicki i Czyż, 2003). Według R. Domańskiego (2000b, s. 77) atrybutami kapitału

społecznego są „wzajemne zaufanie ludzi, duch wspólnoty, obywatelskie zaangażowanie, poczucie osobistej odpowiedzialności za dobro wspólne, nadawanie wysokiej wartości uznaniu ze strony społeczności i przynależności do niej, respektowanie zwyczajów, które sprzyjają porządkowi i wspólnej pomyślności”.

Zdaniem A. Kuklińskiego (2001, s. 203) właściwy klimat społeczny jest niezbędny do dyfuzji i absorpcji innowacji i funkcjonowania społeczeństwa innowacyjnego.

Klasyfikacja instytucji otoczenia biznesu

Punktem wyjścia w badaniach empirycznych otoczenia biznesu jest klasyfikacja firm i instytucji tworzących otoczenie biznesu. W Polskiej Klasyfikacji Działalności instytucje te zaliczane są do sekcji: J – Pośrednictwo finansowe; K – Obsługa nieruchomości, wynajem, nauka i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej oraz grupy 91.1 z sekcji O – Działalność organizacji komercyjnych, profesjonalnych i pracodawców.

Na podstawie przeglądu dotychczasowych klasyfikacji (Nawrot, 1999; Hausner i inni, 1997; Słodowa-Hełpa, 1998; Gorzelak i inni, 1999; Swianiewicz i Dziemianowicz, 1999; Kuszewski, 1999; Karpińska-Mizielińska, 1999; Przybylska, 2001; Woodward, 1999; Matusiak, 1999 oraz inni) w niniejszej pracy dokonano podziału instytucji otoczenia biznesu na następujące cztery klasy.

1. Instytucje otoczenia innowacyjnego (inkubatory przedsiębiorczości, ośrodki promocji przedsiębiorczości, parki technologiczne, parki naukowe, jednostki naukowo-badawcze, szkoły wyższe);

2. Agencje, fundacje i stowarzyszenia wspierające działalność gospodarczą (agencje rozwoju regionalnego i lokalnego, ośrodki wspierania przedsiębiorczości, centra wspierania biznesu, fundacje rozwoju, towarzystwa gospodarcze, kluby i centra przedsiębiorczości);

3. Organy terenowej administracji publicznej – rządowej i samorządowej oraz organizacje samorządu gospodarczego (izby przemysłowe, handlowe, budowlane, gospodarcze, turystyczne, rzemieślnicze, rolnicze i inne);

4. Instytucje usługowe o charakterze komercyjnym (pośrednictwo finansowe, obrót nieruchomościami, wynajem, firmy informatyczne, doradcze, reklamowe, giełdy, targi itp.).

Rola otoczenia biznesu w rozwoju regionalnym

Ukształtowane otoczenie biznesu w regionie z jednej strony jest czynnikiem lokalizacji działalności gospodarczej, a z drugiej strony – warunkuje dynamiczny rozwój społeczno-gospodarczy. Według J. Hausnera i innych (1997) instytucje otoczenia biznesu stymulują lokalną przedsiębiorczość, inicjują działalność innowacyjną i umożliwiają transfery nowoczesnych technologii. Znaczenie tych

instytucji wzrasta w procesie rozwoju regionalnego opartego na postfordowskim modelu organizacji produkcji (por. Stryjakiewicz, 1999; Chojnicki, 1993, 1999).

Na problematykę badania wpływu otoczenia biznesu na rozwój regionalny składają się następujące zagadnienia.

1. Instytucje otoczenia biznesu jako składowe sektora usług w nowoczesnej gospodarce (por. Nowosielska, 2000).

Współcześnie usługi dla biznesu stanowią najbardziej ekspansywną część sfery usług. Wskaźnikiem wzrostu znaczenia tego rodzaju usług w nowoczesnej gospodarce jest dynamika zatrudnienia i wzrost udziału w tworzeniu dochodu narodowego. Przyczyn wzrostu znaczenia usług dla biznesu upatruje się we wzroście złożoności i konkurencyjności nowoczesnej gospodarki. Wąska specjalizacja poszczególnych dziedzin gospodarki oraz konkurencja zmusza przedsiębiorców do korzystania z usług specjalistów z dziedzin: doradztwa podatkowego, rachunkowości, księgowości, badania rynku, reklamy, rekrutacji pracowników, prac badawczo-rozwojowych i innych (Daszkowska, 1998). Następuje eksternalizacja jednostek badawczo-rozwojowych z wielkich korporacji i przejmowanie ich przez firmy pośredniczące między nauką i gospodarką, specjalizujące się w opracowywaniu nowych technologii i sposobów ich wdrażania (Domański, 2000a, s. 70).

2. Instytucje otoczenia biznesu wspierają działalność małych i średnich przedsiębiorstw (por. Woodward, 1999; Yoke-Tong Chew i Wai-Chung Yeung, 2001; Mertl i Stawasz, 1996).

Mała przedsiębiorczość jest czynnikiem zmian regionalnej organizacji produkcji. Działalność małych i średnich przedsiębiorstw (MSP) uelastycznia zaspokajanie potrzeb rynkowych i odznacza się szybką reakcją na zmiany popytu. Rozwój techniki i technologii, wzrastająca konkurencja zmusza je do wprowadzania innowacji (por. Jewtuchowicz, 1996). Małe przedsiębiorstwa nie mają warunków do tworzenia własnych jednostek badawczych, marketingowych itp. Dlatego w rozwoju małej przedsiębiorczości otoczenie biznesu ma istotne znaczenie. Szczególne wsparcie potrzebne jest tym przedsiębiorstwom, które zamierzają zastosować nowe technologie i wymagają wysoko wyspecjalizowanych usług. Dostęp do: informacji, nowych technologii i innowacji zapewniany przez środowisko innowacyjne jest niezbędny do powstawania, funkcjonowania i rozwoju tych firm.

3. Otoczenie biznesu przyczynia się poprzez relację: innowacja–przemysł do rozwoju nowoczesnego przemysłu (por. Chmielewski i inni, 2001; Aydalot i Keeble, 1988).

Efektom działalności innowacyjnej w przedsiębiorstwach jest m.in. zastosowanie nowych technologii i rozwój nowoczesnego przemysłu. Instytucje środowiska innowacyjnego nie tylko prowadzą działalność innowacyjną, ale także zapewniają transfer nowych technologii z ośrodków naukowo-badawczych do przedsiębiorstw, ich komercjalizację i rozwój sieci kontaktów między nauką a gospodarką. Bez dostępu do nowych technologii i informacji, nowoczesny prze-

mysł innowacyjny nie ma szans rozwoju. Działalność instytucji innowacyjnych stanowiących istotny składnik otoczenia biznesu jest koniecznym warunkiem rozwoju innowacyjnych przedsiębiorstw przemysłowych i ich sprawnego funkcjonowania.

4. Otoczenie biznesu stwarza warunki sprzyjające podejmowaniu decyzji lokalizacyjnych i rozwojowi przedsiębiorstw oraz wpływa na atrakcyjność inwestycyjną regionu.

Instytucje otoczenia biznesu odgrywają istotną rolę w intensyfikowaniu działalności inwestycyjnej (por. Domański i inni, 2000; Przybylska, 2001). Poziom rozwoju tych instytucji wykazuje związek ze zróżnicowaniem napływu zagranicznego kapitału inwestycyjnego w układzie regionalnym (Czyż, 1998, s. 363). Instytucje otoczenia biznesu, zapewniające przedsiębiorstwom usługi finansowe, informacyjne, doradcze i szkoleniowe wpływają korzystnie na atrakcyjność inwestycyjną regionu.

5. Otoczenie biznesu decyduje o konkurencyjności regionów, która oznacza więcej niż przeciętny poziom inwestycji i wzrostu produkcji lub dochodu regionalnego.

W dobie postępującej globalizacji gospodarki oraz przechodzenia do społeczeństwa informacyjnego, rośnie znaczenie transferu informacji i technologii jako czynnika wzrostu konkurencyjności regionu. Tworzenie otoczenia ułatwiającego jednostkom gospodarczym uzyskanie przewagi konkurencyjnej jest ważnym zadaniem polityki regionalnej (por. Słodowa-Helpa, 1998, s. 300).

6. Otoczenie biznesu warunkuje proces wspólnego uczenia się (*collective learning*) (por. Bernardy, 1998; Wolfe i Gertler, 2001, Keeble i inni, 1999; Longhi, 1999; Keeble i Wilkinson, 1999).

Według R. Domańskiego (2000b, s. 251) „uczenie się miast i regionów jest pochodną ich innowacyjności. Proces wspólnego uczenia się dokonuje się poprzez wzajemne oddziaływanie i współpracę firm, administracji rządowej i samorządowej, wyższych uczelni i instytutów badawczych, organizacji zawodowych, organizacji samorządu gospodarczego, instytucji społecznych”. Tworzenie wiedzy jest postrzegane jako podstawa zrównoważonego rozwoju ekonomicznego i tworzenia sprawnego regionalnego systemu innowacji (por. Keeble i Wilkinson, 1999; Longhi, 1999). Infrastruktura instytucjonalna odgrywa dużą rolę w kształtowaniu i zacieśnianiu więzi pomiędzy firmami oraz ułatwianiu współpracy między firmami i instytutami naukowymi, jednostkami badawczymi, uniwersytetami. Tworzy się swoisty system regionalny, oparty na współpracy i integracji podmiotów gospodarczych i różnorodnych instytucji, generujący nowe umiejętności i możliwości produkcji.

7. Otoczenie biznesu wpływa na zdolność absorpcyjną środków pomocowych Unii Europejskiej (Kosarczyn i Żebrowska-Cielek, 2001).

Silny sektor instytucji otoczenia biznesu (duża liczba instytucji współpracujących ze sobą i z samorządem terytorialnym oraz z sektorem małych i średnich

przedsiębiorstw) sprzyja zdolności danego regionu do efektywnego wykorzystania środków finansowych (środków pomocowych i kredytów) napływających z Unii Europejskiej. Ze względu na stopień trudności procedur związanych z pozyskiwaniem funduszy europejskich, szczególnie ważne są instytucje z doświadczeniem w realizacji programów przedakcesyjnych.

Otoczenie biznesu w Polsce

Analiza otoczenia biznesu w Polsce zmierza do odpowiedzi na następujące pytania:

- 1) jak kształtowała się dynamika poszczególnych klas otoczenia biznesu w latach 1990–2000?
- 2) jakie są relacje między poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego województw a rozwojem otoczenia biznesu?
- 3) czy koncentracja instytucji otoczenia biznesu i firm świadczących usługi dla biznesu występuje w województwach z największymi aglomeracjami miejskimi?

Rozwój otoczenia biznesu w Polsce w latach 1990–2000

W Polsce po 1989 roku w przypadku większości instytucji otoczenia biznesu mamy do czynienia właściwie z ich powstawaniem od zera. Szybki proces tworzenia się nowych i gruntownej przemiany nielicznych dawnych instytucji otoczenia biznesu świadczy między innymi o dążeniu Polski do nadrobienia dystansu dzielącego ją od gospodarki rynkowej krajów wysokorozwiniętych (Stryjakiewicz i Potrzebowski, 1995). Do ważnych instytucji otoczenia biznesu, które istniały przed 1989 rokiem można zaliczyć: placówki naukowe PAN, jednostki badawczo-rozwojowe i szkoły wyższe. Pierwsze ośrodki innowacji i przedsiębiorczości powstały w 1990 roku. Spośród wielu podjętych wówczas inicjatyw najważniejsze to utworzenie: Wielkopolskiego Centrum Innowacji i Przedsiębiorczości SA w Poznaniu i Fundacji Progress&Business w Krakowie, rozwój sieci agencji lokalnych dzięki Fundacji Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych oraz utworzenie pierwszego funduszu gwarancyjnego dla Małych i Średnich Przedsiębiorstw przez Bank Inicjatyw Społeczno-Ekonomicznych (Matusiak i Zasiadły, 2001).

Empiryczna analiza poziomu i dynamiki rozwoju otoczenia biznesu w Polsce w latach 1990–2000 nie jest zadaniem prostym. Brak oficjalnej statystyki obejmującej wszystkie instytucje otoczenia biznesu, fragmentaryczność dostępnych danych i brak serii czasowych utrudniają analizę dynamiki rozwoju otoczenia biznesu w procesie transformacji w Polsce. W niniejszym opracowaniu badanie oparto głównie na danych pochodzących z Raportu Stowarzyszenia Organizatorów Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości „Ośrodki innowacji i przedsiębior-

czości w Polsce” oraz Urzędu Statystycznego w Poznaniu. Są to informacje dotyczące:

- 1) liczby ośrodków innowacji i przedsiębiorczości (ośrodki te traktuje się jako reprezentujące nowe instytucje otoczenia biznesu w Polsce);
- 2) liczby jednostek badawczo-rozwojowych i jednostek rozwojowych;
- 3) liczby pracujących w firmach i instytucjach otoczenia biznesu należących do sekcji „Pośrednictwo finansowe” (J) i „Obsługa nieruchomości i firm, nauka” (K).

Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości

Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości – to ośrodki szkoleniowo-doradcze, centra transferu technologii i informacji, lokalne fundusze poręczeniowo-pożyczkowe, inkubatory przedsiębiorczości, centra technologiczne i parki technologiczne. Są to podmioty wyspecjalizowane w działaniach na rzecz rozwoju przedsiębiorczości, transferu i komercjalizacji nowych technologii oraz wzrostu konkurencyjności gospodarki (Matusiak i Zasiadły, 2001).

Pierwszą dekadę rozwoju ośrodków innowacji i przedsiębiorczości w Polsce można podzielić na cztery okresy (Matusiak i Zasiadły, 2001):

- lata 1990–1992 – to próby tworzenia instytucji opartych na wzorcach zachodnich, związanych głównie z transferem technologii, współpracą z nauką i pomocą finansową dla firm innowacyjnych. W tym okresie liczba ośrodków innowacji i przedsiębiorczości wzrosła z 27 w 1990 roku do 98 w 1993 roku.
- lata 1993–1995 – to okres powstawania nowych ośrodków innowacji i przedsiębiorczości przede wszystkim z inicjatywy instytucji pozarządowych oraz Ministerstwa Pracy i Polityki Socjalnej, szczególnie na terenach zagrożonych wysokim bezrobociem. Miały one na celu stymulowanie rozwoju małej i średniej przedsiębiorczości, a co za tym idzie zwiększenie liczby miejsc pracy i redukcję bezrobocia. Etap ten odznaczał się dużym wzrostem liczby ośrodków innowacji i przedsiębiorczości: z 98 do 223.
- lata 1996–1998 – to okres tworzenia wyspecjalizowanych ośrodków wspomagających realizację lokalnych strategii rozwoju lub restrukturyzacji gospodarki miast i obszarów wiejskich. Nastąpił wzrost zainteresowania innowacjami i transferem technologii, przygotowano koncepcje pierwszych parków technologicznych.
- lata 1999–2000 – w związku z trudnościami finansowymi (wygaśnięciem niektórych programów pomocowych UE) kontynuują działalność jedynie ośrodki silne organizacyjnie i finansowo. Obserwuje się też komercyjną orientację dużej części ośrodków w celu zwiększenia dochodów.

W 2001 r. działało w Polsce 266 wyodrębnionych organizacyjnie ośrodków prowadzących działalność w zakresie szkoleń i doradztwa, pomocy finansowej i transferu technologii oraz oferty lokalowej dla małych i średnich przedsiębiorstw (tab. 2). Należały do nich: 142 ośrodki szkoleniowo-doradcze, 20 cen-

trów transferu technologii i informacji, 57 lokalnych funduszy poręczeniowo-pożyczkowych, 44 inkubatory przedsiębiorczości i centra technologiczne i 3 parki technologiczne.

Tabela 2. Liczba instytucji otoczenia innowacyjnego w latach 1990–2001

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Jednostki badawczo-rozwojowe	260	295	252	310	274	252	255	256	246	240	260	232
Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości	27	43	61	98	127	174	223	261	285	273	270	266

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w: K.B. Matusiak (red.), 2001 oraz rocznikach statystycznych GUS.

Jednostki badawczo-rozwojowe

Jednostki badawczo-rozwojowe obejmują instytuty naukowo-badawcze, centralne laboratoria i ośrodki badawczo-rozwojowe. Prowadzą działalność głównie w zakresie nauk stosowanych i technologicznych i mają ściśle powiązania z praktyką gospodarczą. Działyły już przed 1989 r., podlegając głównie ministerstwu resortowemu, które były ich organami założycielskimi, jak również urzędom centralnym. Oprócz wymienionych jednostek badawczo-rozwojowych do sfery badawczo-rozwojowej nauki w Polsce od 1994 r. zalicza się również jednostki rozwojowe, tj. jednostki prowadzące prace techniczne i technologiczne w przedsiębiorstwach przemysłowych, jednostkach projektowania technologicznego i budowlanego, centrach naukowo-technologicznych itp. (por. Korona, 1995).

W analizie pominięto placówki naukowe PAN oraz szkoły wyższe. Placówki naukowe PAN prowadzą głównie badania w zakresie nauk podstawowych, szkoły wyższe zaś poprzez działalność naukowo-badawczą i edukacyjną „stanowią główne ogniska upowszechniania wiedzy naukowej i uświadamiania jej roli dla postępu technologicznego i rozwoju gospodarczego” (Chojnicki i Czyż, 1997, s. 48). Trudno jednak uchwycić ich bezpośredni związek z kształtowaniem się procesów innowacyjnych i doskonalenia struktur organizacyjnych w gospodarce oraz przebiegiem procesów modernizacyjnych.

Transformacja gospodarcza zmusiła jednostki badawczo-rozwojowe do adaptacji działalności do systemu gospodarki rynkowej. Kryzys ekonomiczny na początku lat dziewięćdziesiątych spowodował spadek nakładów na działalność badawczo-rozwojową. Poza tym transformacja doprowadziła do zerwania umów kooperacyjnych pomiędzy zapleczem naukowym a sprywatyzowanym przemysłem. W latach 1990–2001 liczba jednostek badawczo-rozwojowych zmniejszyła się z 260 do 232 (tab. 3). Spadkowi liczby jednostek badawczo-rozwojowych towarzyszył wzrost liczby jednostek rozwojowych, które są jednostkami zaplecza badawczego przedsiębiorstw (Żółkiewski, 1999).

W celu przeciwdziałania niekorzystnym tendencjom w sferze działalności jednostek badawczo-rozwojowych podejmowane były i są próby ich restruktury-

zacji. Jedną z dróg jest inicjatywa Ministerstwa Gospodarki zmierzająca do koncentracji potencjału badawczo-rozwojowego poprzez łączenie jednostek działających w określonej dziedzinie nauki (restrukturyzacja zewnętrzna). Efektem tej fuzji jest formalno-prawne połączenie instytutów bądź włączenie niektórych jednostek do placówek PAN lub szkół wyższych. Restrukturyzacja wewnętrzna polegała na zmniejszeniu rozmiarów jednostek i tworzeniu nowego profilu działalności, lepiej odpowiadającego zapotrzebowaniu.

Tabela 3. Liczba jednostek badawczo-rozwojowych w latach 1990–2001

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Ogółem	260	295	252	310	274	253	255	256	246	240	260	232
w tym:												
– instytucje naukowo-badawcze	111	123	131	146	132	127	130	135	137	136	111	136
– centralne laboratoria	12	11	11	13	9	10	10	11	11	11	12	11
– ośrodki badawczo-rozwojowe	116	112	86	100	87	80	80	82	78	76	116	68
– inne	21	50	24	51	46	35	35	28	20	17	21	17

Źródło: Korona, 2001.

Agencje rozwoju regionalnego

Agencje rozwoju regionalnego i lokalnego to instytucje, których zadaniem jest wspomaganie i promocja szeroko pojmowanego rozwoju danego obszaru (województwa, powiatu, grupy gmin lub gminy). Kluczowe cele agencji to wsparcie rozwoju ekonomicznego oraz pozyskiwanie inwestorów z zewnątrz. Agencje są także pośrednikiem między władzą publiczną a biznesem. Głównymi ich akcjonariuszami są administracja publiczną (rządowa i samorządowa), instytucje okołobiznesowe, rzadziej przedsiębiorstwa. Przeważa w nich kapitał regionalny. Formami prawnymi agencji rozwoju regionalnego i lokalnego w Polsce są przede wszystkim spółki (z o.o. lub akcyjne) oraz fundacje. Pierwsze z takich agencji, zwane Agencjami Rozwoju Regionalnego (ARR) powstały w 1991 roku wspomagane przez Agencję Rozwoju Przemysłu. Lata 1991–1996 charakteryzował znaczny wzrost liczby agencji rozwoju regionalnego – ich liczba wzrosła do 66. W 2001 roku w Polsce znajdowało się 69 Agencji Rozwoju Regionalnego i Lokalnego, w tym 20 o znaczeniu lokalnym.

Zatrudnienie w sekcjach „Pośrednictwo finansowe” i „Obsługa nieruchomości, firm, nauka”

Do otoczenia biznesu, a ściślej do usług dla biznesu zalicza się głównie sekcję „Pośrednictwo finansowe” (J) i sekcję „Obsługa nieruchomości, firm, nauka” (K) Polskiej Klasyfikacji Działalności. W latach 1995–2000 liczba pracujących w Polsce w tych dwóch sekcjach reprezentujących usługi dla biznesu wzrosła z 816,5 tys. do 1164 tys., tj. o 43%, przy wskaźniku dynamiki zatrudnienia w gospodarce równym 100,2%.

W okresie 1995–1999 liczba pracujących w sekcji „Pośrednictwo finansowe” (która w statystyce oficjalnej obejmuje usługi bankowe, ubezpieczeniowe i rynek papierów wartościowych), wzrosła z 262 tys. do 389 tys. (o 48%), a w sekcji „Obsługa nieruchomości, firm, nauka” – z 554 do 776 tys. (o 40%) (tab. 4). Można tu dodać, że w 1989 roku w instytucjach finansowo-ubezpieczeniowych pracowało 149 tys. osób. W 2000 r. w stosunku do 1999 r. w usługach pośrednictwa finansowego nastąpił już spadek liczby pracujących (wskaźnik dynamiki wyniósł 77%), natomiast w „Obsłudze nieruchomości, firm i nauce” – dalszy wzrost (o 1,4%).

Tabela 4. Pracujący w usługach dla biznesu

Liczba pracujących	1995		1999		2000	
	tys.	%	tys.	%	tys.	%
Ogółem	15 129,1	100	15 691,7	100	15 159,2	100
Pośrednictwo finansowe	262,2	1,7	388,7	2,5	298,6	2,0
Obsługa nieruchomości i firm, nauka	554,3	3,7	775,8	4,9	822,6	5,4
w tym: obsługa nieruchomości	153,5	1,0	178,8	1,1	181,4	1,2
informatyka	26,2	0,2	45,0	0,3	50,5	0,3

Źródło: *Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej*, GUS, Warszawa 2001.

Sekcja K obejmuje różnorodne działy usług: obsługę nieruchomości, wynajem maszyn, urządzeń i artykułów użytku osobistego, usługi informatyczne, usługi dotyczące prowadzenia działalności gospodarczej (usługi prawnicze, rachunkowo-księgowe, doradztwo, reklama, zarządzanie firmami, rekrutacja oraz pozyskiwanie personelu, usługi sekretarskie, tłumaczenia, organizowanie targów i wystaw, projektowanie wnętrz, ochrona, itp.) oraz prace badawczo-rozwojowe. Wzrost tej sekcji wiąże się przede wszystkim z rozwojem działu: obsługa nieruchomości oraz działu: informatyka i działalność pokrewna (tab. 4). Regres zatrudnienia występuje w dziale: prace badawczo-rozwojowe (por. Kłosiński, 2000).

