

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

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
2006, TOM 78, ZESZYT 4



WARSZAWA 2006

<http://rcin.org.pl>

RADA REDAKCYJNA

ANTON BEZÁK, TERESA CZYŻ, EAMONN J. JUDGE, KAZIMIERZ KŁYSIK,
ANDRZEJ KOSTRZEWSKI, TEOFIL LJJEWSKI, 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. (022) 69 78 844; e-mail: l.kwiat@twarda.pan.pl

INDEKS 370894
ISSN-0033-2143

Ark. wyd. 12,0	Oddano do składania w listopadzie 2006 r.
Ark. druk. 9,0	Druk ukończono w styczniu 2007 r.

Skład: Robert Maik
Druk: Drukarnia Klimiuk, 00-372 Warszawa, ul. Foksal 11

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

Eberhardt P. – Prekursorzy i twórcy rosyjskiej geopolityki	455
The forerunners and the founding fathers of the Russian geopolitics	472
Mazurkiewicz L. – Marketing miejsca turystycznego	473
Tourism place marketing	489
Tobolska A. – Przestrzenne aspekty nowej organizacji i funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłowych	491
Spatial aspects of the new organisation and operation of industrial enterprises	512
Marcińczak S., Jakóbczyk-Gryszkiewicz J. – Lokalizacja wewnątrzmijska bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Łodzi	515
Intra-urban location of foreign direct investments (FDI) in the city of Łódź, Poland	535
Kowala-Stamm K. – Destrukcja miasta i znaczenie inicjatyw społecznych dla konsolidacji kwartałów śródmiejskich na przykładzie Detroit	537
The decline of cities and the impact of community gardens project on the urban renewal process – a case study: Detroit	560
Jażdżewska I. – Zmiana położenia środka ciężkości miast i ludności miejskiej w Polsce w XX wieku	561
20th-century changes in centre-of-gravity position of cities and city population in Poland	573

SPRAWOZDANIA

Taylor Z. – Wykłady Hettnerowskie na Wydziale Geografii Uniwersytetu w Heidelbergu	575
--	-----

RECENZJE

Urban Sprawl – Warsaw Agglomeration Case Study (<i>J. J. Parysek</i>)	585
A. Sobala-Gwosdz – Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim (<i>J. Grzeszczak</i>)	590
E. Quinet, R. Vickerman – Principles of Transport Economics (<i>Z. Taylor</i>)	595
W. Chrapek – Naturalna kolej rzeczy. Cztery dekady PTKiGK S.A. z Rybnika (<i>A. Ciechański</i>)	598

KRONIKA

Marek Potrykowski, 1944–2005 (<i>A. Potrykowska, Z. Taylor</i>)	601
Marin Bačvarov, 1936–2006 (<i>S. Liszewski</i>)	608
Międzynarodowa Konferencja Naukowa: „Regionalna współpraca transgraniczna w krajach Europy Środkowej i Wschodniej – bilans dokonań” – Arłamów, 21–24 V 2006 r. (<i>S. Katuski</i>)	610
Konferencja naukowa „Turystyka uzdrowiskowa w gospodarce regionu i kraju” – Kłodzko, 23 VI 2006 r. (<i>K. R. Mazurski</i>)	612
Międzynarodowe seminarium „Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym w Europie” – Wageningen, Holandia, 20–22 IX 2006 r. (<i>A. Kowalska</i>)	614

Prekursorzy i twórcy rosyjskiej geopolityki

The forerunners and the founding fathers of the Russian geopolitics

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

„Dwa Rzymy upadły, trzeci stoi
a czwartego nie będzie”

(Z posłania mnicha Filoteusza
do cara Wasyla II)

Zarys treści. W artykule przedstawiono rozwój przedrewolucyjnej rosyjskiej myśli geopolitycznej. W początkowej części zaprezentowano osiągnięcia wielkich historyków i geografów rosyjskich odniesione do problematyki ekspansji terytorialnej Rosji. Następnie przeprowadzono analizę opracowań, które stworzyły podstawy naukowe geopolityki rosyjskiej. Szczególną uwagę zwrócono na poglądy dotyczące rozwiązania kwestii polskiej.

Słowa kluczowe: Rosja, imperium, geopolitycy.

Wstęp

Dokonania czołowych geopolityków świata: F. Ratzla, R. Kjellena, A. T. Mahana, J. Corbetta, H. J. Mackindera, K. Haushofera były wielokrotnie prezentowane w polskiej literaturze przedmiotu. Informacje o powstaniu i rozwoju światowej geopolityki jako odrębnej dziedziny naukowej oraz o osiągnięciach jej twórców zawarte są w opracowaniach J. Barbaga (1987), S. Otoka (1999), L. Moczulskiego (1999), M. Boczwara i A. Suliborskiego (2002) oraz Z. Rykła (2006). Stosunkowo mniej znane są osiągnięcia polskiej myśli geopolitycznej. Dorobek z tej dziedziny nie został w pełni uporządkowany i poddany systematycznej analizie i interpretacji. Jest to w pewnym stopniu zrozumiałe. Do upadku komunizmu nie można było pisać obiektywnie o statusie geopolitycznym Polski. Problematyka dotycząca relacji politycznych między Polską a jej sąsiadami, głównie zaś Rosją (ZSRR), była poddana cenzurze. Dzieła pisarzy politycznych działających na emigracji raczej nie były znane. Do koncepcji geopolitycznych powstałych w Polsce przed I wojną światową oraz w okresie międzywojennym podchodzono

krytycznie i nad wyraz jednostronnie, zaś wiedza o osiągnięciach polskich w tej dziedzinie była szczątkowa i poddana swoistej manipulacji. Tematyka odniesiona do geografii politycznej i geopolityki musiała się dopasować do warunków polskich, kraju o ograniczonej suwerenności i randze satelickiej. Po odzyskaniu niepodległości problematyka ta nie jest zbyt popularna wśród geografów, politologów i historyków (Eberhardt, 2004, 2006).

Podobne ograniczenia – zarówno obiektywne, jak i subiektywne – dotyczyły wiedzy o rozwoju i osiągnięciach rosyjskiej geopolityki. Te opracowania były jeszcze bardziej rygorystycznie cenzurowane. Jedynie poglądy zgodne z aktualną linią partii mogły być wypowiedane i rozpowszechniane. Przyjęta i wcielana w życie doktryna marksistowsko-leninowska traktowała geopolitykę jako dziedzinę pseudonaukową, służącą doraźnym celom imperialistycznym, zmierzającym do ograniczenia potęgi obozu socjalistycznego. Dotarcie do dzieł pisanych przez przedrewolucyjnych klasyków rosyjskiej myśli geopolitycznej było nadzwyczaj trudne. Traktowano je jako dzieła apologetów caryzmu głoszone przez przedstawicieli sił reakcyjno-burżuazyjnych. Działo się tak, pomimo że czołowi twórcy rosyjskich koncepcji geopolitycznych byli zwolennikami imperialnych idei i ich wskazania programowe i terytorialne były konsekwentnie realizowane przez komunistycznych władców Kremla. W powojennej Polsce – kraju o ograniczonej suwerenności – pisanie na temat Rosji i jej relacji z Polską wymagało przyjęcia specyficznych założeń, znacznie ograniczających możliwości interpretacyjne. Utrudniało to przez kilka dziesięcioleci prowadzenie specjalistycznych badań, a zwłaszcza nie sprzyjało wypowiedaniu opinii, które mogłyby być nieprzychylnie przyjęte przez naszych wschodnich sąsiadów.

Obszerna literatura na temat rozwoju rosyjskiej i sowieckiej myśli politycznej pojawiła się w Polsce dopiero na przełomie lat 80. i 90. Osiągnięcia w tej dziedzinie są poważne. Tą złożoną problematyką badawczą zajęli się historycy i politolodzy w ośrodkach: warszawskim, toruńskim, łódzkim, krakowskim i wrocławskim. Do ważniejszych pozycji należy zaliczyć opracowania: A. Lazari (1988, 1996), A. Nowaka (1994, 1998a, 2004), A. Andrusiewicza (1994), S. Grzybowski (red., 1998), K. Błachowskiej (2001), A. Walickiego (2002). Większość prac ma jednak charakter apozycyjny i zagadnienia *sensu stricto* terytorialne są ujęte powierzchownie. Z punktu widzenia geopolityki jako nauki są one interesujące, ale ich przydatność jest dość ograniczona. Dopiero w ostatnich latach w Polsce uformowała się grupa geografów politycznych i profesjonalnych geopolityków, zajmujących się głównie problematyką współczesną, względnie tworzących projekcje przyszłościowe. Analizując rozwój różnorodnych doktryn geopolitycznych, koncentrują się na osiągnięciach badaczy anglosaskich. Z tego powodu dorobek naukowy przedrewolucyjnych rosyjskich geopolityków jest w zasadzie nieznamy w środowisku polskich geografów. Fakt ten należy ocenić bardzo negatywnie, bowiem rosyjskie dokonania w tej dziedzinie były poważne. Powstały liczne interesujące dzieła, napisane przez ludzi utalentowanych i kom-

petentnych. Prezentowali oni zazwyczaj poglądy nacjonalistyczne, wielkocarstwowe, służące imperialistycznym celom Rosji¹. Twórcy tych opracowań są w obecnej Rosji przypominani i politycznie wykorzystywani. Ich poglądy znajdują zwłaszcza wsparcie hierarchii rosyjskiej Cerkwi prawosławnej, która nawiązuje coraz ściślej do tradycyjnej ideologii ksenofobicznej wobec wszystkiego, co się wiąże z Zachodem. Warto nawet zaznaczyć, że stare koncepcje geopolityczne, powstałe jeszcze w okresie carskim, są obecnie modne i stanowią w Rosji punkt wyjścia do tworzenia nowych wizji i idei geopolitycznych. Prekursorzy i twórcy rosyjskiej geopolityki wiele pisali o Polsce i Polakach. Byli konsekwentnymi przeciwnikami odzyskania przez Polskę niepodległości, a Warszawę traktowali jak prowincjonalne miasto rosyjskie. Pomimo tego tworzyli różnorodne programy i projekty dotyczące przyszłości politycznej ziem polskich. Można nawet wykazać, że kwestia polska ich pasjonowała. Była ona dla nich niezmiernie kłopotliwa i starali się ją rozwiązać zgodnie z imperialnymi interesami Rosji.

Doktryny geopolityczne i ich implikacje polityczne mają często charakter ponadczasowy i ponadustrojowy i w sposób stały oddziałują na stosunki między państwami i narodami². Dlatego wydaje się celowe przypomnienie dorobku naukowego tych najważniejszych pisarzy i działaczy politycznych, którzy stworzyli zręby merytoryczne rosyjskiej geopolityki³.

Twórcy rosyjskiej historiografii

Do prekursorów rosyjskiej myśli politycznej należy zaliczyć tych wielkich historyków, którzy opisywali podejmowane przez Moskwę programy polityczne, a następnie oceniali ich konsekwencje terytorialne. Najwybitniejszym historykiem, który uzasadnił, że położenie Rosji na wielkiej Nizinie Wschodnioeuropejskiej zmuszało władze moskiewskie do ekspansji terytorialnej, był Mikołaj Karamzin⁴. Tej konieczności dziejowej Rosja bezwzględnie musiała się pod-

¹ Właściwymi twórcami rosyjskiej geopolityki byli carowie, którzy mieli nieograniczoną władzę i kierowali rosyjską polityką zagraniczną. Każdy z nich miał wyraźnie określone koncepcje geopolityczne, które z różnym skutkiem realizował. Były one później analizowane przez licznych historyków. Ta problematyka jest poza zakresem podjętego zadania badawczego.

² Po upadku komunizmu dzieła geopolityczne powstałe w okresie przedrewolucyjnym stały się w nowej Rosji popularne, liczne zostały wznowione. Rosyjscy badacze wykazują, że wiele przemyśleń i stwierdzeń nie straciło na aktualności. Informacje na ten temat zawierają opracowania: R. Skrynnikova (1994), J. Pivovarova (1997), P. Černova (1999), I. Alekseeva, J. Zeleneva, W. Bakunina (2001) i I. Salimova (2003). Ukazała się również encyklopedia, w której zamieszczono eseje biograficzne poświęcone pisarzom politycznym rozwijającym tradycje rosyjskiej myśli imperialnej (Smolin, 2005).

³ Wielu badaczy nie uznaje geopolityki za samodzielną naukę, traktując ją jak zbiór doktryn politycznych uwzględniających zależności między warunkami geograficznymi a polityką państw. Nie wnikając w te rozważania semantyczne, których rozstrzygnięcie jest trudne, za prekursorów ujęć geopolitycznych można uznać tych historyków rosyjskich, którzy starali się wyjaśnić wzrost potęgi Rosji i jej rozwój terytorialny czynnikami geograficznymi.

⁴ M.N. Karamzin (1766–1826) jest autorem 12-tomowej *Historii państwa rosyjskiego*. Opublikowana w latach 1818–1829 była wielokrotnie wznawiana i stanowi swoisty katechizm imperialnego i państwowotwórczego myślenia kolejnych pokoleń Rosjan (Błachowska, 2001; Nowak, 2004).

porządkować. Wymagała ona przesunięcia granic politycznych do wybrzeży morskich we wszystkich możliwych kierunkach geograficznych. Karamzin był zwolennikiem determinizmu geograficznego. Według jego przekonania warunki szeroko rozumianego środowiska przyrodniczego decydowały o skali i tempie ekspansji rosyjskiej. Stał się nieświadomie prekursorem poglądów, znacznie później bardzo popularnych w dziełach twórców niemieckiej geopolityki przełomu XIX i XX wieku, piszących o tzw. przestrzeni życiowej i usprawiedliwiających każdą agresję.

Zaproponowana przez Karamzina interpretacja dziejów Rosji, nieznacznie jedynie modyfikowana przez kolejne generacje historyków, została przyjęta przez większość Rosjan, zaakceptowana nie tylko politycznie, ale i moralnie. Gloryfikuje dokonania wielkiego narodu rosyjskiego, zwłaszcza zaś zbudowanie imperium. Zasadniczym zadaniem, jakie stało przed państwem, którego stolicą była Moskwa, a później Petersburg, była nieprzerwana ekspansja terytorialna. Tej misji Rosja stale musiała być wierna. Atrybutem potęgi państwa jest wielki obszar, całkowicie mu podporządkowany. Nieustanne podboje i włączanie w skład imperium nowych prowincji jest zjawiskiem naturalnym i świadczy pozytywnie o sile państwa. Przyjęcie zwierzchnictwa nad podbitymi terenami powinno być powodem dumy dla całego narodu. W głoszonych przez Karamzina poglądach nie ma miejsca na etykę i wspaniałomyślność. Nawiązuje tu wyraźnie do zaleceń Machiavellego. Stara się przy tym udowodnić, że w przypadku Rosji mieliśmy do czynienia z ekspansją, w której obszary podbite uzyskiwały znaczne korzyści, gdyż stawały się częścią państwa dobrze zorganizowanego, o silnej i sprawnej władzy centralnej. Tego typu argumentacja służyła do legitymizacji rosyjskiego panowania.

Karamzin wiele pisze o Polsce i stosunkach polsko-rosyjskich. Dla niego sprawa jest oczywista: konflikt polsko-rosyjski musiał się zakończyć unicestwieniem jednej ze stron i nie ma wątpliwości, że zwycięzcą musiała być Rosja. Na zachodnim pograniczu Rosji nie ma miejsca na istnienie w jakiegokolwiek formie państwa polskiego, kompromis jest tu niemożliwy. Ustępstwa wobec Polaków nie leżą w interesie Rosji, a dla dobra imperium należy być bezwzględny i bezkompromisowy. Można założyć, że dzieło Karamzina odegrało wielką rolę i wpłynęło na stosunek Rosjan do Polski i Polaków. Umocniło powszechną opinię, że naród polski zawsze będzie wrogiem Rosji, a wschodnie ziemie Rzeczypospolitej opanowane w trzech rozbiorach (1772, 1793, 1795) faktycznie są ziemią „ruską”, do której Polacy nie mają żadnych praw moralnych. Jednocześnie Karamzin wysuwał roszczenia terytorialne wobec ówczesnej Galicji oraz myślał o opanowaniu obszarów zamieszkałych przez południowych Słowian. Można przyjąć, że stworzył teoretyczne podstawy terytorialnych koncepcji imperialnych, które znalazły później swoich wiernych realizatorów wśród licznych geopolityków rosyjskich.

Bardziej wyraźnie niż Karamzin wpływ czynników geograficznych na dzieje Rosji uwypuklił Mikołaj Polewoj⁵. U podstaw koncepcji historiozoficznej tego badacza leży założenie o nieustannej walce żywiołu azjatyckiego z europejskim. Według Polewoja cała historia ludzkości nie jest niczym innym jak walką Azji z Europą i Europy z Azją. Konfrontacja między kontynentami wynikała z odmienności warunków geograficznych, a jej ostatecznym rezultatem było wytworzenie się przeciwstawnych cywilizacji. Pomiędzy nimi usytuowana jest Rosja, położona między Polakami i Mongołami. Oba te narody są naturalnymi wrogami państwa rosyjskiego i ich pokonanie daje możliwość włączenia do imperium strategicznych ziem położonych na wschodzie i zachodzie.

Polewoj był twórcą oryginalnej periodyzacji dziejów Rosji, a mianowicie podzielił je na trzy „epoki”. Pierwsza z nich to historia rosyjskiego narodu, druga – historia carstwa, zaś trzecia to historia imperium. Wewnątrz tych „epok” wyróżnia okresy. Piąty z nich, zapoczątkowany przez Piotra I, zainicjował „europejski” okres w rozwoju państwowości, w którym państwo carskie stało się potęgą europejską oraz zaczęło pełnić rolę „pośrednika” między wschodem i zachodem kontynentu eurazjatyckiego.

Ważną rolę w rozwoju rosyjskiej myśli politycznej odegrał Sergiej Uwarow⁶ – twórca maksymy, która stała się podstawową doktryną państwowości rosyjskiej: „prawosławie, samodzierżawie, narodowość”, wprowadzonej w życie w 1833 r. Była to idea nie tylko ustrojowa, ale również geopolityczna, wzywająca do odseparowania Rosji od wszelkich wpływów mogących zmienić absolutystyczny system władzy. Postulowała jedność religii, władzy i narodu, przy czym ostatni człon tej formuły – *narodnost* – był rozumiany bardziej jako lud niż narodowość. Scentralizowane imperium rosyjskie o despotycznym systemie władzy było powołane do stworzenia i utrwalenia porządku opartego na posłuszeństwie i wierności wobec monarchy. Ta doktryna ideologiczna miała także wyraz geograficzny – wrogość do Europy, a jednocześnie wiązała się z przychylnym nastawieniem do kultury azjatyckiej. Wywarła ona duży wpływ, gdyż gloryfikowała silną władzę centralną i głosiła hasła wielkomocarstwowe. Idealizowała również wielki naród rosyjski, który według niej był powołany do realizowania wielkich zadań. Dla wielu późniejszych ugrupowań konserwatywnych, względnie nacjonalistycznych, były to idee bardzo bliskie, więc wykorzystywano je w konkretnej działalności politycznej.

⁵ M.A. Polewoj (1796–1846) był autorem 6-tomowej *Historii narodu rosyjskiego*. Prezentował poglądy liberalne, był jednym z rzeczników uprzemysłowienia Rosji i jej modernizacji (Błachowska, 2001).

⁶ S. Uwarow (1786–1855), działacz państwowy w okresie panowania Mikołaja I, przewodniczący Petersburskiej Akademii Nauk, w latach 1833–1849 minister oświaty. Bliski słowianofilom, był jednym z twórców tzw. „ludowości” – kierunku polityczno-literackiego, który nobilitował dokonania prawosławnego ludu rosyjskiego. Starał się udowodnić, że rozwój Rosji ma swoją specyfikę, różniącą ją od historii narodów zachodnioeuropejskich.

Kolejnym rosyjskim historykiem, który wykorzystywał argumenty geograficzne przy wyjaśnianiu procesów historycznych i wydarzeń politycznych był Sergiej Sołowiow⁷. Będąc w Niemczech uczęszczał na wykłady niemieckiego geografa Karla Rittera. Wpłynęły one na poglądy Sołowiowa, który wykazywał, że środowisko geograficzne determinowało kierunek, tempo i sposób zagospodarowania ziem podbijanych przez Rosję. Na rozległej Nizinie Wschodnioeuropejskiej musiało powstać rozległe państwo, stworzone przez jeden naród. Od początku swoich dziejów Rosjanie kolonizowali nowe tereny, posuwając się z biegiem rzek. Tę misję należało zrealizować aż do ostatecznego końca, gdyż była zgodna z ukształtowaniem elementów fizjograficznych północnej części kontynentu eurazjatyckiego. Rosyjskie podboje były naturalne i nieuniknione, podobnie jak dążenie do opanowania brzegów Bałtyku oraz przyłączenia Białorusi i tzw. Małej Rosji. Przedstawiając relacje między Rosją a Polską, Sołowiow podkreślał, że Polska przestała spełniać swoją misję dziejową na skutek własnej słabości. Wpłynęło to negatywnie na cały rozwój Słowiańszczyzny. Konieczność przywrócenia równowagi spadła na Rosję. W sytuacji, gdy obowiązki wodzącego państwa słowiańskiego przejęła na siebie Rosja, państwo polskie przestało być potrzebne. W ten sposób Sołowiow tłumaczy zniknięcie Rzeczypospolitej z mapy Europy w XVIII w.

Znacznie zmodyfikowaną interpretację rozwoju terytorialnego Rosji zaprezentował Wasilij Kluczewski⁸. Podboje dokonywane w okresie wielkoruskim (do końca XVII w.), które zmierzały do zjednoczenia ziem ruskich oraz uzyskania granic naturalnych, dogodnych do obrony, uznał za działania pozytywne. Późniejsze aneksje o charakterze kolonialnym ocenił natomiast krytycznie, powodowały one bowiem osłabienie państwa i narodu rosyjskiego, który ulegał rozproszeniu na rozległym terytorium eurazjatyckim. W dodatku zwiększała się liczba „inorodców”, u których może pojawić się wrogość wobec obcego im żywiołu rosyjskiego. Niemniej sam proces powiększania się imperium traktował jako cechę znamionną rozwoju historycznego Rosji. Nieustanny proces kolonizacyjny przy stosunkowo małym potencjale demograficznym był według badacza przyczyną nie stopniowego rozszerzania się zasięgów osadnictwa, lecz wyspowego zajmowania coraz bardziej odległych obszarów. Konsolidacja rosnącego terytorium stawała się coraz trudniejsza. Kluczewski był jednym z nielicz-

⁷ S. Sołowiow (1820–1879) był związany z tzw. szkołą państwową i reprezentował poglądy okcydentalistyczne. Zajmował rozmaite stanowiska, m.in. pełnił funkcję nauczyciela synów cara Aleksandra II. Był autorem monumentalnej (29 tomów) historii Rosji. Jego światopogląd naukowy ukształtował się pod silnym wpływem szkoły heglowskiej i politykę państwa rosyjskiego interpretował zgodnie z jej zasadami. Wyraźnie twierdził, że nie przypadek, lecz ponadczasowe prawa rządzą rozwojem państw (Błachowska, 2001).

⁸ W. Kluczewski (1841–1911) jest uważany za najwybitniejszego historyka rosyjskiego przełomu XIX i XX w. Uznawano go za przedstawiciela liberalnego kierunku w rosyjskiej historiozofii. Był prekursorem ujęć kompleksowych, w których wiązał geografię i socjologię historyczną z politologią. Jest autorem obszernego kursu rosyjskiej historii – dzieła, które stało się pozycją wysoko cenioną nie tylko przez historyków, lecz również przez geografów i ekonomistów.

nych historyków rosyjskich, który negatywnie odnosił się do likwidacji państwa polskiego, akceptował jedynie włączenie do Rosji tzw. zachodnich ziem ruskich, tzn. Ukrainy i Białorusi. Krytycznie zaś potraktował współdziałanie prusko-austriacko-rosyjskie, jako – jego zdaniem – niezgodne z dalekosiężnymi interesami imperialnymi Rosji.

Prekursorzy rosyjskiej geopolityki

Wymienieni autorzy syntez odniesionych do dziejów Rosji byli kompetentnymi, profesjonalnymi historykami. Zupełnie inną postacią był Fiodor Tutczew⁹. Ten wielki poeta i humanista odegrał istotną rolę w rozwoju rosyjskiej myśli politycznej i geopolitycznej. Był autorem traktatu pt. *Rosja i Zachód* oraz artykułów *Rosja i Niemcy* oraz *Rosja i rewolucja*. Wyłożył w nich swoje poglądy na sytuację w Europie i w Rosji. Dowodził, że zachodnia Europa ulega rozkładowi, a winę za to ponosi w znacznym stopniu katolicyzm. Jedyłą ostoją porządku moralnego jest prawosławie oraz Cesarstwo Rosyjskie. Uzasadnia to rozszerzenie granic imperium rosyjskiego na zachód. W skład tego imperium, którego jedynym prawomocnym władcą powinien być car Rosji, należałoby włączyć całe Bałkany, Węgry i wschodnie Niemcy aż po Łabę. Umożliwi to stworzenie Wschodniego Imperium Rzymskiego ze stolicą w Konstantynopolu. Mówiąc o geograficznym zasięgu Rosji, Tutczew wymienia jej granice: od Nilu do Newy, od Łaby do Chin, od Wołgi po Eufrat i od Gangesu do Dunaju. Nawet uznając, że było w tym apelu dużo symboliki, stanowił on postulat utworzenia imperium światowego.