Regionalne zróżnicowanie poziomu rozwoju otoczenia biznesu

Analiza zróżnicowania regionalnego opiera się na zastosowaniu dwóch mierników poziomu rozwoju otoczenia biznesu: (1) liczby instytucji i (2) liczby zatrudnionych. Dane statystyczne dotyczące poziomu rozwoju otoczenia biznesu w układzie województw uzyskano w odniesieniu do trzech klas instytucji:

- 1) otoczenia innowacyjnego (liczba ośrodków innowacji i przedsiębiorczości oraz liczba zatrudnionych w jednostkach naukowych i badawczo-rozwojowych⁴),
- 2) agencji rozwoju regionalnego i lokalnego (liczba instytucji),
- 3) organizacji zrzeszających przedsiębiorców (liczba instytucji).

⁴ W analizie zróżnicowania regionalnego uwzględniono wszystkie jednostki naukowe i badawczo-rozwojowe (placówki naukowe PAN, jednostki badawczo-rozwojowe, jednostki obsługi nauki) ze względu na brak danych statystycznych dotyczących liczby i zatrudnionych w jednostkach badawczo-rozwojowych w ujęciu regionalnym.

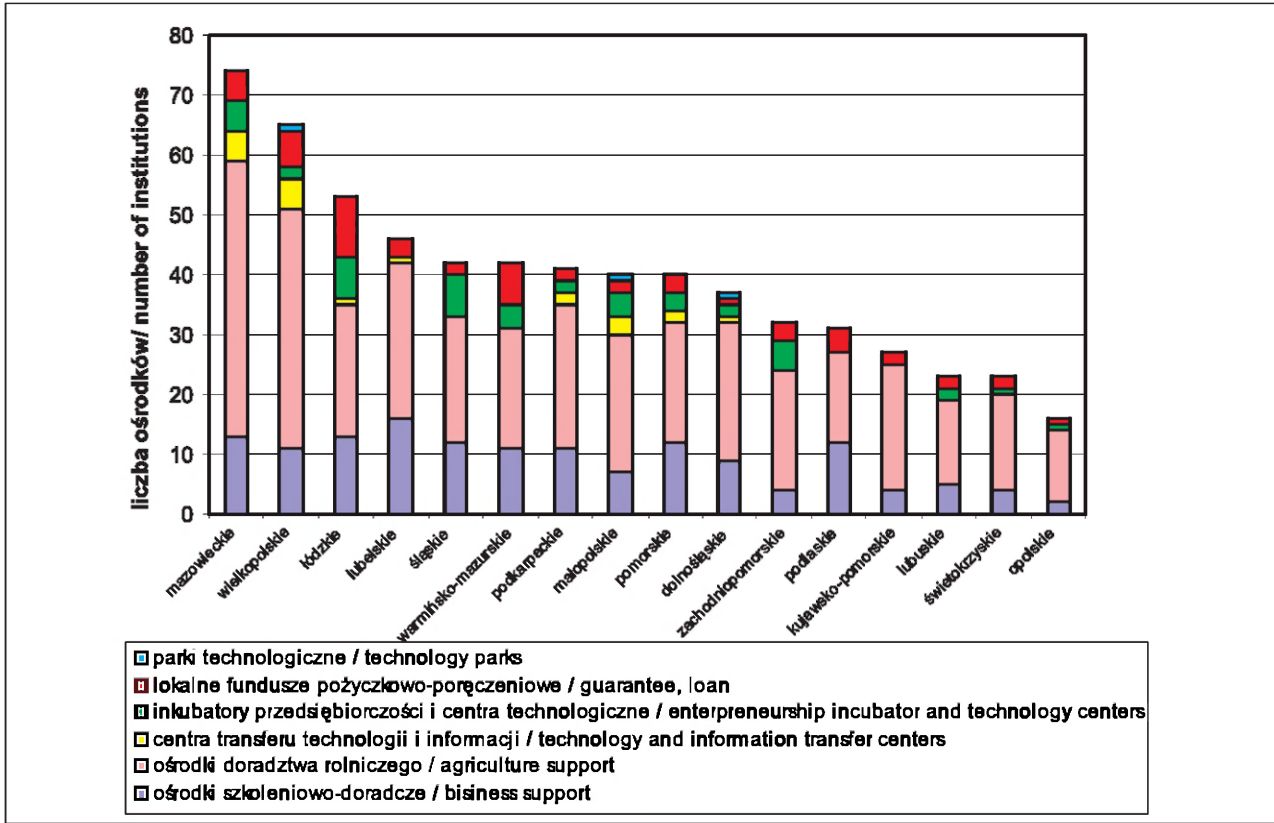
W analizie uwzględniono jedynie instytucje o charakterze niekomercyjnym. Duża różnorodność instytucji w aspekcie wielkości i funkcji wchodzących w skład otoczenia biznesu utrudnia skonstruowanie syntetycznego wskaźnika poziomu rozwoju otoczenia biznesu. W grupie tej obok – najczęściej jednoosobowych – firm doradztwa podatkowego znajdują się wielonarodowe koncerny finansowe i ubezpieczeniowe, a obok niewielkich jednostek rozwojowych – parki naukowo-technologiczne. Dlatego najwłaściwsze wydaje się operowanie cząstkowymi wskaźnikami odnoszącymi się do poszczególnych grup instytucji.

Województwem o najwyższej liczbie ośrodków innowacji i przedsiębiorczości jest województwo mazowieckie (ryc. 1). Znajdują się w nim 74 tego typu ośrodki, przy czym ponad połowę z nich stanowią ośrodki doradztwa rolniczego (46 ośrodków). Województwo mazowieckie ma też 13 ośrodków szkoleniowo-doradczych i pod tym względem zajmuje drugie miejsce w układzie województw – za (16 ośrodków). Ma także dużą liczbę centrów transferu technologii i informacji – 5 (podobnie jak wielkopolskie). W woj. mazowieckim znajduje się jedynie 5 funduszy poręczeniowo-pożyczkowych (w łódzkim aż 10) i 5 inkubatorów przedsiębiorczości (w łódzkim i śląskim po 7), nie ma tu także parku naukowo-technologicznego.

Drugą pozycję wśród województw pod względem liczby ośrodków innowacji i przedsiębiorczości zajmuje wielkopolskie (65 ośrodków). Podobnie jak w przypadku mazowieckiego ponad połowę z nich stanowią ośrodki doradztwa rolniczego (40 ośrodków). Swoją siedzibę w woj. wielkopolskim ma 11 ośrodków szkoleniowo-doradczych, 5 centrów transferu technologii i informacji oraz 6 lokalnych funduszy pożyczkowo-poręczeniowych, występują natomiast tylko 2 inkubatory. Wielkopolskie jest jednak jednym z trzech województw w Polsce, w których znajdują się parki naukowo-technologiczne. Poznański Park Naukowo-Technologiczny jest najlepiej funkcjonującą tego typu instytucją w Polsce.

Trzecią pozycję na skali liczby ośrodków innowacji i przedsiębiorczości zajmuje województwo łódzkie (53 ośrodki). Region ten charakteryzuje najwyższa liczba inkubatorów przedsiębiorczości – 7 (podobnie jak woj. śląskie) oraz lokalnych funduszy pożyczkowo-poręczeniowych (10). W łódzkim występują 22 ośrodki doradztwa rolniczego i 13 ośrodków szkoleniowo-doradczych.

Obok tych trzech województw o najwyższej liczbie ośrodków innowacji i przedsiębiorczości (powyżej 50), występuje grupa województw o podobnym, nieco niższym stopniu wyposażenia w tego typu ośrodki. Są to województwa: lubelskie, śląskie, warmińsko-mazurskie, podkarpackie, małopolskie, pomorskie i dolnośląskie o liczbie ośrodków innowacji i przedsiębiorczości od 46 do 37. Najmniejsza liczba ośrodków innowacji i przedsiębiorczości występuje w woj. opolskim – tylko 16 ośrodków (z tego 12 to ośrodki doradztwa rolniczego) oraz w świętokrzyskim (23) i lubuskim (23). Na terenie tych województw brak centrów transferu technologii i informacji oraz parków technologicznych. Liczba in-

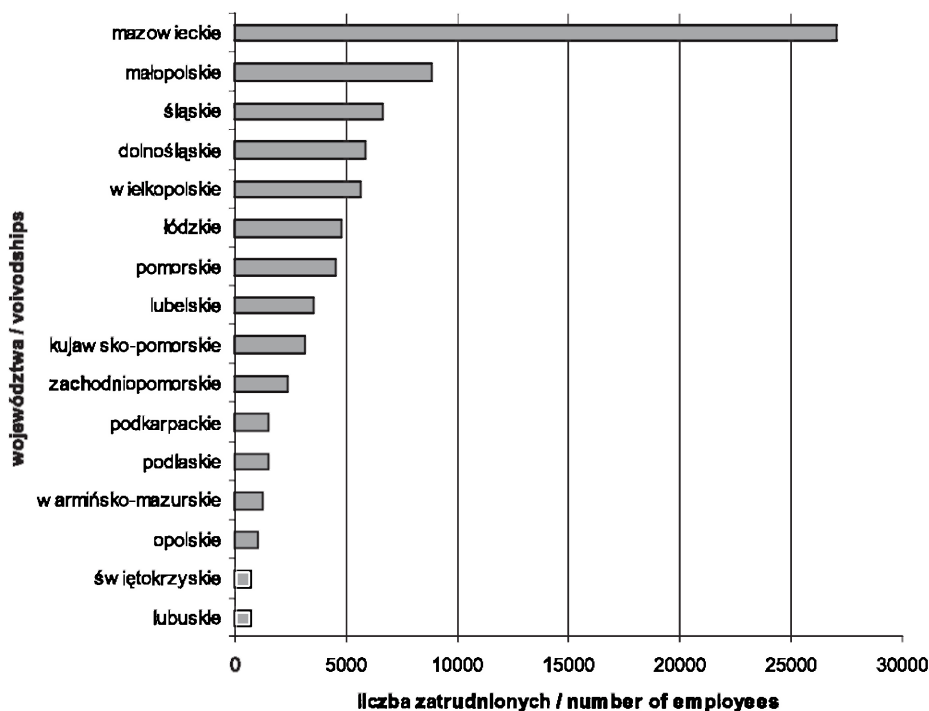


Ryc. 1. Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w województwach
 Źródło: opracowanie własne na podstawie K.B. Matusiak (red.), 2001.
 Innovation and enterprise centers in voivodships
 Source: own compilation on the basis of K.B. Matusiak (red.), 2001.

kubatorów przedsiębiorczości i lokalnych funduszy pożyczkowo-poręczeniowych nie przekracza dwóch.

Najwięcej jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych znajduje się w województwie mazowieckim (243). Drugie miejsce pod tym względem zajmuje woj. śląskie, które ma 100 takich jednostek, a trzecie – wielkopolskie z 70 jednostkami. Województwami o najniższej liczbie jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych są: podlaskie (5), lubuskie (8) i świętokrzyskie (9) – tabela 5.

Pod względem liczby zatrudnionych w jednostkach naukowych i badawczo-rozwojowych najwyższą pozycję zajmuje województwo mazowieckie (27 006 zatrudnionych). W kolejnym województwie, małopolskim, w tego typu jednostkach jest zatrudnionych trzykrotnie mniej pracowników (8835). Duża liczba zatrudnionych w jednostkach naukowych i badawczo-rozwojowych występuje także w województwach: śląskim (6630), dolnośląskim (5836) i wielkopolskim (5598). Najmniej zatrudnionych w jednostkach tego typu jest w lubuskim (727) i świętokrzyskim (730) – rycina 2.



Ryc. 2. Liczba zatrudnionych w jednostkach naukowych i badawczo-rozwojowych województw w 2000 r.

Employment in scientific and research and development units in voivodships in 2000

Źródło / Source: *Rocznik statystyczny województw 2001 (2001 Statistical Yearbook of Voivodships)*, GUS, Warszawa.

Tabela 5. Liczba instytucji otoczenia biznesu w Polsce w 2001 r.

Lp.	Województwa	Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości							Jednostki naukowe i badawczo-rozwojowe	Instytucje zrzeszające przedsiębiorców	Agencje, fundacje i stowarzyszenia rozwoju regionalnego
		ogółem	w tym:								
			ośrodki szkoleniowo-doradcze	ośrodki doradztwa rolniczego	centra transferu technologii i informacji	inkubatory przedsiębiorczości i centra technologiczne	lokalne fundusze pożyczkowo-poręczeniowe	parki technologiczne			
1	Dolnośląskie	37	9	23	1	2	1	1	61	6	6
2	Kujawsko-pomorskie	27	4	21			2		28	6	3
3	Lubelskie	46	16	26	1		3		27	3	3
4	Lubuskie	23	5	14		2	2		12	2	2
5	Łódzkie	53	13	22	1	7	10		63	9	6
6	Małopolskie	40	7	23	3	4	2	1	65	5	6
7	Mazowieckie	75	13	46	5	5	5	1	258	69	5
8	Opolskie	16	2	12		1	1		16	3	2
9	Podkarpackie	41	11	24	2	2	2		41	4	5
10	Podlaskie	31	12	15			4		8	2	5
11	Pomorskie	40	12	20	2	3	3		41	9	4
12	Śląskie	42	12	21		7	2		108	14	9
13	Świętokrzyskie	23	4	16		1	2		11	1	4
14	Warmińsko-mazurskie	42	11	20		4	7		12	3	5
15	Wielkopolskie	65	11	40	5	2	6	1	82	15	2
16	Zachodniopomorskie	32	4	20		5	3		17	3	2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych zawartych w K.B. Matusiak (red.), 2001 oraz rocznikach statystycznych GUS i na stronie: www.parp.gov.pl

Agencje rozwoju regionalnego i lokalnego najliczniejsze są w województwach: śląskim (9), dolnośląskim, łódzkim i małopolskim (po 6 agencji). Są to również regiony o wysokim poziomie wyposażenia w ośrodki innowacji i przedsiębiorczości. W podkarpackim, podlaskim i warmińsko-mazurskim znajduje się po 5 agencji rozwoju. Województwem o niskiej liczbie agencji rozwoju regionalnego i lokalnego jest, obok województw z ogólnym niedoborem instytucji otoczenia biznesu, także wielkopolskie, w którym są jedynie 2 agencje.

Jeżeli chodzi o instytucje zraszające przedsiębiorców, to aż 69 z nich ma swoją siedzibę w województwie mazowieckim; wynika to głównie z funkcji stołecznych pełnionych przez Warszawę. Poza woj. mazowieckim najwięcej tego typu instytucji znajduje się w województwach śląskim i wielkopolskim – odpowiednio 14 i 15, najmniej zaś w świętokrzyskim (1) oraz w lubuskim i podlaskim (po 2).

Należy podkreślić wysoką – na skali poziomu rozwoju otoczenia biznesu – pozycję województw mazowieckiego, wielkopolskiego i śląskiego pod względem liczby wszystkich grup instytucji. W niektórych z pozostałych 13 województw występuje koncentracja jednego typu instytucji, np. w łódzkim – funduszy pożyczkowo-poręczeniowych i inkubatorów przedsiębiorczości, w warmińsko-mazurskim – funduszy poręczeniowo-pożyczkowych, a w podkarpackim – agencji rozwoju regionalnego i lokalnego. Niski poziom wyposażenia w instytucje otoczenia biznesu charakteryzuje województwa: opolskie, świętokrzyskie i lubuskie (ryc. 1).

W celu porównania województw, zastosowano wskaźnik liczby instytucji otoczenia biznesu (liczby: ośrodków innowacji i przedsiębiorczości, agencji rozwoju, organizacji zraszającej przedsiębiorców oraz jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych) przypadających na 10 000 podmiotów gospodarczych. Najwyższa wartość wskaźnika wystąpiła w woj. mazowieckim (7,7). Wysoką wartość miały także województwa: łódzkie, warmińsko-mazurskie, wielkopolskie, lubelskie. Najniższą odnotowano w zachodniopomorskim, kujawsko-pomorskim, lubuskim i świętokrzyskim oraz w śląskim.

Województwa mają różny udział w zatrudnieniu krajowym ogółem w usługach dla biznesu (sekcje: „Pośrednictwo finansowe” i „Obsługa nieruchomości, firm, nauka”). Najwyższy jest udział województw: mazowieckiego, śląskiego i wielkopolskiego, w których jest najwięcej ośrodków innowacji i przedsiębiorczości, a najmniejszy – województw o małej liczbie ośrodków innowacji i przedsiębiorczości (opolskie, lubuskie, świętokrzyskie i podlaskie).

Charakterystyczna jest wysoka korelacja liczby instytucji otoczenia biznesu z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego województwa, mierzonego wartością PKB w przeliczeniu na jednego mieszkańca, wynosząca 0,86. Województwa z największą liczbą instytucji otoczenia biznesu znajdują się w grupie województw o najwyższych dochodach na 1 mieszkańca. Województwa o słabym rozwoju otoczenia biznesu natomiast – to również województwa o najniższym poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego (tab. 6). Istotne są także korelacje między

poszczególnymi grupami instytucji a PKB *per capita* (najwyższa w przypadku jednostek naukowych i badawczo-rozwojowych oraz organizacji zrzeszających przedsiębiorców). Jedynie liczba agencji rozwoju regionalnego i lokalnego wykazuje słabą korelację z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego.

Tabela 6. Pracujący w instytucjach otoczenia biznesu i dochód regionalny w 2000 r. według województw

Województwo	Pośrednictwo finansowe		Obsługa nieruchomości i firm, nauka*		PKB <i>per capita</i>	
	Polska=100	pozycja	Polska=100	pozycja	Polska=100	pozycja
Dolnośląskie	7,6	4	8,8	3	102,3	4
Kujawsko-pomorskie	4,5	8	4,3	8	88,7	10
Lubelskie	4,4	9	2,9	11	69,8	16
Lubuskie	2,3	15	2,3	13	90,8	8
Łódzkie	6,3	5	6,1	5	91,1	7
Małopolskie	6,3	5	7,8	6	89,4	9
Mazowieckie	27,7	1	24,3	1	149,3	1
Opolskie	2,0	16	2,1	14	83,7	11
Podkarpackie	3,4	11	3,5	10	73,4	14
Podlaskie	2,6	13	1,7	16	72,8	15
Pomorskie	5,5	7	5,6	7	101,3	5
Śląskie	10,2	2	13,9	2	110,4	2
Świętokrzyskie	2,5	14	1,8	15	78,1	12
Warmińsko-mazurskie	2,8	12	2,6	12	77,6	13
Wielkopolskie	8,0	3	8,3	4	105,2	3
Zachodniopomorskie	3,9	10	4,0	9	100,1	6

* obsługa nieruchomości, wynajem, nauka i usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Źródło: Rocznik statystyczny województw 2001, GUS, Warszawa.

Podsumowanie

Zbiór instytucji otoczenia biznesu jest zbiorem bardzo niejednorodnym. Obejmuje on między innymi instytucje nie nastawione na zysk, mające na celu wspieranie rozwoju regionów oraz firmy sekcji „Pośrednictwo finansowe” i „Obsługa nieruchomości, firm, nauka”. Cechą wspólną tych firm i instytucji jest to, że świadczą one usługi dla przedsiębiorstw. Duże zróżnicowanie otoczenia biznesu uniemożliwia jego sumaryczną charakterystykę, w związku z tym dokonano opisu wybranych klas otoczenia biznesu. Analiza dynamiki rozwoju otoczenia biznesu według klas pozwala ustalić, że przyrost instytucji typu *non-profit* (organizacji zrzeszających przedsiębiorców, agencji rozwoju, ośrodków innowacji i przedsiębiorczości) został zahamowany – głównie z przyczyn finansowych – w drugiej połowie lat 90., natomiast usługi dla biznesu (świadczone przez nastawione na zysk firmy sekcji J i K PKD), cechuje ciągły dynamiczny rozwój.

Badanie zróżnicowania poziomu rozwoju otoczenia biznesu w aspekcie przestrzennym ukazało różnice w rozmieszczeniu poszczególnych typów instytucji. Usługi dla biznesu (mierzone zatrudnieniem w sekcjach J i K) rozwinęły się najbardziej w województwach o wysokim poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego mierzonego wartością PKB na 1 mieszkańca (mazowieckie, śląskie) – rycina 3. Wysoka jest również korelacja liczby instytucji otoczenia biznesu z poziomem rozwoju społeczno-gospodarczego. Jedynie w przypadku agencji rozwoju regionalnego i lokalnego wartość współczynnika jest stosunkowo niska. Agencje te są tworzone z inicjatyw władz rządowych i samorządowych, głównie na terenach najsłabiej rozwiniętych gospodarczo.



Ryc. 3. Pracujący w sekcjach J i K w 2001 r. (tys.)
Employment in sections J and K in Poland in 2001 (thous.)

Istnieje zależność pomiędzy poziomem rozwoju otoczenia biznesu (mierzoną liczbą instytucji oraz zatrudnieniem w firmach sekcji J i K) a stopniem urbanizacji województw. Zarówno usługi dla biznesu (J, K), jak i większość instytucji (ośrodki innowacji i przedsiębiorczości, jednostki naukowe i badawczo-rozwojowe, organizacje zrzeszające przedsiębiorców) koncentrują się w województwach z największymi aglomeracjami miejskimi: mazowieckim, łódzkim, wielkopolskim i śląskim, które posiadają wyspecjalizowane i wysokowykwalifikowane kadry. Poza tym aglomeracje miejskie są też miejscami wysokiego popytu na tego typu usługi.

Powyższa analiza zawiera diagnozę stanu i dynamiki jedynie wybranych instytucji otoczenia biznesu w układzie regionalnym. Celem dalszych badań jest

analiza funkcjonowania tych instytucji w układzie sieci wewnętrznych oraz ich powiązań z małymi i średnimi przedsiębiorstwami i dużymi firmami na podstawie danych ankietowych.

Piśmiennictwo

- Aydalot P., Keeble D., 1988, *High Technology Industry and Innovative Environments: The European Experience*, Routledge, London.
- Benko G., 1993, *Geografia technopolii*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Bernardy M., 1999, *Reactive and proactive local territory: co-operation and community in Grenoble*, *Regional Studies*, 33, 4, s. 343–352.
- Chojnicki Z., 1993, *Postmodernistyczne zmiany globalnego porządku społeczno-gospodarczego*, [w:] A. Kukliński (red.), *Polonia quo vadis?*, *Studia Regionalne i Lokalne*, 12 (45), Warszawa, s. 166–204.
- , 1999, *Uwarunkowania rozwoju regionu nadgranicznego. Koncepcje i założenia teoretyczne*, [w:] Z. Chojnicki, *Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 355–380.
- Chojnicki Z., Czyż T., 1997, *Struktura przestrzenna nauki w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- , 2003, *Poland on the road to a knowledge-based economy: a regional approach*, [w:] R. Domański (red.), *Recent Advances in Urban and Regional Studies*, *Studia Regionalia*, 12, Warszawa, s. 199–213.
- Chmielewski R., Stryjakiewicz T., Twardowska J., Waloszczyk J., 2001, *Innowacyjność przemysłu i jej różnicowanie w nowym układzie wojewódzkim*, [w:] T. Czyż (red.), *Zróżnicowanie społeczno-gospodarcze w nowym układzie terytorialnym*, Biuletyn KPZK PAN, 197, Warszawa.
- Cichowski L., 1996, *Rola inkubatorów – ośrodków przedsiębiorczości w rozwoju innowacji w gospodarce w okresie transformacji systemowej*, [w:] K.B. Matusiak, K. Zasiadły, T. Broczkowski, M. Pietraszewski (red.), *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w Polsce*, Stowarzyszenie Organizatorów Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości, Poznań, s. 157–166.
- Colletis-Wahl K., Pecquer B., 2001, *Territories, development and specific resources: What analytical framework?*, *Regional Studies*, 35, 5, s. 449–459.
- Czyż T., 1998, *Transformacja społeczno-gospodarcza województwa gorzowskiego*, [w:] J.J. Parzysek, B. Gruchman (red.), *Uwarunkowania i kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa gorzowskiego, tom 2: Studia rozwoju i zagospodarowania przestrzennego*, Akademia Ekonomiczna, Poznań, s. 334–390.
- Daszkowska M., 1998, *Usługi. Produkcja, rynek, marketing*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Deas I., Giordano B., 2001, *Conceptualising and measuring urban competitiveness in major English cities: an exploratory approach*, *Environment and Planning A*, 33, 7, s. 1411–1429.
- Domański B., Guzik R., Gwosdz K., 2000, *Konkurencyjność i ranga wielkich miast Polski w świetle inwestycji zagranicznych firm produkcyjnych*, [w:] R. Domański (red.), *Nowe problemy rozwoju wielkich miast i regionów*, Biuletyn KPZK PAN, 192, Warszawa, s. 99–124.

- Domański R., 1997, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- , 2000a, *Regionalny poziom gospodarki uczącej się*, *Czasopismo Geograficzne*, 71, 3-4, Wrocław.
- , 2000b, *Miasto innowacyjne*. Studia, KPZK PAN, 109, Warszawa.
- Frenkel A., Shefer D., Koschatzky K., Walter G.H., 2001, *Firm characteristic, location and regional innovation: a comparison between Israeli and German industrial firm*, *Regional Studies*, 35, 5, s. 415–429.
- Fritsch M., 2001, *Co-operation in regional innovation systems*, *Regional Studies*, 35, 4, s. 297–307.
- Gorzela G., Jałowiecki B., Herbst M., Roszkowski W., 1999, *Transformacja systemowa z perspektywy Dzierzgonia*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Hausner J., Kudłacz T., Szlachta J., 1997, *Instytucjonalne przesłanki regionalnego rozwoju Polski*, Studia, KPZK PAN, 106, Warszawa.
- Jewtuchowicz A., 1996, *Powstawanie środowiska i sieci innowacji. Teorie i rzeczywistość*, [w:] K.B. Matusiak, K. Zasiadły, T. Broczkowski, M. Pietraszewski (red.), *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w Polsce*, Stowarzyszenie Organizatorów Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości, Poznań, s. 59–74.
- Karpińska-Mizieleńska W., 1999, *Rola instytucji otoczenia biznesu w rozwoju sektora prywatnego. oceny przedsiębiorców*, [w:] W. Karpińska-Mizieleńska, T. Smuga (red.), *Instytucje infrastruktury rynkowej w kreowaniu przedsiębiorczości lokalnej*, Fundacja Promocji Rozwoju im. E. Lipińskiego, Warszawa, s. 99–120.
- Keeble D., Lawson C., Moore B., Wilkinson F., 1999, *Collective learning processes, networking and institutional thickness in Cambridge region*, *Regional Studies*, 33, 4, s. 319–332.
- Keeble D., Wilkinson F., 1999, *Collective learning and knowledge development in the evolution of regional clusters of high technology SME's in Europe*, *Regional Studies*, 33, 4, s. 295–303.
- Kłosiński K., 2000, *Zmiany w strukturze wytwarzania usług rynkowych w latach 1990–1998*, [w:] A. Lipowski (red.), *Struktura gospodarki transformującej się. Polska 1990–1998 i projekcja do 2010*, PAN, Warszawa, s. 175–209.
- Korona M., 1995, *Nauka i technika w 1994*, GUS, Warszawa.
- Kosarczyn H., Żebrowska-Cielek J., 2001, *Wyniki badania ankietowego na temat zdolności absorpcyjnej województw*, Polska Agencja Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Kozak M., Pyszkowski A., Szewczyk R., 2001, *Słownik rozwoju regionalnego*, Polska Agencja Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Kukliński A., 2001, *Konkurencyjne społeczeństwo permanentnej edukacji jako twórca gospodarki opartej na wiedzy*, [w:] A. Kukliński (red.), *Gospodarka oparta na wiedzy. Wyzwanie dla Polski XXI w.*, KBN, Warszawa.
- Kuszeński T., 1999, *Rozwój ekonomiczny regionu a instytucje otoczenia biznesu*, [w:] W. Karpińska-Mizieleńska, T. Smuga (red.), *Instytucje infrastruktury rynkowej w kreowaniu przedsiębiorczości lokalnej*, Fundacja Promocji Rozwoju im. E. Lipińskiego, Warszawa, s. 7–28.
- Longhi C., 1999, *Networks, collective learning and technology development in innovative high technology regions: The case of Sophia-Antipolis*, *Regional Studies*, 33, 4, s. 333–342.
- Marzec A., 1999, *Finansowe aspekty funkcjonowania instytucji infrastruktury rynkowej*, [w:] W. Karpińska-Mizieleńska, T. Smuga (red.), *Instytucje infrastruktury rynkowej w kreowaniu przedsiębiorczości lokalnej*, Fundacja Promocji Rozwoju im. E. Lipińskiego, Warszawa, s. 44–59.

- Matusiak K., 1999, *Infrastruktura przedsiębiorczości i transferu technologii w Polsce*, [w:] J. Targalski (red.), *Przedsiębiorczość a lokalny i regionalny rozwój gospodarczy*, Wydawnictwo AE, Kraków.
- Matusiak K.B. (red.), 2001, *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości. SOOIP Raport 2001*, Poznań-Łódź, s. 9–20.
- Matusiak K.B., Zasiadły K., 2001, *Stan, zasoby i kierunki rozwoju ośrodków innowacji i przedsiębiorczości w 2001 r.*, [w:] K.B. Matusiak (red.), *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości. SOOIP Raport 2001*, Poznań-Łódź, s. 9–20.
- Meissner J., 1999, *Nowe rozwiązania instytucjonalne sprzyjające dynamizowaniu i wzrostowi efektywności gospodarki Poznania*, [w:] R. Domański (red.), *Podstawy gospodarczej polityki miasta. Studium Poznania cz. II*, Biuletyn KPZK PAN, 187, Warszawa, s. 217–242.
- Mertl J., Stawasz E., 1996, *Uwarunkowania i możliwości transferu technologii do małych i średnich przedsiębiorstw za pośrednictwem inkubatora przedsiębiorczości*, [w:] K.B. Matusiak, K. Zasiadły, T. Broczkowski, M. Pietraszewski (red.), *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w Polsce*, Stowarzyszenie Organizatorów Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości, Poznań, s. 103–144.
- Miedziński M., 2001, *Koordinacja procesów innowacji na przykładzie polskiego województwa. Aspekty instytucjonalne regionalnych systemów innowacji*, [w:] A. Kukliński (red.), *Gospodarka oparta na wiedzy. Wyzwanie dla Polski XXI w.*, KBN, Warszawa, s. 210–223.
- Nawrot A., 1999, *Bilans instytucji promocji rozwoju regionalnego i otoczenia biznesu w nowym układzie terytorialnym*, Polska Regionów nr 1, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Gdańsk-Warszawa.
- Nowak B., 1996, *Rola innowacji i transferu technologii w rozwoju regionalnym*, [w:] K.B. Matusiak, K. Zasiadły, T. Broczkowski, M. Pietraszewski (red.), *Ośrodki innowacji i przedsiębiorczości w Polsce*, Stowarzyszenie Ośrodków Innowacji i Przedsiębiorczości, Poznań, s. 59–74.
- Nowosielska E., 2000, *Sektor usług w Aglomeracji Warszawskiej 1992–1997: przemiany strukturalne i tendencje rozwoju*, Dokumentacja Geograficzna, 17.
- Parysek J.J., 1997, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- Pietrzyk I., 2001, *Polityka regionalna Unii Europejskiej i regiony w państwach członkowskich*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Porter M.E., 1990, *Competitive Advantage of Nations*, Macmillan, London.
- Przybylska K., 2001, *Determinanty zagranicznych inwestycji bezpośrednich w teorii ekonomicznej*, Wydawnictwo AE, Kraków.
- Praweńska-Skrzypek G., Domański B., 1996, *Lokalne i regionalne czynniki rozwoju przedsiębiorczości w świetle doświadczeń polskich i zagranicznych*, Wydawnictwo AE, Kraków.
- Słodowa-Hępa M., 1998, *Wpływ otoczenia biznesu na rozwój społeczno-gospodarczy województwa gorzowskiego*, [w:] J.J. Parysek, B. Gruchman (red.), *Uwarunkowania i kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego województwa gorzowskiego, Tom III – Koncepcje rozwoju*, Akademia Ekonomiczna, Poznań, s. 295–325.
- Staber U., 2001, *Spatial proximity and firm survival in a declining industrial district: The case of knitwear firms in Baden-Wittenberg*, *Regional Studies*, 35, 4, s. 329–341.
- Strykiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Poznań.
- , 2001, *Koncepcja usieciowienia w badaniach przestrzenno-ekonomicznych*, [w:] H. Rogacki (red.), *Koncepcje teoretyczne i metody badań w geografii społeczno-ekonomicznej i gospodarki przestrzennej*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 38–45.

- Strykiewicz T., Potrzebowski G., 1995, *The newly emerging banking system in Poland and its spatial organisation*, *Geographische Zeitschrift*, 83, 2, s. 87–99.
- Swianiewicz P., Dziemianowicz W., 1999, *Atrakcyjność inwestycyjna miast 1998–1999*, *Polska Regionów*, 7, Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową, Warszawa.
- Werwicki A., 1998, *Zmiany paradygmatu geografii usług*, *Przegląd Geograficzny*, 70, 3-4, s. 249–267.
- Wolfe D.A., Gertler M.S., 2000, *Globalization and economic restructuring in Ontario: From Industrial heartland to learning regions?* *European Planning Studies*, 9, 5, s. 575–626.
- Woodward R., 1999, *Otoczenie instytucjonalne małych i średnich przedsiębiorstw*, Centrum Analiz Społeczno-Ekonomicznych CASE, Warszawa.
- Yoke-Tong Chew, Wai-Chung Yeung H., 2001, *The SME advantage: Adding local touch to foreign transnational corporations in Singapore*, *Regional Studies*, 35, 5, s. 431–448.
- Żółkiewski Z. (red.), 1999, *Rachunek satelitarny nauki 1996–1999*, Zakład Badań Statystyczno-Ekonomicznych, 265, GUS, Warszawa

[Wpłynęło: maj; poprawiono: wrzesień 2003 r.]

JOANNA DOMINIAK

THE BUSINESS ENVIRONMENT AS A FACTOR OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT

With the current socio-economic changes, a properly-shaped environment for economic activity (also called a business environment) is an essential development factor. In the first of this paper's three main parts the literature is used as a basis for characterising the business environment as an institutional environment, an innovative milieu, and a social climate. An attempt at creating a classification of business environment components is also made, with these being divided into four classes:

- an innovative milieu,
- development agencies, foundations and associations,
- local and regional authorities and economic self-government bodies,
- commercial firms under sections J ("Financial intermediaries") and K ("Servicing of real estate, firms, and science") of the GDP classification.

The second part is a survey of the literature as regards local and regional analysis of the role the business environment plays in socio-economic development. The third part contains an empirical analysis of the level of business environment development in Poland, as well as regional differences in this. A further aims are the analysis of the dynamics of each business environment class during the transformation of the Polish economy, and the determination of the relation between the development of the business environment on the one hand and the levels of socio-economic development and urbanisation of voivodships on the other. The voivodships with the best-developed business environments are those with large metropolitan areas and a high level of socio-economic development, as measured by per-capita GDP (Mazowsze, Wielkopolska and the Łódź region).

W.R. Black – *Transportation: A Geographical Analysis*, The Guilford Press, New York-London 2003; XXII + 375 s.

Recenzowana praca jest najnowszym amerykańskim podręcznikiem geografii transportu. Jej autorem jest William R. Black, profesor Indiana University w Bloomington. Jak wynika z załączonej noty biograficznej, kierował on 16 projektami badawczymi w zakresie transportu, opublikował ponad 200 prac i raportów, był przewodniczącym Specjalistycznej Grupy Transportu Stowarzyszenia Geografów Amerykańskich, a także północnoamerykańskim redaktorem międzynarodowego kwartalnika *Journal of Transport Geography*. W 1995 r. otrzymał Nagrodę Ullmana za wkład do geografii transportu. W środowisku naukowym zaliczany jest do najbardziej znanych amerykańskich specjalistów z tej dziedziny.

Praca składa się z 21 rozdziałów, ujętych w siedem różnej długości części. Nie tylko objętość poszczególnych części jest różna, różny jest też ich poziom trudności. Obok rozdziałów napisanych niezwykle prosto spotykamy trudniejsze, wymagające niejednokrotnie dobrego opanowania technik ilościowych. Autor przyznaje, że geografii transportu uważa za bardzo bogatą, jeśli idzie o zawartość i dziwi się, iż nie jest ona dosyć atrakcyjna dla wielu młodych geografów (jak być powinna). Przyczyny upatruje w zbyt mocnym nachyleniu w kierunku matematyki: „Nalegamy na bardzo zaawansowaną matematykę do rozwiązywania problemów, które mogą być rozwiązane za pomocą prostych algorytmów na komputerze” (s. VIII).

Przedstawiany materiał nie zawsze znajduje się w typowym podręczniku geografii transportu, a części materiału, który zazwyczaj takie podręcznik zawierają, brakuje tutaj (na przykład omówienia pojedynczych gałęzi transportu). Mało jest przyczynków, ponieważ takie studia często nie mają ogólnych zastosowań. Autor przedstawia swą wiedzę o geograficznych aspektach podróży i przewozów. Również informacje o bieżących trendach, zmianach społecznych i kongestii są uwzględnione, gdyż wszystkie mają wpływ na transport.

Część I ma charakter wstępny. Poza określeniem pola badawczego geografii transportu, autor przedstawia historię transportu, niestety, wbrew tytułowi ograniczoną do Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii. Trudno oprzeć się wrażeniu, że – mimo ogromnego wkładu obu krajów w rozwój transportu – nie są to dzieje pełne. Zdecydowanie lepiej opisany jest rozwój kolei, chociaż niżej podpisanego dziwi pominięcie opracowania J.F. Stovera pt. *The Routledge Historical Atlas of the American Railroads* (Routledge, 1999).

Współczesne systemy transportowe autor ograniczył do USA i Europy, chociaż opis transportu w krajach Europy Środkowej i Wschodniej jest bardziej niż skromny (1/3 strony) i to pomimo faktu, że w czasopiśmie anglojęzycznych pojawia się coraz więcej prac dotyczących tego regionu. Ta część Europy ma zupełnie inne, poważne problemy transportowe, które mogą i powinny być omawiane w podręcznikach. Jeszcze dziwniejsze jest pominięcie Japonii, która ma jeden z najbardziej nowoczesnych systemów transportowych świata (rozbudowana sieć *Shinkansen*, sieć metra w 9 miastach, lekka kolej – rów-

niez bezzałogowa – w miastach, eksperymenty z koleją na poduszce magnetycznej MAGLEV, nowoczesne technologie w transporcie morskim, supernowoczesne porty lotnicze – Kansai i Narita, rozbudowana sieć autostrad).

Druga część książki dotyczy analizy sieci, przy czym najpierw autor przedstawia wiadomości i kwestie podstawowe: lokalizację dróg, interakcję przestrzenną, wybór ścieżki, dostępność przestrzenną i spójność sieci, autokorelację w sieci. Dalej autor zajmuje się właściwościami i pomiarem sieci transportowych. Bezbłędnie podaje definicje teorii grafów, macierzowy zapis grafów i sieci (choć nie wiadomo po co umieszcza tu macierze przepływów, a nie tylko powiązań), algorytmy najkrótszej ścieżki i inne. Wydaje się, że w przypadku wielu podanych wskaźników (α , β , γ , itd.) lepiej mówić o metodach grafowych, wykorzystujących topologiczne właściwości teorii grafów, niż o samej teorii. Wspomniane wskaźniki zostały bowiem wyprowadzone przez geografów (W.L. Garrisona, D.F. Marble'a, K.J. Kansky'ego i innych), a nie powstały na gruncie matematycznej teorii grafów. Trudno zgodzić się ze stwierdzeniem autora, że nie powinno się stosować więcej niż jednego ze wspomnianych wskaźników w jednym badaniu, gdyż każdy następny nie dostarcza już dodatkowych informacji (s. 80). Inne stwierdzenie jest zaś banalne: istnieje pozytywny związek między spójnością sieci transportowej a poziomem gospodarczym kraju (s. 91). Zagadnienie przebiegu dróg jest – i słusznie – podane oddzielnie. Również problematyka **struktury** sieci powinna być wyraźnie oddzielona od **przepływów** w sieci, co w pracy jest nie do końca zrobione, a niejasności wynikają już z mało precyzyjnego określenia tytułu części II (*Analiza sieci*).

Część III, składająca się z pięciu rozdziałów, jest poświęcona analizie przepływów. Autor rozpoczyna od podania triady Ullmana i elementarnych modeli handlu. Tę pierwszą uzupełnia czynnikiem politycznym (czwartym), zakłócającym sposobność alternatywną. Przedstawia także zagadnienie równowagi cen i inne idee odnoszące się do stabilności przepływów w czasie. Podane dalej metody analizy przepływów w piśmiennictwie zazwyczaj ogranicza się do optymalizacji przepływów w sieci za pomocą programowania liniowego (tzw. zagadnienie transportowe). W.R. Black słusznie przedstawia „pułapki” związane z niejednorodnością przesyłanych towarów, a podlegających optymalizacji przewozu. Co więcej, podaje losowy model przepływu (*random flow model*), służący do oszacowania losowego przepływu między ośrodkami, oraz pewnego rodzaju rozwinięcie, tzw. *transaction flow analysis* jako metodę oceny, czy faktyczny przepływ różni się znacznie od oczekiwanego. Inne podane metody to: analiza czynnikowa (lub analiza składowych głównych) macierzy przepływów jako metoda redukująca wzajemne relacje w macierzy korelacji do zbioru niezależnych ładunków czynnikowych i analiza autokorelacji sieci jako metoda badania układu zdarzeń w sieci (skupiony, losowy, rozproszony). W rozwinięciu tej ostatniej Black ma osobisty duży wkład.

Poza tym, część III zawiera szacunek popytu na przewozy nazywany problemem predykcji generacji przepływu, w niektórych przypadkach bardzo prosty, w innych nadzwyczaj skomplikowany (analiza regresji, analiza wielozmienna). Problematykę przestrzennej interakcji autor pokazuje na przykładach zastosowań różnorodnych modeli grawitacji. Rozdział ten wymaga dobrego przygotowania matematycznego ze strony czytelnika. Część III kończą modele wyboru, a więc przewidyujące sposoby lub szlaki, po których przepływy będą zachodziły. Są to zasadnicze pytania, umożliwiające zrozumienie sposobu oceny „kosztów” przestrzennej separacji przez ludzi i przewoźników. Pomocne okazuje się tutaj wykorzystanie oprogramowania TransCAD (Caliper Corporation).

Część IV dotyczy polityki, planowania transportu, analizy wpływu transportu na środowisko i odwrotnie – środowiska na transport. Ma charakter opisowy i dotyczy niemal w całości Stanów Zjednoczonych. Z niektórymi stwierdzeniami autora nie można się jednak zgodzić. Przy omawianiu kontekstu międzynarodowego polityki transportowej autor nie wspomina, że USA nie podpisały Protokołu z Kioto, ograniczającego emisję CO₂. Zatem zamieszczanie tabeli 12.2 jest bezcelowe, tym bardziej że głównym źródłem gazów cieplarnianych jest przemysł, a nie transport. Co najmniej dyskusyjne jest stwierdzenie, że konieczność planowania transportu wynika przede wszystkim z problemów związanych z kongestią. Dalej, czemu ma służyć planowanie transportu, skoro w prognozowaniu praktycznie gwarantuje się utrzymanie dominującej roli samochodu jako środka transportu? Dlaczego wypadki drogowe są potraktowane jako element negatywnego wpływu transportu na człowieka, podobnie jak to ma miejsce w przypadku różnych komponentów środowiska?

Część V obejmuje jeden krótki rozdział, poświęcony Geograficznym Systemom Informacji w Transporcie (GIS-T). 10-stronicowy rozdział zawiera kompletnie niepotrzebny wstęp o komputerach, mało czytelne ryciny (17.1, 17.3, 17.4) i jest zbyt krótki, aby można było w nim pokazać, na czym polega rola i znaczenie GIS-T, a także wpływ zdalnego sterowania i GPS na przestrzenną dokładność GIS-T. GIS umożliwia skomplikowane analizy, które byłyby niezwykle kosztowne przed 20 laty. Umożliwia badaczowi zajęcie się wyjątkowo złożonymi problemami i bada liczne możliwości rozwiązań. Autor chyba zdaje sobie sprawę ze słabości rozdziału stwierdzając, że „zamiarem jest tylko wprowadzenie do przedmiotu”. Jednak zalecanie studentom *Geographic Information Systems in Transportation Research* pod redakcją J.-C. Thilla (Pergamon, 2000) jest nieporozumieniem. Przecież jest to zbiór 22 artykułów 8. tomu czasopisma *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, zbyt trudnego dla studentów. Istnieją łatwiejsze w odbiorze prace, które można polecić studentom, na przykład *Geographic Information Systems for Transportation* H.J. Millera i S.-L. Shawa (Oxford University Press, 2001).

Pozostałe części mają charakter głównie opisowy. Część VI dotyczy aktualnych kwestii i problemów, w tym kongestii, zrównoważonego transportu i potencjalnej ruchliwości, a VII – przyszłości rozwoju transportu do 2030 r., zresztą głównie w Stanach Zjednoczonych, oraz przyszłości geografii transportu jako nauki. Te ostatnie stwierdzenia są, zdaniem niżej podpisanego, mało oryginalne, tzn. są prostą ekstrapolacją obecnych trendów, przedstawionych w publikacji. Trudno się zgodzić ze stwierdzeniem autora, że nie można oczekiwać większego wkładu geografii transportu w rozwój GIS-T, gdyż jest to zajęcie dla informatyków (s. 341). Autor przyznaje, że GIS-T wyprzedziło jego oczekiwania jeśli idzie o integrację odpowiednich zastosowań.