Tutczew odróżnia panslawizm od ideologii imperialnej. Zwolennicy panslawizmu odwołują się do wspólnoty opartej na bliskości języka i folkloru, idea imperialna zaś jest skonstruowana na zasadzie historycznej i politycznej legitymizacji władzy carskiej i ma charakter nadrzędny. Dzieje powszechne są bowiem sukcesją imperiów. Rosja jest powołana do stworzenia imperium ostatecznego, będącego kontynuacją imperium bizantyńskiego. Podstawą prawomocności tego supermocarstwa jest jedyne prawdziwe chrześcijaństwo, czyli prawosławie. Zjednoczenie wszystkich Słowian może dokonać się jedynie przez cesarza Rosji, który reprezentuje naród rosyjski. Na przeszkodzie tej wielkiej uniwersalistycznej wizji stoją katolicy Polacy, a tylko oni, obok Rosjan, reprezentują tradycje wielkiego słowiańskiego narodu historycznego. Marzenie Tutzewa unicestwiło powstanie styczniowe – po tym konflikcie zbrojnym zdał sobie sprawę z nierealności pogodzenia się Polaków z Rosjanami. Stał po stronie caratu i oskarżył Polaków o zdradę Słowiańszczyzny (Głębocki, 2000).

⁹ F. Tutczew (1803–1873) ukończył studia filozoficzne w Moskwie. Następnie pracował w rosyjskim poselstwie w Monachium, gdzie zetknął się z czołowymi filozofami niemieckimi. Był wyrazicielem poglądów słowianofilskich, publicystą i poetą. Jest autorem znanej maksymy wypowiedzianej w 1866 r.: „Rozumem Rosji się nie pojmie” (Walicki, 2002).

Wymienieni wybitni myśliciele rosyjscy prezentowali poglądy odniesione do roli Rosji jako wielkiego imperium kontynentalnego¹⁰, ukazując ekspansję terytorialną jako rezultat wzrostu siły mocarstwowej Rosji. Ujęcia te miały zazwyczaj charakter bardziej opisowy niż wyjaśniający. Bardziej kompleksowo odniósł się do tego zagadnienia Mikołaj Danilewski¹¹. Można go uważać bardziej za geopolityka niż za typowego historyka. Skoncentrował swoją uwagę na tworzonych programach i ich możliwościach realizacyjnych. Był autorem cyklu artykułów wydanych w 1871 r. pod wspólnym tytułem *Rosja i Europa. Pogląd na kulturalne i polityczne stosunki świata słowiańskiego z grecko-romańskim*. Tytuł ten jest bardzo znamienity i nie był przypadkowy. Dla autora Rosja była częścią świata, wielkim jednolitym kontynentem. Dlatego można mówić o Rosji jedynie w stosunkach globalnych, odniesionych do całego świata. Na przykład nie można rozpatrywać relacji Rosja–Francja, Rosja–Niemcy, czy Rosja–Anglia, gdyż dotyczą nieporównywalnych jednostek politycznych. Danilewski uważa, że między Europą a Rosją istnieje stała konfrontacja interesów połączona z rozbieżnością postaw ideowych. Powoduje to, że Europa nie rozumie Rosji i odnosi się do niej z wrogością. Traktuje Rosję jako państwo ekspansywne, co nie jest słuszne, gdyż imperium rosyjskie włączało do swego składu jedynie narody niehistoryczne. Wyjątkiem była Polska, ale ta aneksja też była w pełni usprawiedliwiona.

Ważniejsze są jednak teoretyczne rozważania autora. Rozpoczyna swoje wywody od wyodrębnienia różnych typów cywilizacji, a następnie dokonuje ich wartościowania¹². Porównuje cywilizację wytworzoną przez prawosławną Słowiańszczyznę do tej, która powstała w państwach romańsko-germańskich. Ta pierwsza jest predysponowana do zrealizowania wielkich przedsięwzięć. Jedno z pierwszych zadań to wypchnięcie Turcji z Europy oraz doprowadzenie do rozpadu Cesarstwa Austro-Węgierskiego. Symbolicznym wydarzeniem rozpoczynającym nową erę będzie ustanowienie w Konstantynopolu stolicy federacji słowiańskiej. Do Związku Wszechsłowiańskiego zostaje włączone Cesarstwo Rosyjskie, cała Galicja, Ruś Zakarpacka, Czechy, Morawy, Słowacja, Bułgaria, Serbia, Chorwacja, Słowenia, Grecja, Rumunia, Węgry oraz region Carogrodzki (Konstantynopolski). Z zestawienia wynika, że do „świata słowiańskiego” wliczono Rumunów, Greków i Węgrów – dwa pierwsze narody ze względu na wier-

¹⁰ Monumentalne syntezы historii Rosji powstawały w ciągu całego XIX wieku. W tym długim okresie klimat polityczny był zmienny, sytuacja wśród elity intelektualnej Rosji też ulegała przemianom. Największą rolę odegrał tu historyczny spór między okcydentalistami (Aleksander Hercen, Timofiej Granowski, Piotr Kudriawcew, Konstanty Kawielin) a słowianofilami (Konstantin Aksakow, Iwan Kirejewski, Aleksiej Chomiakow, Jurij Samarin).

¹¹ M. Danilewski (1822–1885), ichtiolog, autor obszernego dzieła na temat darwinizmu. Sławę przyniosła mu książka pt. *Rosja i Europa* (1888). Zawarte w niej sformułowania zyskały rozgłos i stały się przyczyną ożywionej polemiki (Nowak, 1998).

¹² Po ukazaniu się książki S.P. Huntingtona (1997) rozpoczęła się ożywiona dyskusja naukowa o podziałach i roli różnych cywilizacji w dziejach świata. Polscy badacze wskazywali, że Huntington nie był pierwszy, gdyż przed nim podobne poglądy głosił F. Koneczny (1935). Tymczasem już w XIX w. N. Danilewski był w pewnym stopniu twórcą nauki o cywilizacjach, gdyż je nie tylko podzielił, ale i opisał.

ność prawosławiu, zaś włączenie Węgrów wynika z ich położenia geograficznego i oddzielenia przez nich zachodniej Słowiańszczyzny od południowej.

Po przeprowadzeniu delimitacji autor przystępuje do rozważań historyczno-politycznych. Rozróżnia rodzaje działalności charakteryzujące każdą formację cywilizacyjną, tzn. religijną, kulturową, polityczno-ekonomiczną. Dotychczasowe cywilizacje były w stanie realizować tylko część tych funkcji. Spełnienie ich wszystkich zapewnia dopiero związek narodów słowiańskich, oparty na prawosławiu oraz tradycyjnym solidaryzmie społecznym. Rozmiar nowego państwa będzie bezprecedensowy w dziejach świata. Wszystko to razem przemawia za tym, aby wszystkie odrębne „rzeki” Słowiańszczyzny zlały się w jednym „morzu” ogólnosłowiańskim, sięgającym od Adriatyku i Bałtyku po Pacyfik.

Książka autorstwa Danilewskiego początkowo nie wzbudziła zainteresowania, jednak w miarę upływu lat jej oddziaływanie było coraz większe. Zaproponowana koncepcja, a zwłaszcza końcowe wnioski stały się obiektem dyskusji, w której wzięli udział czołowi przedstawiciele elity intelektualnej Rosji. Wywarła ona duży wpływ na tworzenie programu terytorialnego państwa rosyjskiego po oczekiwanej zwycięskiej wojnie europejskiej. Opanowanie Konstantynopola oraz dotarcie do Morza Śródziemnego było jednym z priorytetowych zadań ostatnich carów rosyjskich. Idee słowianofilstwa oraz panslawizmu odegrały rolę odgraniczającą społeczeństwo rosyjskie przed wpływami Zachodu, ale także ukierunkowały politykę rosyjską na konfrontację z Austro-Węgrami oraz Niemcami. Można nawet przyjąć, że w pewnym stopniu doprowadziły do sojuszu między Wiedniem i Berlinem zaniepokojonymi ofensywną polityką Rosji wobec narodów słowiańskich Austro-Węgień. W ostatecznym efekcie powstały dwie wielkie koalicje europejskie, które starły się ze sobą w 1914 r.

Twórcy rosyjskiej geopolityki

Koncepcje Danilewskiego rozwinął znany uczyony rosyjski Władimir Łamański¹³. Był prekursorem idei, która później przybrała nazwę eurazjatyizmu. Przyjął założenie, że kontynent eurazjatycki dzieli się na trzy części, licząc od zachodu: Europę, Rosję i Azję. Między Europą a Azją znajduje się odrębny świat, łączący jednak właściwości swoich dwóch wielkich sąsiadów. Półwysep europejski jest obszarem niewielkim i dlatego dominacja Europy w XIX w. ma charakter epizodyczny. W przyszłości Europa utraci znaczenie polityczne i kulturowe, a Rosja zajmie większą część Europy oraz 2/5 Azji. Tylko ona jest powołana do stworzenia uniwersalnego państwa (trzeciego Rzymu). Konkurentem do opanowania świata są państwa anglosaskie, które dążą do podziału pozostałych części świata-

¹³ W. Łamański (1833–1914) był związany ze słowianofilami. Wspólnie z Piotrem Siemionowem Tian-Szańskim napisał wielotomowe dzieło pt. *Rosja. Pełne geograficzne opisanie naszej ojczyzny* (1899–1914).

ta. Przewidywał więc powstanie w przyszłości świata dwubiegunowego, który może żyć w rywalizacji, względnie we współpracy. Jego wizje w dużym stopniu sprawdziły się w drugiej połowie XX w.

Program europejski Rosji według Łamańskiego polega na opiece nad szeroko ujętą Słowiańszczyzną. Zachodnie granice państwa rosyjskiego należy wytyczyć wzdłuż linii łączącej Gdańsk z Triestem. Pod kuratelą Rosji powinny się znaleźć Prusy Wschodnie, część Prus Zachodnich, Śląsk, w zasadzie całe ówczesne Cesarstwo Austro-Węgierskie oraz Bałkany z Konstantynopolem. Opanowanie Azji będzie wymagało dłuższego czasu, ale ten wielki kontynent będzie rozdzielony na strefy wpływów Rosji, Anglii i Ameryki, z tym że Rosja odegra dominującą rolę w tym trialistycznym podziale. W takim ujęciu Rosja będzie się rozciągała od Wiednia do Pekinu. Istniejącą konfrontację polityczno-kulturową między Europą a Azją rozstrzygnie Rosja, broniąc integralności kontynentu przed zaborczością Zachodu¹⁴.

Znaczną rolę w rozwoju rosyjskiej myśli geopolitycznej odegrał Aleksiej Wandam¹⁵, autor dwóch ważnych opracowań opublikowanych w 1912 i 1913 r. i kilkunastu artykułów. Traktował każde państwo jak organizm biologiczny, który aby istnieć musi wchłaniać nowe obszary. Jeżeli państwo się nie umacnia i nie rozszerza terytorialnie, to grozi mu uwiąd i obumarcie. Obowiązkiem każdej nowej wchodzącej w życie generacji powinna być ekspansja ze swoich stron rodzinnych na zewnątrz. Państwo nie powinno mieć raz na zawsze ustalonych granic. Gwarancją umożliwiającą realizację tych ekspansjonistycznych celów musi być silna armia i flota. Jego koncepcja była zgodna z teorią darwinowską – wojnę między państwami ujmował jak normalną biologiczną konkurencję, w której zwycięża mocniejszy, bardziej dostosowany do warunków politycznych.

Za głównego przeciwnika Rosji nie uważał Niemców (pisane to było przed I wojną światową), lecz Anglików i Amerykanów („Źle mieć Anglosasów jako wrogów, ale nie daj Boże mieć ich za przyjaciół” – Wandam, 2002, s. 123). Jego antybrytyjskie i antyamerykańskie nastawienie wiązało się z założeniami geopolitycznymi. Uważał, że ekspansja Rosji powinna być ukierunkowana tylko na południe i wschód. Przestrzegał przed konfrontacją z Niemcami na zachodzie. Obawiał się odepchnięcia Rosji od Pacyfiku w głąb Syberii i ograniczenia jej do północnych terytoriów polarnych. Opanowanie oceanów przez flotę anglo-amerykańską według niego może doprowadzić do blokady Rosji. Dlatego był zwolennikiem sojuszu rosyjsko-francusko-niemieckiego, skierowanego przeciwko

¹⁴ Wieloletni rektor Uniwersytetu Wileńskiego M. Zdziechowski przedstawił w 1922 r. koncepcje geopolityczne W. Łamańskiego w kontekście stosunków polsko-rosyjskich. Ukazały się one powtórnie w pismach zebranych tego wielkiego polskiego myśliciela (Zdziechowski, 1993, s. 361–368).

¹⁵ A. Wandam (1867-1933) doszedł do stopnia generała-majora w armii carskiej. W okresie wojny rosyjsko-japońskiej pracował w ambasadzie rosyjskiej w Chinach. W latach I wojny światowej służył w armii rosyjskiej. W trakcie rewolucji stanął po stronie białych. Po zwycięstwie bolszewików uciekł do Estonii, gdzie przebywał do śmierci. Ważniejsze jego dzieła poświęcone geopolityce zostały ostatnio przypomniane (Wandam, 2002).

mocarstwom morskim, które dążą do opanowania świata. Przestrzegął również, że przyszłe wojny będą miały charakter nie tylko militarny, ale i ekonomiczny. Opanowanie bogactw naturalnych stanowić będzie drogę do zniewolenia państw słabszych przez mocniejsze i bogatsze.

Duży rozgłos wywołała napisana w 1910 r. książka pt. *Rosja jako wielkie państwo* Georgija Trubeckiego¹⁶. Pisząc to interesujące dzieło, autor zdawał sobie sprawę, że zbliża się wielki konflikt między Niemcami a Anglią, który ma zdecydować o geopolitycznym panowaniu nad Europą. Rosja jako wielkie mocarstwo musi podjąć brzemienny w skutki wybór aliansu. Rozpatrując wszelkie warianty staje na stanowisku neutralności i niebrania udziału w konflikcie europejskim. Twierdzi, że przyszłość Rosji wiąże się z kierunkiem azjatyckim. Konfrontacja z Japonią i Chinami zdecyduje o pozycji mocarstwowej Rosji na świecie. Priorytetem dla Rosji jest opanowanie zachodniego wybrzeża Pacyfiku i zapewnienie bezpieczeństwa dla magistrali syberyjskiej. Kwestie europejskie są drugorzędne i na tym froncie Rosja nie jest w stanie nic uzyskać. Przestrzega przed mieszanym się w sprawy bałkańskie i występowaniem w obronie południowych Słowian. Sam, deklarując się jako słowianofil w tej przełomowej sytuacji politycznej, wzywa do bierności i nieudzielania pomocy prawosławnym Serbom i Bułgarom. Z obecnej już perspektywy czasowej można stwierdzić, że przestrogi Trubeckiego były racjonalne i świadczyły o trzeźwej ocenie możliwości militarnych i politycznych Rosji.

Opracowania geopolityków rosyjskich od strony metodycznej były stosunkowo proste. Koncepcje były wyraziste, jednoznaczne i nie wymagały oparcia na bardziej wyrafinowanych założeniach teoretycznych, w tym ujęciach modelowych. Jedynym badaczem, który próbował wykorzystać bardziej abstrakcyjne założenia do wyjaśnienia praw rządzących rozwojem państw był Weniemin Siemionow Tian-Szański. Nawiązywał on do klasycznych teorii twórców anglosaskiej geopolityki analizujących rozwój potęgi państw i ich geograficznego usytuowania na styku lądu i morza. Przypomina tu o dualistycznym podziale na państwa lądowe i morskie. Wysuwa tezę, że żadne z nich nie jest w stanie osiągnąć zdecydowanej przewagi. Rangę faktycznego mocarstwa w skali światowej osiąga państwo będące potęgą na lądzie i morzu.

W fundamentalnym dziele *O potędze terytorialnego władania na przykładzie Rosji. Zarys geografii politycznej* (1915) Siemionow Tian-Szański sformułował trzy geograficzne zasady tworzenia i funkcjonowania politycznej potęgi państwa. Pierwsza z nich to forma „pierścieniowata” – panowanie zamyka się w pierścieniu (w okręgu) wokół akwenu śródziemnomorskiego (np. Rzym lub Bizancjum). Drugą jest forma rozproszona – kolonialna; obok określonego centrum władzy i dyspozycji znajdują się liczne posiadłości kolonialne w formie

¹⁶ Książę Georgij Trubecki (1873–1930) pracował w carskim ministerstwie spraw zagranicznych, był posłem w Konstantynopolu. W latach I wojny światowej działał w ambasadzie rosyjskiej w Serbii, a po wojnie domowej udał się na emigrację do Francji.

wysp (przykład Anglii, Hiszpanii, Holandii czy Portugalii). Trzecia forma imperialna państwa, najbardziej doskonała, mająca możliwości zdobycia dominacji nad światem, to mocarstwo położone między morzami (np. Rosja lub Stany Zjednoczone).

Większa część opracowania poświęcona jest Rosji, imperium między dwoma oceanami. Tego typu państwo ma charakter kontynentalny i zazwyczaj jego wewnętrzny układ jest niezrównoważony. Tak jest również w przypadku Rosji. Potencjał ludnościowo-gospodarczy skupia się w zachodniej części kraju i im dalej na wschód i północ, tym niższa gęstość zaludnienia i słabszy rytm życia gospodarczego. Jest to poważny mankament geopolityczny. Dlatego proponuje stworzyć cztery wielkie bazy rozwoju kulturalno-ekonomicznego kraju: uralską, altajską, północno-turkiestańską z Siedmiorzeczem i bajkalską. Koncepcja ta doprowadzi do integracji obszarów zauralskich. Po zrealizowaniu tego programu Rosja uzyska pozycję mocarstwa światowego, rozciągającego się od Pacyfiku po Atlantyk. Można przyjąć, że program ten był wcielany w życie w trakcie stalinowskiej industrializacji.

Ukoronowaniem rosyjskiego przedrewolucyjnego dorobku naukowego w dziedzinie geopolityki i geografii politycznej jest książka Iwana Dusinskiego¹⁷ *Podstawowe zadania zagranicznej polityki Rosji w związku z programem naszej polityki wojenno-morskiej*. Opublikowana w 1910 r. w Odessie, przez wiele dziesięcioleci nie była wspominana w literaturze przedmiotu. Została wznowiona dopiero w 2003 r. pod bardziej adekwatnym tytułem: *Geopolityka Rosji*. Obecnie jest traktowana przez badaczy rosyjskich jako najwybitniejsze dzieło z zakresu geopolityki powstałe w przedrewolucyjnej Rosji.

We wstępnej części książki omówiono strategiczne położenie Rosji, następnie rozpatrzono politykę zagraniczną imperium rosyjskiego. Specjalną uwagę zwrócono na stosunki ze światem słowiańskim. Jedną z głównych części książki jest zatytułowana *Kwestia polska*. W końcowych rozdziałach autor zastanawia się nad zadaniami strategicznymi, jakie stają przed Rosją w przyszłości i decyzjami politycznymi, jakie należy podjąć w tym zakresie.

Książka przesiąknięta jest duchem nacjonalistycznym i wielkomocarstwowym. Podstawowym celem politycznym Rosji jest utrzymanie dotychczasowej rangi potężnego mocarstwa europejskiego, jest to jednak tylko program minimum. Zadaniem bliższej i dalszej perspektywy jest dalsza ekspansja terytorialna i stworzenie z Rosji imperium decydującego o losach nie tylko kontynentu eurazjatyckiego, ale całego świata. Nie wnikając w poglądy i światopogląd ideowy autora trzeba stwierdzić, że tekst jest napisany interesująco i świadczy o wysokim intelekcie i erudycji autora. Wszelkie wnioski zostały umotywowane

¹⁷ I. Dusinski (około 1875–1919), publicysta i bibliotekarz, piszący pod pseudonimem Arktur. Działal w prawicowych, nacjonalistycznych organizacjach. Zginął w niewyjaśnionych okolicznościach w Odessie, podczas wojny domowej.

logicznie i wyczerpująco. Prezentowane założenia i uzasadnienia budzą zazwyczaj sprzeciw etyczny i moralny, ale nie można im zarzucić powierzchowności i braku konsekwencji. Dusinski był zwolennikiem idei Wielkiej Rosji. To zobowiązuje go do pełnej lojalności i doceniania jej potęgi i wielkości. Nie czyni tego w sposób uproszczony – jest w pełni przekonany o niebagatelnych wartościach, jakie reprezentuje Rosja. Ten swoisty mesjanizm przewija się przy analizie każdej kwestii geopolitycznej.

Obecnie z odległej już perspektywy widzimy, że w wielu przypadkach się mylił, a jego argumentacja okazała się często zawodna, przede wszystkim dlatego, że przeceniał siłę militarną i polityczną Rosji i nie przewidywał obalenia caratu. Mimo to przemyślenia geopolityczne stanowią ważny wkład do nauki i nie można pomijać jego dokonania intelektualnych.

Dla nas ciekawe są przede wszystkim poglądy dotyczące Polski¹⁸. Stosunki polsko-rosyjskie i ich konsekwencje dla Rosji i Europy rozważa na kilkudziesięciu stronach. Zdaje sobie sprawę, że każde rozwiązanie kwestii polskiej jest dla Rosji niebezpieczne. Zdecydowanie odrzuca projekty oderwania się Królestwa Polskiego od imperium. Jest przeciwnikiem przyznania niepodległości jakiegokolwiek części ziem polskich. Nie jest również zwolennikiem uzyskania przez Polaków autonomii, względnie odrębnego statusu. Sądzi, że ustępstwa w tym zakresie doprowadzą do oderwania nie tylko Królestwa, ale również dużej części tzw. guberni zachodnich. Bieżąca polityka rosyjska powinna dążyć do jak najszybszej integracji ziem tzw. Kraju Priwisłjanskiego poprzez konsekwentną rusyfikację i niwelowanie różnic narodowych i społecznych. Reprezentuje więc w kwestii polskiej stanowisko bezkompromisowe i szowinistyczne (Gorizontow, 1999).

Nie znaczy to, że nie widzi możliwości poprawy sytuacji Polaków. W przypadku zawładnięcia przez Rosję całej zachodniej i południowej Słowiańszczyzny i połączenia wszystkich ziem polskich pod berłem cara Rosji istnieje szansa powstania zjednoczonej prowincji polskiej. Wszystkie narody słowiańskie (w tym Polacy) uzyskają wtedy status autonomicznego członka Federacji Słowiańskiej. Zdawał sobie sprawę, że po opanowaniu przez carat rosyjski Bułgarii, Serbii czy Czech, położenie polityczne Polski nie może się znacznie różnić od tych, jakie będą miały nowe zewnętrzne prowincje imperium słowiańskiego. Rosja dla tych narodów musi stać się atrakcyjna, a to będzie wymagało bardziej liberalnej polityki wobec Polaków. Bardzo ostro wypowiadał się na temat odrodzenia ukraińskiego w Galicji. Pisząc tu o konfrontacji polsko-ukraińskiej stał po stronie polskiej. Świadomi Ukraińcy byli dla niego groźniejszym przeciwnikiem od Polaków, nie uznawał ich bowiem za odrębną naród.

¹⁸ Antologię poglądów największych twórców kultury rosyjskiej na sprawy Polski i Polaków zebrał A. de Lazari (2004).

Bardzo ciekawe są rozważania Dusińskiego odniesione do znaczenia ziem polskich w przypadku konfrontacji, względnie konfliktu zbrojnego rosyjsko-niemieckiego. Píše o strategicznym usytuowaniu tzw. „Kraju Prywisłjanskiego” wysuniętego daleko na zachód, położonego się między Galicją na południu a Prusami Wschodnimi na północy. Uważa, że najbardziej optymalnym rozgraniczeniem między Rosją a Niemcami byłaby granica przeprowadzona nurtem Wisły, jest jednak świadom, że Niemcy nie zrezygnują z Prus Wschodnich. To rozwiązanie miałoby charakter tymczasowy, gdyż zadaniem najważniejszym jest opanowanie Bałkanów z Konstantynopolem i rozbięcie Austro-Węgrów i odepchnięcie Niemców na Zachód.

Pisząc o wielkomocarstwowej pozycji Rosji Dusinski zwraca uwagę, że południowe (azjatyckie) granice imperium są ważniejsze niż zachodnie (europejskie). Na ten temat wywody autora są bardzo obszernie. Zaczyna od konieczności włączenia do Rosji Bosforu i Dardaneli oraz opanowania przez Rosję całej Anatolii, Armenii i zachodniego Kurdystanu. Południowa granica imperium rosyjskiego dotarłaby do północnej Syrii, do ziem zamieszkałych przez Arabów. Morze Czarne stałoby się wewnętrznym morzem rosyjskim. Wymagałoby to likwidacji Turcji. Stoi jednak na stanowisku utrzymania niepodległej Persji. Nie widzi realnej możliwości uzyskania przez Rosję dostępu do Oceanu Indyjskiego.

Dusinski uważa, że najważniejszym na południu potencjalnym przeciwnikiem Rosji są Chiny. Zwraca przy tym uwagę, że trzecim konkurentem na Wschodzie jest ekspansywna Japonia, której nie można bagatelizować. Przegrana wojna z Japonią przekonała autora, że możliwości realizowania przez Rosję programów aneksyjnych na Dalekim Wschodzie są wyraźnie ograniczone.

Przedstawione postulaty terytorialne nie wymagają komentarza. Ważniejsze jest to, że były reprezentatywne dla dużej części ówczesnej elity intelektualnej Rosji. Mówią one nie tylko o postawie ideowej autora, lecz również o atmosferze politycznej na kilka lat przed wybuchem I wojny światowej. Obecnie, po blisko stu latach tak sformułowane programy imperialne wydają się niedorzeczne. Oceniamy je jednak z perspektywy dnia dzisiejszego. Walka o kolonie oraz ekspansja terytorialna były na przełomie XIX i XX w. traktowane jak sprawy naturalne i oczywiste. Zadaniem państwa europejskiego o ambicjach mocarstwowych było konsekwentne realizowanie tego typu planów imperialistycznych. Podobnie artykułowali swoje poglądy liczni geografowie niemieccy, francuscy i angielscy.