Recenzowana praca jest drugim w ostatniej dekadzie amerykańskim podręcznikiem geografii transportu, któremu wyraźnie brakuje sprofilowania. Jest w nim część tradycyjna, czysto opisowa, jest też próba wprowadzenia elementów metod analizy, jednakże bez podania strony technicznej zagadnienia. W 1996 r. ukazał się podobny podręcznik *Geography of Transportation* E.J. Taaffe, H.L. Gauthiera i M.E. O'Kelly'ego (recenzja niżej podpisanego w *Przeglądzie Geograficznym*, 1999, 71, s. 476–478). Podręczniki europejskie mają bardziej homogeniczny charakter, np. *Modern Transport Geography* pod redakcją B. Hoyle'a i R. Knowlesa (recenzja: *Przegląd Geograficzny*, 2000, 72, s. 125–127).

Mocną stroną podręcznika jest wykorzystanie rozległych badań własnych autora, poprawność zapisu matematycznego, ujednoczenie symboliki i dostarczenie czytelnikowi

zalecanej literatury. Również zakres tematyczny jest szeroki i obejmuje praktycznie wszystkie ważniejsze zagadnienia, będące przedmiotem badań geografii transportu. Brakuje tylko problematyki z pogranicza transportu i studiów nad tożsamością kulturową płci (*gender studies*).

Z drugiej strony, wykład jest mało uporządkowany. Zdarzają się powtórzenia, np. o uśrednieniu opłat transportowych dla firm produkcyjnych co sprawia, że identyczny towar kosztuje tyle samo w różnych miejscach i sprzyja to przenośności dóbr konsumpcyjnych. Istnieje pewna niejednorodność wykładu: obok spraw elementarnych mamy zagadnienia skomplikowane, dodatkowo dość sformalizowane pod względem matematycznym. A ponieważ nie są one wyjaśniane „krok po kroku”, dla mniej wyrobionego czytelnika mogą być mało zrozumiałe. Ogólnie wyjaśnianie w pracy jest dość kiepskie.

Książka wymaga niezwykle uważnej lektury. W tekście pojawiają się bowiem stwierdzenia banalne (np.: na szlaku transportowym kongestia osiąga maksimum, kiedy liczba pojazdów na milę osiąga maksimum – s. 71), dyskusyjne (wybór między różnymi sposobami transportu indywidualnego w USA jest funkcją różnic czasu podróży – s. 195) lub wręcz fałszywe (Grecja zaliczona do krajów europejskich mających najdłuższą sieć autostrad – s. 49). Jest oczywiste, że książka jest pisana dla amerykańskiego czytelnika, niemniej zakres przestrzenny powinien w publikacji zostać określony. Niektóre ryciny są mało czytelne. Są opracowane komputerowo, ale wydrukowane z niewystarczającą rozdzielczością. Zdarzają się błędy w nazewnictwie obcym (np. tabela 3.3). Niektóre podane przez autora informacje są stare: w książce opublikowanej w 2003 r. nie powinno się operować danymi za 1996 r. (s. 49). Tylko w krajach UE (15) w latach 1996–2001 przybyło 6339 km autostrad!

Reasumując, ocena pracy jest niejednoznaczna. Z jednej strony, należy się cieszyć z powstania nowego podręcznika. Z drugiej, biorąc pod uwagę cenę (prawie L50), nie jest to „*good value for money*”.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

I. Docherty, J. Shaw (red.) – *A New Deal for Transport? The UK's Struggle with the Sustainable Transport Agenda*, Blackwell Publishing, Malden-Oxford-Carlton 2003; XXIV + 256 s.

W krajach, w których przywiązuje się należyłą wagę do polityki transportowej, co pewien czas ukazują się „białe księgi” na jej temat. W Wielkiej Brytanii ostatnią taką księgę pt. *A New Deal for Transport: Better for Everyone* opublikowano w 1998 r., a we wrześniu 2003 r. ukazała się długo oczekiwana praca oceniająca realizację zawartych w księdze postulatów, zamierzeń i propozycji.

Przypomnijmy, że w Polsce w 1994 r. ukazała się *Polityka transportowa*, dotychczas jedyny podobny dokument, przygotowany przez ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Jednakże jakość tego dokumentu pozostawiała bardzo wiele do życzenia (por. tekst niżej podpisanego pt. *Polska polityka transportowa: jaka jest, a jaka być powinna?*, [w:] *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 3, 1997, s. 5–27), i – w rezultacie – nie przeszedł on nawet procedury legislacyjnej w naszym Sejmie, lecz trafił do

kosza. Różnica między dokumentami polskim i brytyjskim polega nie tylko na jakości: *Polityka...* była oficjalnym dokumentem rządowym, podczas gdy *A New Deal...* został przygotowany przez zespół ekspertów Partii Pracy, w czasie gdy była ona w opozycji parlamentarnej, a opublikowany gdy była już u władzy. Polski dokument przygotowali urzędnicy ministerialni, brytyjski zaś – pracownicy nauki, czego efektem jest jego wysoki poziom merytoryczny. Celem recenzowanej książki jest ocena rządowych dokumentów brytyjskich nt. transportu. Redaktorzy w zasadzie zgadzają się z transportową diagnozą Partii Pracy, zanim Partia ta doszła do władzy. Radykalna polityka transportowa odrzucała mit gospodarki opartej na rosnącym wykorzystaniu samochodu osobowego. Założenia konserwatystów dotyczące wzrostu przewozów nie powinny być kontynuowane, ze względu na rosnącą kongestię, zawodność usług przewozowych i skażenie środowiska: lokalne pogorszenie jakości powietrza i emisję gazów cieplarnianych. Po latach zaniedbań i niedoinwestowania, poprawie powinien natomiast ulec transport publiczny. Niejednokrotnie dostęp do transportu przyczynia się bowiem do problemów społecznego wykluczenia i zagraża rozwojowi wielu społeczności lokalnych. Poza tym, ludzie powinni więcej chodzić pieszo i jeździć rowerem, a nie samochodem.

O ile politykę Partii Pracy, promującą transport zrównoważony, należy powitać z zadowoleniem, o tyle osiągnięte do tej pory wyniki są nadzwyczaj skromne. Dowody przemawiają przeciwko rządowi laburzystowskiemu: użycie samochodu wzrasta, program budowy dróg stopniowo się rozwija, plany opodatkowania użytkowników dróg niemal nie istnieją, dalszy rozwój przewozów kolejowych jest zagrożony, prawdopodobny jest dalszy wzrost przepustowości portów lotniczych, zaś promocja innych środków transportu, takich jak autobus i rower jest prawie niewidoczna. Istnieją pewne wyjątki od tej negatywnej oceny i są one podane w książce, ale w ogólnej ocenie wspomniana polityka rozczarowuje.

Oczywiście trzeba być realistą. Sześć lat od objęcia władzy przez Partię Pracy to zbyt krótki okres, aby zrealizować większe projekty infrastrukturalne. Niemniej, wprowadzanie ulepszeń powinno być zaawansowane (takich jak rozbudowa sieci połączeń kolejowych i autobusowych, dodatkowe ścieżki dla rowerzystów, poprawiony dostęp dla pieszych), zaś większe projekty powinny być w trakcie realizacji. Bezspornie istnieje luka między polityczną retoryką a rzeczywistością. Promowanie zrównoważonego transportu nigdy i nigdzie nie było łatwe, zwłaszcza w społeczeństwie uzależnionym od samochodu.

Chociaż publikacja jest przygotowana w imieniu Grupy Badawczej Geografii Transportu Królewskiego Towarzystwa Geograficznego (i Instytutu Geografów Brytyjskich), redaktorom udało się pozyskać autorów z różnych dyscyplin transportu. W ocenie dokumentów transportowych laburzystów od 1997 r. geografom towarzyszą przedstawiciele innych dyscyplin, w tym ekonomii, nauk politycznych, planowania strategicznego.

Książka dzieli się na trzy części. W pierwszej analizuje się związki między zrównoważonym rozwojem a polityką transportową oraz bada polityczną rzeczywistość otaczającą program zrównoważonego rozwoju. Bardzo dobrze napisany przez I. Docherty'ego rozdział wyjaśnia, dlaczego w kierunkach polityki transportowej laburzystów zaszły zmiany: protesty związane z zamiarem opodatkowania paliw płynnych w 2000 r., trudności z wprowadzeniem płatnych autostrad i opłat za parkowanie, niezadowolenie mediów i grup nacisku np. wielkich supermarketów, wywołały niechęć ministrów do wprowadzania zmian, zapewniających zrównoważony rozwój gospodarki, środowiska i społeczeństwa.

W efekcie, zamiast „zrównoważonego rozwoju” w dokumentach zaczęto mówić o „zintegrowanym transporcie”, chociaż pojęcie integracji nigdzie nie zostało zdefiniowane. Przesunięcia w priorytetach sugerują, że aspiracje zmierzające do zredukowania liczby podróży znikły z programu laburzystowskiego, a plany budowy dróg są realizowane w większym zakresie niż proponowali to konserwatyści. Rząd odrzucił prowadzenie polityki zrównoważonego rozwoju, zwłaszcza jeśli chodzi o ograniczanie popytu na transport. Laburzyści zorientowali się na zwiększenie mobilności, chociaż z równoległym inwestowaniem w kolej i lokalny transport publiczny, aby zmienić ogólny *modal split*. Opracowano nowy *Transport 2010: the 10-Year Plan*, który zakładał wybór możliwości podróżowania do większej liczby miejsc, różnymi środkami transportu i częściej.

W pozostałych rozdziałach pierwszej części książki kontynuuje się badanie roli różnych poziomów administracji brytyjskiej we wprowadzaniu programu zrównoważonego transportu. Odpowiedzialność za transport dzieli się bowiem między rząd centralny (Westminster), władze prowincjonalne, władze lokalne, różne quasi-publiczne agencje i operatorów sektora prywatnego. A. Smyth analizuje w jaki sposób *devolution*, jedna z „wielkich idei” laburzystów, wpłynęła na rozwój polityki transportowej poszczególnych części Zjednoczonego Królestwa od 1999 r. *Devolution* oznacza przekazanie przez rząd centralny części uprawnień do Parlamentu Szkockiego, Narodowego Zgromadzenia Walii i Zgromadzenia Irlandii Północnej. Pomimo wielu różnic między poszczególnymi częściami Zjednoczonego Królestwa, miało ono dotychczas jedną politykę transportową. Atrakcyjność *devolution* polega na stworzeniu regionalnych rozwiązań, dostosowanych do miejscowych warunków. Na ogół większe środki w przeliczeniu na mieszkańca w połączeniu z niską gęstością zaludnienia powodują, że polityka transportowa zmierza w kierunku budowy większej ilości dróg. Dlatego *devolution* raczej nie sprzyja prowadzeniu polityki zrównoważonego transportu. Najbardziej charakterystyczną cechą takiej polityki w Zjednoczonym Królestwie jest jednak nierówność i brak symetrii między poszczególnymi prowincjami. Temat relacji między władzą centralną i lokalną oraz ich wpływu na politykę transportową jest rozwinięty dalej przez G. Vigara i D. Steada, którzy badają rolę władz lokalnych w tworzeniu programu transportowego. O ile laburzystowski nacisk na inwestycje w transporcie publicznym sprawdza się lokalnie w niektórych obszarach, o tyle inne kwestie, takie jak bezpieczeństwo drogowe, przez większość władz lokalnych nie zostały podjęte mimo nacisków rządu centralnego. Pewne szczegóły odnoszą się do specyficznej sytuacji brytyjskiej, toteż ten rozdział jest raczej mało ciekawy dla obcokrajowca.

Druga, najobszerniejsza część skupia się na postępach i niepowodzeniach we wdrażaniu polityki transportowej przez rząd T. Blaira. I tak, W. Walton krytykuje laburzystowską politykę budowy dróg po 1997 r., a J. Shaw i J. Farrington stawiają pytanie, czy zmaterializuje się obiecany „renesans kolei”. Początkowo laburzyści byli przeciwni prywatyzacji BR i ostzegali potencjalnych nabywców, że nie będą honorować umów zawartych przez konserwatystów. Potem zmienili zdanie i własność publiczna oznaczała w istocie własność prywatną. Pomimo ministerialnych życzeń spełnienia „renesansu kolei” jako części nowego ładu, istnieją poważne wątpliwości, czy można to osiągnąć w formie przedstawionej w 10-letnim Planie. Rozdział jest dobrze napisany, ale nie zawiera wielu nowych, ciekawych informacji. Także następny dotyczy transportu kolejowego, a w szczególności systemów lekkiej kolei i londyńskiego metra. R. Knowles i P. White analizują zawirowania historii inwestycji w oba środki transportu i pytają, czy w istocie laburzystowskie podejście

do transportu w dużych miastach ujawnia zaangażowanie w zrównoważony program rozwoju. Wnioski nie są budujące: lekka kolej jest zbyt droga, a czas jej budowy za długi, aby mogła stać się atrakcyjna politycznie, chociaż około 2010 r. Wielka Brytania może stać się europejskim liderem w tym zakresie. Inne kraje skupiają się bowiem na budowaniu sieci metra, a nie lekkiej kolei.

J. Preston przechodzi do rozważań nt. bieżącej roli podróży autobusowych w Londynie i w pozostałej części Wielkiej Brytanii oraz potencjalnego wkładu tego rodzaju przewozów do zrównoważonego programu rozwoju transportu. Autor dokonuje przeglądu niedawnych inicjatyw laburzystowskich, widząc przy tym potrzebę stworzenia większej roli dla autobusów. Sugeruje także, że rozwój takiej roli będzie wymagał zwiększenia finansowego wsparcia ze strony rządu. Według R. Tolleya testem na prowadzenie zrównoważonej polityki transportowej jest przesunięcie większej części podróży na dojście piesze i dojazd rowerem. W przeszłości te dwie formy nie były uważane za alternatywy wobec innych przewozów. Obecnie uważa się, że nie powinny konkurować między sobą. Wzrost ich udziału powinien jednak zmniejszać odległość przeciętnej podróży i liczbę podróży samochodem. Jest to możliwe, ponieważ w Wlk. Brytanii aż 70% przejazdów odbywa się na odległość nie przekraczającą 5 mil. W ostatnim rozdziale drugiej części B. Graham przedstawia ekspansję przewozów lotniczych – jedno z największych wyzwań, przed którymi stoi każdy rząd w dążeniu do zrównoważenia transportu. Jest to jeden z ciekawszych rozdziałów książki, napisany przez wybitnego znawcę transportu lotniczego.

Ostatnia część przedstawia prawdopodobny scenariusz polityki zrównoważonego transportu w Wielkiej Brytanii do 2010 r. Część obejmuje zaledwie jeden rozdział napisany przez P. Goodwina – poprzedniego najstarszego, niezależnego doradcę rządu laburzystowskiego. Autor przedstawia krytyczny przegląd realizacji własnych celów politycznych przez laburzystów. Stało się tak za sprawą „nowej lewicy”, która porzuciła socjalistyczne ideały Partii Pracy i to jest przyczyna, dla której rząd zrezygnował z zasad odnoszących się do transportu, a zawartych w Białej Księdze z 1998 r. Teraz „celem rządu nie jest redukcja wzrostu przewozów..., zamiarem rządu jest redukcja kongestii” (cytat za Goodwinem, s. 240). Pewne poczynania rządu nie są zgodne z tradycyjną postawą laburzystów, na przykład zaniechanie renacjonalizacji kolei. W większym stopniu jesteśmy świadkami polityki rządowej aniżeli partyjnej. Wyraźnie widać tu pewne analogie z polityką uprawianą w innych krajach, m.in. w Polsce. Choć *A New Deal for Transport* jest napisany językiem Partii Pracy, pojęcia nie są rozumiane w ten sposób.

Prezentowana praca powinna być podstawową lekturą dla każdego zainteresowanego polityką transportową w Wielkiej Brytanii. Obala mit, że rząd ma spójną strategię rozwoju transportu. Pomimo dobrych intencji i programu radykalnej polityki książka ujawnia, że rząd Partii Pracy poniósł porażkę jeśli idzie o ograniczenie potrzeby podróżowania i wzrost możliwości wyboru sposobu przemieszczeń. Społeczeństwo stało się jeszcze bardziej zależne od samochodu, poziomy kongestii i zawodności wzrosły, a cel transportu zrównoważonego zniknął. Co innego było zawarte w programie przedwyborczym laburzystów, co innego w *A New Deal...*, a jeszcze co innego wprowadza się w życie.

Książka jest interesująca, mimo że dotyczy sytuacji brytyjskiej, odmiennej w wielu miejscach od polskiej. Niemniej, jest zaskakujące, jak wiele polskich rozwiązań idzie śladem wcześniejszych propozycji unijnych. Dlatego uważam, że specyfika sytuacji nie powinna sprawiać, że praca nie jest ciekawa dla polskiego czytelnika. Niektóre rozdziały

czyta się jednak trudno z powodu stosowania wielu akronimów oznaczających instytucje, organizacje, komitety planistyczne itp. Akronimy stosuje się powszechnie, ale jeśli ich liczba i częstość występowania jest znaczna, tekst staje się miejscami mało czytelny.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

Z. Bauer – *Úzkorozchodné železnice v průmyslu a zemědělství*, Corona, Praha 2003; 288 s., 67 ryc., 221 fot.

Koleje przemysłowe, chociaż nie są zjawiskiem marginesowym, rzadko trafiają do literatury. Dotychczas nie doczekaliśmy na przykład polskiej publikacji na podobny temat. Tym większe zainteresowanie budzi takie opracowanie w języku czeskim. Znany czeski autor hobbystycznych książek z zakresu kolejnictwa Z. Bauer pokusił się o napisanie monografii charakteryzującej szeroko pojęte wąskotorowe koleje przemysłowe na terenie Czech i Słowacji, stąd tytuł książki: *Koleje wąskotorowe w przemyśle i rolnictwie*. Jest to zarazem pierwsza kompleksowa publikacja, która ma za zadanie dostarczenie szerokiej wiedzy o kolejach wąskotorowych u naszych południowych sąsiadów. Nie jest to książka ściśle geograficzna, a raczej historyczno-hobbystyczna, ale z wielu względów może być interesująca także dla geografów, zwłaszcza zajmujących się problematyką transportu.

Podjęcie tej tematyki przez Czechów nie dziwi: Czechosłowacja była krajem silnie uprzemysłowionym, stąd obecność kolei w niemal wszystkich gałęziach przemysłu. Jednocześnie wobec zdominowania sieci kolei publicznych przez linie normalnotorowe, koleje wąskotorowe występowały na znacznie szerszą skalę w przemyśle.

Autor rozpoczyna od zdefiniowania zakresu tematycznego pracy, w tym określenia, czym są koleje wąskotorowe (rozdział 2 – *Dlaczego wąski tor?*). Interesujący dla geografów wydaje się rozdział 3 – *Historia naszych wąskotorówek* – przedstawiający historię kolei wąskotorowych na obszarze obecnych Czech i Słowacji, łącznie z chronologią otwierania poszczególnych kolei wąskotorowych z podziałem na koleje budowane w Czechach i na Słowacji (informacja obejmuje także prześwit toru oraz lokalizację w stosunku do większego miasta w okolicy). Na uwagę zasługuje również wskazanie kolei obecnie użytkowanych oraz informacja o największych przewoźnikach wąskotorowych.

Interesujący jest także kolejny rozdział – *Rodzaje kolei wąskotorowych na podstawie ich przeznaczenia*, w którym autor zaprezentował typologię kolei wąskotorowych przeprowadzoną na podstawie celu ich powstania. Wprowadza on podział na koleje służące przewozom publicznym oraz kilka rodzajów kolei przemysłowych, leśnych i rolnych. Wszystkie typy kolei są ilustrowane przykładami z terenu Czech i Słowacji, a każdemu typowi towarzyszy tabela z podstawowymi danymi dotyczącymi okresu funkcjonowania danego typu kolei, stosowanych szerokości toru, długości, całkowitej liczebności lokomotyw, czy wreszcie skrócona informacja o rozwoju danego typu kolei. Dodatkowo umieszczono wykaz ważniejszych kolei, ich długości, dat otwarcia, a często zamknięcia, szerokości toru, rodzajów stosowanej trakcji i właścicieli. Można się oczywiście sprzeczać, czy wyróżnione przez autora typy wyczerpują możliwy podział, tym bardziej, że obejmują one także koleje użytku publicznego oraz koleje dziecięce, bądź mające charakter zabawowo-rozrywkowy. Z drugiej strony na pewno z kategorii „inne koleje” można wyróżnić kilka nowych, oddzielnych.

Rozdział 5 nie jest specjalnie interesujący dla geografów, został bowiem poświęcony taborowi, jaki użytkowano na czeskich i słowackich kolejach wąskotorowych.

Rozdział 6 „Przykłady kolei wąskotorowych” prezentuje poszczególne rodzaje kolei wąskotorowych na konkretnych przykładach. Każdej z opisywanych kolei towarzyszy „metryczka” z informacjami o stosowanych prześwitach toru, długości linii, stanie taboru trakcyjnego i czasie eksploatacji. O ile nieistotnym z punktu widzenia geografa informacjom o parowozach autor przy każdej omawianej kolei poświęca mniej więcej tyle samo miejsca, o tyle informacje dotyczące rozwoju i regresu przestrzennego często wywołują niedosyt (np. przy omawianiu kolei leśnych i cukrowniczych). Zaletą tego rozdziału są miniaturowe mapy konturowe umożliwiające lokalizację danej kolei na terenie Czech i Słowacji. Przy niektórych kolejach, funkcjonujących nie tylko na terenie zamkniętego zakładu, cennym uzupełnieniem pozwalającym dokładniej umieścić daną kolej w przestrzeni są schematy sieci narysowane na podkładach z map topograficznych. Szkoda tylko, że informacji o części linii na nich się znajdujących trudno doszukać się w tekście. Niestety zarówno mapy konturowe, jak również schematyczne mapy sieci zostały wykonane przez osobę bez przygotowania kartograficznego. Brak skali przy mapach konturowych można jakoś usprawiedliwić, brak skali i legendy przy mapach sieci jest jednak poważnym błędem utrudniającym znacznie orientację co do wielkości poszczególnych sieci. Także sama metoda sporządzenia map jest kontrowersyjna – podkład jest często niezbyt czytelny. Poza tym przydałoby się umieszczenie nazw miejscowości, przynajmniej ważniejszych dla przebiegu kolei. Cenne natomiast jest umieszczenie pośród przykładów kolei tych które odnalazły się w nowej roli, czyli np. turystycznych i historycznych. Dotyczy to kolei przemysłowej w Mladejovie oraz kolei leśnych w Vychylovce obejmującej fragment Kysucko-Orawskiej Kolei Leśnej oraz w Černym Hronie.

W rozdziale 7: *Wąski tor dziś* znalazły się informacje o kolejach (łącznie z cegielnianymi), które istniały u schyłku 2003 r.; szczególną uwagę zwrócono tu na koleje muzealne.

Książka Z. Bauera jest godna polecenia także polskim geografom. Zwraca uwagę staranne przygotowanie edytorskie, porównywalne nie tylko z innymi publikacjami tego typu w języku czeskim, ale także z książkami zachodnioeuropejskimi. Warto także podkreślić bogactwo fotografii opublikowanych w książce i oddających charakter poszczególnych typów kolei wąskotorowych.

Autor postawił sobie ambitny cel stworzenia monografii przemysłowego wąskotorowego transportu kolejowego na terenie Czech i Słowacji. Trzeba przyznać, że dość dobrze sobie z tym poradził. Można się tylko zastanawiać, czy w takiej monografii powinny się znaleźć koleje dziecięce i użytku publicznego? Jest to przecież w jawnej opozycji do tytułu książki...