Książka Dusinskiego jest wiernym dokumentem epoki, w której powstawała i jedynie tak należy ją oceniać. Opinie autora były zbieżne z tymi, które głosiła nie tylko generalicja, ale również najbliższe otoczenie Mikołaja II. Był on wyrazicielem stanowiska dużej części społeczeństwa rosyjskiego, które zbliżając się do I wojny światowej, było pewne swej potęgi i wielkich możliwości. Szukała również Rosja rekompensaty za upokorzenie, jakie spotkało ją ze strony słabszej

Japonii. Liczyła, że następna wojna będzie zwycięska i uda się w pełni zrealizować zaplanowany program zdobyczy terytorialnych.

Imperialne poglądy autora miały wyraźną specyfikę, różniącą go od geopolityków niemieckich i brytyjskich. Było to związane z typową mentalnością rosyjską wytworzoną w orbicie bizantyńsko-turańskich wartości cywilizacyjno-kulturowych. Można wskazać na pewne ideały, które były bliskie duszy rosyjskiej, a nie zawsze zrozumiałe dla mieszkańca zachodniej części kontynentu europejskiego. O wielu z nich już mówiono przy prezentacji dokonań badaczy rosyjskich. Warto zwrócić uwagę na silny mistycyzm i misjonizm, który stanowił podbudowę ideologiczną i wykazywał, że Rosja jest państwem stworzonym do realizacji wielkich celów. Trudne zadania wymagają poświęcenia, wiary i posłuszeństwa. Kwestie te były już omawiane w polskiej literaturze przedmiotu (Kucharzewski, 1926–1935; Andrusiewicz, 1994; Lazari, red., 1999–2001). Warto tu przypomnieć ideę trzeciego Rzymu, rozwijaną przez wielkich myślicieli rosyjskich. Stworzyła ona wielkomocarstwową świadomość narodu rosyjskiego¹⁹, konsolidując przez wieki monarchię absolutną, Cerkiew prawosławną i naród rosyjski. Uzasadniała ona ekspansję terytorialną Moskwy – dziedzica uniwersalnego imperium powstałego po upadku Rzymu i Bizancjum²⁰. W społeczeństwie rosyjskim mocno był również zakorzeniony mit „Świętej Rusi” – państwa wybranego przez opatrzność. Po okrzepnięciu Moskwy jako stolicy imperium zaczęto to miasto porównywać do „nowego Jeruzalem”. W tym ostatnim przypadku w mówiono raczej o mocy duchowej niż o ziemskiej potędze.

Podsumowanie

Wszystko to stanowiło podstawę oddziaływującą na filozofię i literaturę rosyjską. Bez wątpienia również wywarło istotny wpływ na poglądy geopolityczne historyków i geografów rosyjskich. Traktowali Rosję jak państwo pod każdym względem wyjątkowe. Spełniało ono bowiem rolę niepowtarzalną w dziejach świata w wyrazie ideowym i materialnym. Dążenie jej do potęgi i dominacji było zjawiskiem naturalnym, zaś każda kolejna agresja była usprawiedliwiona, a dla obszaru anektowanego nad wyraz korzystna.

W zakończeniu warto tylko dodać, że po rewolucji, a zwłaszcza dojściu do władzy Stalina, pomimo zmiany retoryki i przyjęcia innej symboliki (zamiast

¹⁹ W jednej ze swoich inspirujących książek A. Nowak (2004) zwraca uwagę na trwałość rosyjskich tradycji imperialnych i ich wpływ na interpretacje wszelkich wydarzeń historycznych i politycznych. Równocześnie przedstawia całokształt relacji polsko-rosyjskich na tle rozwoju rosyjskiej myśli geograficznej.

²⁰ Teoria o Moskwie jako trzecim Rzymie, a zwłaszcza o dziedziczeniu przez nią pozycji Konstantynopola jest zazwyczaj dość powierzchownie komentowana w polskiej literaturze przedmiotu. Moskwa, podkreślając swój rodowód rzymski od Oktawiana Augusta, niechętnie akceptowała pogląd, że jest jedynie sukcesorem po pokonanym przez Turków Bizancjum. Tę dość złożoną problematykę wyjaśnia K. Chojnicka (1999, 2001).

prawosławia „religią” był marksizm-leninizm, rolę Cerkwi spełniała partia, zaś carem został I Sekretarz) polityka imperialna Rosji nie uległa zmianie, a programy terytorialne opracowane przez geopolityków przedrewolucyjnych były realizowane z żelazną konsekwencją. Potwierdza to opinię, że polityka zagraniczna każdego państwa jest uzależniona w dużym zakresie od jego położenia geograficznego. Uwarunkowania geopolityczne podobnie oddziaływały na politykę Rosji carskiej, bolszewickiej, komunistycznej i „putinowskiej”. Z tego względu przemyślenia intelektualistów okresu carskiego są często aktualne.

Piśmiennictwo

- Aleksejeva I.V., Zelenev J.I., Jakunin V.I., 2001, *Geopolitika v Rossii. Meżdu Vostokom i Zapadom – koniec XVIII–načalo XX v.*, Mysl, Sankt Petersburg.
- Andrusiewicz A., 1994, *Mit Rosji. Studia z dziejów i filozofii rosyjskich elit*, t. 1, 2, Wydawnictwo WSP, Rzeszów.
- Boczwarow M., Suliborski A., 2002, *Kompendium wiedzy o geografii politycznej i geopolityce. Terminologia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Łódź.
- Barbag J., 1987, *Geografia polityczna ogólna*, PWN, Warszawa.
- Bardach J., 1995, *Trzeci Rzym w myśli rosyjskiej (schyłek XIX–XX wieku)*, [w:] F. Ryszka (red.), *Historia, idee, polityka*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, s. 308–323.
- Błachowska K., 2001, *Narodziny imperium. Rozwój terytorialny państwa carów w ujęciu historyków rosyjskich XVIII i XIX wieku*, Neriton, Warszawa.
- Chojnicka K., 1999, *Idee towarzyszące procesowi uzyskiwania przez Moskwę dominacji*, [w:] G. Kotlarski, M. Figura (red.), *Oblicze Wschodu w kulturze polskiej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań, s. 37–51.
- , 2001, *Narodziny rosyjskiej doktryny państwowej. Zoe Palelog – Między Bizancjum, Rzymem a Moskwą*, Collegium Colominum, Kraków.
- Černov P.V., 1999, *Rossija. Etnogeopolitičeskije osnovy gosudarstvennosti*, Vostočnaja Literatura, Moskva.
- Danilevski N., 1888, *Rossija i Jevropa. Vzgljad na kulturnye i poliitičeskie otnošenija Slovianskogo mira k Germansko-Romanskomu*, Izdanie N. Strachova, Sankt Petersburg.
- Dusinski I.I., 2003, *Geopolityka Rossii*, Izdatelstvo Žurnala „Moskva”, Moskva.
- Eberhardt P., 2004, *Polska i jej granice. Z historii polskiej geografii politycznej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Marii Curie-Skłodowskiej, Lublin.
- , 2006, *Twórcy polskiej geopolityki*, Arcana, Kraków.
- Głębocki H., 2000, *Fatalna sprawa. Kwestia polska w rosyjskiej myśli politycznej (1856–1866)*, Arcana, Kraków.
- Gorizontov L.E., 1999, *Paradoksy imperskoj politiki. Polaki v Rossii i Russkije v Polše*, Izdatelstvo Indrik, Moskva.
- Grzybowski S. (red.), 1998, *Między Europą a Azją. Idea Rosji–Eurazji*, Wydawnictwo UMK, Toruń.
- Huntington S.P., 1997, *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*, Warszawskie Wydawnictwo Literackie MUZA SA, Warszawa.
- Koneczny F., 1935, *O wielości cywilizacji*, nakładem autora, Kraków.

- Kucharzewski J., 1926–1935, *Od białego do czerwonego caratu*, t. I–VII, Kasa im. Mianowskiego, Warszawa.
- Lazari A., 1988, „Poczwinnictwo”: z badań nad historią idei w Rosji, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- , 1996, *Czy Moskwa będzie Trzecim Rzymem? Studia o nacjonalizmie rosyjskim*, Wyd. Znak, Katowice.
- Lazari A. (red.), 1999–2001, *Idee w Rosji. Leksykon rosyjsko-polsko-angielski*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- , 2004, *Dusza polska i rosyjska*, Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, Warszawa.
- Moczulski L., 1999, *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Bellona, Warszawa.
- Nowak A., 1994, *AB IMPERIO. Nowe spojrzenie na historię Rosji*, Przegląd Wschodni, VIII, 3(31), s. 605–630.
- , 1998, *Teoria walki cywilizacji Mikołaja Danilewskiego*, [w:] A. Nowak (red.), *Polacy, Rosjanie i Biesy: Studia i szkice historyczne z XIX i XX wieku*, Arcana, Kraków, s. 45–66.
- , 2004, *Od imperium do imperium. Spojrzenie na historię Europy Wschodniej*, Arcana-Institut Historii PAN, Kraków.
- Nowak A. (red.), 1998, *Polacy, Rosjanie i Biesy, Studia i szkice historyczne z XIX i XX wieku*, Arcana, Kraków.
- Otok S., 1999, *Geografia polityczna – geopolityka – ekopolityka*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Pivovarov J., 1997, *Očerki istorii russkoj obščestvenno-političeskoj mysli XIX – pervoj tretii XX stoletija*, Institut Naučnoj Informacji po Obstvennym Naukam, RAN, Moskwa.
- Rykiel Z., 2006, *Podstawy geografii politycznej*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Salimov I., 2003, *Političeskaja geomorfologija Rossii*, [w:] D.N. Zamiatin, A.N. Zamiatin (red.), *Imperija prostranstva. Chrestomatija po geopolitike i geokulture Rossii*, ROS-SPEN, Moskwa.
- Semionov Tian-Šanski V.P., 1915, *O moguščestvennom territorialnom vladenii primenitelno k Rossii. Očerki po političeskoj geografii*, Sankt-Petersburskij Gosudarstvennyj Universitet, Sankt Petersburg.
- Skrynnikov R.G., 1994, *Tretij Rim*, Dmitrij Bułanin, Sankt Petersburg.
- Smaga J., 1992, *Narodziny i upadek imperium ZSRR 1917–1991*, Wydawnictwo Znak, Kraków.
- Smolin M., 2005, *Encyklopedija imperskoj tradicii russkoj mysli*, Izdatelstvo Imperskaja tradicija, Moskwa.
- Suchanek L. (red.), 2003, *Rosjanoznawstwo*, Wydawnictwo UJ, Kraków.
- Trubecki G., 1910, *Rossija kak velikaja dżierzawa*, Izdatelstwo Neva, Sankt Petersburg.
- Walicki A., 2002, *Rosja, katolicyzm i sprawa polska*, Pruszyński i S-ka, Warszawa.
- Wandam A.E., 2002, *Geopolityka i geostrategija*, Kučkovo Pole, Moskwa.
- Zdziechowski M., 1993, *Wybór pism*, Wydawnictwo Znak, Kraków.

[Wpłynęło: luty; poprawiono: czerwiec 2006 r.]

PIOTR EBERHARDT

THE FORERUNNERS AND FOUNDING FATHERS OF RUSSIAN GEOPOLITICS

The introductory part of this paper draws attention to the fact that, while geopolitics was treated as pseudo-science during the Soviet period, the new Russia is seeing a resurgence in popularity of this subject domain, with reference being made to the achievements of scholars working before the November Revolution. It was these people who put in place the foundations for Russian geopolitical thinking. The purpose of the paper is then to present and characterise the work of the Russian historians and geographers whose contribution to the development of Russian geopolitical thought was significant.

With this aim in mind, the scholarly achievements of great Russian thinkers such as M. Karamzin, M. Polevoi, S. Uvarov, S. Soloviov and F. Tyutchev are promoted. These authors wrote much on the territorial expansion of Russia, explaining the reasons therefor and treating this as a natural fact, in line with geographical location on the one hand and the civilisational and cultural values represented on the other. The further course of the paper turns to the scholarly output of V. Kl'uchevskii, M. Danyelevskii and V. Lamanskii, scholars who put the conceptual bases of Russian geopolitics in place, writing at length on Russia as a Euro-Asian country, as well as on the relations between Russia and Europe. Their programs were taken up and continued by A. Vandam, G. Trubetskoi and V. Semyonov Tian-Shan'skii – thinkers whose work is also presented, with particular attention being paid to attitudes towards the Slavic question and assessments of Russia's imperial policy. A considerable amount of space is also devoted to the book by I. Dusinskii entitled *Geopolitics of Russia*, which was written in the years 1908–1910, and published again in 2003. This not only shows the geopolitical situation of the then Russian Empire, but also formulates postulates regarding further territorial annexations that would, according to Dusinskii, generate yet a further strengthening of Russia's power and significance in the world. All of the scholars mentioned afforded extensive coverage to the questions of Poland and Polish-Russian relations – questions that are presented and commented upon in detail. The final part of the paper mentions the traditions of Russian imperial ideology, emphasising its extra-temporal and extra-systemic significance, along with the influence it was able to exert upon the directions Russia's political expansion took.

Marketing miejsca turystycznego

Tourism place marketing

LUDEWIK MAZURKIEWICZ

Instytut Turystyki i Rekreacji, Akademia Wychowania Fizycznego,
00-345 Warszawa, ul. Marymoncka 34; e-mail: l.mazurkiewicz@vp.pl

Zarys treści. Marketing miejsca turystycznego jest działalnością prowadzoną przez władze samorządowe w celu przyciągnięcia producentów usług turystycznych. Dzięki ich inwestycjom możliwy staje się rozwój turystyki, za tym zaś idzie wzrost szans na poprawę jakości życia społeczności terytorialnej zamieszkującej miejsce. W artykule pokazano, na przykładzie Płocka, jak można zastosować marketing w aktywizacji turystycznej miasta.

Słowa kluczowe: społeczność terytorialna, miejsce turystyczne, produkt turystyczny miejsca, produkty turystyczne, marketing miejsca turystycznego, planowanie marketingowe.

Wprowadzenie

W niniejszym artykule, miejsce oznacza obszar zajmowany i kontrolowany przez społeczność terytorialną. Społeczność terytorialna jest definiowana jako zbiór ludzi połączonych świadomością odrębności poprzez przynależność do określonego obszaru, którzy dzięki ustanowieniu samorządowych władz zarządzają i gospodarują na tym obszarze w taki sposób, aby zapewnić sobie wzrost jakości życia.

We współczesnej, rynkowej rzeczywistości, źródłem wzrostu jakości życia są przede wszystkim dochody społeczności terytorialnej, które w głównej mierze zależą od tego, jak wielu jej członków znajduje zatrudnienie i jakie w związku z tym otrzymuje wynagrodzenie. Zatrudnienie z kolei zależy od liczby miejsc pracy na obszarze zajmowanym przez społeczność, liczba ta zaś od tego, na ile miejsce jest interesujące dla przedsiębiorców z punktu widzenia możliwości umieszczenia w nim swojej działalności. Swoją działalność przedsiębiorcy uzależniają od specyficznych produktów, w które wyposażone są miejsca. Tymi specyficznymi produktami, nazwijmy je produktami miejsca, są zasoby, które mają postać czynników produkcji i których właścicielami są społeczności terytorialne. Im tych zasobów jest więcej, tym szanse społeczności na przyciągnięcie miejsc

pracy stają się również większe. Ponieważ stanowisk pracy oferowanych przez przedsiębiorców jest mniej niż wynoszą oczekiwania, samorządy terytorialne muszą robić wszystko, żeby przyciągać producentów i ich zasoby kapitałowe do swoich miejsc. Powstaje pytanie: jak sprawić, żeby producenci wybierali właśnie to, a nie inne miejsce lub mówiąc inaczej, aby wygrywać z innymi społecznościami terytorialnymi jeśli chodzi o kapitał inwestorów? Na to pytanie odpowiada dziedzina wiedzy, która nosi nazwę marketingu terytorialnego.

Marketing terytorialny jest młodą dziedziną wiedzy – jego początki sięgają zaledwie lat 1990. Wywodzi się z prób wykorzystania wiedzy marketingowej w gospodarce miejskiej najpierw USA, a następnie Europy Zachodniej (Kotler i inni, 1993). W Polsce pierwsze opracowania z zakresu marketingu terytorialnego pojawiły się nieco później. Dotyczyły zarówno teoretycznych i metodologicznych podstaw dyscypliny (Żabińska i Żabiński, 1996; Czornik, 1998; Gajdzik, 1998; Zeman-Miszewska, 2001; Karwowski, 2002; Markowski, 2002; Szromnik, 2002a i b; Witkowski, 2003; Wągradzka, 2004), jak i przykładów jej zastosowania w praktyce (Domański, 1997; Kuśmierski 2003; Markowski, 2002). Artykuł nawiązuje do tego praktycznego nurtu. Jego celem jest pokazanie na wybranym przykładzie, w jaki sposób władze samorządowe wykorzystują marketing terytorialny do budowania przewagi konkurencyjnej nad innymi społecznościami terytorialnymi.

Dalsze rozważania podzielono na trzy części. W pierwszej ogólnie omówiono zasoby czynników produkcji (produkty miejsca) jakimi dysponują społeczności terytorialne. Sposób ich wykorzystania przez producentów jest różny w zależności od rodzaju prowadzonej działalności. Chcąc go przybliżyć, należało skupić uwagę na jednej spośród nich. Zdecydowano się na turystykę, jako jedną z tych działalności, na którą najczęściej decydują się społeczności terytorialne, szukające sposobów na aktywizację gospodarczą. W drugiej części artykułu opisano zasoby czynników produkcji (produktów miejsca) potrzebnych do wytwarzania produktów turystycznych, w trzeciej natomiast pokazano przykład zastosowania podstawowych elementów planowania marketingowego w ramach programu rozwoju turystyki w Płocku. Wybrano to miasto (miejsce) przede wszystkim dzięki możliwości uzyskania odpowiednich materiałów i danych statystycznych. W tekście używa się zamiennie terminów: „marketing terytorialny” i „marketing miejsca”.

Problematyka marketingu terytorialnego ma charakter multidyscyplinarny. Zajmuje się nią wiele nauk społecznych. Znajduje się tu również miejsce dla geografii społeczno-gospodarczej – tym bardziej, że istnieje szereg podobieństw między obydwoma dyscyplinami. Marketing terytorialny jest jedyną dyscypliną w obszernej nauce marketingu, która uwzględnia przestrzeń jako ważny wymiar swojego przedmiotu badań. Także najważniejsze pojęcia, którymi operuje (miejsce, społeczność terytorialna, zasoby terytorialne) oraz zagadnienia jakimi się zajmuje (rozwój lokalny, jakość życia) należą do kanonu poznawczego

i badawczego geografii społeczno-gospodarczej. Jest to ważny powód, dla którego warto przyjrzeć się bliżej tej dziedzinie, a znalezienie wspólnych obszarów badawczych nie powinno sprawiać trudności.

Miejsce i jego produkty

Każde miejsce wyposażone jest w mniejszym lub większym stopniu w zasoby, które są niezbędne do prowadzenia działalności gospodarczej. Są to, jak już wspomniano, produkty miejsca, traktowane przez producentów jako czynniki produkcji. W literaturze z zakresu marketingu terytorialnego, produkt miejsca definiowany jest najczęściej dość szeroko i niezbyt precyzyjnie. „Produktami miast, wsi i regionów [są] określone zbiory użyteczności oferowane w trybie odpłatnym, częściowo odpłatnym lub nieodpłatnym (na różnych warunkach finansowych i prawnych) zainteresowanym grupom klientów” (Marks, 2002, s. 208). Do dalszych rozważań nad produktami miejsca turystycznego taka definicja jest niewystarczająca. Spróbujmy określić te produkty, wychodząc od pojęcia produktu w takim znaczeniu jakie przypisuje mu marketing, następnie odnieść to pojęcie do produktów jakimi zainteresowani są przede wszystkim przedsiębiorcy, aby na końcu pokazać czym są produkty miejsca turystycznego, jakie są ich rodzaje i kto je nabywa, lub mówiąc inaczej – kim są zainteresowane nimi grupy klientów.

Zgodnie z marketingowym punktem widzenia, produktem jest każdy nośnik korzyści zaspokajających określone potrzeby i wymagania (Kotler, 1999, s. 7). W myśl tej definicji, społeczność terytorialna oferuje pięć podstawowych rodzajów produktów, którymi zainteresowani są przedsiębiorcy.

Pierwszy rodzaj stanowią zasoby naturalne, a także walory przyrodnicze oraz kulturowe. Przykładami są grunty o różnych możliwościach wykorzystania, wody powierzchniowe, lasy, czyste powietrze, czysta woda, specyficzny mikroklimat, miejsca urzekające swoją malowniczością, obszary chronionej przyrody, zabytki kultury, itp. Dostarczają one usług (korzyści) stanowiących ważny czynnik procesów produkcyjnych, budząc zainteresowanie różnych, potencjalnych inwestorów.

Na drugi rodzaj produktów składają się obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej oraz społecznej. Przyciągają one uwagę potencjalnych producentów jako niezbędny czynnik, bez którego trudno wyobrazić sobie ich działalność.

Trzeci rodzaj produktów stanowią zasoby pracy związane z tą częścią społeczności terytorialnej, która jest aktywna zawodowo. Ludzie ci prezentują rozmaite umiejętności i kwalifikacje, dające się zastosować w działalności produkcyjnej lub usługowej.

Czwartym rodzajem produktu oferowanego przez każdą społeczność terytorialną jest jej potencjał społeczny (por. Marks, 2002). Należy go rozumieć jako energię, której miarą jest poświęcenie, wysiłek i praca dla dobra i pomyślności

całej społeczności. Ten potencjał czy energia jest tym większa, im silniejsze są relacje, związki i więzi, spajające społeczność w jedną całość i sprawiające, że może funkcjonować jak sprawnie działająca organizacja. Są to relacje i więzi o charakterze poziomym i pionowym. Te pierwsze mają postać relacji i więzi towarzyskich, sąsiedzkich, przyjacielskich czy rodzinnych, drugie ujawniają się jako przywiązanie do miejsca (terytorium) zajmowanego przez społeczność, do jego historii i kultury i mają również emocjonalny charakter.

Jako produkt, potencjał prezentowany przez społeczność terytorialną dostarcza producentom określoną korzyść: jest nią specyficzny klimat gospodarności, zaangażowania i inicjatywy stwarzany przez społeczność, sprzyjający sprawnemu prowadzeniu i zarządzaniu działalnością gospodarczą. Nie wystarczą zasoby pracy (kapitał ludzki) z ich kwalifikacjami i umiejętnościami, jakie prezentuje społeczność terytorialna. Kwalifikacjom i umiejętnościom zawodowym powinno towarzyszyć coś więcej, żeby prowadzona działalność była bardziej efektywna. Tym czymś są sumienność, dokładność, skuteczność i zaangażowanie, a to są cechy, które powstają w długim procesie socjalizacji zachodzącej właśnie ramach społeczności terytorialnej. Inwestorzy poszukują społeczności o wysokim potencjale społecznym głównie z jednego powodu – wyższej jakości pracy. Przy tych samych kwalifikacjach i umiejętnościach zawodowych jest ona wyraźnie wyższa w tych miejscach, gdzie wysoki jest potencjał społeczny i niższa tam, gdzie ten potencjał jest niski.

Z czwartym ściśle związany jest piąty produkt – umiejętności menedżerskie prezentowane przez ludzi zarządzających życiem społeczności terytorialnej, z reguły prezentujących władze samorządowe i podporządkowane im agendy. Są to umiejętności ciągle niedoceniane, wiele jednak przykładów wskazuje na to, że ciekawa inicjatywa gospodarcza, interesujący pomysł na rozwiązanie problemu lub na nowy produkt czy dobry pomysł na sposób zarządzania przyciągają zainteresowanie przedsiębiorców i przynoszą częstokroć więcej korzyści niż zaangażowanie wcześniejszych produktów (por. Szromnik, 2002b).

Warto wspomnieć o jeszcze jednym, specyficznym produkcie oferowanym przez społeczność terytorialną. Można go nazwać dostępnością przestrzenno-ekonomiczną, a więc bliskością w stosunku do miejsc, w których zlokalizowana jest działalność o istotnym znaczeniu ekonomicznym.

Jak widać, społeczności terytorialne są właścicielami wszystkich podstawowych czynników produkcji. Korzyści dostarczane przez te czynniki służą zaspokajaniu potrzeb i wymagań producentów rozmaitych wyrobów i usług. Zakupują oni u społeczności terytorialnych usługi tych czynników i na ich bazie prowadzą działalność produkcyjną lub usługową.

Producenci określonego rodzaju produktów czy usług tworzą osobną grupę (branżę), która nabywa czynniki produkcji. Przykładem może być grupa producentów piwa czy usług hotelarskich. Poszukują oni usług czynników produkcji na obszarze społeczności terytorialnych, tj. właściwej wody czy atrakcyjnych

miejsc oraz wykwalifikowanych pracowników, a społeczność terytorialna toczy walkę konkurencyjną z innymi społecznościami, żeby przyciągnąć inwestorów i ich kapitał do swojego miejsca. Kryterium podziału producentów na grupy (branże) jest zatem to, co oni wytwarzają i sprzedają, a nie czynniki produkcji.

W dalszym ciągu opracowania skupiono uwagę na jednej grupie producentów zainteresowanych miejscami i ich produktami do prowadzenia swojej działalności gospodarczej. Jest to grupa producentów usług turystycznych. Koncentrują oni swoją działalność w miejscach, które posiadają zasoby właściwych produktów.

Miejsce turystyczne i jego produkty

Turystyka jest jednym z podstawowych, a często podstawowym rodzajem działalności, mającym istotny wpływ na kondycję gospodarczą, a także jakość życia wielu społeczności terytorialnych. Miejsca, w których się rozwija lub może się rozwinąć noszą nazwę turystycznych. Podstawowym warunkiem ich istnienia są odpowiednie produkty (czynniki produkcji) zlokalizowane na ich obszarze, a mianowicie (Mazurkiewicz, 2005):

- walory turystyczne o charakterze przyrodniczym albo kulturowym,
- obiekty i urządzenia infrastruktury technicznej oraz obiekty i urządzenia infrastruktury społecznej nadające się do wykorzystania w turystyce,
- zasoby siły roboczej dające się zatrudnić w sektorze turystycznym,
- potencjał społeczny miejsca i związany z nim nie tylko odpowiedni klimat gospodarności, zaangażowania i inicjatywy, ale również właściwy klimat akceptacji społecznej dla turystyki, a przede wszystkim turystów,
- potencjał menedżerski ujawniany przez przedstawicieli władz samorządowych,
- lokalizacja miejsca względem dużych obszarów generujących ruch turystyczny.

Dla rozwoju turystyki kluczowe znaczenie mają walory turystyczne, bez nich miejsce nie przyciągnie turystów. Jego atrakcyjność (siła przyciągania) zależy jednak nie tylko od samych walorów. Stanowią one warunek konieczny rozwoju turystyki, warunkiem wystarczającym natomiast są rozmaite usługi pozwalające turystom dotrzeć do miejsca, w którym te walory są zlokalizowane i konsumować związane z nimi korzyści. W olbrzymiej bowiem większości wypadków miejsca znajdują się poza naszym zasięgiem, często w dużej odległości i bez usług transportowych, noclegowych, bez wyżywienia i opieki medycznej, bez usług telekomunikacyjnych i innych usług ułatwiających codzienne życie, trudno jest sobie wyobrazić pobyt w miejscu docelowym. Powyższe usługi noszą nazwę turystycznych.

Korzyści związane z walorami turystycznymi oraz z towarzyszącymi im, niezbędnymi usługami turystycznymi, składają się na produkt turystyczny miej-

sca (Mazurkiewicz, 2005; Stasiak, 2005). Właśnie ten produkt kupują turyści. Wytwarzają go natomiast producenci turystyczni, a więc przedsiębiorcy inwestujący swoje pieniądze w działalność dostarczającą usługi turystyczne w miejscach, w których występują walory turystyczne. Są to przewoźnicy, hotelarze, restauratorzy, właściciele lokali rozrywkowych, właściciele obiektów rekreacyjnych i sportowych, itp.

Stwierdzenie, że produkt turystyczny miejsca kupują turyści nie jest ściśle. Od produktu turystycznego miejsca należy odróżnić produkt turystyczny. Ten pierwszy – to wszelkie korzyści jakie oferuje miejsce wszystkim przebywającym tam turystom, a więc suma korzyści związanych z walorami turystycznymi miejsca i wszelkimi usługami turystycznymi, ten drugi natomiast, to suma tych korzyści związanych z walorami oraz usługami turystycznymi, z których korzysta pojedynczy turysta.

Produktów turystycznych dostarczają więc producenci usług turystycznych (nazwijmy ich dla wygody producentami turystycznymi). Ich sumaryczny wysiłek w jakimś czasie ujawnia się pod postacią produktu turystycznego miejsca. Działalność ta wymaga jednak zaangażowania wymienionych wyżej czynników produkcji, które stanowią własność społeczności terytorialnej. Producenci kupują więc u społeczności niezbędne tereny (działki ziemi), usługi obiektów i urządzeń infrastruktury technicznej i społecznej, usługi siły roboczej, jakość pracy, w tym zdolności menedżerskie ludzi samorządu, jak również korzyści związane z położeniem miejsca.

Nabywając usługi czynników produkcji, producenci usług turystycznych pełnią rolę nabywców w stosunku do władz samorządowych. Kierują się przy tym własnymi kryteriami jeśli chodzi o wybór miejsca działalności. Władze samorządowe nie mają najczęściej pojęcia, na terytorium której społeczności producenci zdecydują się zlokalizować swoją działalność. I w tym momencie przydatny okazuje się marketing. Nie pozwala on przeniknąć kulisów i kryteriów postępowania producentów ani przewidywać jakie podejmą decyzje, pozwala natomiast na zaplanowanie i zastosowanie środków oddziaływania rynkowego służących wzbudzeniu zainteresowania producentów turystycznych wybranym miejscem w większym stopniu niż innych miejsc turystycznych. Marketing miejsca omówiono w elementarnym ujęciu, pozwalającym uchwycić podstawowe zasady budowania przewagi konkurencyjnej miejsca turystycznego.

Marketing miejsca turystycznego

Marketing miejsca (terytorialny) jest procedurą pozwalającą zaplanować podstawowe środki czy też instrumenty oddziaływania na producentów po to, żeby zdecydowali się raczej na wybór określonego miejsca aniżeli innych miejsc. W tym podrozdziale omówiono marketing miejsca turystycznego, a więc takiego, z którym związany jest określony produkt turystyczny.

Marketing miejsca turystycznego różni się od marketingu terytorialnego, który stosowany jest w odniesieniu do wielu innych rodzajów działalności gospodarczej zlokalizowanej w tym samym miejscu. Różnica bierze się stąd, że wiele wytwarzanych w tym miejscu produktów jest nabywanych i konsumowanych w innych miejscach – tam gdzie mieszkają klienci. Zupełnie inaczej rzecz ma się z turystami: zaspokajają oni swoje oczekiwania przybywając do miejsc, w których wytwarzane są produkty turystyczne. Stanowi to dodatkowy problem dla władz samorządowych, którym zależy na stworzeniu producentom jak najlepszych warunków działania. Muszą one w związku z tym nie tylko brać pod uwagę oczekiwania producentów, ale chcąc im pomóc w sprzedaży produktów turystycznych, muszą starać się także o to, żeby przyciągnąć jak najwięcej turystów. Oznacza to, że w swoich działaniach marketingowych muszą uwzględnić dwa rodzaje podmiotów: producentów usług turystycznych oraz samych turystów.

Jak wcześniej wspomniano, producentów, a także producentów usług turystycznych, można podzielić na osobne grupy (branże). Również turystów podzielić można na odrębne grupy, nazywane **rynkami turystycznymi**. Rynek turystyczny to wszyscy ci ludzie uprawiający turystykę, którzy kupują podobne produkty turystyczne, to znaczy takie, które pozostają w relacji bliskiej substytucji (zamienialności). Przykładami mogą być rynki turystyki nadmorskiej, turystyki górskiej lub turystyki pojeziernej, prezentujące turystykę wypoczynkową czy też rynek turystyki żeglarskiej, konnej, rowerowej czy wspinaczkowej – typowe dla turystyki kwalifikowanej. W ramach każdego rynku wyróżnia się z kolei mniejsze grupy turystów, których członkowie są podobni (a równocześnie różnią się od członków innych grup) pod względem cech demograficznych i społecznych oraz związanych z nimi specyficznych oczekiwań co do produktu. Grupy te noszą nazwę **segmentów (rynkowych)**. Kryteriami najczęściej stosowanymi przy ich wyodrębnianiu są wiek, płeć, cykl życia rodziny, miejsce zamieszkania, wykształcenie, wykonywany zawód, dochody, styl życia, preferencje i style zachowań zakupowych. Produkty turystyczne tworzone są z myślą o zaspokajaniu segmentów, a nie rynków, gdyż te pierwsze zgłaszają konkretne oczekiwania, jeśli chodzi o korzyści związane z produktami.

Marketing miejsca turystycznego jest procedurą złożoną z trzech podstawowych etapów: etapu planowania przewagi konkurencyjnej, etapu wdrażania opracowanego planu oraz etapu kontroli tego wdrożenia (Kuśnierski, 2003; Mazurkiewicz, 2005). W tym miejscu wystarczy omówienie pierwszego, najważniejszego etapu, polegającego na planowaniu marketingowych środków oddziaływania, z jednej strony na turystów, z drugiej na producentów usług turystycznych, które stanowią podstawowe instrumenty zdobywania przewagi konkurencyjnej.

Do dalszych rozważań wybrano Płock – miejsce o miejskim charakterze, na obszarze którego znaleźć można ciekawe walory turystyczne oraz wiele obiektów

tów i urzędzeń o charakterze zagospodarowania turystycznego. Władze Płocka wykazują duże zainteresowanie turystyką jako jedną z podstawowych form aktywizacji rozwoju miasta. Na ich zlecenie opracowany został program rozwoju turystyki w mieście do 2012 r., zawierający szereg elementów i rozwiązań z zakresu marketingu terytorialnego (Owsiak, 2000).

Produktami turystycznymi oferowanymi na obszarze Płocka zainteresowanych jest kilka grup turystów, tworzących osobne rynki turystyczne. Należą do nich, według wielkości (Owsiak, 2000, s. 39):

- rynek turystyki biznesowej, utworzony z ludzi biznesu przyjeżdżających do Płocka załatwiać interesy,
- rynek miejskiej turystyki krajoznawczej, złożony z przybyszów zwiedzających zabytki miasta,
- rynek turystyki wypoczynkowo-rekreacyjnej, składający się z turystów przyjeżdżających do miasta i wykorzystujących tereny nad Wisłą,
- rynek miejskiej turystyki weekendowej, złożony z ludzi mieszkających poza Płockiem, przyjeżdżających na wypoczynek do miasta w okresie weekendu,
- rynek turystyki pielgrzymkowej, utworzony przez turystów odwiedzających miejsca kultu religijnego.

Na każdy z tych rynków patrzeć należy w szerszym kontekście, stanowią one bowiem fragmenty większych rynków funkcjonujących w skali kraju, a nawet ponadkrajowej. Dla uproszczenia, ta druga nie będzie brana pod uwagę w dalszych rozważaniach. A zatem, związany z Płockiem rynek turystyki biznesowej jest fragmentem krajowego rynku, na który składają się wszyscy turyści-biznesmeni udający się, w określonym okresie czasu, do wszystkich miejsc w naszym kraju, w których załatwiają interesy. Płocki rynek miejskiej turystyki krajoznawczej jest częścią krajowego rynku miejskiej turystyki krajoznawczej, który tworzą wszyscy turyści odwiedzający polskie miasta w celach krajoznawczych. W naszym wypadku mówić można zatem, z jednej strony, o krajowym rynku, z drugiej zaś strony, o płockim rynku określonego rodzaju turystyki. Wprowadziwszy to rozróżnienie można już przystąpić do omawiania marketingu miejsca jakim jest Płock.

Marketing Płocka, a dokładniej produktu turystycznego Płocka, wiąże się, jak już wspomniano, z procesem planowania. Składa się z następujących etapów:

- (1) prognoza popytu na tych krajowych rynkach turystycznych, w skład których wchodzi rynki obsługiwane przez Płock;
- (2) prognoza popytu w segmentach rynków obsługiwanych przez miasto oraz wybór segmentów odnotowujących najwyższy wzrost popytu bądź charakteryzujących się największym popytem;
- (3) zaprojektowanie instrumentów (środków) marketingowego oddziaływania na klientów składających się na wybrane segmenty w celu zainteresowania ich produktem turystycznym miasta – przyciągnięcie turystów jest wstęp-

nym warunkiem pojawienia się zainteresowania tym produktem u producentów usług turystycznych;

- (4) zaprojektowanie instrumentów (środków) marketingowego oddziaływania na producentów usług turystycznych, powodujących przyciągnięcie inwestycji do Płocka.

Pierwszy etap polega na przeprowadzeniu prognozy popytu na tych krajowych rynkach turystycznych, których fragmentami są rynki turystyczne obsługiwane przez Płock. W marketingu znane jest zjawisko powielania zmian zachodzących na większym rynku, na rynku stanowiącym jego część. W naszym przypadku oznacza to, że zmiany wielkości popytu na rynkach krajowych znajdować będą swoje odbicie na rynkach obsługiwanych przez Płock. Prognoza ma dać odpowiedź na dwa pytania: jak będzie się zmieniać popyt na danym rynku krajowym i równocześnie na rynku płockim oraz jakie będzie tempo tych zmian na obydwu rynkach. Jeżeli na rynku krajowym odnotowany zostanie wzrost popytu, to podobne zjawisko powinno wystąpić na rynku obsługiwanym przez miasto i odwrotnie.

Ważne jest zagadnienie tempa zmian popytu, a dokładniej tempa jego wzrostu. Spadek nie jest interesujący, ponieważ kurczący się rynek nie przynosi przychodów i nie przyciąga inwestorów. Tempo wzrostu może być większe na rynku krajowym, może być większe na rynku płockim, może być jednakowe. W pierwszym przypadku zainteresowanie przedsiębiorców rynkiem płockim będzie mniejsze niż przeciętnie innymi rynkami, w drugim większe, w trzecim podobne.

Wzrost popytu jest sygnałem dla władz samorządowych, że trzeba położyć większy nacisk na planowanie instrumentów przyciągających producentów na rynek obsługiwany przez miasto. Najkorzystniejsza jest druga sytuacja. Jeżeli producenci będą wykazywać większe zainteresowanie rynkiem płockim aniżeli innymi, łatwiej będzie ich przyciągnąć, a w związku z tym koszty planowania oraz zastosowania instrumentów marketingowych będą mniejsze. W sytuacji mniejszego zainteresowania, koszty planowania i zastosowania tych instrumentów wzrosną. Prognoza powinna wskazać, jakie sytuacje spośród wymienionych wyżej będą mieć miejsce w odniesieniu do każdego z rynków turystycznych obsługiwanych przez Płock. Pozwoli to dokonać ich systematyzacji z punktu widzenia tempa wzrostu popytu oraz koniecznego wysiłku planistycznego.

Wzrost popytu na każdym wyselekcjonowanym rynku nie oznacza wcale, że uczestniczą w nim w podobnym stopniu wszyscy składający się nań turyści. Najczęściej jest on nierównomiernie rozłożony między segmenty. Jedne z nich mogą wykazywać większe tempo wzrostu popytu, inne mniejsze, w jeszcze innych popyt nie będzie się zmieniać lub nawet maleć.

Drugim etapem procedury planowania marketingowego jest ustalenie, jak przyszłe tempo wzrostu popytu rozkładać się będzie między segmenty w ramach

danego rynku oraz wybór segmentów bądź ujawniających najwyższe tempo tego wzrostu, bądź charakteryzujących się największą wielkością przyszedłego popytu.

W rezultacie można sporządzić dwie listy: listę rynków, co do których należy spodziewać się wzrostu popytu oraz listę segmentów w ramach każdego rynku. Lista rynków powinna być uporządkowana według tempa wzrostu związanego z nimi popytu, podobnie lista segmentów w ramach każdego rynku, usystematyzowana według przyszedłego tempa wzrostu związanego z nimi popytu, a dodatkowo, według przyszedłej wielkości popytu. Jak już wspomniano, rynki są interesujące do momentu wyodrębnienia segmentów. Do dalszej analizy wybiera się segmenty najbardziej korzystne, o najwyższych wartościach dwu wymienionych cech.

Pojawia się jednak pytanie, co robić w sytuacji, gdy według prognozy żaden z rynków turystycznych obsługiwanych przez miejsce nie odnotuje wzrostu popytu. Odpowiedź jest następująca: należy skoncentrować uwagę na tych turystycznych rynkach w skali kraju, które będzie charakteryzować wzrost popytu i starać się wejść na nie, przyciągając turystów zainteresowanych produktem turystycznym miejsca. Postępowanie powinno być podobne do opisanego wcześniej. Każdy z tych krajowych rynków należy podzielić na segmenty i wybrać te, które okażą się najkorzystniejsze w sensie omówionych wyżej cech. Taki scenariusz nie dotyczy jednak Płocka, którego rynki, jak okaże się dalej, nie ujawniają spadku popytu.

Rozpoznanie rynków turystycznych obsługiwanych przez Płock z punktu widzenia ich przyszedłego rozwoju pozwoliło ustalić, że na każdym z nich nastąpi wzrost popytu w najbliższym czasie. Będzie to w większości przypadków spory wzrost. W ciągu 12 lat począwszy od 2000 r., liczba turystów odwiedzających miasto zwiększy się z 230 do 430 tysięcy rocznie, a więc o 87%, co oznacza, że średnioroczny przyrost wynosić będzie 7,25% (Owsiak, 2000, s. 19 i 32). Najkorzystniej w sensie spodziewanego tempa wzrostu lub przyszedłej wielkości popytu prezentują się następujące segmenty wchodzące w skład obsługiwanych do tej pory rynków turystycznych:

- nauczycieli i młodzieży szkół podstawowych i ponadpodstawowych z obszaru województw (głównie) mazowieckiego, łódzkiego, kujawsko-pomorskiego, warmińsko-mazurskiego i podlaskiego (segment rynku miejskiej turystyki krajoznawczej),
- wypoczywających, w tym głównie rodziny, przede wszystkim z Łodzi i Warszawy (segment rynku turystyki weekendowej),
- wodniaków, uprawiających turystykę kajakową i żeglarską (segment rynku turystyki wypoczynkowo-rekreacyjnej),
- biznesmenów z Polski i zagranicy odwiedzających Płock w interesach, a zwłaszcza rafinerię płocką (dwa segmenty rynku turystyki biznesowej) (Owsiak, 2000, s. 39).

Wymienione segmenty prezentują oczekiwania, które powinny zostać zaspokojone za pomocą właściwych produktów, jeśli władze samorządowe chcą, aby były kupowane w Płocku, a nie gdzie indziej. Należy zorientować się jakie są to produkty i zaplanować je. Służy temu **trzeci etap**. Polega on na zaprojektowaniu nie tylko właściwych produktów turystycznych, lecz także innych instrumentów (środków) marketingowego oddziaływania mających za zadanie przyciągać klientów składających się na segmenty. Przyciągnięcie turystów jest wstępnym warunkiem zainteresowania producentów usług turystycznych produktem turystycznym miasta.

Produkty turystyczne projektowane (planowane) są dla każdego segmentu. Procedura planowania wymaga przede wszystkim przeprowadzenia badań rynkowych umożliwiających określenie oczekiwań klientów. Badania przeprowadzone w Płocku pozwoliły zdefiniować te oczekiwania oraz określić jakie produkty turystyczne powinny je zaspokoić. Mają to być oferty o statusie produktów markowych, a więc unikalne dzięki specyficznym walorom miejsca i rozpoznawalne w skali kraju.

Dla segmentu nauczycieli i młodzieży szkół podstawowych i ponadpodstawowych proponuje się dwa produkty. Jeden będzie rozbudowaną wersją dotychczasowej oferty polegającej na zwiedzaniu miasta. Planuje się zmianę „dotychczasowego stereotypu z [...] kilkugodzinnego zwiedzania na trasie Muzeum–Katedra–ZOO na program znacznie szerszy, wraz z przynajmniej jednym noclegiem” (Owsiak, 2000, s. 27). Drugi produkt ma mieć charakter imprez edukacyjno-przyrodniczych, nawiązujących „do walorów historycznych Płocka, ogrodu zoologicznego, zbiornika włocławskiego i położonych w sąsiedztwie parków krajozawodowych: Gostynińsko-Włocławskiego i Brudzeńskiego” (tamże, s. 28).

W przypadku segmentu wypoczywających, głównie rodzin, oferowana będzie „turystyka miejska (w oparciu o zabytki, muzea, imprezy kulturalno-rozrywkowe oraz zaplecze gastronomiczne) połączona z formami rekreacyjnymi nad Zalewem Sobótka i Zbiornikiem Włocławskim” (tamże, s. 28).

Jeśli chodzi o segment wodniaków, proponowanym produktem będzie „wypoczynek aktywny związany z wodą w oparciu o planowane centrum sportów wodnych w Płocku (żeglarstwo, wioślarstwo, kajakarstwo) z możliwością wykorzystania całego Zbiornika Włocławskiego i rzeki Wisły (odcinek od Płocka do Warszawy) oraz Skrzy – jednodniowe spływy kajakami lub tratwami Skrwą z Brudzenia do Płocka” (jw., s. 28).

Oczekiwania segmentu biznesmenów mają zostać zaspokojone „poprzez: podwyższanie standardu bazy noclegowej, zwiększenie wariantowości możliwości spędzania wolnego czasu w lokalach gastronomicznych i rozrywkowych oraz na imprezach kulturalnych i sportowych (tenis, golf), poprawę dostępności transportowej miasta” (jw., s. 28).

Wprowadzenie wymienionych produktów markowych na rynek wymaga poniesienia odpowiedniego wysiłku inwestycyjnego. Oto przykłady najważniej-

szych zadań inwestycyjnych, jakie władze samorządowe planują zrealizować do 2012 r.:

- kompleksowe zagospodarowanie fragmentów strefy brzegowej zbiornika włościańskiego na potrzeby turystyki wodnej,
- kompleksowe zagospodarowanie zalewu Sobótka,
- zagospodarowanie skarpy nadwiślańskiej i terenów podskarpowych,
- wyznaczenie i zagospodarowanie ciągów zwiedzania Płocka,
- rewitalizacja starówki, a w jej ramach wprowadzenie obiektów zagospodarowania turystycznego o wysokim standardzie (hotele, pensjonaty, gastronomia, mała architektura) (Owsiak, 2000, s. 28 i 29).

Koszty inwestycji przenoszą się na ceny produktów. Te powinny być tak kalkulowane, aby nie przewyższać cen produktów oferowanych przez konkurencyjne miejsca. O produktach turystycznych, jakie miasto będzie oferować segmentom, ich cenach oraz miejscach, w których można nabywać te produkty (kanałach dystrybucji, które z racji markowego charakteru produktów powinny objąć cały kraj) należy poinformować klientów składających się na segmenty. Służy temu promocja. Podobnie jak produkty, ich ceny i dystrybucja, jest ona instrumentem marketingowego oddziaływania na klientów składających się na segmenty turystyczne obsługiwane przez miasto i tak jak wszystkie one, musi zostać zaplanowana. Planowanie promocji polega na określeniu kanałów promocyjnych oraz narzędzi (form), za pomocą których przekaz promocyjny będzie docierać do klientów. Jeśli chodzi o kanały promocyjne, zaplanowano trzy ich rodzaje: prasę docierającą do poszczególnych segmentów, biura i touroperatorów działających w poszczególnych segmentach oraz Internet. Obok powyższych mediów zaplanowano promowanie produktu turystycznego Płocka (1) w ramach targów i giełd turystycznych, (2) poprzez wydawnictwa promocyjne (własne foldery, informatory i udział w wydawnictwach obcych), (3) posługując się technikami z zakresu *public relations* (konferencje prasowe, notatki prasowe, *study tours* dla dziennikarzy) oraz (4) specjalnej imprezy w postaci Ogólnopolskich Targów Turystyki Szkolnej i Edukacyjnej. Kampanię promocyjną Płocka, której celem było zaprezentowanie i utrwalenie wizerunku Płocka jako miasta przyjaznego turystom i oferującego atrakcyjne produkty turystyczne, zaplanowano na lata 2001–2002 (Owsiak, 2000, s. 39–41).

Do realizacji zadań związanych z rozwojem produktu turystycznego Płocka, zaplanowano powołanie Płockiego Centrum Turystyki, „specjalnego podmiotu gospodarczego do pełnej obsługi ruchu turystycznego oraz prowadzenia całokształtu spraw związanych z rozwojem turystyki, współdziałającego ściśle z poszczególnymi usługodawcami w mieście i regionie, głównie na obszarze Stowarzyszenia Gmin Turystycznych Pojezierza Gostynińskiego” (Owsiak, 2000, s. 33). Najważniejsze zadania jakie Centrum ma do spełnienia to:

- obsługa ruchu turystycznego i rekreacyjnego w Płocku i na terenie Stowarzyszenia,

- promocja turystyczna Płocka i gmin Stowarzyszenia,
- tworzenie produktów turystycznych w mieście i regionie,
- zaprojektowanie i wdrożenie kanałów sprzedaży tych produktów,
- zaprojektowanie i wdrożenie systemu rezerwacji i dystrybucji usług turystycznych,
- przygotowanie ofert inwestycyjnych i ich odpłatna promocja,
- wspieranie ze środków własnych inwestycji turystycznych realizowanych w Płocku i na terenie Stowarzyszenia,
- przyciąganie kapitałów krajowych i zagranicznych (Owsiak, 2000, s. 34).

Zanim przyciągnie się inwestorów z ich kapitałem, należy najpierw, jak pokazano wyżej, przyciągnąć turystów. Jest to warunek konieczny pojawienia się zainteresowania produktem turystycznym miasta wśród producentów usług turystycznych. Warunkiem wystarczającym jest natomiast zaprojektowanie właściwego zestawu marketingowych środków oddziaływania na inwestorów. Stanowi to zadanie czwartego etapu.

Czwarty etap polega na zaprojektowaniu (zaplanowaniu) zestawu marketingowych środków oddziaływania na inwestorów, którego podstawowym zadaniem jest przyciągnięcie ich do Płocka. Podobnie jak w przypadku segmentów turystycznych, są to cztery podstawowe środki (instrumenty): produkt, cena, dystrybucja i promocja. Muszą być one tak zaplanowane, aby producenci wybrali właśnie je, a nie te, które zaproponują inne społeczności terytorialne.

Produktem jest czynnik produkcji, a więc jakiś zasób dający się przystosować przez producenta na potrzeby rozwoju działalności turystycznej. Planowanie produktu polega na określeniu formy, w jakiej zasób zostanie udostępniony inwestorowi (producentowi) i warunków na jakich będzie wykorzystywany (eksploatowany). W przypadku Płocka może to być działka ziemi, na której można postawić hotel, zakład gastronomiczny czy lokal rozrywkowy, może to być obiekt zabytkowy, który należy poddać renowacji, może to być wreszcie atrakcyjny teren, wymagający przeprowadzenia prac renowacyjnych podnoszących jego atrakcyjność turystyczną, np. skarpa nadwiślańska. Produktem jest także, jak już wspomniano, potencjał społeczny miejsca i związany z nim klimat gospodarności, wysoka jakość pracy czy potencjał menedżerski ludzi piastujących rozmaite stanowiska w mieście. Jeżeli producent spodziewa się wzrostu liczby turystów odwiedzających miasto, oceniać będzie proponowany produkt (zasób czynnika produkcji) z punktu widzenia zysków jakie przyniosą pieniądze zainwestowane w zasoby oferowane przez społeczność terytorialną.