Oczywiście publikacja ma pewne mankamenty, np. niedostatek aspektu historyczno-przestrzennego. Można mieć także zastrzeżenia do samego układu pracy: zbyt cenny wydaje się rozdział 6 – jego treść można było zawrzeć w rozdziale 4. Również rozdział 5 zaburza konstrukcję pracy; lepiej byłoby umieścić go na końcu. Właściwie potraktowano temat taboru, który znalazł się w osobnym rozdziale. Godny polecenia jest bogaty spis źródeł publikowanych zamieszczony na końcu książki, dużą zaletą są także przejrzyste spisy tabelaryczne.

Podjęcie tematyki kolei przemysłowych jest niezwykle cenne, bowiem dotychczas o kolejach użytku niepublicznego pisano raczej rzadko, choć wąskotorowych kolei prze-

mysłowych na terenie Czech i Słowacji było znacznie więcej niż takich kolei użytku publicznego. Można ubolewać, że w Polsce jeszcze nikt się nie pokusił o podobne opracowanie; przecież koleje wąskotorowe w przemyśle są zjawiskiem przynajmniej równoważnym kolejom wąskotorowym użytku publicznego.

Recenzowana książka może być przydatna do studiów nad polskimi kolejami przemysłowymi, a także do porównania zagospodarowania turystycznego podobnych obiektów w Polsce.

Ariel Ciechański
IGiPZ PAN, Warszawa

P. Meusburger, H. Jöns (red.) – *Transformations in Hungary. Essays in Economy and Society*, Physica-Verlag, Heidelberg-New York 2001; 382 s., 97 ryc., 92 tab.

Ostatnia dekada XX w. – to okres szczególnie w dziejach państw Europy Środkowo-Wschodniej – radykalnej zmiany ich ustroju politycznego i społeczno-gospodarczego. Przystępnie konsekwencje tej zmiany są przedmiotem wielu dyskusji, analiz i ocen. Nabierają one szczególnego znaczenia w perspektywie rozszerzenia Unii Europejskiej. Książką, która znakomicie wpisuje się w ten nurt badań jest recenzowana praca, poświęcona transformacji na Węgrzech. Węgry dokonały istotnego postępu na drodze transformacji, toteż ich doświadczenia – zarówno pozytywne jak i negatywne – są uważnie obserwowane w innych krajach przekształcających swoje systemy polityczne i gospodarcze. Z tego względu potencjalny zbiór czytelników *Transformations in Hungary...* wykracza poza grono specjalistów zainteresowanych Węgrami. Książka ta może bowiem być inspiracją do studiów porównawczych. Ta perspektywa porównawcza znalazła zresztą już swoje miejsce w niektórych artykułach w niej zamieszczonych.

Autorami zbioru 14 artykułów są geografowie, socjologowie i ekonomiści związani z placówkami badawczymi Węgierskiej Akademii Nauk (Budapeszt i Győr), uniwersytetami węgierskimi (Budapeszt, Szekesfehervár) i niemieckimi (Heidelberg, Trewir), a także z Instytutem Międzynarodowych Studiów Ekonomicznych w Wiedniu. Tak szeroki zestaw autorów zapewnia książce nie tylko interdyscyplinarność, ale także komplementarność „wewnętrznych” i „zewnętrznych” punktów widzenia.

Książkę otwiera artykuł P. Meusburgera omawiający rolę wiedzy w transformacji społeczno-gospodarczej Węgier w latach dziewięćdziesiątych. Jest to bardzo ważne zagadnienie, któremu dotychczas poświęcono za mało uwagi. W swoich interesujących rozważaniach teoretycznych autor dokonuje m.in. krytycznej oceny dotychczasowych dyskusji na ten temat, zwracając uwagę na trzy najczęściej popełniane błędy:

- nadmierne koncentrowanie się na łatwo dostępnych wskaźnikach (dotyczących np. formalnego wykształcenia), a zaniedbywanie takich kwestii jak jakość kompetencji zawodowych, doświadczenie w zakresie funkcjonowania w warunkach gospodarki rynkowej, umocowanie (*embeddedness*) wiedzy w sieciach relacji społecznych i ekonomicznych, a także w wartościach społecznych;
- niedoceniające wpływu dziedzictwa przeszłości na sposoby pozyskiwania i zarządzania wiedzą;

– przyjmowanie założenia o liniowym związku między poziomem wiedzy a sytuacją ekonomiczną, a przecież związek ten może być zakłócony, np. przez odkładanie niezbędnych reform systemu regulacyjno-prawnego, nepotyzm, klientelizm, korupcję, zorganizowaną przestępczość czy preferowanie systemów wartości, które nie promują przedsiębiorczości i innowacyjności.

Jedną z najważniejszych konkluzji tego rozdziału jest stwierdzenie zależności między momentem porzucenia ortodoksyjnej ideologii komunistycznej i otwarciu gospodarki na wpływy zewnętrzne a sukcesem transformacji. P. Meusburger zwraca także uwagę na wzrastającą nierównomierność zasobów wiedzy (układ „centrum–peryferie”) oraz przyczyny tego stanu rzeczy. Jedną z nich może być struktura społeczna i etniczna (np. udział ludności cygańskiej na Węgrzech). W szerszym kontekście autor podkreśla znaczenie sieci kontaktów międzynarodowych w transferze wiedzy, obejmujących przede wszystkim instytucje akademickie i firmy z udziałem kapitału zagranicznego (analiza roli tych ostatnich pozostawia pewien niedosyt, zwłaszcza w odniesieniu do przepływu zaawansowanych technologii).

Rozdział drugi autorstwa J. Nemes-Nagy przedstawia obszerną charakterystykę nowych układów regionalnych na Węgrzech na tle ich historycznego rozwoju. Analiza ta jest oparta na wielu wskaźnikach społeczno-ekonomicznych i odnosi się do poziomu zarówno makro- jak i mikroekonomicznego. Pozwala ona na identyfikację regionów „zwycięzców” i „przeegranych” w procesie transformacji, a zakończona jest zarysowaniem perspektywy dalszego rozwoju regionalnego Węgier. Jednakże końcowe stwierdzenie autora: „rosnące tempo wzrostu gospodarczego od 1996–97 r. zmniejszy różnice międzyregionalne, a jego pozytywne efekty obejmą także regiony stagnujące i słabo rozwinięte” (s. 62) wydaje się nadmiernie optymistycznym myśleniem życzeniowym. Stwierdzenie to słyśmy się w wielu krajach przekształcających swe systemy polityczne i gospodarcze, ale dotychczas brak empirycznych dowodów na zmniejszanie się dysproporcji. Pozostaje żywić nadzieję, że przyszłe członkostwo w Unii Europejskiej i wprowadzanie zasad jej polityki regionalnej (z programami pomocowymi) zmieni tę sytuację.

Kolejne trzy rozdziały poświęcone są różnym aspektom ekonomicznym węgierskiej transformacji. Rozdział autorstwa H. Jönsa zawiera szczegółową analizę przemian sektora bankowego w latach 1987–1999. Opiera się ona głównie na jednym mierniku – liczbie placówek bankowych (zapewne z powodu trudności z uzyskaniem innych). Jej największym walorem jest próba stworzenia teorii regionalnej transformacji systemu bankowego wykorzystującej koncepcję usieciowienia. Tego rodzaju generalizacje oraz ich graficzne prezentacje (ryc. 15–17) są bardzo potrzebne i użyteczne w analizach gospodarki w „fazie przejścia”.

Rozdziały napisane przez G. Hunya oraz T. Kucz i J. Lengyel – to studia porównawcze bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) i rozwoju przedsiębiorczości w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. BIZ są tu traktowane jako czynnik kształtowania przewagi konkurencyjnej poszczególnych gałęzi gospodarki oraz państw. Z kolei analiza rozwoju przedsiębiorczości obejmuje dwa główne pytania:

- 1) skąd wywodzą się przedsiębiorcy? oraz
- 2) jak przedstawia się regionalne różnicowanie „skłonności przedsiębiorczych” ludności?

To ostatnie opiera się na wynikach badań empirycznych OMNIBUSA z 1993 r. Niestety, artykuł nie omawia dokładnie metodologii tych badań (np. sposobu doboru próby), co jest szczególnie istotne w przypadku studiów porównawczych.

W kolejnych trzech rozdziałach analizowane są różnice wybranych (lecz wzajemnie ze sobą powiązanych) cech społeczno-gospodarczych w ujęciu dynamicznym i regionalnym. Są nimi: zatrudnienie i dochody (P. Meusbürger), bezrobocie (Z. Dövényi) oraz poziom ubóstwa (Z. Spéder). Następny rozdział autorstwa Z. Kovácsa opisuje system wyborczy i geografę wyborczą na Węgrzech oraz czynniki określające preferencje elektoratu. Skondensowaną formę konkluzji stanowi geograficzno-polityczny profil Węgier w latach dziewięćdziesiątych (ryc. 8).

Dalsze artykuły – to studia dotyczące węgierskiego systemu miast. Z. Cséfalvay prezentuje nową rolę Budapesztu w hierarchii miast Europy (jako ośrodka usług bankowych i węzła komunikacyjnego), zastanawiając się – w kontekście różnych modeli układów regionalnych – jakie warunki musi spełnić węgierska stolica, by stać się głównym ośrodkiem metropolitalnym Europy Środkowo-Wschodniej. E. Izsák i F. Probáld zajmują się najnowszymi procesami różnicowania przestrzeni w strefie podmiejskiej Budapesztu, a J. Nemes-Nagy – zmieniającymi się strukturami przestrzenno-funkcjonalnymi wybranych węgierskich miast: Budapesztu, Győr, Salgótarján oraz Dunaújváros. Na szczególną uwagę w tej części książki zasługuje artykuł U. Sailer, analizujący proces przestrzennej zmienności miejsc zamieszkania ludności sześciu miast węgierskich. Badanie to ma bardzo dobre podstawy metodyczne (autorka wykorzystuje m.in. analizę czynnikową i analizę skupień), a jego wynikiem jest interesujące porównanie wewnątrzmięjskich przesunięć w okresach przed transformacją i w czasie transformacji.

Ostatni rozdział książki autorstwa J. Rechnitzera poświęcony jest współpracy transgranicznej węgierskich regionów, różnym jej formom (zinstytucjonalizowane – nieformalne) oraz perspektywom na przyszłość.

W zamierzeniach wydawcy celem recenzowanej pracy miało być „przekroczenie barier językowych w społeczności naukowej (...) i przybliżenie tej społeczności wyników badań dotyczących węgierskiej transformacji”. W moim przekonaniu książka doskonale to zadanie wypełnia, zwłaszcza w odniesieniu do przestrzennego wymiaru przemian. Interesujący dobór problematyki, bogata dokumentacja statystyczna i kartograficzna oraz staranne edytorstwo – to główne zalety publikacji. Jak każda praca zbiorowa, prezentuje ona ogromną różnorodność punktów widzenia i podejść badawczych, a nieraz nawet sprzeczne opinie (dotyczące np. trendów rozwoju regionalnego lub poglądów na istotę konkurencyjności). Pewne wątpliwości budzi wielokrotne podkreślanie unikatowości procesu transformacji na Węgrzech. Jej udowodnienie jest nieraz *explicite* formułowane jako cel badawczy (np. przez G. Hunya na s. 125 w odniesieniu do bezpośrednich inwestycji zagranicznych). Polski czytelnik dostrzeże natomiast wiele podobieństw w przebiegu przemian. Wydaje się, że swoista „narodowa atomizacja” punktów widzenia na postkomunistyczną transformację wynika z niedostatku międzynarodowych analiz porównawczych i osłabienia kontaktów naukowych między państwami byłego bloku sowieckiego po 1990 r. Dlatego – moim zdaniem – dla międzynarodowego czytelnika szczególne znaczenie mają te fragmenty książki, które prezentują nowatorskie zastosowania różnych koncepcji teoretycznych w studiach nad procesami transformacji społeczno-gospodarczej.

Tadeusz Stryjakiewicz

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej UAM, Poznań

Gorod i derewnia v Europejskoj Rossii – sto let peremen (red. T. Nefiodova, P. Poljan, A. Trejvis), Izdatelstvo RNA, Moskva 2001; 558 s.

Geografia społeczno-ekonomiczna, badająca przestrzenne zróżnicowanie ludzkiej działalności, systematycznie rozwija się, podejmując nowe problemy badawcze, rozszerza pole zainteresowań poznawczych, modyfikuje i doskonali metody, techniki i podejścia badawcze. Ciągłe stawiane są nowe pytania, poszukiwane są sposoby rozwiązywania starych i nowych problemów. Badający czynią wysiłki, aby dogłębniej i pełniej poznać otaczającą nas rzeczywistość, zrozumieć ją i wykorzystać uzyskane wyniki w dostosowywaniu otaczającego świata, a zwłaszcza poszczególnych jego części, do ludzkich coraz bardziej różnorodnych potrzeb.

Mimo że problemów jest coraz więcej, a chęć ich poznania, tj. opisanie i objaśnienia rośnie w tempie spotęgowanym, istnieje potrzeba okresowego spoglądania wstecz, krytycznego uzmysłowienia etapów przebytej drogi, poznania uzyskanych efektów – osiągnięć i niedostatków, a niekiedy kłęk i rozczarowań. Potrzeba ta jest konsekwencją nie tylko prostej ludzkiej ciekawości czy silnie niekiedy rozwiniętego sceptycyzmu, ale także, a może przede wszystkim, nieodzowności dokonywania oceny działania i uzyskiwanych wyników i eliminowania uchybień i wszystkiego tego, co utrudnia rozwój i ogranicza możliwości zaspokajania potrzeb ludzi.

Obszerne, interesujące geograficzne studium rosyjskiego osadnictwa służyć może jako przykład spojrzenia w przeszłość, przypomnienie poczyniń i osiągnięć jednego z najwybitniejszych rosyjskich antropogeografów i skonfrontowanie przedstawionego przez niego obrazu sieci miast i wsi Rosji Europejskiej z przełomu XIX i XX wieku ze stanem przekształconego w ciągu 100 lat osadnictwa tego obszaru; pokazanie co w ciągu stu lat zmieniło się w sieci osadniczej Rosji Europejskiej, jakie były przyczyny tych zmian i jakie mogą być tego konsekwencje.

W 1910 r. V. Semionov Tian-Šanski opublikował, wykorzystując materiały pierwszego rosyjskiego powszechnego spisu ludności z 1897 r., interesujące studium *Miasto i wieś w Europejskiej Rosji*. Dzieło to wzbudziło żywe zainteresowanie wśród społeczności geograficznej ówczesnej Rosji. W Związku Radzieckim, po okresie wielce krytycznych ocen, wygłaszanych w latach 30., kiedy to odmawiano wartości naukowej opracowaniom antropogeograficznym, stało się swoistym wzorcem w geograficznych badaniach osadnictwa – zwłaszcza wiejskiego. Dzieło to natomiast nie spowodowało szerszego oddźwięku w kręgach geografów europejskich i amerykańskich (w Polsce na przykład w istocie nie było znane).

Książka Semionova Tian-Šanskiego składała się z czterech rozdziałów, w których omówiono:

- 1) typy zasiedlenia obszarów wiejskich w zależności od warunków fizycznogeograficznych i historycznych;
- 2) schemat powstania i rozwoju miast na obszarze Rosji Europejskiej;
- 3) współczesne (tj. z przełomu XIX i XX wieków) cechy miast i wsi tego obszaru;
- 4) „rzeczywiste” miasta Rosji Europejskiej i ich typy uwarunkowane przez czynniki fizycznogeograficzne i historyczne oraz typy zasiedlenia (wyróżnienie miast „rzeczywistych” i „nominalnych” wynikało z wprowadzonej przez carycę Katarzynę reformy miejskiej, która wszystkim osiedlom, będącym ośrodkiem (siedzibą władz) guberni i

powiatów nadała status miasta, niezależnie od tego czy posiadały odpowiednią bazę ekonomiczną czy nie i spełniały inne funkcje poza administracyjnymi. W ujęciu Tian-Šanskiego miastami „rzeczywistymi” były te osiedla, które miały stosowną bazę ekonomiczną, choć niekiedy nie posiadały statusu miasta).

W bez mała 100 lat po ukazaniu się publikacji V. Semionova Tian-Šanskiego kilkusobowy zespół pracowników Instytutu Geografii RAN podjął próbę skonfrontowania obrazu osadnictwa Rosji Europejskiej przedstawionego w jego pracy ze stanem sieci osadniczej dzisiejszej Rosji i scharakteryzowania mechanizmów przemian, które doprowadziły do ukształtowania współczesnego stanu osadnictwa. Początkowo zamierzali oni, jak podkreślają we wstępie, wykonać proste studium porównawcze, zatytułowane: *Miasto i wieś Europejskiej Rosji – po stu latach*. Zebrawszy materiały i zapoznawszy się z problematyką zdecydowali się nadać dziełu tytuł *Miasto i wieś Europejskiej Rosji – sto lat przemian*.

Zmiana tytułu świadczy, że autorzy nie tylko zestawili dwa obrazy sieci osadniczej Rosji Europejskiej i opisali zaistniałe zmiany, ale że próbują dokonać swoistej konfrontacji stanu osadnictwa dzisiejszej Rosji ze stanem sprzed 100 lat i dążą do ujawnienia sił sprawczych i mechanizmów społecznych, ekonomicznych, kulturalnych i politycznych, które te przemiany spowodowały.

Główną przyczyną takiego ujęcia problematyki i postępowania badawczego był wyjątkowy dynamizm i niezwykłość demograficznych i osadniczych zjawisk zaistniałych w Rosji w XX w. Autorzy uświadomili sobie, że skonfrontowanie obrazów osadnictwa Rosji Europejskiej z dwóch diametralnie różniących się okresów historycznych wymaga zapoznania się i rozwiązania problemów badawczych, których nie było w czasach opracowywania poprzedniego.

Omawiane dzieło kilkusobowego zespołu autorskiego składa się z czterech części (wyraźne nawiązanie do dzieła Tian-Šanskiego), zwięzłego podsumowania oraz pięciu zestawień statystycznych, w których przedstawiono:

- 1) spis miast (1 189) istniejących na terytorium dzisiejszej Rosji Europejskiej (na początku XX w. na tym terytorium istniało tylko 487 osiedli uznanych za miasta) z uwzględnieniem statusu osiedla w 1897 r.; liczby mieszkańców i rozmiarów obrotu przemysłowo-towarowego (wskaźnik ten określał pozycję ekonomiczną osiedla);
- 2) zmiany rang 50 najludniejszych miast Rosji Europejskiej w ciągu 100 lat;
- 3) liczbę ludności i rozmiary obrotu przemysłowo-towarowego w mikroregionach (280) 52-jednostek administracyjno-politycznych Rosji Europejskiej;
- 4) ludność „oficjalnych” i „rzeczywistych” miast w granicach współczesnych regionów (9 regionów – 56-jednostek administracyjnych) według stanu z 1897 r. oraz liczbę ludności miejskiej i ludności miast liczących powyżej 100 tys. mieszkańców w 1897, 1951 i 2000 roku;
- 5) liczbę ludności miast i osiedli typu miejskiego w 42 aglomeracjach w 1959, 1971, 1979, 1989 i 1999 roku (na początku XX w. na terenie Rosji Europejskiej aglomeracje miejskie nie istniały).

W pierwszej części opracowania przedstawiono przewodnie idee książki Semionova Tian-Šanskiego i jej znaczenie dla badaczy współczesnych autorowi i geografów następnych pokoleń. Scharakteryzowano również przemiany jakie dokonały się w strukturze demograficznej i etnicznej Rosji Europejskiej w ciągu wieku. Szczególnie mocno akcentowana jest rola trzech katastrof demograficznych, jakie dotknęły Rosję (Związek Radziec-

ki) w XX wieku: strat ludnościowych spowodowanych I wojną światową i wojną domową (12–18,6 mln osób), pierwszą fazą przymusowej kolektywizacji i początkowego okresu uprzemysłowienia – lata 1930–1950 (5–6,5 mln osób) oraz strat spowodowanych II wojną światową i ogromnymi trudnościami żywnościowymi okresu powojennego (21–24,5 mln osób).

Część drugą, najbardziej obszerną (w ten sposób autorzy eksponują wagę problematyki), poświęcono rozwojowi miast i urbanizacji. Składa się ona z siedmiu rozdziałów, które w kolejności dotyczą:

- 1) miast Europejskiej Rosji w końcu XIX w.;
- 2) oceny klasyfikacji i prognoz rozwoju miast przedstawionych przez V. Semionova Tian-Šanskiego;
- 3) ewolucji miast w ciągu wieku;
- 4) przebiegu urbanizacji w ciągu 100 lat i jej ilościowych charakterystyk w różnych regionach Rosji Europejskiej;
- 5) rosyjskiego systemu miejski (sieci miejskiej) w świetle ewolucyjnej teorii urbanizacji;
- 6) dynamiki i stanu miast w końcu XX wieku.

Autorzy zwracają uwagę na słaby rozwój miast (487 miast „rzeczywistych” i „oficjalnych”) oraz niski stopień urbanizacji (około 13,5% ludności miejskiej) do końca XIX w. Wskazują na słabe podstawy ekonomiczne rozwoju miast na początku opisywanego okresu. Charakteryzują również napędowe siły urbanizacji w czasach radzieckich (rozwój przemysłu przy słabych postępach wyposażania w urządzenia infrastrukturalne) i postęp urbanizacji w całej Rosji Europejskiej i w poszczególnych jej regionach. W tej części interesujące z metodycznego punktu widzenia są rozważania dotyczące tzw. przejścia urbanizacyjnego (przekroczenie 50% ludności miejskiej w regionie) oraz próba prześledzenia przemian urbanizacyjnych (ewolucji urbanizacji) w Rosji z zastosowaniem metod wypracowanych przy badaniu procesów urbanizacyjnych na Zachodzie (stadia urbanizacji, tworzenie się obszarów metropolitalnych). Autorzy dowodzą, iż mimo że urbanizacja Rosji w rezultacie wielkich katastrof społeczno-politycznych i ludnościowych jak gdyby rozpoczęła się trzykrotnie, to jednak przeszła podstawowe stadia i obecnie osiągnęła poziom rozwoju spolaryzowanego, w którym w pierwszej kolejności, z dużym natężeniem rozwijają się miasta duże (główne) i tworzą się aglomeracje (jest ich 42); natomiast miasta małe i średnie na skutek niedorozwoju infrastruktury rozwijają się słabo i opieszale. Podkreślają również, że w ostatnim okresie obserwuje się nasilenie procesów dekoncentracyjnych.

Trzecia część opracowania jest poświęcona problematyce osadnictwa wiejskiego Rosji Europejskiej. Składa się ona z sześciu rozdziałów, w których opisano:

- 1) ewolucję osadnictwa wiejskiego w ciągu wieku, nierolnicze osiedla wiejskie (stacje kolejowe, ośrodki przemysłowe, porty, ośrodki kuracyjne), odgrywające w przeszłości doniosłą rolę w kształtowaniu sieci i funkcji osiedli wiejskich;
- 2) typy krajobrazowe (rozplanowanie wsi) w różnych strefach;
- 3) problemy gospodarcze wsi rosyjskiej (intensywność i produktywność wytwórczości rolniczej);
- 4) charakterystykę ludności wiejskiej i rolnictwa w końcu XX w. – okresowe zahamowania odpływu ze wsi i z rolnictwa;
- 5) koncentrację ludności wiejskiej i rolniczej w strefach wielkich miast, intensyfikację produkcji rolnej w tych strefach, depopulację i osłabienie działalności wytwórczej w strefach oddalonych od aglomeracji miejskich i miast;

6) trudności organizacyjno-techniczne i demograficzne w przebudowie wsi, struktury rolnictwa i kształtowanie się stosunków rynkowych (zwłaszcza jeżeli chodzi o obrót ziemią) na terenach wiejskich. Wieś rosyjska wyludnia się i zmienia się niekorzystnie struktura biologiczna ludności wiejskiej. Ludność wiejska jest w wysokim stopniu zestarzała i sfeminizowana.