Zyski zależą będą od ceny produktu. Cena produktu może przyjmować różną postać. Może to być suma pieniędzy jaką proponuje samorząd z tytułu sprzedaży zasobów czynnika produkcji, z tytułu ich wydzierżawienia czy z tytułu ich przystosowania. Do tej sumy należy dodać wysokość wynagrodzenia za pracę dla miejscowych pracowników oraz płaconych podatków. Władze powinny wykorzystywać posiadane przez siebie instrumenty polityki finansowej i podatkowej, aby

zachęcić producentów do inwestowania na swoim terenie. Cena może zostać rozłożona w czasie, podatki na początku ustalone na możliwie niskim poziomie, oferować można pomoc kredytową czy korzystną kooperację z innymi producentami. Cena jest w związku z tym z reguły negocjowana z producentami i właśnie od tych negocjacji zależą ich decyzje inwestycyjne.

Ważnym instrumentem oddziaływania na producentów jakim dysponuje społeczność terytorialna jest promocja. W przypadku Płocka, celem promocji jest: (1) poinformować producentów o atrakcyjności turystycznej miasta, (2) udokumentować jego atrakcyjność rosnącą liczbą przyjazdów turystycznych do Płocka i uzmysłowić opłacalność inwestycji w jego obrębie i najbliższym otoczeniu oraz (3) zachęcać do nabywania zasobów czynników produkcji oferowanych na tym obszarze przez władze samorządowe.

Władze samorządowe mają do dyspozycji rozmaite narzędzia promocji. Do najważniejszych należą marketing bezpośredni reprezentowany głównie przez Internet, *public relations* oraz promocja sprzedaży. Przekaz reklamowy stosowany jest rzadziej z uwagi na względnie niewielką liczbę odbiorców, jakimi są producenci usług turystycznych, co przy dużych kosztach ogólnych powoduje, że bardzo wysokie stają się jego koszty jednostkowe.

Internet staje się dominującym medium promocyjnym, z jednej strony dzięki daleko niższym kosztom w porównaniu z innymi środkami przekazu promocyjnego, z drugiej zaś dzięki coraz większej popularności jaką zdobywa wśród klientów poszukujących ofert, w tym wśród producentów poszukujących atrakcyjnych miejsc lokalizacji swojej działalności. Jest to najszybsza i najtańsza forma uzyskiwania informacji o miejscach, ich zasobach i możliwościach korzystania z nich. Dlatego samorządy muszą poświęcać coraz więcej uwagi projektowaniu interaktywnych i ciągle aktualizowanych witryn, na których w maksymalnie atrakcyjnej formie starają się przekazywać informację o korzyściach współpracy gospodarczej z nimi. Robią to także władze samorządowe Płocka, rozbudowując i stale uatrakcyjniając swoją witrynę internetową.

Podstawowym celem *public relations* jest kształtowanie pozytywnego wizerunku miejsca w oczach nie tylko producentów, ale także grup opiniotwórczych. W przypadku Płocka, władze samorządowe wykorzystują współpracę ze środkami masowego przekazu, dzięki której nadaje się rozgłos produktom (czynnikom produkcji) poszukiwanym przez producentów usług turystycznych, tworzy i podtrzymuje relacje na skalę krajową i międzynarodową, utrzymuje kontakty i współpracę z ludźmi polityki oraz współpracę z instytucjami finansowymi.

Promocja sprzedaży jest zbiorem instrumentów, które w przeciwieństwie do innych form promocji stosowane są okresowo, w wybranych momentach. Mają one charakter bodźców, których zadaniem jest pobudzenie sprzedaży. W turystyce najczęściej stosowaną formą promocji sprzedaży są targi turystyczne. Z formy tej mają zamiar korzystać także władze Płocka. Aby dotrzeć do producentów planują opracowywanie ofert inwestycyjnych, a następnie docieranie

z nimi do określonych grup odbiorców. Na przykład, oferty związane z budową hoteli kierowane powinny być do polskich i zagranicznych grup kapitałowych zajmujących się inwestycjami hotelowymi. Oferty inwestycyjne sporządzane są z wykorzystywaniem środków multimedialnych (ilustrowane katalogi, filmy, CD ROMy), a następnie prezentowane na targach inwestycyjnych i turystycznych (Owsiak, 2000, s. 49–50).

Dystrybucja produktów, którymi zainteresowani są producenci usług turystycznych, sprowadza się do wyznaczenia miejsc, w których przeprowadza się transakcje dotyczące zakupów produktów-czynników produkcji, potrzebnych producentom do wytwarzania produktów turystycznych. Z uwagi na immobilną naturę czynników produkcji, producentom najwygodniej jest je oceniać w miejscach, w których są zlokalizowane.

Realizacja wszystkich czterech etapów prowadzi do powstania dokumentu, prezentującego plan marketingowy dotyczący produktu turystycznego miejsca. Jest on przekształcany w postać operacyjną – listę decyzji do wykonania. Rezultaty ich wdrożenia są następnie poddawane kontroli. Jest to już jednak problematyka wymagająca osobnego opracowania.

Wnioski

Marketing miejsca turystycznego wywodzi się z marketingu terytorialnego – nowej dziedziny wiedzy, która wyodrębniła się ostatnio w ramach ogólnej nauki marketingu. Marketing miejsca turystycznego jest działalnością prowadzoną przez władze samorządowe w celu przyciągnięcia producentów usług turystycznych. Dzięki ich inwestycjom możliwy staje się rozwój turystyki, a co za tym idzie, rosną szanse na wzrost jakości życia społeczności terytorialnej zamieszkującej miejsce. W artykule pokazano, na przykładzie Płocka, jak można zastosować marketing do aktywizacji turystycznej miasta.

Opisany przykład opiera się na materiałach zawartych w dokumencie opracowanym dla władz Płocka jako program rozwoju turystyki w mieście. Zaletą programu jest to, że daje się w nim wyodrębnić podstawowe etapy procesu planowania marketingowego. Nie jest to cecha często spotykana w przypadku większości tego rodzaju opracowań, dlatego etapom poświęcono najwięcej uwagi. Jest ich cztery i prezentują podstawowe zabiegi planistyczne niezbędne do stworzenia konkurencyjnego produktu turystycznego miejsca. Na ich przykładzie widać, jak duże znaczenie ma myślenie w skali wykraczającej poza samo miasto i jego produkt turystyczny. Chodzi o określenie rynków, aktualnych i potencjalnych, stanowiących źródło popytu na produkt turystyczny miasta, a w ich obrębie tych segmentów, w przypadku których popyt może być najbardziej opłacalny. Jest to zgodne z podstawową zasadą marketingu, która mówi, że punktem wyjścia w walce o klienta jest ustalenie jakie są jego oczekiwania, a dopiero potem tworzy

się ofertę, która zaspokoi te oczekiwania lepiej niż konkurenci. Oznacza to, że dopiero po zidentyfikowaniu segmentów władze miasta mogą planować właściwe produkty przyciągające turystów, tworząc tym samym podstawy pojawienia się zainteresowania produktem turystycznym miasta u inwestorów. Dotarcie do nich z właściwą ofertą i przyciągnięcie do miejsca stanowi nie tylko cel całego przedsięwzięcia planistycznego, ale przede wszystkim sens działania władz lokalnych, które są odpowiedzialne za rozwój obszaru, którym zarządzają.

Jak już wspomniano we wstępie, problematyka marketingu terytorialnego jest w jakimś stopniu podobna do tego, co robią geografowie społeczno-ekonomiczni, szczególnie spójna w obszarze badań geograficznych nad gospodarką lokalną. Wydaje się, że w zwiększaniu ich efektywności pomocne mogłyby się okazać metody marketingu terytorialnego. W artykule pokazano, w pewnym uproszczeniu, w jaki sposób można je zastosować do rozwoju lokalnej turystyki, można się jednak nimi posłużyć w odniesieniu do innych obszarów działalności gospodarczej prowadzonej w obrębie miejsc zajmowanych przez społeczności terytorialne i będących przedmiotem zainteresowania geografów.

Piśmiennictwo

- Barczak B., 1999, *Marketing w zarządzaniu gminą*, Samorząd Terytorialny, 11, s. 39–46.
- Czornik M., 1998, *Promocja miasta*, Akademia Ekonomiczna w Katowicach, Katowice.
- Domański T., 1997, *Marketing terytorialny – wybrane aspekty praktyczne*, [w:] T. Domański (red.), *Marketing terytorialny – strategiczne wyzwania dla miast i regionów*, Instytut Studiów Międzynarodowych, Uniwersytet Łódzki, Łódź, s. 22–35.
- Domański T. (red.), 1997, *Marketing terytorialny – strategiczne wyzwania dla miast i regionów*, Instytut Studiów Międzynarodowych, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Gajdzik B., 1998, *Orientacja marketingowa gminy*, Marketing i Rynek, 2, s. 67–82.
- Karwowski J. (red.), 2002, *Marketing w rozwoju regionu – wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
- Kotler P., Heider D.H., Rein I., 1993, *Marketing Place's – Attracting Investment, Industry and Tourism to Cities, States and Nations*, Free Press, New York.
- Kotler P., 1999, *Marketing – analiza, planowanie, wdrażanie i kontrola*, FELBER SJA, Warszawa.
- Kuśmierski S. (red.), 2003, *Marketing turystyczny regionu*, Wydawnictwa Akademii Świętokrzyskiej w Kielcach, Kielce.
- Markowski T. (red.), 2002, *Marketing terytorialny*, Studia KPZK PAN, 112, Warszawa.
- Marks M., 2002, *Typy działań promocyjnych podejmowanych w gminach wiejskich*, [w:] T. Markowski (red.), *Marketing terytorialny*, Studia KPZK PAN, 112, Warszawa, s. 207–228.
- Mazurkiewicz L., 2005, *Produkt turystyczny w ujęciu marketingu terytorialnego*, [w:] K. Pieńkos (red.), *Konkurencyjność polskiego produktu turystycznego*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna, Warszawa, s. 81–90.
- Owsiak J. (kierownik opracowania), 2000, *Program rozwoju turystyki w mieście Płocku*, Instytut Turystyki, Zakład Naukowo-Badawczy w Toruniu, Toruń.

- Stasiak A., 2005, *Obszar jako produkt turystyczny*, [w:] K. Pieńkos (red.), *Konkurencyjność polskiego produktu turystycznego*, Wyższa Szkoła Ekonomiczna, Warszawa, s. 91–102.
- Szromnik A., 2002a, *Metodologiczne problemy kształtowania strategii marketingowej jednostki przestrzenno-administracyjnej*, *Samorząd Terytorialny*, 7–8, s. 62–78.
- , 2002b, *Marketing terytorialny – koncepcja ogólna i doświadczenia praktyczne*, [w:] T. Markowski (red.), *Marketing terytorialny*, *Studia KPZK PAN*, 112, Warszawa, s. 37–103.
- Wągradzka A., 2004, *Koncepcja marketingu terytorialnego w oczekiwaniach członka wspólnoty samorządowej*, *Samorząd Terytorialny*, 12, s. 24–40.
- Witkowski K., 2003, *Marketing w budowaniu wartości regionu*, *Samorząd Terytorialny*, 1–2, s. 33–38.
- Zeman-Miszewska E., 2001, *Podstawy marketingu terytorialnego*, *Samorząd Terytorialny*, 11, s. 3–10.
- Żabińska S., Żabiński L., 1996, *Marketing strategiczny gmin – refleksje teoretyczno-metodologiczne*, [w:] F. Kuźnik (red.), *Zarządzanie rozwojem gminy w zespołach miejsko-przemysłowych*, PTE Katowice, Katowice, s. 121–134.

[Wpłynęło: listopad 2005; poprawiono: czerwiec 2006 r.]

LUDWIK MAZURKIEWICZ

TOURISM PLACE MARKETING

The marketing of the tourist site is an activity pursued by local authorities with a view to attracting producers from the outside who are interested in spending their money in the tourism sector. The investment in tourist facilities is often the only chance many local communities have to stimulate the development of their economies and improve the quality of life of inhabitants. This paper is concerned with Płock, a town whose authorities have focused on the development of tourism as an instrument by which to drive the urban economy. Płock has many interesting and valuable tourist attractions, as well as a large number of tourists visiting it every year. The number of both attractions and tourists is quite sufficient to attract investors. The paper shows how the use of methods in the marketing of a tourist site can allow authorities to plan to arouse producers' interest in being involved in the development of the tourism product of Płock.

Przestrzenne aspekty nowej organizacji i funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłowych

Spatial aspects of the new organisation and operation of industrial enterprises

ANNA TOBOLSKA

Instytut Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej,
Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu,
61-680 Poznań, ul. Dziegielowa 27; e-mail: juli@amu.edu.pl

Zarys treści. Artykuł zawiera analizę zmian organizacyjnych w dużych polskich przedsiębiorstwach przemysłowych. Zmiany te uważa się za jeden z najistotniejszych przejawów adaptacji przedsiębiorstw do nowych reguł gospodarowania, pociągający za sobą kształtowanie się nowych relacji przestrzennych. W analizie wykorzystano aparat pojęciowy nauki o organizacji i zarządzaniu jako dziedziny powiązanej z nurtem geografii przedsiębiorstw. Na podstawie wyników badań empirycznych wyróżniono szereg cech, charakteryzujących zmiany organizacyjne w przedsiębiorstwach przemysłowych, które doprowadziły do powstania nowego modelu ich funkcjonowania. Rezultatem przestrzennym tych zmian jest powstawanie aglomeracji przemysłowych nowego typu, z dużą liczbą mniejszych firm współpracujących ze sobą, a także włączanie się przedsiębiorstw w struktury sieci przemysłowych utworzonych przez wielonarodowe koncerny.

Słowa kluczowe: przedsiębiorstwa przemysłowe, organizacja, model funkcjonowania, *outsourcing*, *spin-offs*, koncentracja gospodarcza, Poznań.

Wstęp

Podjęta w niniejszym opracowaniu problematyka dotyczy przestrzennych aspektów nowej organizacji i funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłowych, które są odmienne w stosunku do tych z okresu gospodarki centralnie sterowanej i ujawniły się już w pierwszym okresie transformacji gospodarki polskiej. Analiza wspomnianych mikroekonomicznych zagadnień rozpatrywanych w perspektywie ich rezultatów przestrzennych wpisuje się w nurt geografii przedsiębiorstw, o którym pisał B. Domański w 1997 r. jako „niedocenianym nurcie badań w polskiej geografii ekonomicznej”. Autor zwracał uwagę na potrzebę rozwijania badań współczesnych przedsiębiorstw w Polsce, a przede wszystkim tego, jak

zachowania przedsiębiorstw w zmienionych warunkach gospodarczych rzutują na przestrzenną organizację działalności gospodarczej oraz w jaki sposób wpływają na gospodarkę i społeczności lokalne. Według cytowanego autora potrzeba ta wynika z faktu, iż to właśnie przedsiębiorstwa (autor używa terminu: „firmy”) „... są kluczowym ośrodkiem podejmowania decyzji, w których kształtują się strategie i decyduje się organizacja systemu produkcji i usług, w tym także w wymiarze przestrzennym. Zrozumienie funkcjonowania i rozwoju przedsiębiorstw jest niezbędne dla zrozumienia przestrzennej organizacji działalności gospodarczej” (Domański, 1997, s. 103). Ponadto należy podkreślić, że zmiany organizacji i funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłowych coraz częściej są uważane za jeden z generatorów rozwoju regionalnego (Chojnicki i Czyż, 2005). Problematyka związków między rozwojem regionalnym a sposobem organizacji gospodarki, w tym także przedsiębiorstw przemysłowych, staje się jednym z ważniejszych problemów dyskusyjnych zarówno w badaniach przestrzenno-ekonomicznych, jak i praktyce planistyczno-decyzyjnej (Strykiewicz, 2005). Szczególnie interesujące wydają się być analizy różnorodnych relacji między regionami a korporacjami ponadnarodowymi (Domański, 2005).

Nurt geografii przedsiębiorstw stanowi więc ważny aspekt mikroekonomiczny dotychczasowych studiów geograficznych nad transformacją przemysłu w Polsce. Prekursorami tego nurtu byli R. McNee i G. Krumme, którzy rozpoczęli badania przedsiębiorstw w kategoriach aktywnego podmiotu funkcjonującego w przestrzeni już w latach 1960. (za: Domański, 1997). Należy zwrócić uwagę, że jest to nurt interdyscyplinarny i powiązany z innymi naukami ekonomicznymi, w tym przede wszystkim z dorobkiem współczesnej teorii organizacji.

Ponieważ problematyka tego nurtu geografii jest bardzo obszerna, w niniejszym artykule skupiono się jedynie na zmianach organizacji i funkcjonowania największych polskich przedsiębiorstw przemysłowych i aspektach przestrzennych tych zmian. Wydaje się bowiem, że w pierwszym etapie transformacji to właśnie w tych największych przedsiębiorstwach, które w gospodarce centralnie sterowanej miały „priorytety rozwoju” (Miształ, 1992, s. 15), najwyraźniej odzwierciedliły się kluczowe problemy polskiego przemysłu: balast zbędnych środków produkcji (np. wyposażenie, powierzchnia), przerost zatrudnienia, przestarzała struktura produkcji, co w zderzeniu z nowymi warunkami gospodarczymi ujawniło skalę potrzebnych przemian. Ponadto duże przedsiębiorstwa właśnie ze względu na swoją wielkość mają stosunkowo mocno rozbudowane struktury organizacyjne, co ułatwia identyfikację zmian w tym zakresie. Jak dowodzą liczne prace z dziedziny organizacji i zarządzania (Majchrzak, 2001; Machaczka, 1998; Sapijaska, 1996; Stadtherr, 1997), zmiany organizacyjne stanowią istotny kierunek, a zarazem warunek przystosowania przedsiębiorstw do działania w gospodarce rynkowej. J. Machaczka (1998) uważa, że zmiany są sposobem na przetrwanie i wzrost dla tych przedsiębiorstw, które chcą odnosić sukcesy, szczególnie zaś dla polskich przedsiębiorstw, które w okresie transfor-

macji polskiej gospodarki wkroczyły na „...nęącą, lecz pełną pułapek drogę rozwoju w konkurencyjnym otoczeniu...” (Machaczka, 1998, s. 8). Analizując więc zmiany zachodzące w dużych polskich przedsiębiorstwach przemysłowych, utożsamiane z ich restrukturyzacją (Tobolska, 2004), starano się zwrócić szczególną uwagę na mechanizm zmian organizacyjnych jako jeden z głównych wymiarów adaptacji przedsiębiorstw przemysłowych do nowych reguł gospodarowania, pociągający za sobą kształtowanie się nowych relacji przestrzennych. W pierwszym etapie postępowania badawczego dokonano szczegółowej analizy zmian organizacyjnych, najbardziej charakterystycznych dla dużych przedsiębiorstw przemysłowych. W analizie tej starano się wykorzystać aparat pojęciowy z zakresu nauki o organizacji i zarządzaniu, jako dziedziny zajmującej się zmianami w organizacjach, co w dużej mierze zadecydowało o jej charakterze. Takie podejście sugeruje właśnie B. Domański, który we wnioskach cytowanej na wstępie pracy konkluduje, iż aby geografia przedsiębiorstw mogła wyjaśniać relacje między rozwojem w skali lokalnej i globalnej „...potrzebne są badania, które skupią się na mechanizmach wiążących funkcjonowanie firm z relacjami i układami przestrzennymi. To z kolei wymaga powiązania koncepcji i podejść teorii organizacji z geograficznymi koncepcjami reprezentującymi perspektywę miejsca i przestrzeni” (Domański, 1997, s. 109).

Analiza zmian organizacyjnych przeprowadzona w pierwszym etapie postępowania badawczego prowadzi do drugiego etapu, którym jest konstrukcja nowego modelu organizacji i funkcjonowania przedsiębiorstw. Stanowi on schemat odwzorowujący¹ (Chojnicki, 1999) nową organizację i nowe sposoby funkcjonowania przedsiębiorstw jako rezultat ich restrukturyzacji i adaptacji do nowych warunków gospodarki rynkowej. Skonstruowany model stanowi punkt wyjścia do identyfikacji relacji przestrzennych, kształtujących się jako rezultat tych zmian organizacyjnych.

Do empirycznej ilustracji zachodzących zmian posłużono się przykładami restrukturyzacji dużych przedsiębiorstw przemysłowych, takich jak: H.Cegiel-ski Poznań SA (HCP), SKF Poznań SA (przed prywatyzacją w 1995 r. Fabryka Łożysk Toczyńskich – FŁT), Lech Browary Wielkopolski SA (obecnie Kompania Piwowarska SA), Wielkopolskie Tartaki Witar, Poznańskie Zakłady Farmaceutyczne Polfa SA (obecnie GlaxoSmithKline Pharmaceuticals SA). Zakres czasowy analizy dotyczy dekady lat 1990., a więc okresu najbardziej intensywnych zmian restrukturyzacyjnych w tych przedsiębiorstwach.

¹ Według Z. Chojnickiego (1999, s. 103) pojęcie modelu ma dwa znaczenia: (1) model to wzór, który można odtwarzać albo naśladować i (2) model to uproszczona wersja innego przedmiotu, schemat odwzorowujący strukturę oryginalnego przedmiotu. W nauce miejsce realnych przedmiotów pełniących funkcje modeli w technice i sztuce zajmują różne ogólne propozycje przedstawienia struktury rzeczywistości lub jej fragmentów za pomocą opisu słownego lub przy użyciu symboli.

Zmiany organizacji przedsiębiorstw przemysłowych

Analiza zmian organizacyjnych w dużych przedsiębiorstwach przemysłowych polegała przede wszystkim na rozpoznaniu zmian ich struktur. Podstawą tej analizy jest wyróżnienie pewnych charakterystyk strukturalnych, a więc cech opisu struktur, które pozwolą stwierdzić różnice w strukturach wybranych przedsiębiorstw, w różnych momentach czasowych. Wybrano dwa momenty czasowe: przed prywatyzacją tych przedsiębiorstw oraz po niej, moment prywatyzacji stanowił bowiem we wszystkich analizowanych przedsiębiorstwach istotny impuls do restrukturyzacji, w tym również do zmian organizacyjnych.

W teorii organizacji i zarządzania nie ma jednej uniwersalnej cechy, za pomocą której można by opisać strukturę organizacyjną. Zazwyczaj wyróżnia się pięć cech, zwanych „wymiarami astońskimi”: konfiguracja, centralizacja, specjalizacja, koordynacja i formalizacja (Banaszyk, 2002). Niektóre z tych cech można przedstawić w sposób formalny, przy użyciu odpowiednio skonstruowanych wskaźników, pokazujących ich wartość w danym momencie (Przybyła, 1996; Tobolska, 2004). Na potrzeby niniejszego opracowania posłużono się wybranymi cechami charakteryzującymi struktury organizacyjne analizowanych przedsiębiorstw przemysłowych, dotyczącymi ich specjalizacji oraz konfiguracji.

Pierwsza charakterystyka dotyczyła specjalizacji – czyli funkcji wyspecjalizowanych jednostek organizacyjnych. Specjalizacja struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa w klasycznym ujęciu H. Fayola oznacza „liczbę organów spełniających specyficzne funkcje” (Przybyła, 1996, s. 32). Pomiaru specjalizacji dokonano opierając się na funkcjonalnej koncepcji D.S. Pugh’a i A. Kiesera, przedstawionej w pracy M. Przybyły (1996) oraz A. Tobolskiej (2004). W koncepcji tej stosuje się wskaźnik specjalizacji funkcjonalnej wydziałowej, który wskazuje na liczbę istniejących w przedsiębiorstwie komórek organizacyjnych o wyspecjalizowanych funkcjach. Zgodnie z tą koncepcją typuje się 16 uniwersalnych funkcji przedsiębiorstwa, a następnie analizuje, czy każdej z wyróżnionych funkcji odpowiada choćby jedna komórka organizacyjna w strukturze przedsiębiorstwa. Odpowiedzi „tak” przypisuje się wartość 1, a odpowiedzi „nie” wartość 0. Suma uzyskanych w taki sposób punktów stanowi miarę specjalizacji funkcjonalnej. Żeby zapewnić porównywalność wyników uzyskanych dla różnych przedsiębiorstw stosuje się wskaźnik zakresu specjalizacji funkcjonalnej Z (Przybyła, 1996, s. 37):

$$Z = f/L,$$

gdzie: f – liczba funkcji, do których spełnienia wyodrębniono jakąkolwiek jednostkę organizacyjną,

L – liczba wszystkich funkcji wytypowanych do pomiaru specjalizacji w przedsiębiorstwie (w przyjętej koncepcji jest ich 16).

W takim ujęciu specjalizację jako cechę strukturalną odnosi się do funkcji przedsiębiorstwa, co wynika przede wszystkim z faktu, że warunkiem przetrwania przedsiębiorstwa jest konieczność spełniania przez nie określonych funkcji. Ponadto należy zauważyć, że każda komórka organizacyjna przedsiębiorstwa z założenia spełnia jakąś określoną, niezbędną dla całości funkcję. Zatem badanie specjalizacji przez pryzmat funkcji przedsiębiorstwa jest uzasadnione, ponieważ obejmuje stosunkowo szeroki zakres składników (komórek) organizacji. Taki pomiar specjalizacji przedsiębiorstwa ma jeszcze jedną ważną zaletę w analizie zmian organizacyjnych – spadek wskaźnika specjalizacji funkcjonalnej w obserwowanym czasie wskazywać może na utratę pewnych funkcji, dotychczas integralnych dla przedsiębiorstwa. W ten sposób można zidentyfikować procesy eksternalizacji pewnych funkcji, z reguły o charakterze pomocniczym wobec produkcji i wprowadzanie nowej metody zarządzania – *outsourcingu*, polegającego na „...przekazywaniu części prac przedsiębiorstwa na zewnątrz, po to by obniżyć koszty” (Zimmiewicz, 1966, s. 259). Działania takie są rezultatem niepewności producentów, którzy w sytuacji częstych zmian popytu zlecają część procesu produkcji podwykonawcom, wywołując silne korzyści zewnętrzne w postaci przyciągania do współpracy wielu firm, szczególnie usługowych bądź produkcji pomocniczej. *Outsourcing* można zatem traktować jako pewną strategię i nowy sposób funkcjonowania przedsiębiorstw, wynikający bezpośrednio z dążenia do obniżenia kosztów działalności.