Część czwarta, którą autorzy określają jako „kompleksową” i „eklektyczną” zawiera próbę ujęcia i pokazania różnorodnych związków miast i wsi; przemiany tych związków dokonywały się w kraju „doganiającym” kraje rozwinięte gospodarczo. W tej części opisano zmiany ekonomiczne i demograficzne w całej Europejskiej Rosji i w poszczególnych jej regionach. Przemiany ludnościowe i osadnicze następowały w efekcie odchodzenia i odpływu ludności z rolnictwa i ze wsi i koncentracji jej w miastach i obszarach podmiejskich wielkich miast. Odpływ ludności z rolnictwa przy niedostatkach budownictwa mieszkaniowego (zwłaszcza w miastach małych i średnich, a także osiedlach niepełniących funkcji centralnych) powodował, że na terenach wiejskich, zwłaszcza okalających większe miasta, zwiększała się znacznie liczba ludności pozarolniczej (wieś urbanizowała się) i następowały zmiany użytkowania ziemi. W ten sposób tworzyły się swoiste wyspy większej gęstości zaludnienia, z dużym udziałem ludności pozarolniczej i stosunkowo dużym nasileniem budownictwa „rekreacyjnego”.

Autorzy prezentują również wyposażenie miast różnej wielkości w urządzenia infrastrukturalne (komunalne). Jako indyktor miejskości używany jest wskaźnik wyposażenia miast w urządzenia kanalizacyjne.

Niedostatki w zakresie budownictwa mieszkaniowego, urządzeń infrastrukturalnych i usług powodowały, że koncentrujący się w miastach wychodźcy ze wsi stosunkowo długo zachowywali zwyczaje i nawyki wiejskie. W rezultacie w niemal wszystkich regionach Rosji Europejskiej nasilała się urbanizacja wsi i równocześnie obserwowano się (niekiedy w dużym nasileniu i nawet w Moskwie) zjawisko, które w polskiej literaturze geograficznej nazwano ruralizacją miast.

W części czwartej znajdujemy także zagadnienia jak gdyby nie współbrzmiące z ogólną „tonacją” wywodów i na pewno nie badane przez Semionova Tian-Sanskiego. Włączono tu bowiem informacje o zachowaniach politycznych mieszkańców miast i wsi na początku i w końcu XX w., do czego wykorzystano dane o wynikach wyborów parlamentarnych. Scharakteryzowano również „przestrzeń religijno-wyznaniową” Rosji na początku i końcu XX wieku – wykazując, że mimo 70 lat ateizacji obraz struktury wyznaniowej i aktywności życia religijnego nie zmienił się radykalnie, choć kilkakrotnie zmniejszyła się liczba jednostek organizacyjnych (gmin wyznaniowych) poszczególnych religii – zwłaszcza prawosławnych.

Przedstawiona treść obszernego studium przemian ludnościowych i osadniczych świadczy, że jest to dzieło interesujące, godne i warte szczegółowego poznania. W ciągu 100 lat w Europejskiej Rosji dokonały się wielkie przemiany i uformowały się struktury przestrzenne zaludnienia i osadnictwa całkowicie odmienne od tych, które opisywał Tian-Sanski. Liczba ludności wzrosła o około 40 mln, liczba miast w ciągu stu lat zwiększyła się prawie 2,5 raza. Odsetek ludności zamieszkującej w miastach (demograficzny wskaźnik urbanizacji) wzrósł 5-krotnie. Uformowało się ponad 40 aglomeracji miejskich różnej wielkości. Siłą napędową rozwoju miast i urbanizacji w wieku XX, zwłaszcza w drugiej jego połowie, stał się przemysł. Urbanizacja Rosji była jednak ułomna – zwiększanie liczby i odsetka ludności miejskiej i liczby miast nie szło w parze z rozwojem budownictwa miesz-

kaniowego i urzędzeń infrastrukturalnych oraz usług. Zmiany cywilizacyjne dokonywały się przede wszystkim w miastach wielkich i dużych, które spełniały rolę ośrodków centralnych wyższego rzędu. Sieć miast zagęszczała się – za tym nie następowała jednak poprawa warunków bytowych ludności miast małych i średnich.

Podkreślanie przez autorów podobieństw procesów urbanizacyjnych w Rosji Europejskiej i w krajach rozwiniętych nie jest w pełni adekwatne. Mimo podobieństw procesy urbanizacyjne w Rosji, zwłaszcza w czasach radzieckich, a szczególnie w latach 1930–1955 przebiegały odmiennie niż w krajach zachodnich z rozwiniętą gospodarką rynkową. Mechanizmy postępów urbanizacji były bowiem inne. W Rosji w rozwoju urbanizacji istotną rolę odgrywały momenty ideologiczne i polityczne. Świadczy o tym znaczna liczba istniejących do dziś tzw. miast zamkniętych (obiekty wojskowe i specjalnego przeznaczenia) i miast powstałych na bazie obozów pracy przymusowej.

Rozwój miast i postępy urbanizacji powodowały wielkie zmiany na terenach wiejskich. Ze wsi rosyjskiej odpływały (nie zawsze dobrowolnie) potężne strumienie wychodźców i kierowały się do miast bądź na inne obszary. Proces przemieszczeń ludności wiejskiej rozpoczął się przy nieco odmiennych niż w czasach radzieckich uwarunkowaniach w końcu XIX i na początku XX wieku (reformacja stołypinowska). Wyludniały się zwłaszcza tereny wiejskie położone w większej odległości od ośrodków miejskich. Niekiedy odpływ był tak duży, że następowało rozrzedzenie zaludnienia graniczące z pustką demograficzną. Ponieważ odpływała ludność młoda i częściej mężczyźni niż kobiety – ludność wiejska starzała się i stawała w wysokim stopniu sfeminizowana. Problem starzenia się i feminizacji społeczności wiejskiej autorzy prezentują bardzo powściągliwie. Konsekwencją przemian struktury biologicznej ludności wiejskiej było znaczne obniżenie w niektórych regionach produktywności rolnictwa, które w końcu, w rezultacie nadmiernego odpływu siły roboczej i powolnego równoważenia przez napływ środków technicznych, stagnowało, a w niektórych regionach nierzadko uległo degradacji.

Autorzy krytykują wprowadzoną administracyjnie modernizację, centralizację i unifikację układów osadniczych i stosunków ludnościowych, która to metoda przez wiele dziesiątków lat ograniczała, a nawet eliminowała samorozwój i naturalną (dobrowolną) integrację regionów, osiedli i ludzi. Niekiedy, jak podkreślają, „rosyjskim reformatorom udawało się przyspieszyć przemiany, a nawet oszukać czas”, ale koszt tych przekształceń był bardzo wysoki – pojawiały się deformacje i zachwiania równowagi gospodarczej, a co najważniejsze naruszona została jedność przestrzeni społecznej.

Dociekliwi czytelnicy będą mieli może niedosyt informacji historycznych, demograficznych, a nawet geograficznych (także wyposażenie kartograficzne dzieła – bogate jeżeli chodzi o treść, ale obciążone niedostatkami metodycznymi: mała skala, schematyczność ujęcia kartogramów – można skrytykować). Być może wynika to z niepełnego rozpoznania warunków historycznych i demograficznych w jakich dokonywały się przekształcenia, a co w konsekwencji musiało się odbić na klarowności i prawdziwości układów przestrzennych (geograficznych). Można domniemywać, że autorzy z pełną świadomością i przekonaniem ograniczyli swe postępowanie badawcze do szczegółowego prześledzenia i opisu zaistniałych przemian, bez wnikania w mechanizmy i bez usiłowania przedstawienia wyczerpującej oceny przebiegu i konsekwencji tych przemian.

Niezależnie od mogących się pojawić krytycznych uwag o dziele *Miasto i wieś Europejskiej Rosji – sto lat przemian* ocenić je należy wysoko. Daje ono dobry obraz poczyniń badawczych geografów z Instytutu Geografii Rosyjskiej Akademii Nauk. Ze względu na

obfitość zawartych w książce informacji i zaprezentowane metody badawcze z książką powinni się zapoznać wszyscy interesujący się Rosją i geografiami osadnictwa. Dobrze by się stało, gdyby książka ta została w przekładzie zaprezentowana polskiemu geografom.

Witold Kusiński

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa

A. Jackowski – *Święta przestrzeń świata. Podstawy geografii religii*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2003; 268 s., 60 fot.

Ukazała się ważna publikacja w dorobku polskiej geografii. Książka Antoniego Jackowskiego jest pierwszym polskim podręcznikiem akademickim „odnowionej” subdyscypliny nauk geograficznych, mianowicie geografii religii, której niekwestionowanym twórcą w Polsce jest autor omawianego tu podręcznika.

Antoni Jackowski przypomina, iż w nauce polskiej geografii religii miała już swoje miejsce w systemie nauk geograficznych wyłożonym przez Stanisława Nowakowskiego w jego dziele *Geografia jako nauka* (1934/1935), a w *Antropogeografii* Bogdana Zaborskiego i Antoniego Wizoska (1939) poświęcono jej jeden z rozdziałów (XV). Po II wojnie światowej nastąpił wprawdzie świetny rozwój geografii w Polsce, ale już bez geografii religii (również bez geografii politycznej i innych jeszcze „nieprawomyślnych” wówczas dziedzin nauki). Obie wymienione dziedziny geografii znikają też z klasyfikacji nauk geograficznych S. Leszczyckiego (*vide* I tom *Geografii Powszechnej* PWN, 1962 oraz *Wielka Encyklopedia Powszechna* PWN t. 4, 1964, hasło „geografia”).

Dopiero w latach 80. Antoni Jackowski podjął penetrację naukową problematyki geografii religii, głównie w bibliotekach Wiednia i Rzymu. Pod koniec tej dekady pojawiają się pierwsze „jaskółki” sygnalizujące nowe pole badań geograficznych w postaci artykułów A. Jackowskiego nt. geografii ruchu pielgrzymkowego, zaś począwszy od lat 90. datuje się intensywny rozwój badań i publikacji z tej dziedziny, zarówno A. Jackowskiego jak i jego współpracowników.

Narodziny nowego działu geografii w Krakowie znajdują instytucjonalny wyraz w utworzeniu w 1994 r. w Instytucie Geografii UJ Zakładu Geografii Religii pod kierownictwem prof. A. Jackowskiego. Zakład ten wydzielił się z istniejącego wcześniej Zakładu Geografii Turystyki, w którym już w latach 80. powstawały pierwsze prace magisterskie z zakresu turystyki religijnej. W rok później uruchomiony zostaje w Instytucie Geografii UJ periodyk naukowy *Peregrinus Cracoviensis* (pod redakcją Jackowskiego), oferujący swoje łamy publikacjom z szeroko rozumianej geografii religii.

Recenzowany tu podręcznik jest więc efektem i ukoronowaniem blisko 20-letniej pracy autora nad tworzeniem podstaw naukowych geografii religii w Polsce.

Książka składa się z 14 rozdziałów, z których pierwsze dwa mają charakter teoretyczno-metodologiczny. W rozdziale pierwszym autor szeroko dyskutuje miejsce geografii religii w systemie nauk geograficznych i pokrewnych (historia, etnologia, socjologia, religioznawstwo i inne). Ma to ilustrować odnośny wykres (ryc. 1), który pasuje jednak geografii religii nie w ramach nauk geograficznych, a tylko na styku z nimi, a więc wbrew wywodom autora (s. 11); być może jest to tylko niezręczność graficzna. Ponadto w tekst na s. 12 wkraść się błąd: chodzi o kierunek „historyczno-teleologiczny”, a nie „...teologiczny”.

W rozdziale 2. prezentowane są podstawowe dane i pojęcia dotyczące religii, ich genezy i etapów rozwoju w dziejach ludzkości. Szczególnie aktualny jest tu podrozdział 2.3. *Religia a polityka*. Może należałoby tu przywołać głośną pracę S.P. Huntingtona *Zderzenie cywilizacji?*

W kolejnych trzech rozdziałach analizowane są różne aspekty funkcjonowania religii w przestrzeni; rozmieszczenie poszczególnych religii na świecie, relacje między środowiskiem przyrodniczym a *sacrum* oraz funkcje religijne osiedli. Wszystkie te relacje dokumentowane są licznymi i ciekawymi przykładami ze wszystkich religii świata. Czy przy omawianiu związków między religią (szczególnie religiami pierwotnymi) a przyrodą nie należało też przypomnieć klasycznego dzieła z antropologii kultury *Złota gałąź* (1965) J.G. Frazera?

Pozostała, większa część podręcznika poświęcona jest pielgrzymkom, czyli – według autora – specyficznej formie turystyki religijnej (s. 126). Ponadto pielgrzymki stanowią specyficzny typ migracji ludności. Owym zagadnieniom terminologicznym poświęcony jest osobny, 6. rozdział książki. W rozdziale 7. przedstawiona jest swego rodzaju „makrogeografia” ruchu pielgrzymkowego w skali świata oraz Europy, zilustrowana mapami największych ośrodków pielgrzymkowych (ich wielkość mierzona jest roczną frekwencją pielgrzymów). Autor wyróżnia w skali świata 11 makroregionów pielgrzymkowych, wśród których prym wiedzie Europa.

Następne rozdziały poświęcone są charakterystyce ruchów pielgrzymkowych w poszczególnych religiach: w judaizmie, chrześcijaństwie, islamie, buddyzmie, hinduizmie i w pozostałych religiach. Charakterystyka ta jest miejscami bardzo dokładna (w zależności od dostępności do źródeł i danych), a przy tym bardzo ciekawie ujęta. Osadzona jest głęboko w kontekście historycznym i kulturowo-religijnym i oczywiście geograficznym (lokalizacja miejsc i ośrodków kultu, szlaki pielgrzymek, odległości, warunki komunikacyjne i przyrodniczo-środowiskowe). Ruch pielgrzymkowy przedstawiony jest w różnych skalach przestrzennych: światowej, europejskiej i lokalnej. W tej ostatniej – skali lokalnej – autor przybliży czytelnikowi wiele interesujących szczegółów lokalizacyjnych i przestrzennych (uzupełnionych mapkami i zdjęciami) w odniesieniu do niektórych najważniejszych ośrodków sakralnych i pielgrzymkowych świata, takich jak Jerozolima, Mekka, Lourdes, Częstochowa i wiele innych. Rozdziały dotyczące pielgrzymek bazują w dużym stopniu na wcześniejszej, pionierskiej pracy autora pt. *Zarys geografii pielgrzymek* (Kraków 1991).

Należy tu podkreślić, iż ujęcie ruchu pielgrzymkowego przez Antoniego Jackowskiego jest nie tyle analizą przemieszczania się statystycznych grup ludności, ile śledzeniem szlaków pątniczych ludzi motywowanych ich osobistymi potrzebami i przeżyciami emocjonalno-religijnymi. Dużo miejsca zajmuje eksponowanie specyficznych cech pielgrzymek w poszczególnych religiach, a także zróżnicowanych zachowań ich uczestników. Uwzględniono jednak również rosnące znaczenie ekonomicznych „efektów mnożnikowych” pielgrzymek, z których czerpie profity ludność zarówno wzdłuż tras, jak i w punktach docelowych pielgrzymek.

W podręczniku A. Jackowskiego punkt ciężkości zainteresowań badawczych geografii religii przesuwają się więc wyraźnie z tradycyjnie dominujących zagadnień rozmieszczenia religii i relacji religia–środowisko na elementy związane z procesami i dynamiką zjawisk przestrzennych, jakimi są ruchy pielgrzymkowe i towarzyszące im procesy i zjawiska społeczno-ekonomiczne i kulturowe.

Ostatni, 14. rozdział książki jest poświęcony religii i turystyce religijnej w Polsce. Oparty jest na bogatym już dorobku własnym autora i jego współpracowników oraz autorów z kręgu teologów świeckich i duchownych. Uwzględnione zostały wszystkie istniejące w Polsce religie i wyznania wraz z ich głównymi ośrodkami kultu. Turystyka religijna na ziemiach polskich przedstawiona jest historycznie i w kontekście uwarunkowań społecznych i politycznych, ze szczególnym uwzględnieniem okresu po II wojnie światowej. W tym ostatnim okresie działały takie uwarunkowania jak walka komunistycznego państwa z kościołem i dyskryminacja kultu religijnego, w tym i ruchu pielgrzymkowego. Autor zwraca uwagę na renesans tego ruchu od lat 70. i 80., m.in. pod wpływem faktu wyboru Papieża-Polaka.

Książkę zamyka obszerna bibliografia polskiej i światowej geografii religii oraz zestaw 60 doskonałych i świetnie dobranych fotografii, ilustrujących obiekty i ośrodki sakralne wszystkich religii z całego świata.

Po lekturze tego cennego naukowo i bogatego poznawczo, a zarazem głęboko humanistycznego dzieła Antoniego Jackowskiego nasuwa się refleksja, iż autor odsonił w swej książce jakże bogatą część otaczającego nas świata, która była dotychczas przez ludzi nie w pełni postrzegana, zaś nam geografom udowodnił, jak ważne miejsce zajmuje *sacrum* w przestrzeni, zarówno w wymiarze materialnym jak i duchowym.

Bronisław Kortus
Instytut Geografii UJ, Kraków

W. Poczta, F. Wysocki (red.) – Zróżnicowanie regionalne gospodarki żywnościowej w Polsce w procesie integracji z Unią Europejską,
Wydawnictwo Akademii Rolniczej im. Augusta Cieszkowskiego w Poznaniu,
Poznań 2002; 535 s.

Recenzowana książka jest pracą zbiorową (19 autorów), bardzo obszerną zarówno w sensie objętości, jak bogactwa analizowanych problemów (4 rozdziały i 18 podrozdziałów). W znacznej mierze jest ona efektem studiów prowadzonych przez pracowników Katedry Gospodarki Żywnościowej Akademii Rolniczej w Poznaniu w ramach projektu badawczego pt. „Zróżnicowanie regionalne i prognozy przemian gospodarki żywnościowej w Polsce w aspekcie integracji z Unią Europejską”. Dużą zasługą autorów i redaktorów pracy jest to, że jest ona pracą zbiorową a nie zbiorem prac.

Bez zbędnego komplementowania zespołu autorskiego, chciałbym na wstępie podkreślić, że jest to jedna z najlepszych ze znanych mi prac na temat gospodarki żywnościowej w Polsce.

Na tle wybranych aspektów polityki regionalnej Unii Europejskiej oraz zróżnicowań przestrzennych rolnictwa w Unii i w krajach akcesyjnych Europy Środkowo-Wschodniej (część I) dokonano analizy regionalnego zróżnicowania dwóch podstawowych bloków polskiej gospodarki żywnościowej: rolnictwa i przemysłu rolno spożywczego (część II). Choć problem współpracy transgranicznej Polski z Niemcami (część I, podrozdział 4) jest interesujący i gospodarczo istotny, to dla większej zwartości tej pracy można go było chyba pominąć.

Analizę rolnictwa przeprowadzono w klasycznym ujęciu poprzez opis poziomu i przestrzennych zróżnicowań podstawowych czynników produkcji, tj. zasobów ziemi, pracy

i kapitału. Dalsze części tego interesującego rozdziału poświęcono efektywności tych zasobów oraz efektywności rolnictwa na tle pozostałych działów gospodarki narodowej. Na uwagę zasługuje niski udział rolnictwa w ogólnokrajowej wartości dodanej brutto (4,1%, a w kilku województwach: śląskim, pomorskim i dolnośląskim nawet poniżej 3%) w porównaniu do jego udziału w ogólnej liczbie pracujących w kraju (27,6%)¹.

Bardzo interesująca jest też ta część pracy (s. 149–156), w której W. Poczta i A. Mrówczyńska porównują potencjał produkcyjny rolnictwa i stopień jego wykorzystania. Stosując metodę taksonomiczną zaproponowaną przez Z. Hellwiga (Przegląd Statystyczny, 1968, 15, s. 307–327), obliczono odległości euklidesowe poszczególnych województw od wzorca potencjału produkcyjnego, który autorzy określili na podstawie danych empirycznych, otrzymując w ten sposób wartość syntetycznego miernika rozwoju. Miernik stopnia wykorzystania potencjału produkcyjnego określono zaś poprzez porównanie teoretycznego i rzeczywistego poziomu produkcji globalnej i wartości dodanej brutto na 1 ha UR.

Mankamentem tego rozdziału jest brak choćby teoretycznej dyskusji na temat modelu gospodarki żywnościowej. Jakie zdaniem autorów pracy bloki (ogniwa) tworzą gospodarke żywnościową? W polskim piśmiennictwie istnieją bowiem różnice poglądów (np. czy spożycie zbiorowe jest jednym z ogniw agrobiznesu?). Pewien niedosyt dotyczy także zbyt ograniczonych porównań pomiędzy gospodarą żywnościową Polski i agrobiznesem w krajach wysoko rozwiniętych. Uzasadniony jest chyba pogląd, że gospodarke żywnościową w Polsce tworzą niezbyt dobrze powiązane bloki (przedprodukcyjny, surowcowy, produkcyjny, usługowy), a w krajach Europy Zachodniej – ściśle powiązane ze sobą ogniwa.

Regionalne zróżnicowanie przemysłu spożywczego przedstawiono wskazując na jego rolę w całej gospodarce żywnościowej kraju i regionów oraz poprzez analizę zasobów i produktywności pracy, zasobów i produktywności środków trwałych, nakładów inwestycyjnych i wyniku finansowego. Rolę przemysłu rolno-spożywczego w gospodarce żywnościowej poszczególnych województw przedstawiono w postaci syntetycznego miernika, którego wartość wynosi od 0,145 dla woj. świętokrzyskiego do 0,911 dla woj. śląskiego.

Interesujące poznawczo podrozdziały dotyczące regionalnej analizy rolniczych surowców roślinnych i zwierzęcych, metodycznie nie są zbyt zajmujące.

Część trzecią recenzowanej pracy poświęcono bardzo ważnym zagadnieniom ekonomicznym, takim jak: uwarunkowania makroekonomiczne rolnictwa w świetle wynegocjowanych warunków integracji z Unią Europejską; rentowność wybranych kierunków produkcji rolnej (W. Poczta i P. Siemiński); konsumpcja żywności w Polsce w ujęciu terytorialnym (F. Wysocki i I. Kurzawa); dochody i wydatki konsumpcyjne gospodarstw domowych rolników (E. Michota-Katulska); przemiany w sektorze bankowym obsługującym gospodarke żywnościową (A. Bieniasz) i pozarolniczą aktywność gospodarcza na terenach wiejskich (W. Poczta i L. Przezbórska). Analizowane zagadnienia przedstawiono w ich zróżnicowaniu przestrzennym (w skali województw), przy zastosowaniu nowoczesnych metod ilościowych, prezentując także prognozy (według różnych scenariuszy) dotyczące przychodów producentów rolnych i rentowności podstawowych kierunków produkcji rolnej.