Równocześnie z wprowadzaniem *outsourcingu*, a także wraz z ewolucją struktur organizacyjnych na drodze autonomizacji jej jednostek następuje proces *spin-offs* – zakładania nowych, odrębnych firm przez pracowników opuszczających swoje przedsiębiorstwa, w wyniku likwidacji niektórych działów, komórek lub stanowisk (Domański, 1992). Powstałe spółki stają się osobnymi podmiotami gospodarczymi, świadczącymi na rzecz spółki-matki pewne usługi na mocy zawartych z nią porozumień i umów, przy czym w początkowej fazie funkcjonowania pracują one głównie na zlecenie tych przedsiębiorstw (często głównym motywem ich powstania jest zapewnienie zleceń przez firmę-matkę przez określony czas).

Druga charakterystyka dotyczyła konfiguracji struktur organizacyjnych – analizowano sposoby wyodrębniania podstawowych jednostek organizacyjnych przedsiębiorstw (stanowisk, komórek, działów), co jest podstawą do wyróżnienia kilku rodzajów struktur: funkcjonalnych, obiektowych, regionalnych, hybrydowych oraz struktur koncernowych i holdingowych ugrupowań gospodarczych. Struktury organizacyjne przedsiębiorstw nie są statyczne, lecz ewoluują pod wpływem zmian w otoczeniu oraz wzrostu przedsiębiorstwa (szczegółowe omówienie koncepcji ewolucji struktur przedstawiają np. prace A. Tobolskiej, 2004; J. Kozińskiego 1996). A zatem identyfikacja zmian rodzaju struktury organizacyjnej w poszczególnych przedsiębiorstwach prowadzi do identyfikacji kierunku tych zmian.

Trzecim wyróżniającym się elementem zmian organizacyjnych przedsiębiorstw przemysłowych było tworzenie odrębnych działów marketingu odpowiedzialnych za kształtowanie relacji przedsiębiorstwa z klientami. Tworzenie tych nowych komórek w strukturach organizacyjnych przedsiębiorstw wiąże się m.in. ze zmianami konfiguracji struktur i jest przejawem zmiany orientacji przedsiębiorstw przemysłowych z produkcyjnej na rynkową, tj. skierowanej na potrzeby rynku i klientów (Ansoff, 1985; Tobolska, 2004). Ten element uznano więc za bardzo istotny w procesie zmian funkcjonowania przedsiębiorstw i uwzględniono w analizie zmian organizacyjnych.

W dalszej kolejności zidentyfikowano również procesy koncentracji gospodarczej jako charakterystyczne dla zmian w dużych przedsiębiorstwach przemysłowych w okresie transformacji. Ewolucja struktur organizacyjnych przedsiębiorstw w zaawansowanym etapie prowadzi do autonomizacji jednostek organizacyjnych (w teorii organizacji i zarządzania stosuje się termin „dywizjonalizacja”) i powstawania struktur ugrupowań gospodarczych: holdingów i koncernów. Powstawanie takich struktur jest właśnie rezultatem procesów koncentracji gospodarczej, zarówno o charakterze wewnętrznym, jak i zewnętrznym (Tobolska, 2005), które najogólniej polegają na skupianiu w jednym organizmie ekonomicznym coraz większych zasobów używanych do prowadzenia działalności na coraz większą skalę.

W rezultacie empirycznej identyfikacji zmian w organizacji dużych przedsiębiorstw przemysłowych, do najistotniejszych cech charakteryzujących te zmiany organizacyjne zaliczono zatem:

- 1) ewolucję struktur organizacyjnych poprzez autonomizację jednostek organizacyjnych;
- 2) spadek wartości wskaźników zakresu specjalizacji, głównie w wyniku procesów eksternalizacji niektórych funkcji przedsiębiorstwa (*outsourcing*), co z kolei związane było z tworzeniem przez byłych pracowników odrębnych spółek (*spin-offs*);
- 3) procesy koncentracji wewnętrznej i zewnętrznej;
- 4) powstawanie odrębnych działów marketingu.

Empiryczną identyfikację tych cech w analizowanych dużych przedsiębiorstwach przemysłowych przedstawia tabela 1.

Ewolucja struktur organizacyjnych poprzez autonomizację jednostek organizacyjnych

Do najważniejszych zmian w przedsiębiorstwach przemysłowych można zaliczyć ewolucję ich struktur organizacyjnych – od funkcjonalnych poprzez obiektowe i regionalne ku strukturom koncernowym i holdingowym ugrupowań gospodarczych, głównie w wyniku autonomizacji jednostek organizacyjnych. Wyróżnione typy struktur (funkcjonalne, obiektowe, regionalne) układają się

Tabela 1. Zmiany organizacyjne wybranych dużych przedsiębiorstw przemysłowych, 1990–2000

Cecha i jej zmiany	HCP	Lech	Polfa	FŁT SA – SKF	Witar
1. Struktura organizacyjna: ewolucja struktury organizacyjnej	+	+	+	+	+
2. Specjalizacja struktury organizacyjnej: spadek wartości wskaźników specjalizacji	+	+	-	-	+
3. <i>Outsourcing</i> : eksternalizacja niektórych funkcji przedsiębiorstwa	+	+	+	+	+
4. <i>Spin-offs</i> : tworzenie przez pracowników odrębnych spółek	+	+	-	+	+
5. Koncentracja zewnętrzna: integracja organizacyjna	-	+	+	+	-
6. Koncentracja wewnętrzna: decentralizacja zarządzania i dezintegracja pionowa poprzez autonomizację jednostek organizacyjnych	+	+	+	+	+
7. Marketing: wzrost znaczenia i powstanie odrębnych działów marketingu	+	+	+	+	+

+ zmiana cechy wystąpiła, - zmiana cechy nie wystąpiła.

w łańcuchach ewolucji rozwiązań organizacyjnych, przedstawiony na gruncie nauk z zakresu organizacji i zarządzania (Kozłowski, 1996). Wraz z rosnącą złożonością ekonomiczną i społeczną otoczenia przedsiębiorstw, zaostrzającą się konkurencją i coraz bardziej odmiennymi potrzebami poszczególnych segmentów rynku zbytu, w przedsiębiorstwach następuje ewolucja rozwiązań organizacyjnych w kierunku autonomizacji jednostek organizacyjnych, zwana w teorii organizacji i zarządzania dywizjonalizacją struktur organizacyjnych. B. Domański (1992, s. 66) nazywa ten proces fragmentacją struktur organizacyjnych, a G. Nizard (1998) – atomizacją struktur. Polega to na wyodrębnianiu się w ramach dużego przedsiębiorstwa względnie samodzielnych jednostek, które ewoluują od statusu jednostek wykonawczych do statusu jednostek gospodarczych, posiadających osobowość prawną. Zwarte na początku przedsiębiorstwo traci tym samym spójność i przybiera formę ugrupowania gospodarczego. Jest to wynikiem koncentracji organizacyjnej charakterystycznej dla dużych

przedsiębiorstw przemysłowych oraz ich dążenia do decentralizacji zarządzania, a tym samym zmniejszenia ryzyka działalności gospodarczej. Autonomizacja związana jest więc z decentralizacją i dezintegracją pionową organizacji przedsiębiorstw oraz z wydzielaniem ze struktur przedsiębiorstwa samodzielnych podmiotów gospodarczych.

We wszystkich analizowanych przedsiębiorstwach przemysłowych zmiany struktur organizacyjnych przebiegały zgodnie z koncepcją ewolucji struktur, co oznacza, że wraz ze wzrostem wielkości przedsiębiorstwa, obszaru jego działania i różnicowaniem produkcji następowały zmiany od struktur funkcjonalnych przez obiektowe i regionalne ku strukturom holdingowym i koncernowym ugrupowań gospodarczych. Na początku lat 1990. prawie wszystkie badane przedsiębiorstwa miały struktury organizacyjne jednowymiarowe, czyli że w ich kształtowaniu dominowało jedno z kryteriów: funkcjonalne, obiektowe, bądź regionalne (tab. 2). Jedynie struktura organizacyjna Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielski–Poznań, największego do połowy lat 1990. przedsiębiorstwa przemysłowego w Poznaniu, była tak bardzo rozbudowana (ze względu na wielkość przedsiębiorstwa i różnorodność produkcji), że miała charakter struktury hybrydowej: regionalno-obiektowej. Oznacza to, że występowały w niej nie tylko jednostki organizacyjne obiektowe, wyodrębnione na podstawie asortymentu produkcji, ale również regionalne, wyodrębnione ze względu na usytuowanie przestrzenne poza siedzibą główną tego przedsiębiorstwa (np. odlewnia żeliwa w Śremie, oddziały w Wągrowcu i Skokach – ryc. 1).

Zmiany struktury organizacyjnej H.Cegielski–Poznań SA (HCP) są przykładem ewolucji struktury hybrydowej ku strukturze koncernowej, poprzez autonomizację jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa i nadanie im samodzielności organizacyjno-prawnej. Po przekształceniu w 1995 r. w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, nowa strategia spółki zakładała jej dalszą prywatyzację poprzez znalezienie inwestora strategicznego, dysponującego kapitałem na sfi-

Tabela 2. Zmiany charakterystyk strukturalnych w wybranych przedsiębiorstwach przemysłowych

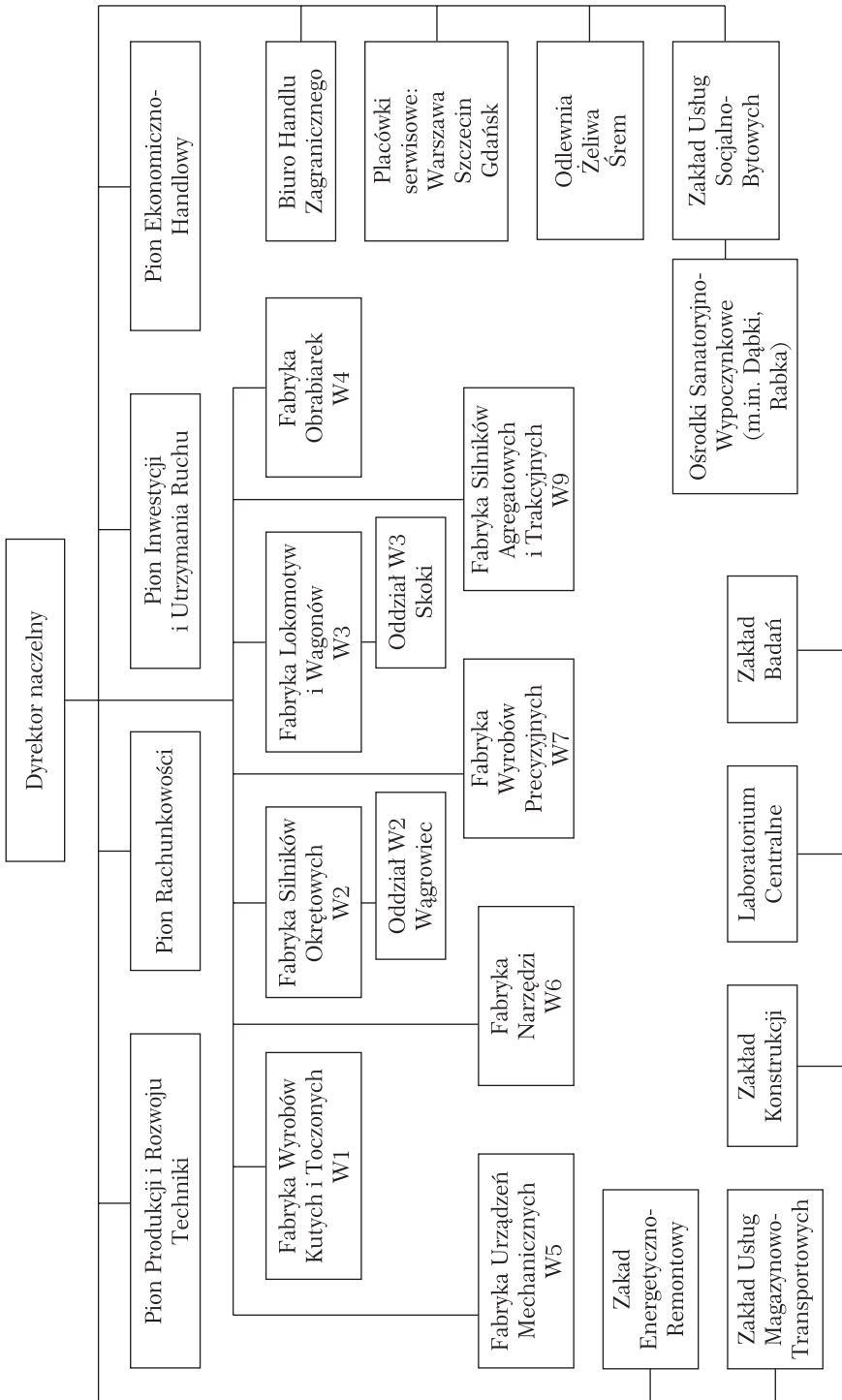
Przedsiębiorstwo	Wskaźnik zakresu specjalizacji Z		Rodzaj struktury wg kryterium wyodrębniania jednostek organizacyjnych	
	A	B	A	B
HCP	1,00	0,75	hybrydowa	obiektowa i koncernowa
Lech	1,00	0,94	regionalna	hybrydowa i holdingowa
Polfa	1,00	1,00	funkcjonalna	hybrydowa
FŁT/ SKF	1,00	0,88	funkcjonalna	obiektowa
Witar	0,94	0,75	regionalna	regionalna i koncernowo-holdingowa

A – przed komercjalizacją, B – po przekształceniach własnościowych.

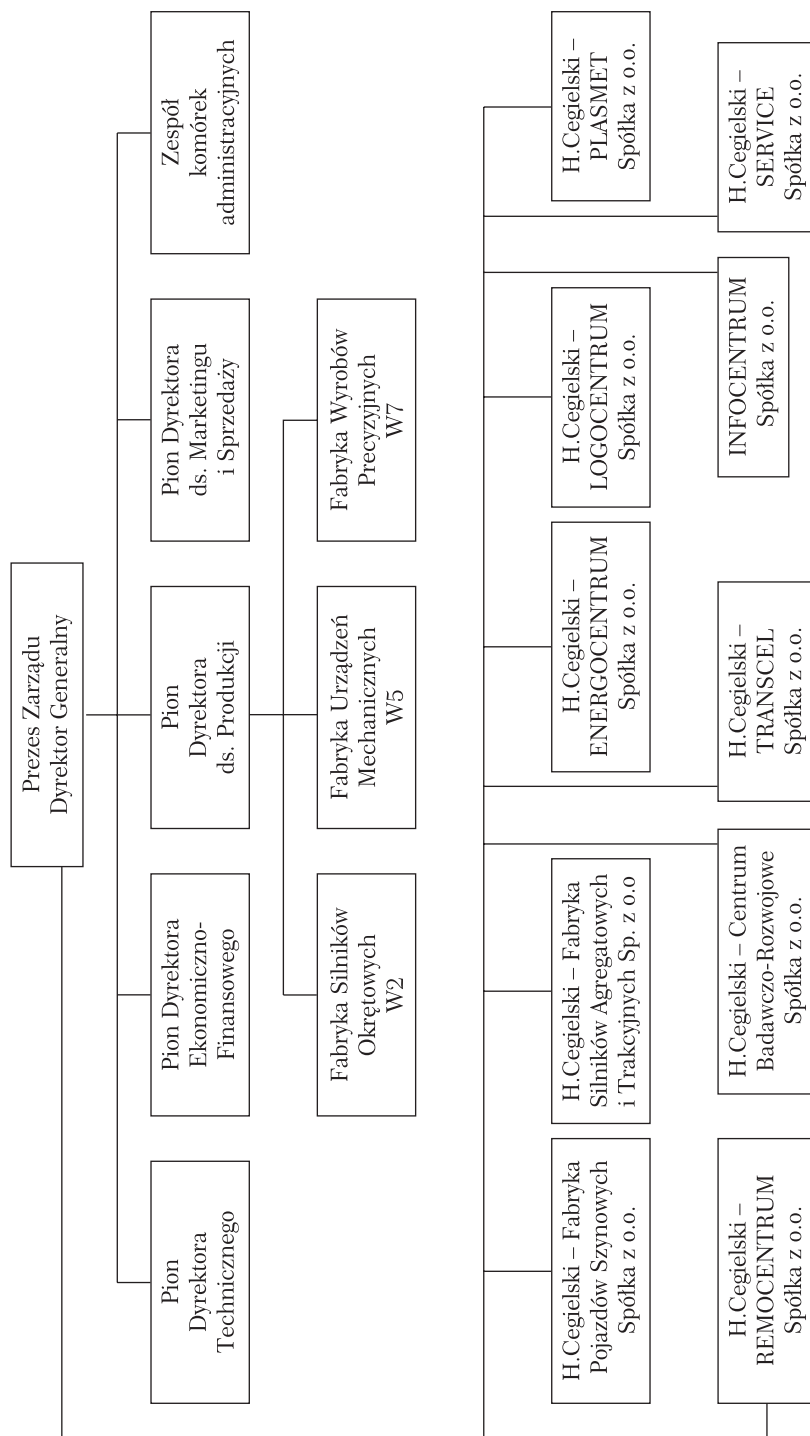
nansowanie programu modernizacji majątku produkcyjnego, technologii, maszyn i urządzeń wytwórczych. Pierwszym krokiem jej realizacji stało się wydzielenie poszczególnych części przedsiębiorstwa w odrębne podmioty gospodarcze (spółki z o.o.) i skupienie produkcji w najważniejszych dla przedsiębiorstwa fabrykach sektora silnikowego. Te strategiczne zmiany organizacji HCP wynikały ze zmniejszenia popytu na pewne grupy wyrobów, z trudności ze znalezieniem rynków zbytu, z niskiego wykorzystania majątku niektórych fabryk (koszty stałe związane z funkcjonowaniem fabryk stanowiły znaczny udział w kosztach ogółem, przez co obniżała się konkurencyjność produkcji). Zmiany organizacyjne miały na celu poprawę efektywności posiadanego majątku i zmniejszenie kosztów działalności, również poprzez wydzielenie i usamodzielnienie działów pomocniczych i usługowych oraz związane z tym wygoszparowanie obiektów (budynków, maszyn, urządzeń), które jako zbędne dla spółki mogły zostać sprzedane lub wydzierżawione.

Powstałe spółki stały się osobnymi podmiotami gospodarczymi, świadczącymi na rzecz spółki-matki funkcje usługowe na mocy zawartych z nią porozumień i umów. Aby umożliwić swoim spółkom działalność, HCP SA wniosła do każdej z nich aport rzeczowy i finansowy, natomiast środki trwałe zostały przekazane w dzierżawę. Każda z nowych spółek musiała ponadto opracować własny regulamin organizacyjny i statut. Zmiany organizacyjne rozpoczęto w 1996 r. od połączenia dwóch fabryk: W6 (Fabryka Narzędzi) z W7 (Fabryka Wyrobów Precyzyjnych). Na bazie wydziału energetyczno-remontowego utworzono trzy spółki z o.o.: Remocentrum, Energocentrum i Infocentrum. Z Zakładu Usług Magazynowo-Transportowych utworzono spółkę Logocentrum, świadczącą od tej pory usługi magazynowe na rzecz HCP, a zakładową bazę transportową zlikwidowano poprzez sprzedaż samochodów ciężarowych byłym pracownikom, którzy podjęli działalność gospodarczą na własny rachunek i rozpoczęli świadczenie usług transportowych na rzecz spółki macierzystej. Ponadto do Fabryki Urządzeń Mechanicznych W5 przeniesiono pozostałości po Fabryce Obrabiarerek W4, a z połączenia Fabryki Wyrobów Kutych i Tłoczonych W1 oraz kuźni W8 powstała spółka Plasmet, która zajmuje się produkcją butli gazowych i części samochodowych (w 2002 r. została sprzedana przez koncern). Powstały również spółki Service oraz Centrum Badawczo-Rozwojowe, natomiast Zakład Usług Socjalno-Bytowych zredukowano do pozycji Działu Socjalnego na poziomie centralnych komórek organizacyjnych przedsiębiorstwa. W ostatnim etapie reorganizacji zostały wydzielone fabryki W9 oraz W3 i przekształcone w spółki: Fabrykę Silników Agregatowych i Trakcyjnych oraz Fabrykę Pojazdów Szynowych (ryc. 2).

Tworzenie przez spółkę H. Cegielski Poznań SA spółek z ograniczoną odpowiedzialnością miało doprowadzić do zasadniczej zmiany mechanizmów zarządzania tak dużym przedsiębiorstwem, o silnie zróżnicowanym asortymencie. Cechą tych zmian było odejście od zarządzania metodami administracyjnymi na rzecz zarządzania przez kapitał z wykorzystaniem uprawnień właścicielskich,



Ryc. 1. Struktura organizacyjna Zakładów Przemysłu Metalowego H. Cegielski Poznań w 1990 r.
Organisational structure of the H. Cegielski Metal-Working Plant in Poznań in 1990



Ryc. 2. Struktura organizacyjna H. Cegielski Poznań SA w 2000 r.

Opracowanie własne na podstawie danych z przedsiębiorstwa.

Organisational structure of H. Cegielski Poznań SA in 2000

Author's own compilation based on data from the enterprises.

będących w dyspozycji HCP SA. Wszystkie utworzone spółki z o.o. mają bowiem charakter spółek zależnych od HCP SA, który jest ich wyłącznym udziałowcem i razem funkcjonują w układzie struktury koncernowej. Przedstawione zmiany znacznie upraszczają dotychczasową strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa, która przekształciła się z hybrydowej w obiektową, tj. opartą na kilku podstawowych dziedzinach działalności, realizowanych w fabrykach: W2 Silników Okrętowych, W5 Urządzeń Mechanicznych i W7 Wyrobów Precyzyjnych.

Zmiany struktury organizacyjnej spowodowały też zmiany organizacji przestrzennej przedsiębiorstwa. Już w 1994 r. oddzieliła się całkowicie Odlewnia Żeliwa w Śremie, zrezygnowano również z działalności oddziałów zamiejscowych fabryk W2 i W3 w Wągrowcu i w Skokach, a placówki serwisowe w Warszawie, Gdańsku i Szczecinie podlegają już jednej z wydzielonych spółek – Service. Lokalizacja spółki HCP SA została więc zawężona do terenów w granicach miasta Poznania, przy ul. 28 czerwca 1956 r. (W2 i W7) oraz przy ulicy Zamenhofs (W5), co również odpowiada założeniom strategicznym firmy, tj. ograniczeniu kosztów stałych przez koncentrację produkcji na mniejszym obszarze. Zmiany struktury organizacyjnej HCP SA są przykładem ewolucji struktury hybrydowej ku koncernowej, poprzez autonomizację jednostek organizacyjnych przedsiębiorstwa i nadanie im samodzielności organizacyjno-prawnej.

Zmiany funkcji wyspecjalizowanych przedsiębiorstw – *outsourcing i spin-offs*

Kolejną istotną zmianą w restrukturyzowanych przedsiębiorstwach jest zmniejszenie specjalizacji struktur organizacyjnych, wyrażonej spadkiem wartości wskaźników zakresu specjalizacji w stosunku do początku lat 1990., tj. przed ich komercjalizacją i prywatyzacją (tab. 2). Zgodnie z koncepcją pomiaru specjalizacji Pugh'a i Kiesera, badano występowanie w strukturze organizacyjnej przedsiębiorstw specjalistycznych komórek lub stanowisk reprezentujących 16 wyspecjalizowanych funkcji zaproponowanych przez autorów. Opierając się więc na tym kryterium, zmiany wskaźników specjalizacji prowadzą się do zmian w funkcjonowaniu (lub nefunkcjonowaniu) wybranych 16 komórek organizacyjnych. Obliczone na tej podstawie wartości wskaźników zakresu specjalizacji nie zawsze jednak odzwierciedlają zachodzące zmiany organizacyjne, szczególnie w przypadku dużych przedsiębiorstw przemysłowych o licznych wyspecjalizowanych funkcjach. Przykładem może być była poznańska Polfa, w której wskaźnik zakresu specjalizacji nie zmienił się w badanym okresie, choć w przedsiębiorstwie zaszły istotne zmiany organizacyjne, związane zarówno z dostosowaniem do nowych warunków gospodarki rynkowej, jak i ze zmianą właściciela przedsiębiorstwa. Zastosowanie funkcjonalnej koncepcji pomiaru specjalizacji Pugh'a i Kiesera zawęża więc pole badania zmian struktur organi-

zacyjnych i do lepszego ich rozpoznawania wymaga zastosowania dodatkowych kryteriów.

Zmniejszenie wskaźników zakresu specjalizacji w analizowanych dużych przedsiębiorstwach przemysłowych nastąpiło w znacznej mierze w wyniku przyjęcia nowych metod zarządzania, m.in. przez *outsourcing* i proces *spin-offs*. Przykładem *spin-offs* są opisane powyżej zmiany struktury organizacyjnej HCP – spółki wydzielone z tego przedsiębiorstwa zostały założone przez byłych pracowników likwidowanych wydziałów i ich funkcjonowanie opiera się na świadczeniu usług na rzecz spółki-matki. Jednocześnie są to też przykłady *outsourcingu*, gdyż przedsiębiorstwo korzysta z usług wyspecjalizowanych firm zewnętrznych do realizacji określonych zadań w procesie produkcyjnym. Innym przykładem *outsourcingu* mogą być zmiany organizacyjne w Fabryce Łożysk Toczyńskich po prywatyzacji. Szwedzki koncern SKF, który zakupił kontrolny pakiet akcji fabryki wprowadził nową organizację w przedsiębiorstwie, zgodną z obowiązującą w całym koncernie. Wprowadzone zmiany polegały m.in. na tym, że przesunięto część funkcji poza obszar spółki, co oznacza, że niezbędne usługi zaczęły być kupowane na zewnątrz. Z fabryki wydzielono m.in. spółkę narzędziową Protocol, a firmom zewnętrznym, powstałym z byłych pracowników fabryki, przekazano obsługę sieci energetycznej, turbosprężarki, gazogeneratora, sprzątnia, neutralizatora, transportu i obsługi ciepłej. Do wydzielenia ze spółki przeznaczono również działy związane z remontami maszyn, sprawami ogólnogospodarczymi, remontami ogólnobudowlanymi i ochroną zakładu.

Także w takich przedsiębiorstwach jak Lech czy Witar można zaobserwować działania charakterystyczne dla *outsourcingu*, najczęściej w postaci zlecenia firmom zewnętrznym dotychczasowych funkcji wewnętrznych takich jak remonty, transport czy ochrona mienia. W wielu z nich zachodzi też proces *spin-offs*. W obydwu firmach eksternalizacji uległy funkcje transportowe, przekazane przez przedsiębiorstwa spółkom zewnętrznym, utworzonym przez byłych pracowników działów transportu tych przedsiębiorstw, którzy otrzymali sprzęt w dzierżawę lub kupowali go na preferencyjnych warunkach.

Procesy koncentracji gospodarczej wewnętrznej i zewnętrznej

Kolejną cechą charakterystyczną dla zachodzących zmian organizacyjnych w badanych przedsiębiorstwach jest koncentracja gospodarcza, zarówno wewnętrzna, jak i zewnętrzna. Procesy koncentracji wewnętrznej utożsamiane są w literaturze na temat organizacji i zarządzania z autonomizacją jednostek wewnętrznych struktur organizacyjnych przedsiębiorstw, usamodzielnianiem niektórych wydziałów i tym samym dezintegracją pionową i decentralizacją zarządzania. Przebieg tych procesów w dużych przedsiębiorstwach przemysłowych przedstawiono wraz z charakterystyką ewolucji struktur organizacyjnych. Koncentrację zewnętrzną identyfikuje się natomiast z integracją organizacyjną

kilku samodzielnych firm w jeden organizm gospodarczy, poddany wspólnemu zarządowi (Tobolska, 2004, 2005). W badanych dużych przedsiębiorstwach przemysłowych zaobserwowano dwa rodzaje koncentracji zewnętrznej (integracji organizacyjnej): poprzez konsolidację oraz drogą opanowania, co w przypadku badanych przedsiębiorstw oznaczało ich włączanie w struktury organizacyjne koncernów międzynarodowych poprzez sprzedaż kontrolnych pakietów akcji (tab. 3).

Integracja organizacyjna w badanych przedsiębiorstwach sprawiła, że stały się one elementem współczesnej międzynarodowej przestrzeni przemysłowej i zostały włączone w sieci przemysłowe utworzone przez wielonarodowe koncerny. Jak zauważa T. Strykiewicz (1999), tworzenie sieci przemysłowych ma również aspekt przestrzenny, związany z ekspansją przedsiębiorstw wielonarodowych i globalizacją działalności gospodarczej.

Powstawanie odrębnych działów marketingu

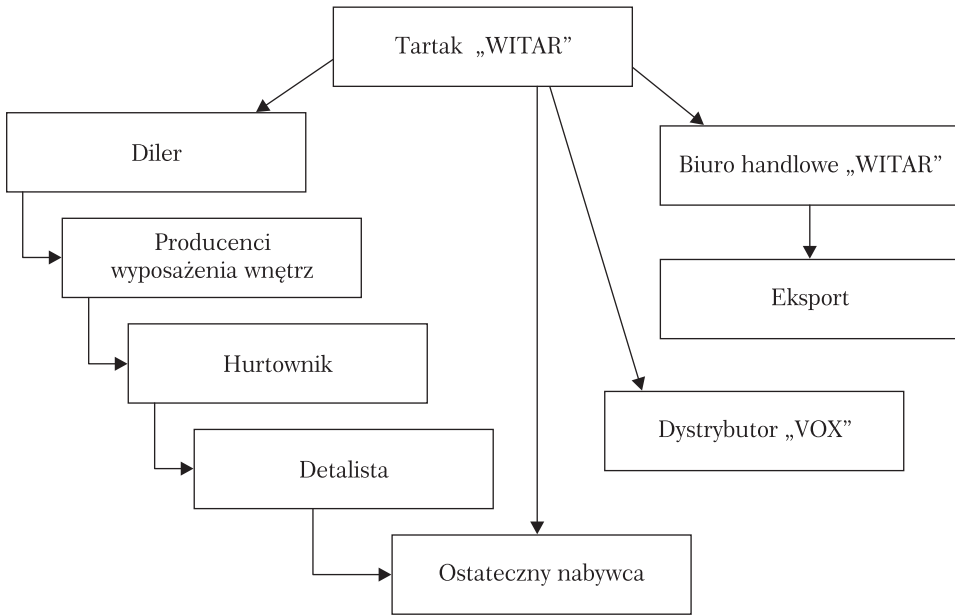
Istotną zmianą w organizacji przedsiębiorstw jest tworzenie w strukturach organizacyjnych nowych komórek marketingowych, odpowiedzialnych za relacje z klientami oraz wzrost znaczenia marketingu w funkcjonowaniu przedsiębiorstw. Transformacja gospodarcza dała bowiem przedsiębiorstwom impuls do nowej orientacji produkcji przemysłowej, skierowanej na potrzeby rynku i klientów. W okresie gospodarki centralnie sterowanej polskie przedsiębiorstwa przemysłowe wykazywały niezmienną orientację produkcyjną, tworząc tzw. rynek producenta. W przedsiębiorstwach tych uwaga kierownictwa była skoncentrowana do wewnątrz, na sprawność mechanizmu produkcyjnego. Według koncepcji ewolucji przemysłu H.I. Ansoffa (1985) kolejną orientacją po tzw. produkcyjnej, związanej z okresem masowej produkcji jest orientacja rynkowa – marketingowa, trwająca już od końca lat 1930. w gospodarce amerykańskiej, a związana z masowym marketingiem. Wzrost znaczenia marketingu w przedsiębiorstwach przemysłowych jest charakterystyczną cechą przemysłu w okresie postindustrialnym, głównie pod wpływem coraz większej złożoności otoczenia.

Podwyższenie rangi działalności marketingowej jest jedną z najwyraźniejszych zmian struktur organizacyjnych we wszystkich badanych przedsiębiorstwach. Wzrost znaczenia marketingu polegał przede wszystkim na utworzeniu w badanych przedsiębiorstwach pionów marketingowych lub komórek marketingowych w pionach handlowych. W ślad za tym nastąpiło rozbudowanie funkcji realizowanych w ramach tej działalności. Najczęściej włączano do zakresu działania funkcje analizy sytuacji konkurentów, promocji lub badania rynku, prowadzone na miarę możliwości przedsiębiorstw. Wzrost rangi funkcji marketingowych wiąże się też z wprowadzeniem nowej organizacji sprzedaży (stoiska patronackie, hurtownie patronackie, agenci), ze zmianą zakresu działalności dystrybucyjnej, a przez to zmianą zasięgu przestrzennego funkcjonowania

Tabela 3. Przykłady koncentracji organizacyjnej (integracji) dużych przedsiębiorstw przemysłowych

Przedsiębiorstwa inicjujące koncentrację organizacyjną	Przedsiębiorstwa – uczestnicy koncentracji organizacyjnej
1) koncentracja poprzez opanowanie	
Volkswagen AG – niemiecki koncern z siedzibą w Wolfsburgu, obecnie po fuzji z koncernem samochodowym Audi	Fabryka Samochodów Rolniczych Polmo i powstała po jej likwidacji spółka z o.o. Tarpan. W 1993 r. utworzono spółkę <i>joint venture</i> Volkswagen Poznań, w której VW miał 25,5% udziałów. Po likwidacji Tarpan sp. z o.o. od 1997 r. VW jest jedynym właścicielem spółki.
AB SKF – szwedzki koncern z siedzibą w Göteborgu, produkujący łożyska toczne i posiadający 20% udziału w światowym rynku tych wyrobów	Fabryka Łożysk Toczych SA W 1995 r. szwedzki koncern zakupił 79% akcji fabryki, a w 1997, po przekazaniu przez Skarb Państwa ostatniego 1% akcji, był już właścicielem 99%. Koncern SKF posiada 80 zakładów produkujących łożyska na całym świecie.
Beiersdorf AG – niemiecki koncern kosmetyczno-chemiczny	Fabryka Kosmetyków Pollena-Lechia SA W 1997 r. niemiecki koncern zakupił nową emisję akcji serii B od Polleny-Lechii i VIII NFI Octava, łącznie 50%. Zakup Polleny-Lechii jest elementem strategii koncernu, przejęcia wszystkich fabryk produkujących wyroby pod marką Nivea. Powstała spółka Beiersdorf-Lechia SA jest jedną z 14 (zlokalizowanych w różnych krajach) należących do koncernu.
Reemtsma Zigarettenfabriken GmbH – niemiecki koncern tytoniowy z siedzibą w Hamburgu, należy do grupy Tchibo AG	Wytwórnia Wyrobów Tytoniowych SA W 1996 r. kontrolny pakiet akcji WWT 76,2% zakupiła Reemtsma, a w kolejnych latach wykupiła dalsze 20% udziałów pracowniczych (Skarb Państwa posiada jeszcze ponad 3% akcji). Koncern ma 10 fabryk papierosów, m.in. w Słowenii, na Węgrzech, w Słowacji, na Ukrainie, w Kirgistanie i Kazachstanie.
Glaxo Wellcome – brytyjski koncern farmaceutyczny	Poznańskie Zakłady Farmaceutyczne Polfa SA W 1998 r. 80% akcji Polfy zakupił ten brytyjski koncern, w 1999 posiadał już 88,7%, a reszta należała ciągle do Skarbu Państwa i pracowników. Glaxo Wellcome ma swoje oddziały w 23 krajach świata. W 2000 r. nastąpiła fuzja koncernu z grupą SmithKline i zmiana nazwy na GlaxoSmithKline.
2) koncentracja poprzez konsolidację	
Lech Browary Wielkopolski SA + Browary Tyskie SA	Fuzja obydwu browarów w 1999 r. doprowadziła do powstania Kompanii Piwowskiej z siedzibą w Poznaniu i wspólnymi centrami dystrybucji. Już w 1996 r. dwóch głównych akcjonariuszy Lecha – EuroAgro Centrum i południowoafrykański koncern SAB Ltd. – zakupiło 52% udziałów w Browarach Tyskich, tworząc najsilniejszą grupę piwowarską w kraju.

przedsiębiorstw. Przykładem takich zmian może być organizacja sprzedaży w Witarze, gdzie utworzono pewien stały układ sprzedaży w postaci kanałów dystrybucji, w celu jak największego zbliżenia towaru do klienta użytkownika (ryc. 3). Sprzedaż na rynek lokalny odbywa się przez działy sprzedaży poszczególnych tartaków oraz przez składy drzewne, natomiast rynek odbiorców eksportowych obsługuje biuro handlowe Witaru.



Ryc. 3. Organizacja sprzedaży w Witarze w 1997 r. – „kanały dystrybucji”
 Opracowanie własne na podstawie danych z przedsiębiorstwa.
 Organisation of sales at Witar in 1997 – “distribution channels”
 Author's own compilation based on data from the enterprises.

Zwiększenie zasięgu rynków zbytu przedsiębiorstw jest ściśle związane ze zwiększeniem liczby kanałów dystrybucji: w wielu przedsiębiorstwach utworzono tzw. sieci przedstawicieli regionalnych, czy też regionalne centra dystrybucji. Przykładem mogą być utworzone w byłej Polfie sieci regionalnych przedstawicielstw medycznych i aptecznych, obejmujących zasięgiem działania obszar całej Polski (ryc. 4). Utworzenie sieci tych przedstawicielstw regionalnych było częścią nowej strategii Polfy, dotyczącej wzrostu udziału w sprzedaży leków na rynku krajowym. Tym samym struktura organizacyjna Polfy ewoluowała w kierunku regionalnej, w której koordynacja zarządzania została zorientowana na specyfikę poszczególnych segmentów rynku zbytu i powierzona przedstawicielom przedsiębiorstwa w wydzielonych przez nie obszarach kraju nazwanych regionami.

Przykładem działań marketingowych zwiększających obszar zbytu produktów przedsiębiorstwa jest utworzenie centrów dystrybucji w Lechu – Browarach Wielkopolski SA. Celem utworzenia tych centrów było zdobycie jak największej liczby klientów i tym samym rozszerzenie zasięgu rynku zbytu. Do 1994 r. w tym przedsiębiorstwie sprzedaż piwa i napojów odbywała się za pośrednictwem wielu indywidualnych hurtowników. W 1993 r. w spółce zaopatrywało się około 700 hurtowników i 500 odbiorców detalicznych, a produkcja skierowana była prawie w 70% na teren Wielkopolski. Po prywatyzacji i wprowadzeniu zmian organizacyjnych pion marketingu rozrósł się z 15 osób w 1994 do 150 w 1996 r. i zmieniła się organizacja sprzedaży. Konsekwentnie realizowano więc główną strategię marketingową: dotarcia do jak największej liczby klientów poprzez rozbudowaną sieć dystrybucji. W wyniku tych działań liczba bezpośrednich odbiorców produktów Lecha zmniejszyła się z 1200 w 1993 r. do 64 centrów dystrybucji i hurtowni patronackich zlokalizowanych na terenie całego kraju – w końcu 1997 r.

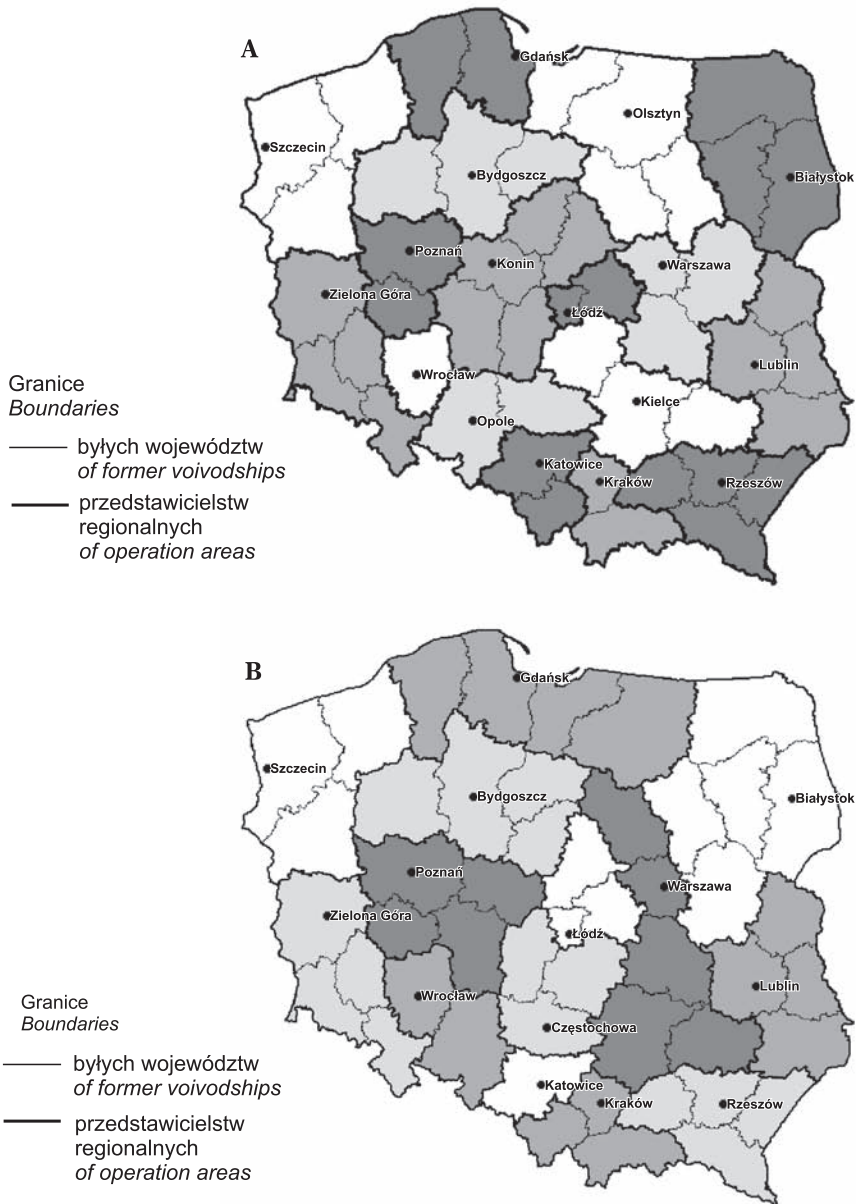
Przestrzenne aspekty nowego modelu funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłowych

Restrukturyzacja przedsiębiorstw przemysłowych, której jednym z głównych wymiarów są zmiany organizacyjne doprowadziła do uelastycznienia ich struktur, co polegało przede wszystkim na autonomizacji wewnętrznych jednostek organizacyjnych. Procesy *outsourcingu* i *spin-offs* uważa się za cechy elastycznego modelu produkcji przemysłowej (Domański, 1992; Tobolska, 2004), charakterystycznego dla postindustrialnej fazy rozwoju społeczno-gospodarczego.

Rezultatem tych procesów jest powstawanie wielu nowych małych i średnich przedsiębiorstw, które przejmują funkcje oddane na zewnątrz przez duże przedsiębiorstwa. Przestrzennym efektem zaś jest powstawanie aglomeracji przemysłowych nowego typu, z dużą liczbą mniejszych firm, powiązanych ze sobą współpracą i wykonujących głównie zlecenia dużych przedsiębiorstw. Następuje więc koncentracja przestrzenna firm współpracujących oraz wywołanie korzyści aglomeracji.

Ponadto przestrzenny układ organizacyjny przedsiębiorstw powiększa się głównie dzięki rozszerzaniu rynków zbytu oraz nowym strategiom, polegającym na zbliżeniu przedsiębiorstwa do klienta: tworzone są nowe komórki struktury organizacyjnej w postaci sieci przedstawicielstw czy też centrów dystrybucji. Tym samym powiększa się zasięg przestrzenny bezpośredniego oddziaływania tych przedsiębiorstw, a także „zagęszczają się” powiązania i relacje międzyregionalne.

Bardzo ważny rezultat przestrzenny zmian organizacyjnych dużych przedsiębiorstw przemysłowych wiąże się z procesami integracji organizacyjnej. W ich wyniku następuje bowiem włączanie się przedsiębiorstw w struktury



Ryc. 4. Zasięg przestrzenny działania przedstawicielstw regionalnych Polfy (1997):
A – przedstawicielstwa medyczne, B – przedstawicielstwa apteczne
Opracowanie własne na podstawie danych z przedsiębiorstwa.

Spatial range of operation of regional Polfa representatives (1997):
A – medical representatives, B – pharmacy representatives

Source: author's own compilation based on data from the enterprise.

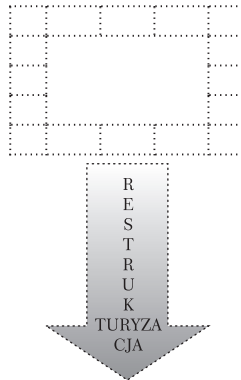
międzynarodowych koncernów, co sprawia, że przedsiębiorstwa te stają się elementem współczesnej międzynarodowej przestrzeni przemysłowej.

Przedstawione elementy zmian organizacyjnych dużych przedsiębiorstw przemysłowych w procesie ich restrukturyzacji, związanym z transformacją gospodarki naszego kraju, można odwzorować w postaci uproszczonego schematu – modelu zmian (ryc. 5). Ten skonstruowany na podstawie studiów empirycznych model zmian organizacyjnych i funkcjonowania dużych przedsiębiorstw przemysłowych ujawnia również ich nowe zachowania przestrzenne (*spatial behaviour*), przede wszystkim poprzez zmianę skali przestrzennej ich dotychczasowych organizacji głównie w procesach koncentracji wewnętrznej i zewnętrznej.

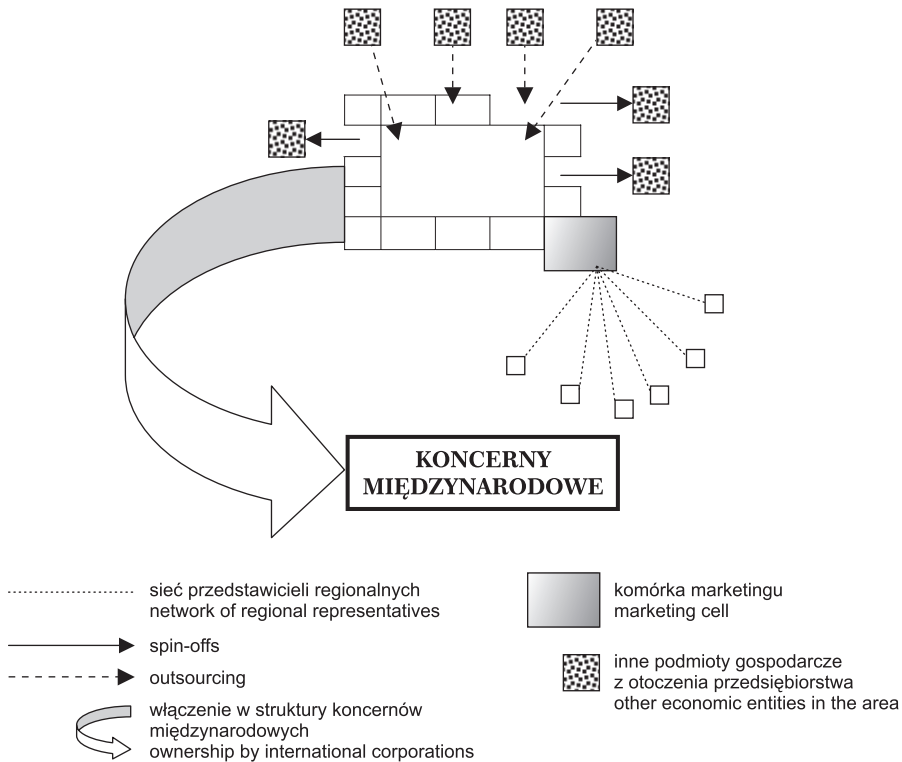
Uwagi końcowe

Przedstawiony nowy model zmian organizacyjnych i funkcjonowania przedsiębiorstw przemysłowych dotyczy jednostek dużych, a więc podmiotów, które poprzez swoje decyzje mają największą zdolność oddziaływania na otoczenie oraz na zmianę organizacji przestrzennej gospodarki, w różnych skalach geograficznych: lokalnej, regionalnej, międzynarodowej. Szczegółowe rozpoznanie skutków zmian organizacyjnych na różnych poziomach przestrzennych staje się istotnym wyzwaniem do dalszych badań z zakresu geografii społeczno-gospodarczej, w tym geografii przedsiębiorstw. Przedstawione w artykule nowe sposoby funkcjonowania przedsiębiorstw opisują procesy zmian organizacyjnych i ich rezultaty przestrzenne w postaci koncentracji podmiotów gospodarczych oraz rozprzestrzeniania się zasięgu ich oddziaływania. Otwartym zagadnieniem badawczym pozostaje jednak pytanie, jak bardzo i w jaki sposób zmiany struktur organizacyjnych w mikroskali (tj. na poziomie przedsiębiorstwa) wpływają czy decydują o zmianach organizacji struktur gospodarczych w skali makro (tj. na poziomach: lokalnym, regionalnym, globalnym). Próba rozwiązania tego zagadnienia może być pomiar efektów mnożnikowych generowanych poprzez nowe relacje współpracy i kooperacji z dostawcami dóbr i usług oraz odbiorcami wytworzonych przez przedsiębiorstwa produktów. W rezultacie relacje te, głównie ze względu na swoją jakość i wielkość, mogą przyczynić się do powstawania nowych form gospodarki sieciowej. Na takie rezultaty wskazują w pewnym stopniu wyniki analiz przeprowadzonych przez zespół badawczy (z udziałem autorki artykułu) pod kierunkiem T. Stryjakiewicza, dotyczące wpływu wielkiego koncernu międzynarodowego na rozwój regionalny i lokalny (Stryjakiewicz, 2004). Pomiar tych wielorakich relacji, których jakość i liczba są jednym z czynników rozwoju regionalnego (Stryjakiewicz, 2005, s. 53), może być sposobem wyjaśniania zmian struktur regionalnych, również w ujęciu przestrzennym.

A. Duże przedsiębiorstwo przemysłowe przed restrukturyzacją (organizacja zwarta)



B. Duże przedsiębiorstwo przemysłowe po restrukturyzacji (organizacja elastyczna)



Ryc. 5. Model zmian organizacyjnych i funkcjonowania dużych przedsiębiorstw przemysłowych w okresie transformacji

Model of changes in the organisation and operation of large industrial enterprises in the transformation period

Ważne ustalenia co do skutków działalności wielkich korporacji wielonarodowych przedstawił także B. Domański (2005), który zwrócił uwagę przede wszystkim na zmiany relacji między wieloma często odległymi miejscami, jako na rezultat decyzji gospodarczych tych korporacji. Przestrzenna organizacja gospodarki na różnych poziomach geograficznych może więc być postrzegana jako wynik działalności przedsiębiorstw, „uboczny skutek realizowania przez nie przestrzennych celów, służących realizacji ich interesów” (Domański, 1997, s. 109). Te ustalenia wskazują, że rozwiązania postawionego zagadnienia badawczego należałoby poszukiwać także w rozpoznaniu powiązań między strategiami przedsiębiorstw a ich rezultatami w postaci zmian struktur gospodarczych, również w aspekcie przestrzennym.