Niezbyt częstym w analizach przestrzennych, aczkolwiek interesującym zagadnieniem, w kontekście przestrzennej analizy gospodarki żywnościowej jest przedstawiona w

¹ Autorzy zdają sobie sprawę z tego, że szacunki zatrudnienia w rolnictwie czynione i podawane oficjalnie przez GUS są mocno zawyżone, dlatego relacje pomiędzy produktywnością pracy w rolnictwie i w całej gospodarce wypadają dodatkowo niekorzystnie.

pracy rola obsługi bankowej agrobiznesu i przestrzenne rozmieszczenie banków spółdzielczych, które w tej obsłudze dominują.

Bardzo interesująca jest ostatnia część pracy poświęcona metodom prognozowania rozwoju rolnictwa i obszarów wiejskich (F. Wysocki, A. Łuczak, J. Lira i I. Kurzawa). Autorzy przeprowadzili swą analizę na przykładzie woj. wielkopolskiego, wykorzystując w znacznej mierze wcześniejsze opracowanie pod red. W. Poczty i S. Wysockiego (2000) pt. *Strategia rozwoju rolnictwa i obszarów wiejskich w Wielkopolsce*. Stosując metody taksonomiczne i analityczny proces hierarchiczny do programowania rozwoju obszarów wiejskich, opracowano dla 31 wielkopolskich powiatów klasyfikację typologiczną, której wyniki posłużyły następnie autorom do wyboru opracowywanych scenariuszy rozwoju.

Problemy dyskusyjne – to przede wszystkim dobór cech, które były podstawą typologii funkcjonalnej obszarów wiejskich. Przeciętna powierzchnia gospodarstwa rolnego niewiele mówi o funkcji rolniczej: są na świecie typowo rolnicze obszary o bardzo dużej i o bardzo małej przeciętnej wielkości gospodarstw. Niewiele też o funkcji terenu wiejskiego mówi przeciętne miesięczne wynagrodzenie. Jeśli miałyby ono być wskaźnikiem funkcji finansowej, to lepszy byłby np. udział zatrudnionych w instytucjach finansowych i parafinansowych. W wyróżnionym przez autorów VI typie funkcjonalnym obszarów wiejskich dominuje krajobraz zdominowany przez lasy. Na jakiej podstawie go wyróżniono, skoro w zestawie 12 cech będących podstawą tej typologii brak procentowego udziału lasów w powierzchni ogólnej powiatów? Brak także odwołania się (choćby dyskusyjnego) do wcześniejszych prac z zakresu klasyfikacji funkcjonalnej gmin w Polsce autorstwa W. Stoli z 1987 r. pt. *Klasyfikacja funkcjonalna obszarów wiejskich Polski* i z 1995 r. *Funkcje obszarów wiejskich* (w *Atlasie Rzeczypospolitej Polskiej*).

Wspomniane wyżej drobne mankamenty nie umniejszają wysokich walorów opiniowanej książki. Przeciwnie – uważam ją za pracę o dużych walorach metodycznych i poznawczych, w której wykorzystano bogaty materiał empiryczny, ilustrowany licznymi mapami, tabelami i wykresami. Moim zdaniem jest to pozycja niezbędna w bibliotece każdego, kto naukowo zajmuje się problematyką ekonomiczną i przestrzenną rolnictwa i obszarów wiejskich Polski.

Roman Kulikowski
IGiPZ PAN, Warszawa

A. Kozera – *Rolnictwo województwa kieleckiego w latach 1918–1939*,
Wyższa Szkoła Handlowa im. Bolesława Markowskiego, Kielce 2003; 228 s.,
152 tab., 10 ryc.

Recenzowana praca ma wszelkie atrybuty geograficzno-historycznej monografii rozwoju rolnictwa w granicach woj. kieleckiego w okresie II Rzeczypospolitej (1918–1939). Rolnictwo i jego przemiany zostały scharakteryzowane z jednej strony w nawiązaniu do ważnych wydarzeń na ziemiach polskich z okresu sprzed uzyskania niepodległości oraz po jej odzyskaniu, a z drugiej na tle przestrzennie zróżnicowanego rolnictwa Polski w dwudziestolecie międzywojennym. Dzięki całościowemu ujęciu tematu praca wzbogaca merytorycznie literaturę dotyczącą różnych aspektów rolnictwa i wsi woj. kieleckiego na

tle przemian w życiu społeczno-gospodarczym II Rzeczypospolitej. Można więc stwierdzić, że pod względem problematyki wykracza ona poza ramy nakreślone tytułem. Ponadto bogata dokumentacja statystyczna w postaci licznych tabel może stanowić podstawę do innych opracowań.

Nie licząc *Wstępu* i *Zakończenia* (oraz spisu materiałów źródłowych, literatury, tabel, rysunków) praca składa się z pięciu rozdziałów (s. 12–210).

W rozdziale pierwszym (s. 12–31) scharakteryzowano podział administracyjny województwa oraz przemiany liczby ludności i jej struktury społeczno-zawodowej, w tym struktury społecznej ludności rolniczej. Województwo kieleckie (powstałe na mocy ustawy 2.08.1919 r.) składało się głównie z ziem byłej guberni kieleckiej i radomskiej i zajmowało obszar 25 589 km² zamieszkały w 1921 r. przez 2536 tys. osób, przy czym liczba ta do 1931 r. wzrosła do 2936 tys. osób czyli o 400 tys., a gęstość zaludnienia zwiększyła się z 99 do 115 osób na km². Na wsi kieleckiej mieszkało około 3/4 ludności województwa (2,2 mln spośród 2,9 mln w 1931 r.), co znajdowało odzwierciedlenie również w bardzo dużej gęstości zaludnienia rolniczego. Odsetek utrzymujących się z rolnictwa (i z leśnictwa) był najniższy (poniżej 20%) na uprzemysłowionych południowo-zachodnich krańcach województwa a najwyższy (ponad 80% ludności) głównie na obszarach nadwiślańskich o bardzo korzystnych warunkach przyrodniczych dla rolnictwa. Autor omawia badane zagadnienia w skali powiatów (16 w 1919 r., 17 w 1927 r. i 15 w 1938 r.), słusznie pomijając miasta na prawach powiatu (Częstochowa, Radom, Sosnowiec). Na zakończenie I rozdziału omówiono przyrodnicze warunki produkcji rolnej, w tym rzeźbę terenu, sieć rzeczną, klimat i gleby. Warunki te nie zmieniają się szybko, toteż byłoby lepiej, gdyby zostały opisane na podstawie współczesnych opracowań, a nie głównie sprzed 70 lat (np. pracy F. Barcińskiego z 1931 r.), co zaowocowało powtórzeniami, nieaktualnym nazewnictwem („Wyżyna Nidy”), czy też stosowaniem zamiennie terminów odnoszących się jednostek fizycznogeograficznych różnej skali, np. „Niecka Nidziańska” i leżąca w jej granicach „Dolina Nidy” (s. 33).

Treścią rozdziału II są ważne zagadnienia związane z rozwojem gospodarstw rolnych, a więc struktura własnościowa i wielkościowa gospodarstw i wpływ na nią zmian ustroju rolnego (m.in. poprzez reformę rolną, zniesienie służebności, komasację gruntów), techniczne wyposażenie rolnictwa w postaci środków trwałych i obrotowych oraz stan budownictwa wiejskiego. Należy dodać, że zagadnienia te są omawiane na tle nastrojów społecznych wsi, sytuacji materialnej gospodarstw, cen, możliwości kredytowych itp.

Produkcja rolnictwa jest treścią rozdziału III – roślinna (s. 103–162) i IV – zwierzęca (163–187). Wprowadzeniem do zagadnień dotyczących produkcji roślinnej rolnictwa jest charakterystyka struktury użytkowania ziemi i jej przemian w skali powiatów i według własności, ze zwróceniem szczególnej uwagi na formy rolniczego użytkowania ziemi, w tym gruntów ornych. Tytuł podrozdziału – *Rolnicze użytkowanie ziemi* niesłusznie więc sugeruje zawężenie treści i pominięcie takich użytków jak lasy i tzw. inne grunty, które też są analizowane.

Na tle ogólnej charakterystyki struktury i poziomu produkcji rolnej w skali trzech tzw. okręgów rolniczych, została szczegółowo przeanalizowana produkcja roślinna na gruntach ornych poprzez omówienie udziału w strukturze zasiewów oraz plonów i produkcji ważniejszych roślin uprawnych ujętych w grupy (zbożowe, strączkowe, okopowe, pastewne, przemysłowe). Następnie scharakteryzowano produkcję z trwałych użytków zielonych

– łąk i pastwisk, w nawiązaniu do ich udziału w użytkowaniu ziemi i stopnia zagospodarowania melioracyjnego. Produkcję warzywniczą (głównie na gruntach ornych) i sadowniczą scharakteryzowano pod hasłem: ogrodnictwo, pomimo że sady stanowią odrębną formę rolniczego użytkowania ziemi. Merytorycznie wzbogaca pracę podrozdział pt. *Gospodarka leśna*. Nie dotyczy on wprawdzie rolnictwa, ale z racji tego, że w okresie II Rzeczypospolitej w woj. kieleckim więcej było lasów prywatnych niż państwowych, głównie w posiadaniu gospodarstw wielkoobszarowych, leśnictwo wykazywało silne powiązania z problematyką rolnictwa.

Produkcja zwierzęca została scharakteryzowana poprzez wszechstronne omówienie chowu poszczególnych rodzajów zwierząt gospodarskich, kierunków ich produkcji ras itp. a także rybactwa i pszczelarstwa oraz miejsca produkcji zwierzęcej w rolnictwie województwa.

Ostatni merytoryczny rozdział pracy (s. 188–209) zawiera pewnego rodzaju charakterystykę sytuacji gospodarczej wsi. Na tle zniszczeń i dewastacji ziem polskich w okresie I wojny światowej autor przedstawił stan wsi kieleckiej, w tym warunki życia jej ludności, poprzez omówienie dochodów pieniężnych, kredytów i zadłużenia wsi, kosztów produkcji i podatków rolnych.

Zakończenie jest podsumowaniem rozwoju rolnictwa oraz sytuacji społeczno-ekonomicznej wsi województwa kieleckiego.

Praca jest oparta na bardzo bogatych materiałach statystycznych oraz literaturze dotyczącej różnych aspektów rozwoju rolnictwa i wsi województwa kieleckiego i Polski. Wzbogaca to dotychczasową wiedzę o dominującej w tym województwie działalności społeczno-gospodarczej i kształtujących ją warunków.

Ta interesująca monografia nie jest jednak pozbawiona różnego rodzaju błędów i usterek, także redakcyjnych, przy czym w różnym stopniu dotyczy to poszczególnych rozdziałów. Przykłady:

- w tab. 5 wśród powiatów nie wspomniano zawierciańskiego, a w tekście informując o nim autor powołuje się na tę tabelę,
- tab. 120 – „Procentowy udział... w 1939 r.” Źródło tabeli: praca F. Barcińskiego z 1931 r.,
- s. 31 – „formacje turrysowe”,
- s. 120 – „powiaty... południowo-wschodnie”, a chodzi o południowo-zachodnie (będziński, zawierciański),
- s. 177 – „świń... 10 sztuk na 100 km²”,
- s. 195 – „z roku 1928/29... w latach 1938/39”,
- „Dla jasności wykładu przytaczam...” i dalej „Wyjaśniam, że... ”.

Zwracam uwagę na wszelkiego rodzaju uchybienia w pracy również dlatego, że prawdopodobnie nastąpi jej ponowne wydanie. Powinna ona bowiem zwrócić uwagę każdego, kogo interesują dzieje rolnictwa i wsi, nie tylko terenów byłego województwa kieleckiego.

Władysław Stola
IGiPZ PAN, Warszawa

Tjanko Jordanov
1916–2003



7 lipca 2003 roku w wieku 89 lat zmarł Profesor Tjanko Jordanov, znany bułgarski geograf ekonomiczny, badacz i dydaktyk, wychowawca wielu pokoleń młodzieży. Urodził się 16 sierpnia 1916 r. we wsi Slavjanovo w oblasti Haskovo. Tam też ukończył szkołę podstawową, a następnie kontynuował naukę w szkole średniej w Haskovie. Po ukończeniu szkoły średniej w 1933 r. podjął studia geograficzne na Uniwersytecie Sofijskim, uzyskując dyplom ich ukończenia w 1937 r.

Jego pierwsza praca zawodowa związana była ze szkolnictwem. Był nauczycielem geografii w Gimnazjum Handlowym w Starej Zagorze, a następnie w Szkole Pedagogicznej w Płowdiv i Sofii. Pracę dydaktyczną przerwała II wojna światowa, w której uczestniczył jako oficer.

Po zakończeniu wojny Tjanko Jordanov powrócił do pracy w szkolnictwie, podejmując w 1947 r. pracę jako asystent w Wyższej Szkole Handlowej w Svišov, a w rok później na Uniwersytecie Sofijskim na Wydziale Geografii – też jako asystent, a następnie docent na Wydziale Ekonomicznym. Dalsza część Jego działalności naukowej była związana z Wyższym Instytutem Ekonomicznym im. K. Marksa w Sofii (obecnie Uniwersytet Narodowej i Światowej Gospodarki), w którym w 1956 r. uzyskał tytuł profesora i gdzie przez wiele lat był wykładowcą.

W 1960 r. T. Jordanov związał się zawodowo z Instytutem Geografii BAN i w 1964 r. objął tam kierownictwo Zakładu Geografii Ekonomicznej. W roku 1972 Instytut Geografii BAN stał się głównym miejscem pracy Profesora aż do Jego przejścia na emeryturę w 1982 roku, natomiast praca w Wyższym Instytucie Ekonomicznym była zajęciem dodatkowym.

Zainteresowania badawcze Profesora Jordanova – to geografia ekonomiczna i społeczna, a zwłaszcza geografia rolnictwa, w tym problemy zróżnicowania przestrzennego rolnictwa w Bułgarii i na świecie, kompleksowe problemy geograficzne gospodarki światowej, regionalizacja gałęziowa i integralna oraz metodologia i metodyka geografii ekonomicznej.

Był autorem zastosowania metody bilansowej w badaniach geograficznych i metody profilowej w badaniach rolnictwa, zajmował się też podstawami rejonizacji ekonomicznej i rolniczej.

Spośród Jego wielu prac, na podkreślenie zasługują: metodyczne opracowanie poświęcone strefowości gospodarki rolnej na równinie Pazardżik-Plovdiv (*Za zonalnosta v geografskoto razprastranenie na selskoto stopanstvo v Pazardzishko-Plovdivskoto pole i ogradnite mu zemli* (1965), opracowanie dotyczące zastosowania metody bilansowej w badaniach geograficznych stref podmiejskich Bułgarii (*Ikonomgeografsko proučvane na krajgradskite selskostopanski zoni v Bylgarija i izpolzuvaneto na balansovija metod* (1964), a także praca: *The application of agricultural profiles in land utilization maps* (1967). Charakter metodyczny i poznawczy miały również opracowania: *Factors and criteria determining the zonal distribution of agriculture* (1975) oraz praca nt. przemian struktury produkcji roślinnej i jej wpływu na efektywność użytkowania ziemi w Bułgarii (*Izmenenija v strukturata na rastenievystvoto i vlijaneto na obrabotvaemata zemja v N.R. Bylgarija*, 1979). Szereg opracowań dotyczyło też zmian rozmieszczenia i efektywności ekonomicznej poszczególnych roślin uprawnych.

Prof. T. Jordanov był współautorem (wraz z D. Čumičev) rozdziału *Rolnictwo* w pierwszej monografii *Geografia Bulgarii* t. II (1961), a w kolejnym opracowaniu tejże monografii (1981) – współautorem rozdziału *Geografia rolnictwa* (wraz z Z. Demerdjev) oraz autorem rozdziału *Integralne formy organizacji przestrzennej rolnictwa*, będąc zarazem redaktorem całego tomu. Był autorem i redaktorem wielu map do *Atlasu Ludowej Republiki Bulgarii* (1973) oraz członkiem komitetu redakcyjnego *Atlasu*. Za opracowanie *Atlasu* każdy członek tego komitetu uzyskał w 1974 r. nagrodę państwową im. Georgii Dimitrova. Był również autorem i współautorem kilku podręczników dla studentów z geografii ekonomicznej, a także autorem kilku pozycji książkowych m.in. *Nawadnianie w Bułgarii* (*Napojavaneto v Bylgarija*, 1956), *Kotlina Tracka* (*Trakijskata kotlovina*, 1956) oraz *Zakaukazie* (*Zakalkazie*, 1960) i *Plovdiv* (1970).

Profesor Jordanov aktywnie uczestniczył w działalności Instytutu pełniąc funkcje członka: Rady Naukowej Geografii do Wyższej Komisji Atestacyjnej nadającej stopnie naukowe, Rady Naukowej Instytutu Geografii BAN, Zarządu Bułgarskiego Towarzystwa Geograficznego oraz Rady Naukowej Wyższego Instytutu Ekonomicznego. Pełnił też przez kilka lat funkcję redaktora naczelnego czasopism: *Izvestija na Bylgarskoto Geografsko Druzhestvo* i *Geografija*, a w l. 1974–1993 był członkiem kolegium redakcyjnego czasopisma *Problemi na Geografijata*.

Profesor Jordanov miał duże zasługi jako popularyzator geografii. Szczególną popularność i to na szeroką skalę zyskał poprzez uczestnictwo w programie telewizyjnym „Atlas”, w którym przez 14 lat przekazywał wiedzę geograficzną o poszczególnych krajach, regionach, miastach, prowadząc wykłady i wzbogacając je o relacje z własnych podróży ilustrowane filmami – a podróżował dużo (płn. Rosja, Środkowa Azja, Syberia oraz Kuba, Czechosłowacja, Węgry, Polska).

Za działalność naukową otrzymał Profesor szereg odznaczeń, wśród nich Order Cyryla i Metodego I stopnia, Order Ludowej Republiki Bułgarii I stopnia oraz Zasłużony Działacz Nauki.

Związki profesora Tjanko Jordanova z Polską i polską geografją sięgają roku 1960 – Jego uczestnictwa w Międzynarodowej Konferencji w Warszawie, zorganizowanej w Instytucie Geografii PAN przez prof. J. Kostrowickiego i poświęconej metodom badania użytkowania ziemi. Podjęto wówczas ściślejszą współpracę międzynarodową obejmującą także współpracę polsko-bułgarską, która przetrwała do dnia dzisiejszego przyjmując różne formy (badania terenowe, wyjazdy stażowe, konferencje) i rozszerzając zakres tematyczny

z zagadnień użytkowania ziemi po typologię rolnictwa i problematyką obszarów wiejskich. Profesor Jordanov przebywał jeszcze w Polsce dwukrotnie: w 1966 i 1972 r.

Z profesorem Jordanovem zetknęłam się podczas Jego pobytu w Polsce w 1966 r., a następnie podczas polsko-bułgarskich badań terenowych prowadzonych w Bułgarii, jak również w trakcie moich późniejszych pobytów w tym kraju, związanych z kompletowaniem materiałów do pracy doktorskiej dotyczącej struktury przestrzennej rolnictwa Bułgarii. Zwłaszcza utkwiły mi w pamięci wspólne badania terenowe w Kotlinie Trackiej, podczas których Profesor dał się poznać nie tylko jako znawca badanego regionu i doskonały organizator, ale też jako człowiek o pogodnym usposobieniu i dużym poczuciu humoru. Mile zaskakiwały nas, uczestników badań, doskonałe kontakty Profesora z ludźmi w terenie, zwłaszcza podczas wizyt w spółdzielczych gospodarstwach rolnych czy też innych zakładach i instytucjach. Często potem okazywało się, że wśród kadry kierowniczej byli Jego dawni uczniowie i studenci, co było niezwykle pomocne w naszych badaniach.

Byliśmy też naoczniymi świadkami przejawów niebywałej popularności Profesora, spowodowanej wspomnianym już programem telewizyjnym „Atlas”. Pamiętam sytuacje, kiedy Profesor podczas różnych postojów na trasie przejazdów i w terenie był rozpoznawany przez przypadkowo spotkanych ludzi i zatrzymywany choć na chwilę rozmowy, którą zawsze z chęcią podejmował.

Geografia bułgarska poniosła dużą stratę. Odszedł znakomity wykładowca i pedagog, człowiek o dużej charyzmie, dla którego geografia była pasją życiową i który z tą dziedziną nauki związał swoje życie. W pracy zawodowej i całym życiu wspierała Go żona Maria, będąca także geografem i pedagogiem (nauczycielka geografii). Aktywny niemal do końca życia, śledzący z uwagą wydarzenia w kraju i nieobojętny na problemy społeczno-ekonomiczne w okresie transformacji, jeszcze w 1999 roku na łamach prasy włączał się w dyskusje i udzielał wywiadów.

Profesor Tjanko Jordanov pozostanie w naszej pamięci, a zwłaszcza tych, którzy mieli z nim bezpośredni kontakt i możliwość współpracy.

Bożena Gałczyńska
IGiPZ PAN, Warszawa

II Polsko-rosyjskie seminarium nt. „Geoekonomiczne i geopolityczne problemy współpracy między obwodem kaliningradzkim a północno-wschodnią Polską”

Gdynia, 20–21 V 2003 r.

W dniach 20 i 21 maja 2003 r. odbyło się w Gdyni II Polsko-rosyjskie seminarium poświęcone współpracy między obwodem kaliningradzkim a północno-wschodnią Polską. Spotkanie naukowe zostało zorganizowane przez Katedrę Geografii Rozwoju Regionalnego Uniwersytetu Gdańskiego wspólnie z Katedrą Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Geopolityki Państwowego Uniwersytetu w Kaliningradzie oraz Komisją Geografii Komunikacji PTG. Było ono kontynuacją współpracy tych instytucji, zapoczątkowanej 6 grudnia 2002 r. w Kaliningradzie.

W gdyńskich obradach wzięło udział 56 osób, w tym 8 z zagranicy. Środowisko naukowe geografów i ekonomistów reprezentowali przedstawiciele 5 uczelni i 2 instytutów na-

ukowych z 4 ośrodków akademickich w kraju – Warszawy, Olsztyna, Szczecina i Gdańska oraz goście z Kaliningradu i Moskwy. Wśród uczestników byli także przedstawiciele administracji państwowej obwodu kaliningradzkiego, władz samorządowych województwa pomorskiego i Gdyni, a także instytucji pozarządowych i biur planowania przestrzennego.

Seminarium uświetnili swoją obecnością goście honorowi: Prorektor Uniwersytetu Gdańskiego prof. dr hab. Janusz Neider, Prezydent Gdyni dr Wojciech Szczurek i Przewodniczący Rady Miejskiej Gdyni dr Stanisław Szwabski.

Program pierwszego dnia seminarium obejmował 13 referatów wygłoszonych podczas trzech sesji.

Sesja pierwsza, której przewodniczył dr hab. T. Palmowski, poświęcona była uwarunkowaniom i perspektywom transgranicznej współpracy polsko-rosyjskiej, szczególnie w kontekście rozszerzenia Unii Europejskiej. Składała się z trzech referatów. Prof. G. Fedorov z Uniwersytetu Kaliningradzkiego przedstawił znaczenie kooperacji Polski z obwodem kaliningradzkim jako pilotażowej współpracy między Federacją Rosyjską a krajami przyszłej rozszerzonej Unii Europejskiej. Z kolei prof. R. Szul z Uniwersytetu Warszawskiego omówił wpływ zmian międzynarodowej sytuacji gospodarczej i politycznej na perspektywy współpracy Polski z obwodem kaliningradzkim Rosji. Szanse i możliwości rozwoju turystyki w obwodzie kaliningradzkim i Północno-Wschodniej Polsce zreferował prof. V. Korneyevets (Uniwersytet Kaliningradzki).

Podczas drugiej sesji, prowadzonej przez prof. S. Korneyevtsa, zaprezentowano w czterech wystąpieniach doświadczenia płynące z dotychczasowej współpracy polsko-rosyjskiej podejmowanej przez władze samorządowe oraz organizacje pozarządowe. Dr hab. H. Woźniak z Urzędu Marszałkowskiego w Gdańsku omówił współdziałanie woj. pomorskiego z obwodem kaliningradzkim, zaś dynamicznie rozwijającą się kooperację Gdyni i Kaliningradu przedstawili mgr E. Depka i mgr M. Wołek z Urzędu Miasta Gdyni. Wnioski ze współpracy organizacji pozarządowych zreferowała mgr J. Szewczyk z Regionalnego Centrum Informacji i Wspomagania Organizacji Pozarządowych w Gdańsku. Wystąpienie mgr N. Klimenko z Kaliningradu było natomiast poświęcone perspektywom współdziałania obu krajów w dziedzinie planowania przestrzennego.

Tematyka czterech z sześciu referatów sesji trzeciej, której przewodniczył prof. G. Fedorov, koncentrowała się wokół zagadnień komunikacyjnych. Prof. S. Tarkov z Rosyjskiej Akademii Nauk w Moskwie przedstawił system transportowy obwodu kaliningradzkiego w kontekście współczesnego rozwoju transportu Rosji. Wpływ szlaku komunikacyjnego Via Hanseatica na rozwój współpracy Trójmiasta i Kaliningradu w ujęciu modelowym zaprezentował dr hab. T. Parteka z Politechniki Gdańskiej, zaś profesorowie z Uniwersytetu Warmińsko-Mazurskiego – K. Luks i D. Waldziński zreferowali zewnętrzne uwarunkowania rozwoju portu w Elblągu. Duże zainteresowanie wśród uczestników wzbudziła koncepcja Ringu Metropolitalnego Zatoki Gdańskiej, autorstwa prof. M. Dutkowskiego z Uniwersytetu Szczecińskiego. Piąty z kolei referat tej sesji, przygotowany przez dr. Y. Zvereva (Uniwersytet Kaliningradzki), zawierał omówienie aktualnej sytuacji przemysłu obwodu kaliningradzkiego.

W wystąpieniu zamykającym obrady dr hab. T. Palmowski oraz mgr R. Anisiewicz (Uniwersytet Gdański) przedstawili rozwój nowych form współpracy Trójmiasta z Kaliningradem, ze szczególnym uwzględnieniem roli uniwersytetów i innych instytucji naukowych skupionych wokół Zatoki Gdańskiej.

W drugim dniu seminarium goście zagraniczni uczestniczyli w sesji terenowej. W jej trakcie zapoznano się z przykładami rewitalizacji zabytkowego centrum Gdańska, która może być wzorem wobec podobnych działań w Kaliningradzie.

Spotkanie naukowe zorganizowane w Uniwersytecie Gdańskim nie tylko było forum wymiany poglądów o przyszłości kontaktów polsko-rosyjskich, ale stało się także przykładem praktycznego rozwijania nowych form kooperacji między partnerami z przeciwnych wybrzeży Zatoki Gdańskiej. Dzięki m.in. takim inicjatywom obszar ten w najbliższych latach ma duże szanse stać się istotnym centrum współpracy między krajami Unii Europejskiej i Rosji.

Część seminaryjnych referatów weszła w skład książki pt. *Economic, geopolitical and social problems of co-operation between Kaliningrad and Poland* pod redakcją T. Palmowskiego, G. Fedorova i V. Korneevitsa (Wyd. „Bernardinum”, Pelplin 2003).

Renata Anisiewicz

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego UGd., Gdańsk

Międzynarodowa konferencja naukowa „Wschodni wymiar Unii Europejskiej”

Arlamów, 25–29 V 2003 r.

Problemy związane z wejściem Polski do Unii Europejskiej interesują różne kręgi społeczeństwa. Są przedmiotem dyskusji polityków, dziennikarzy i naukowców. Obok podstawowego dylematu, tj. korzyści i zagrożeń dla Polski wynikających z jej członkostwa w Unii, pojawia się szereg mniej eksponowanych problemów. Jeden z nich określił temat konferencji naukowej: „Wschodni Wymiar Unii Europejskiej” zorganizowanej w Arlamowie przez: Instytut Geografii i Przemysłowego Zagospodarowania PAN w Warszawie, Wydział Ekonomii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Wyższą Szkołę Administracji i Zarządzania w Przemysłu oraz Komisję Geografii Komunikacji PTG.

Takie sformułowanie hasła pozwoliło uczestnikom na przygotowanie referatów o różnorodnej tematyce, ale połączonych przewodnią myślą oceny sytuacji wschodnich rubieży Unii Europejskiej. Ta ocena to próba odpowiedzi na wiele pytań. Czy połączenie funkcji wschodniej granicy Polski i granicy Unii nie stworzy z niej nowej Żelaznej Kurtyny? Czy nie zostanie zaprzepaszczony skromny co prawda, ale istotny dla mieszkańców pogranicza, dorobek regionalnej integracji transgranicznej? Jak w nowej sytuacji będą funkcjonowały euroregiony Niemen, Bug czy Karpaty? Podobnych pytań jest znacznie, znacznie więcej. Odpowiedzi nie są łatwe ani jednoznaczne.

Uczestnicy konferencji przyjechali z sześciu państw granicznych Polski oraz Bułgarii i Słowenii. Stronę polską reprezentowali naukowcy niemal ze wszystkich ośrodków kraju.

Przygotowany przez organizatorów program konferencji zawierał tytuły czterdziestu siedmiu referatów. Wygłoszono je w ciągu kolejnych sześciu sesji tematycznych.

Tematyka dominująca w 1 sesji konferencji zatytułowanej „Europejskie procesy integracyjne” – to zagadnienia związane z całokształtem procesów integracyjnych współczesnej Europy. Przeważała tu tematyka zróżnicowania społeczno-gospodarczego państw członkowskich i kandydujących do UE (referaty M. Kozaneckiej, Z. Zioło, E. Jakubowicz).

Problemy społeczne jednoczącej się Europy, takie jak kwestie językowe czy sytuacja zdrowotna, przedstawili w swoich referatach R. Szul i T. Michalski.

Problematyka II sesji zatytułowanej „Wschodnia granica Unii Europejskiej” – to zagadnienia różnie rozumianych rubieży tego ugrupowania. Ożywioną dyskusję wywołały spostrzeżenia P. Eberhardta na temat wschodniej granicy cywilizacji zachodniej w Europie. Kontrowersje budziły tu zagadnienia metodologiczne – dyskutowano na temat możliwości wyznaczania strefowych granic antropogenicznych. Referat J. Kitowskiego – „Wschodnia granica Unii Europejskiej” – był przykładem komunikatywnej prezentacji bardzo szerokiego zagadnienia, trudnego do zbilansowania i jednoznacznej oceny. Inne referaty II Sesji wskazywały, jak różnorodne i specyficzne są problemy wschodniego pogranicza Polski (np. problemy demograficzne i rynek pracy regionu to tematy referatów A. Stasiaka i C. Sadowskiej-Snarskiej).

W trzeciej sesji konferencji: „Europa Środkowa i Wschodnia wobec europejskich procesów integracyjnych” dominowały referaty zagranicznych gości. Myśl przewodnią większości wygłoszonych tu referatów to sytuacja społeczno-gospodarcza a możliwości kandydowania krajów Europy wschodniej do UE. Referaty dotyczące sytuacji i nastrojów po wschodniej stronie naszej granicy miały większą wartość poznawczą i stanowiły cenne uzupełnienie obrazu sytuacji z naszej „Ściany wschodniej”.

Tematyka IV i V sesji to współpraca transgraniczna wschodniego pogranicza i jego zróżnicowanie regionalne. Zawile problemy finansowania tej współpracy przedstawił w swym referacie prof. S. Ciok. Inne referaty dotyczyły zróżnicowania regionalnego wschodnich rubieży Unii (S. Kałuski, A. Miszczuk, T. Palmowski).

Dwa wygłoszone referaty nawiązywały do mało znanych zagadnień historii integracji europejskiej, a zwłaszcza roli ziem polskich w tych procesach. Tytuły tych referatów precyzyjnie określały ich tezy: *Ziemie polskie jako jądro integracji Europy Środkowej* (M. Sobczyński i A. Rykała) i *Integracja ziem polskich z krajami sąsiednimi w wieku XIX* (M. Kowalski).

Prezentowane tematy i tytuły referatów nie mogą w pełni oddać zróżnicowanej problematyki i ujęć metodologicznych blisko 50 wygłoszonych referatów. Były one podstawą ciekawych dyskusji, na które ramy czasowe określone przez organizatorów konferencji okazały się zbyt szczupłe. O problemach poruszanych w referatach dyskutowano w czasie przerw i w wolnych chwilach konferencji. Owe „wolne chwile” organizatorzy tak zaplanowali, aby były przyjemne i pożyteczne dla uczestników. Była więc wieczorna wycieczka do pięknego Krasiczyna i ognisko kończące referatową część konferencji.

Kolejny etap międzynarodowego spotkania, to sesja terenowa – studyjna wycieczka autokarowa do Czerniowiec, Chocimia i Kamieńca Podolskiego. W Czerniowcach po zwiedzaniu miasta zorganizowano spotkanie z władzami i pracownikami tamtejszego uniwersytetu. Problematyka badawcza tej uczelni nawiązuje do sytuacji pogranicza narodów, kultur i religii, jakim jest północna Bukowina.

Wielkie wrażenie na uczestnikach wycieczki zrobił Kamieniec Podolski, miasto-legenda, historyczna stolica Podola. Podziwiano, filmowano i fotografowano wspaniały jar Smotrycza, otaczający miasto tak, iż rzeka zatacza niemal pełny krąg wokół jego centrum. Inna „stepowa granica” to Chocim, słynny z wiktorii Jana Sobieskiego. Widok z twierdzy na dolinę Dniestru można uznać za krajobrazową perłę. Sesja terenowa dała jej uczestnikom możliwość poznania krajobrazowego i funkcjonalnego zróżnicowania regionu. Była dosko-

nałą okazją do wykonania zdjęć wykorzystywanych później w pracy dydaktycznej lub popularyzatorskiej.

Wygłoszone referaty opublikowano jako tom serii Geopolitical Studies¹.

Organizatorom konferencji należą się słowa uznania i gratulacje za wysoki poziom merytoryczny spotkania, perfekcyjną organizację i stworzenie niezwykle sympatycznej atmosfery towarzyskiej.

Stefan Katuski

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa

¹ *Eastern dimension of European Union* (red. J. Kitowski), Geopolitical Studies vol. 11, IGiPZ PAN, Warszawa 2003.

Informacja dla Autorów

Przegląd Geograficzny publikuje oryginalne prace teoretyczne, metodologiczne i empiryczne (nie będące typowymi przyczynkami) z zakresu szeroko pojmowanej problematyki geograficznej i przestrzennego zagospodarowania kraju. Zapraszamy Autorów do współpracy z naszym kwartalnikiem przez nadsyłanie wartościowych artykułów i notatek, materiałów dyskusyjnych, recenzji (w tym oprogramowania geograficznego) oraz sprawozdań. Przestrzeganie poniższych zaleceń formalnych usprawni prace redakcyjne i przyczyni się do szybszej publikacji nadsyłanych materiałów.

Uwagi ogólne. Prosimy o przesyłanie tekstu w postaci wydruku komputerowego, w trzech egzemplarzach, oraz kserokopii ilustracji, również w trzech egzemplarzach. Tekst powinien być napisany zwięźle, ale jasno, w dowolnej wersji edytora MS Word for Windows i mieć następującą objętość: artykuł – 4000–6000 słów, wyjątkowo – jeśli temat tego wymaga – nieco dłuższy; notatka i materiał dyskusyjny – do 4000 słów; recenzja i sprawozdanie – 800–1200 słów. Powyższe objętości obejmują również piśmiennictwo, przypisy, streszczenie angielskie i tabele. Tekst powinien być wydrukowany jednostronnie z podwójną interlinią i szerokimi (4 cm) marginesami. Autorzy-obcokrajowcy proszeni są o nadsyłanie o zweryfikowanych tekstów w języku angielskim, gdyż w tym języku będą publikowane ich prace.

Strona tytułowa. Na pierwszej stronie prosimy w kolejności umieścić: tytuł pracy w języku polskim, tytuł w języku angielskim, imię i nazwisko Autora(-ów), afiliację, adres(y), e-mail(e), zarys treści (nie dłuższy niż 100 słów), słowa kluczowe. Nie więcej niż sześć słów kluczowych, podanych w osobnym wierszu, powinno dotyczyć: jedno – tematu, jedno – obszaru, jedno – metody badawczej, oraz trzy inne. Dane Autora(-ów) nie powinny pojawiać się w innym miejscu pracy, gdyż jest ona anonimowo przesyłana do co najmniej dwóch recenzentów.

Tekst nie powinien zawierać wyróżnień i podkreśleń. Śródtytuły, ograniczone raczej do pierwszego i drugiego rzędu, można zaznaczyć ołówkiem na marginesie. Prosimy o ograniczenie liczby i objętości przypisów do niezbędnego minimum. Przypisy, numerowane kolejno, należy umieścić na osobnej kartce. Ilustracji i tabel nie należy wklejać do tekstu, lecz drukować je na oddzielnych stronach. W tekście można zaznaczyć proponowane miejsce ich zamieszczenia. W tekście opracowania, przy powoływaniu się na piśmiennictwo, należy podawać nazwisko autora oraz rok publikacji, np. (Nowak, 1999; Kowalski, 2000) lub według A. Nowaka (1999), a przy cytowaniu również numer strony, np. według A. Nowaka (1999, s. 5). W powołaniach na więcej prac tego samego autora, które ukazały się w tym samym roku podaje się: (Bunge, 1987a, b). W przypadku wspólnej publikacji dwóch autorów podaje się: (Marshall i Wood, 1995), a trzech i więcej autorów: (Ford i inni, 1996). W wykazie piśmiennictwa, jednakże, należy podać wszystkich autorów. Konieczna jest pełna zgodność między nazwiskami i rokiem publikacji w tekście i w wykazie piśmiennictwa.

Piśmiennictwo, ograniczone do literatury cytowanej, w porządku alfabetycznym, zamieszczone na osobnych kartkach, należy opracować bez skrótów, według poniższego wzoru:

- artykuły w czasopismach:

Grobelska H., 1999, *Plejstocen Białorusi*, Przegląd Geograficzny, 71, 4, s. 447–469.

- rozdziały w pracach zbiorowych:

Lowe M., Wrigley N., 1996, *Towards the new retail geography*, [w:] N.Wrigley, M.Lowe (red.), *Retailing, Consumption and Capital: Towards the New Retail Geography*, Longman, Burnt Mill, Harlow, s. 3–30.

- serie wydawnicze:

Kiełczewska-Zaleska M., 1956, *O powstawaniu i przeobrażaniu kształtów wsi Pomorza Gdańskiego*, Prace Geograficzne, IG PAN, 5, Warszawa.

- książki, monografie:

Ebdon D., 1995, *Statistics in Geography*, Blackwell, Oxford, 2 wyd.

Kozłowski S. (red.), 1988, *Przemiany środowiska geograficznego Polski*, Ossolineum, Wrocław,

Mały słownik odmiany nazw własnych, 2002, red. A. Cieślowska, Instytut Języka Polskiego PAN, Kraków.

- prace niepublikowane:

Szawłowska H., 1990, *Przemiany własnościowe w handlu*, Instytut Rynku Wewnętrznego i Konsumpcji, Warszawa, maszynopis powielony.

W przypadkach wątpliwych (np. Occasional papers) prosimy podawać wszystkie dane bibliograficzne.

Tabele powinny być opracowane podobnie jak w bieżących zeszytach kwartalnika, najlepiej w programach MS Word lub Excel. Każda tabela powinna zawierać zwięzły tytuł i kolejny numer (u góry) oraz źródło danych (u dołu). Prosimy nie stosować edycji ramek, cieniowania wierszy i kolumn, itp. Każda tabela powinna być wydrukowana na osobnej stronie i zapisana na dyskiecie w łatwym do odczytania formacie.

Ilustracje. Fotografie powinny być wykonane na odpowiednim poziomie technicznym, a mapy – zgodnie z zasadami kartografii. Wykresy, diagramy i mapy, opisane jako ryciny, powinny mieć jednolitą numerację (numery rycin zaznaczone ołówkiem na odwrocie); tytułów nie należy umieszczać na rycinach. Objaśnienia fotografii i rycin, w języku polskim i angielskim, powinny być umieszczone na osobnej kartce. Objaśnienia legendy map (w jęz. polskim i angielskim) należy w miarę możliwości zamieścić na mapach, a nie w formie odsyłaczy. Wraz z artykułem lub notatką Autor dostarcza trzy egzemplarze kopii ilustracji, a gotowe do reprodukcji oryginały – dopiero po przyjęciu pracy do druku. Przy planowaniu wielkości rycin należy uwzględnić format kwartalnika (B5) i zmniejszenie ich podczas reprodukcji do podstawy 126 mm. Większe ryciny (na wklejkach) będą zamieszczane tylko w wyjątkowych przypadkach. Po wykorzystaniu ilustracje zostaną zwrócone Autorowi tylko na specjalne życzenie.

- Jeśli ryciny opracowane są komputerowo, linie nie powinny być cieńsze niż 0,3 punktu, a symbole i opisy muszą być czytelne nawet po zmniejszeniu. Preferowane programy to CorelDRAW!, Adobe Illustrator, Photoshop; wykresy mogą być opracowane w MS Excel, a czarno-białe również w MS Word. Ryciny opracowane w innych programach powinny być zapisane w formacie EPS lub TIFF (o rozdzielczości nie mniejszej niż 600 dpi). Prosimy o upewnienie się, czy konwersja nie spowodowała pogorszenia jakości rycin.

- Jeśli ryciny opracowane są ręcznie, powinny być w postaci bardzo czytelnego czystorysu, nadającego się do łatwego skanowania. Po zmniejszeniu, grubość linii powinna mieć nie mniej niż 0,2 mm.

Streszczenie. Na osobnej kartce Autor powinien dostarczyć streszczenie w języku angielskim, o ile to możliwe, zweryfikowane przez *native-speakera*. Objętość streszczenia: poniżej 600 słów. Osobno, na końcu tekstu, prosimy dołączyć zarys treści i słowa kluczowe przetłumaczone na język angielski, poprzedzone nazwiskiem Autora i tytułem artykułu – ten fragment potrzebny jest do celów bibliograficznych i należy zapisać go na dyskiecie jako osobny plik.

Akceptacja materiału, zapis elektroniczny. Po uzyskaniu pozytywnych recenzji i wprowadzeniu ewentualnych poprawek do artykułu lub notatki, Autor dostarcza ostateczną wersję materiału wraz z dyskietką i oryginałami rycin. W przypadku materiałów dyskusyjnych, recenzji i sprawozdań Autor dostarcza dyskietkę równocześnie z tekstem w postaci wydruku komputerowego. W każdym przypadku, wersja drukowana musi być identyczna z zapisem na dyskiecie lub na CD-ROM.

Korekta ogranicza się tylko do poprawienia błędów drukarskich. Wszelkie zmiany tekstu są kosztowne i dlatego prosimy Autorów o dostarczanie wyłącznie dopracowanych tekstów. Korekta powinna być wykonana i zwrócona do Redakcji niezwłocznie. Jeśli korekta nie zostanie zwrócona w ciągu 8 dni, wówczas wykona ją Redakcja.

Pozostałe uwagi. Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji stylistycznej tekstów. W korespondencji z Redakcją prosimy o korzystanie z poczty elektronicznej (e-mail: l.kwiat@twarda.pan.pl). Po wydrukowaniu, Autor otrzymuje bezpłatnie 25 nadbitek artykułu i notatki, a po kilka egzemplarzy pozostałych materiałów.

Cena zł 30,-
VAT 0%

Przegląd Geograficzny

Kwartalnik

Warunki prenumeraty poprzez RUCH SA

Prenumerata krajowa:

– wpłaty na prenumeratę przyjmują jednostki kolportażowe RUCH SA właściwe dla miejsca zamieszkania. Termin przyjmowania wpłat na prenumeratę krajową – do 5 dnia miesiąca poprzedzającego okres rozpoczęcia prenumeraty.

W Internecie [http:// www.prenumerata.ruch.com.pl](http://www.prenumerata.ruch.com.pl)

Prenumerata opłacana w złotówkach ze zleceniem wysyłki za granicę:

Informacji o warunkach prenumeraty i sposobie zamawiania udziela RUCH SA Oddział Krajowej Dystrybucji Prasy, 01-248 Warszawa, ul. Jana Kazimierza 31/33; telefony 532 88 16, 532 88 19, 532 87 31; infolinia 0 800 120 029,

wpłaty na konto w banku PEKAO SA IV O. Warszawa,

Nr 68124010531111000004430494 lub kasa Oddziału.

Dokonując wpłaty za prenumeratę w Banku czy też w Urzędzie Pocztowym należy podać: nazwę naszej firmy, nazwę banku, numer konta, czytelny pełny adres odbiorcy za granicą, okres prenumeraty i rodzaj wysyłki (pocztą lotniczą czy zwykłą). Warunkiem rozpoczęcia wysyłki prenumeraty jest dokonanie wpłaty na nasze konto.

Prenumerata ze zleceniem dostawy za granicę jest o 100% droższa od krajowej.

Terminy wpłat na prenumeratę zagraniczną:

do 20 XI na I kwartał roku następnego

do 20 V na III kwartał roku bieżącego

do 20 II na II kwartał roku bieżącego

do 20 VIII na IV kwartał roku bieżącego

Dostawa zamówionej prasy następuje w sposób uzgodniony z zamawiającym.

*

Bieżące i poprzednie numery można nabyć w Dziale Wydawnictw IGiPZ PAN, ul. Twarda 51/55, 00-818 Warszawa, e-mail: t.paczus@twarda.pan.pl, a także zamówić (przesyłka za zaliczeniem pocztowym) w Naukowej Księgarni Wysyłkowej DHN, 02-352 Warszawa, ul. Szczęśliwicka 2/17, tel. (48)(22) 658 15 58, fax (48)(22) 822 98 69, e-mail: ksiegarnia@dhn.pl; czasopismakraj@dhn.pl

RUCH SA fulfills foreign customers' orders, starting from any issue in the calendar year: tel. 0 800 120 029, fax: (48)(22) 532 87 31, (48)(22) 532 87 32.

Our journal is also available through:

Foreign Trade Enterprise ARS POLONA

Krakowskie Przedmieście 7, 00-068 Warszawa, Poland

fax (48)(22) 826 86 73