Piśmiennictwo

- Ansoff H.I., 1985, *Zarządzanie strategiczne*, PWE, Warszawa.
- Banaszyk P., 2002, *Podstawy organizacji i zarządzania*, Wyższa Szkoła Handlu i Rachunkowości, Poznań.
- Chojnicki Z., 1999, *Model grawitacji i potencjału*, [w:] Z. Chojnicki, *Podstawy metodologiczne i teoretyczne geografii*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 101–165.
- Chojnicki Z., Czyż T., 2005, *Rozwój społeczno-gospodarczy w ujęciu regionalnym*, Biuletyn KPZK PAN, 219, Warszawa, s. 8–24.
- Domański B., 1992, *Postfordowski elastyczny model produkcji a jej przestrzenna organizacja*, Biuletyn KPZK PAN, 159, Warszawa, s. 49–75.
- , 1997, *Geografia przedsiębiorstw – niedoceniany nurt badań w polskiej geografii ekonomicznej*, [w:] B. Domański, A. Jackowski (red.), *Geografia, człowiek, gospodarka*, Instytut Geografii UJ, Kraków, s. 101–114.
- , 2005, *Korporacje ponadnarodowe a miejsce (region)*, Biuletyn KPZK PAN, 219, Warszawa, s. 130–146.
- Koziński J., 1996, *Struktury organizacyjne ugrupowań gospodarczych*, [w:] R. Krupski, M. Przybyła (red.), *Struktury organizacyjne przedsiębiorstw i ich ugrupowań*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków, s. 122–177.
- Machaczka J., 1998, *Zarządzanie rozwojem organizacji. Czynniki, modele, strategia, diagnoza*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Kraków.
- Majchrzak J., 2001, *Przekształcenia polskich przedsiębiorstw w świetle zmian organizacyjnych*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań.
- Misztal S., 1992, *Przemiany strukturalne w przemyśle aglomeracji warszawskiej*, Zeszyty IGiPZ PAN, 11, Warszawa.
- Nizard G., 1998, *Metamorfozy przedsiębiorstwa. Zarządzanie w zmiennym otoczeniu organizacji*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Przybyła M., 1996, *Struktury organizacyjne przedsiębiorstw*, [w:] R. Krupski, M. Przybyła (red.), *Struktury organizacyjne przedsiębiorstw i ich ugrupowań*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław-Warszawa-Kraków, s. 9–50.
- Sapijaszką Z., 1996, *Restrukturyzacja przedsiębiorstwa. Szanse i ograniczenia*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.

- Stadtherr S., 1997, *O niektórych finansowych uwarunkowaniach zmian strukturalnych w gospodarce*, [w:] L. Olszewski, J. Morzymas (red.), *Struktury przemysłowe w gospodarce. Aspekty ekonomiczne, społeczno-kulturowe i polityczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Wrocławskiego, Wrocław, s. 213–219.
- Stryjakiewicz T., 1999, *Adaptacja przestrzenna przemysłu w Polsce w warunkach transformacji*, Wydawnictwo Naukowe UAM, Seria Geografia, 61, Poznań.
- , 2005, *Sieciowa organizacja gospodarki a rozwój regionalny*, Biuletyn KPZK PAN, 219, Warszawa, s. 38–57.
- Stryjakiewicz T. (red.), 2004, *Wpływ inwestorów zagranicznych na rozwój regionalny i lokalny na przykładzie GlaxoSmithKline Pharmaceuticals S.A. w Poznaniu*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Tobolska A., 2004, *Zmiany własnościowe i organizacyjno-ekonomiczne w wybranych dużych przedsiębiorstwach przemysłowych Poznania w okresie transformacji*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- , 2005, *Procesy koncentracji gospodarczej dużych przedsiębiorstw przemysłowych Poznania*, [w:] Z. Ziolo, Z. Makieła (red.), *Przemiany struktur przemysłowych*, Prace Komisji Geografii Przemysłu PTG, 7, Warszawa-Kraków, s. 31–43.
- Zimniewicz K., 1996, *Zarządzanie przedsiębiorstwem*, [w:] E. Cyrson (red.), *Kompendium wiedzy o gospodarce*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa-Poznań.

[Wpłynęło: maj; poprawiono: sierpień 2006 r.]

ANNA TOBOLSKA

SPATIAL ASPECTS OF THE NEW ORGANISATION AND OPERATION OF INDUSTRIAL ENTERPRISES

In analysing changes occurring in large Polish enterprises, special attention was paid to those of an organisational nature, as one of the main aspects underpinning adaptation to the new economic conditions and also involving the formation of new spatial relations. The analysis makes use of the notional apparatus of the science of organisation and management, as a discipline concerned with changes in organisation and connected with the geography of enterprises.

With a view to changes being illustrated empirically, examples of the restructuring of such large enterprises as H. Cegielski Poznań S.A. and LECH Browary Wielkopolski S.A. (now Kompania Piwowarska S.A.) are provided. The empirical research resulted in the identification of several features characterising the organisational changes made in the selected industrial plants.

The organisational changes in question have mainly increased the flexibility of plants' structures, by way of the conferment of autonomy upon internal organisational units, as well as outsourcing and spin-offs. A large number of new small and medium-sized enterprises have appeared as a result, these assuming functions given up by large enterprises. In turn, the spatial effect of such changes has been the emergence of a new type of industrial agglomeration in which a large number of smaller firms are connected via a co-operation network primarily concerned with the meeting of orders from large

enterprises. What is therefore being observed is the spatial concentration of collaborating firms and appearance of agglomeration economies.

There are also integration processes in which enterprises join the structures of international corporations, thereby ensuring them a place as elements of modern international industrial space and parts of the industrial networks multinational firms have established.

Lokalizacja wewnątrzmięjska bezpośrednich inwestycji zagranicznych w Łodzi

*Intra-urban location of foreign direct investments (FDI)
in the city of Łódź, Poland*

SZYMON MARCIŃCZAK, JOLANTA JAKÓBCZYK-GRYSZKIEWICZ

Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki, 90-142 Łódź, ul. Kopcińskiego 31;

e-mail: szymmar@geo.uni.lodz.pl jolgrysz@geo.uni.lodz.pl

Zarys treści. Po przeglądzie najważniejszych teorii wyjaśniających lokalizację bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ), omówiono ścieżkę rozwojową Łodzi z uwzględnieniem działalności przemysłowej i zaangażowanego w nią kapitału zagranicznego. Scharakteryzowano także strategie podejmowane przez miasto w celu restrukturyzacji gospodarki i przyciągnięcia kapitału zagranicznego oraz ich ewolucji. Następnie, po przedstawieniu wielkości napływu BIZ do Łodzi, omówiono podstawową metodę tej pracy – lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej Morana (I_i), służący do przeprowadzenia analizy przestrzennej lokalizacji BIZ. Z tej analizy wynika, że głównym magnesem przyciągającym inwestycje przemysłowe jest Specjalna Strefa Ekonomiczna, inwestycje usługowe natomiast lokują się głównie w centrum.

Słowa kluczowe: bezpośrednie inwestycje zagraniczne, lokalny wskaźnik Morana, lokalizacja wewnątrzmięjska, Łódź.

Wstęp

W postsocjalistycznych krajach Europy Środkowej i Wschodniej, ze względu na ich zacofanie gospodarcze w porównaniu z innymi krajami rozwiniętymi oraz upadek dominującego wcześniej przemysłu, bezpośrednio inwestycje zagraniczne (BIZ) postrzegane są jako źródło zatrudnienia, transferu wysokich technologii i nowej kultury zarządzania, a także jako szansa na integrację z gospodarką światową (Hardy, 1998; Pavlinek i Smith, 1998; Marinov i Marinova, 2003; Nowak i Steagall, 2003). Powyższe stwierdzenia powinny być jednak stosowane ostrożnie, gdyż ich bezkrytyczne przyjęcie może prowadzić do mylnych wniosków (Domański, 2001). Innymi słowy, należy je rozpatrywać przez pryzmat danego studium przypadku (por. Castree, 2005).

Przyciągnięcie BIZ stało się sprawą najwyższej wagi, doprowadzając do sytuacji, w której poszczególne kraje (regiony, miasta) konkurują z innymi. Taki stan

rzeczy stał się powodem narodzin nowego modelu zarządzania zarówno krajem, jak i miastem. Obecnie coraz częściej mówi się o „konkurencyjnym państwie”, w przypadku Europy także na poziomie Unii Europejskiej oraz o „przedsiębiorczym mieście” (Jessop, 1998), wskazując tym samym ich istotną rolę w procesie globalizacji. Oczywiście stopień konkurencyjności, rozumiany tu jako zdolność do przyciągania kapitału zagranicznego, nie wszędzie ma tę samą skalę i charakter. Wręcz przeciwnie – zależy on od specyfiki danego miejsca, a zwłaszcza od stosunku władz do kapitału zagranicznego (Dicken, 2004).

Innymi słowy, fenomen lokalizacji BIZ rozpatrywać można w kontekście terminu *glokalizacja* (Swyngedouw, 1997). Istotą glokalizacji jest traktowanie rozwoju społeczno-gospodarczego danego miejsca jako wypadkowej działania zespołu norm i relacji składających się na dominujący system społeczny (obecnie mówi się o globalnym kapitalizmie) oraz procesów i działań poszczególnych aktorów w danym miejscu. Powyższe stwierdzenia znajdują swoje odbicie w podejściu ewolucyjnym w geografii ekonomicznej, które to koncentruje się na dynamicznych relacjach zachodzących w danym miejscu pomiędzy strukturą (wytworzonymi przez nią instytucjami) i aktorami (Boschma, 2004, s. 1003). Teoria ewolucyjna zwraca uwagę, do jakiego stopnia obecna, a także przyszła sytuacja gospodarcza kraju (regionu) determinowana jest przez jego przeszłość (Grabher i Stark, 1997). Szczególną rolę teoria ta przypisuje nagromadzonym w trakcie rozwoju instytucjom, które wpływając na intensywność i naturę interakcji, bezpośrednio oddziałują na zdolność transformacji i restrukturyzacji regionu, a przez to na jego konkurencyjność (Boschma, 2004).

Celem pracy jest analiza czynników lokalizacji bezpośrednich inwestycji zagranicznych w przestrzeni Łodzi i wyłonienie głównych ich skupień przestrzennych. Tak zarysowany cel może być rozpatrywany w aspekcie teoretycznym i metodycznym. W pierwszym z nich, artykuł ten dąży do skonfrontowania uzyskanych wyników z istniejącym dorobkiem teoretycznym i empirycznym dotyczącym problemu lokalizacji BIZ wewnątrz miast (Özdemir, 2002; Wu, 1999, 2000; Wu i Radbone, 2005). Natomiast w drugim aspekcie, przyjmując za J. Poon (2003), że lokalne wskaźniki autokorelacji przestrzennej *LISA* (*local indicators of spatial association*) stanowią obecnie jedno z najbardziej obiecujących narzędzi geografii ekonomicznej do wykrywania skupień przestrzennych (*spatial clusters*), niniejsza praca sygnalizuje możliwości wykorzystania jednego z nich – lokalnego wskaźnika Morana (I_i).

Materiały wykorzystane w pracy pochodzą z trzech głównych źródeł. Pierwsze to Urząd Miasta Łodzi (UMŁ), którego dane ilustrują zarówno strukturę, jak i lokalizację BIZ w Łodzi. Biorąc pod uwagę ich coroczną aktualizację, dane te należy uznać za wiarygodne. Drugim źródłem informacji były trzy wywiady przeprowadzone w UMŁ oraz w Łódzkiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej (ŁSSE). Trzecim natomiast była kwerenda prasowa. Wszystkich obliczeń dokonano przy użyciu programów: RookCase (Sawada, 1999) i SPSS 11.5 PL. Główną zmienną

poddaną analizie, podobnie jak w innych pracach empirycznych dotyczących tego zagadnienia, była wielkość zainwestowanego kapitału zagranicznego.

Lokalizacja BIZ – podstawy teoretyczne¹

Finalna lokalizacja BIZ jest wynikiem globalno-lokalnych interakcji, w których główną rolę odgrywają zarówno władze na szczeblu państwa, regionu, czy miasta oraz kapitał zagraniczny (KZ) reprezentowany przez wielkie korporacje międzynarodowe (TNCs), jak i małe i średnie firmy (McCann i Mudambi, 2004). Ostatnio do koncepcji tej dodany został jeszcze jeden element – mediacje między państwami: tym, z którego pochodzi BIZ i państwem przyjmującym, odbywające się przy aktywnym udziale organizacji międzynarodowych (Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Bank Światowy) tworzący makrośrodowiska dla interakcji państwo–kapitał zagraniczny (Ramamurti, 2001). W kontekście samych teorii opisujących naturę lokalizacyjną BIZ, istotne jest połączenie podejść rozwiniętych w ramach stosunków międzynarodowych i opisujących lokalizację przemysłu i usług, rozwiniętych w geografii ekonomicznej² (McCann i Mudambi, 2004, s. 496).

Według W. Budnera (2003), B. Domańskiego (2005) oraz P. McCanna i R. Mudambiego (2004), jedną z najbardziej popularnych teorii, tworzących ramę do konceptualizacji działalności lokalizacyjnej kapitału zagranicznego (KZ) w skali makro, jest teoria eklektyczna J.H. Dunninga (1988). Mówiąc w skrócie, teoria ta upatruje główny czynnik decydujący o lokalizacji BIZ w kompromisie pomiędzy KZ i państwem. Podstawą tego kompromisu jest przewaga wynikająca z własności, którą dysponuje KZ, oraz przewaga, którą dysponuje państwo, a więc szeroko pojęta lokalizacja (składają się na nią zasoby naturalne, jakość siły roboczej, itp.). W ostatnich latach teoria ta została nieco zmieniona, wskazując na fakt, że w dobie globalizacji, kraje będące w różnych fazach rozwoju, prezentują odmienne przewagi lokalizacyjne (Narula i Dunning, 2000).

Wyboru miejsca bezpośrednich inwestycji zagranicznych, będących czynnikiem zewnętrznym, dokonuje się w sposób hierarchiczny: najpierw kraj, potem region (miasto), a na końcu ostateczne miejsce (Wu, 1999). Wśród czynników decydujących o atrakcyjności europejskich krajów postsocjalistycznych dla BIZ można wymienić: relatywnie dobrze rozwiniętą infrastrukturę, tanią i dobrze wyszkoloną siłę roboczą, polityczną stabilność (część krajów jest w NATO

¹ Przegląd wszystkich teorii wyjaśniających lokalizację BIZ zdecydowanie przekracza zakres tego opracowania. Zwięzłe opisy nie omówionych tu podejść (m.in. cykl życia produktu, teoria kosztów transakcji) zawierają prace W. Budnera (2003) i B. Domańskiego (2005).

² Zastosowanie znajdują tu: klasyczne teorie wskazujące na minimalizację kosztów (Webera), czy na bliskość rynków zbytu (Lösch) oraz ilustrujące rozmieszczenie poszczególnych typów działalności przemysłowej w mieście – zwłaszcza zróżnicowanie w układzie miasto wewnętrzne–strefa podmiejska (Budner, 2003).

i w UE), stabilne waluty, korzyści aglomeracji, przynależność (lub podpisana umowa gospodarcza) do jednego z głównych światowych bloków handlowych – UE (ten czynnik jest ważny zwłaszcza dla BIZ pochodzących z Ameryki czy Japonii), a także dostęp do dużych rynków zbytu (Marinov i Marinova, 2003; Nowak i Steagall, 2003).

W Wielkiej Brytanii i Francji, badania preferencji lokalizacyjnych BIZ w skali regionalnej wskazały na pomoc finansową udzielaną przez państwo gospodarcza, wysokość płac w przemyśle, a także na ogólny dobry rozwój gospodarczy regionu, jako czynniki decydujące o sukcesie w przyciąganiu BIZ (Hill i Munday, 1995). Jak wykazały badania B. Domańskiego (2001), w przypadku Polski, najważniejszymi czynnikami lokalizacji BIZ były: 1) dostępność komunikacyjna – w tym bliskość istniejących lub planowanych autostrad, czy dostęp do dużego lotniska; 2) dobra współpraca z władzami gminy oraz szeroka informacja; 3) dogodne położenie w stosunku do odbiorców; 4) cechy miejscowej siły roboczej – zwłaszcza pozytywne postawy wobec pracy, niskie płace, łatwość pozyskiwania wykwalifikowanej kadry; 5) niskie ceny ziemi; 6) ulgi podatkowe ze strony rządu; 7) bliskość granic; 8) bliskość źródeł zaopatrzenia.

Ogólnie liczba BIZ w ujęciu regionalnym maleje w Polsce na osi zachód–wschód. Najwięcej inwestycji zostało zlokalizowanych w zachodniej i południowej Polsce oraz w Warszawie i Łodzi, a najmniej – w zapóźnionej w rozwoju części wschodniej (Cieślik, 2005). Nieco dokładniej przedstawia to A. Zakrzewska-Półtorak (2004) wskazując na to, że 70% dużych firm zagranicznych ulokowało się w dużych, dynamicznie rozwijających się miastach i towarzyszących im aglomeracjach (Warszawa, GOP, Kraków, Poznań, Wrocław, a także Łódź).

Zdaniem J. Wu i J. Radbone (2005), główne czynniki wpływające na lokalizację BIZ w przestrzeni wewnątrzmięskiej lub wewnątrzmetropolitalnej to: 1) działania władz lokalnych – zwłaszcza powstawanie Specjalnych Stref Ekonomicznych i Parków Przemysłowych; 2) rynek nieruchomości; 3) dostępność infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej; 4) dostępność siły roboczej; 5) korzyści aglomeracji. Do powyższej listy dodać można jeszcze czynnik kulturowy, wskazujący na znaczenie kontaktów osobistych w trakcie podejmowania decyzji lokalizacyjnych (Wu, 2000). Należy zdawać sobie jednak sprawę, że wyżej wymienione czynniki będą w różnym stopniu wpływały na BIZ z sektora usług oraz z sektora przemysłowego. Znajduje to potwierdzenie w odmiennej lokalizacji usługowych i przemysłowych BIZ.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w usługach lokowały się zwłaszcza w pobliżu CBD – w Istambule było to 90% wszystkich inwestycji (Özdemir, 2002). Wpływ na to miały zwłaszcza bodźce takie jak: możliwość kontaktów bezpośrednich (*face to face contacts*), duża gęstość innych usług oraz dostęp do wysokiej jakości przestrzeni biurowych. W przypadku Szanghaju, oprócz dużego wpływu centrum miasta na powstawanie BIZ w usługach, liczyła się także bliskość lotnisk (Wu i Radbone, 2005).

Głównym magnesem dla przemysłowych BIZ okazały się być: 1) Specjalne Strefy Ekonomiczne (SSE) oraz Parki Przemysłowe; 2) bliskość lotnisk i portów; 3) miejsca zamieszkania słabiej wyedukowanej ludności. Poddając analizie ogólną liczbę BIZ, bez podziałów na usługi i przemysł, do wyżej wymienionych czynników dodać można bliskość luksusowych hoteli i centrów konferencyjnych, które z uwagi na dostęp do infrastruktury telekomunikacyjnej służą nie tylko jako miejsce zamieszkania dla zagranicznego personelu, ale także pełnią rolę kwater zarządu (Wu i Radbone, 2005).

Łódź i ścieżka jej rozwoju

W historii Łodzi – miasta lokowanego w XV, ale intensywnie wzrastającego gospodarczo dopiero od XIX w., przemysł, szczególnie włókienniczy, odgrywał decydującą rolę. Rola ta była tak wybitna, że w Polsce (a także w Europie i na świecie) cały czas funkcjonuje stereotyp o wyłącznie przemysłowym charakterze miasta, które swą egzystencję od samego powstania zawdzięcza wyłącznie przemysłowi, głównie włókienniczemu. W rozwoju przemysłu łódzkiego można wydzielić siedem głównych etapów: 1) lata 1820–1840 – planowany rozwój przemysłu manufakturowego; 2) 1840–1914 – żywiołowy wzrost przemysłu fabrycznego; 3) 1914–1939 – zniszczenia I wojny światowej i kryzys okresu międzywojennego; 4) 1939–1945 – dewastacja w czasie okupacji; 5) 1945–1989 – intensywny i ukierunkowany rozwój po II wojnie światowej; 6) 1990–1999 – upadek przemysłu, głównie włókienniczego; 7) po 1999 r. przemiany struktury przemysłu, nowe inwestycje.

Z uwagi na liczne opracowania opisujące rozwój Łodzi (m.in. Ginsbert, 1952; Liszewski, 1997; Piech, 2004), w niniejszej pracy nacisk położono jedynie na omówienie losów miasta począwszy od 1989 r. Zapoczątkowana wówczas w Polsce transformacja ustrojowo-gospodarcza spowodowała najpierw głęboki kryzys w łódzkim przemyśle, a następnie jego reorganizację. Wiązało się to głównie z odcięciem od wschodnich rynków zbytu i koniecznością likwidacji dużych i nierentownych państwowych zakładów. Łódź podzieliła los innych socjalistycznych miast (regionów) przemysłowych (Kovács, 2000) i nie wróziło jej szybkiego rozwoju (Walker, 1993).

Zatrudnienie w przemyśle tylko w latach 1990–1996 zmalało prawie o połowę, ze 171 do 91 tysięcy (Piech, 2004). Spowodowało to wzrost bezrobocia (zwłaszcza długookresowego) na dużą skalę – w czerwcu 2005 r. wynosiło ono 16,8%. Radykalnej zmianie uległa struktura własności przemysłu, który szybko się prywatyzował. Na miejscu molochów państwowych pojawiły się dziesiątki małych firm prywatnych, zatrudniających od kilku do kilkudziesięciu osób, specjalizujących się głównie w szyciu odzieży, co od lat było łódzką specjalnością. Firmy te zaczęły sprzedawać swoją produkcję głównie w ogromnych centrach

handlu bazarowego powstałego w strefie podmiejskiej Łodzi (Rzgów, Tuszyn, Głuchów).

Małe prywatne firmy często lokowały się na obszarach przemysłowych upadłych zakładów państwowych. Tereny te zaczęły również zmieniać swoją funkcję na usługową. Funkcja usługowa powoli zaczęła wypierać przemysłową, chociaż nadal, w sektorze przedsiębiorstw, 50% ogółu zatrudnionych jest w przemyśle (z tego już tylko 1/5 w przemyśle włókienniczym) (*Informator Gospodarczy*, 2005). Najbardziej charakterystycznym przykładem tych przemian stał się fakt, iż największym pracodawcą w mieście i w całym regionie został Uniwersytet Łódzki. Tendencja ta doprowadziła do coraz widoczniejszej w przestrzeni Łodzi sukcesji funkcji przemysłowej – na terenach dawnych zakładów często powstawały hipermarkety i to nierzadko w śródmieściu.

Powyższe działania, zmierzające do poprawy sytuacji gospodarczej poprzez rozwój średnich i małych przedsiębiorstw, a także prywatyzację własności państwowej, były możliwe dzięki implementacji serii projektów (Dornisch, 2002). Sam ich rozwój i ewolucja tworzących je instytucji, odbywały się w ramach nauki przez zmianę (*learning by switching*). Łódź stała się ciekawym przypadkiem, przecząc dotychczas akceptowanym teoriom ewolucji projektów w rozwoju regionalnym (*ibid.*). Jednym z nich było utworzenie w 1997 r. Łódzkiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej³ (ŁSSE). W samej Łodzi zlokalizowanych jest 9 podstref zajmujących w większości tereny przemysłowe (w sumie 97 ha). W większości (98% ogółu) grunty w podstrefach to tereny typu *greenfield*, a nawet jeśli występują tu stare budynki, to najczęściej nie nadają się do adaptacji.

To właśnie działanie ŁSSE zahamowało ubytek terenów przemysłowych. Jej idea, podobnie jak 13 innych działających w Polsce, było ściągnięcie dużych zachodnich inwestorów przemysłowych. Utworzenie stref stało się możliwe dzięki rządowym regulacjom prawnym. Inwestorzy mogą w nich kupić lub wdzierżawić grunty, na ogół po dość korzystnych cenach, oraz otrzymują zwrot do 65% wydatków inwestycyjnych⁴ w postaci zwolnienia od podatku dochodowego, a także zwrot do 65% dwuletnich kosztów pracy nowo zatrudnionych pracowników. Warunkiem koniecznym jest inwestycja o wartości minimum 100 000

³ Wyczerpujących informacji dotyczących zarówno powstania jak i funkcjonowania SSE w Polsce dostarcza praca E. Kryńskiej (2000). Tu warto wspomnieć, że w przypadku SSE czynnikiem, który niejako odgórnie determinuje strukturę inwestycji jest narzucona przez ustawodawcę funkcja przemysłowa większości stref, w tym również łódzkiej. W zakresie przemysłu nie można w strefach lokalizować przemysłu spirytusowego, tytoniowego, zbrojeniowego i paliwowego. W myśl nowej ustawy z 2005 r. zwolniono z części podatku firmy z branży BPO (Business Process Offshoring). Ponadto, SSE w Polsce stają się coraz bardziej elastyczne. Dozwolona jest obecnie swoboda w kształtowaniu granic stref i włączanie do nich nowych obszarów znajdujących się dotychczas poza nimi. Posunięciu takie jest możliwe, gdy inwestor zainwestuje ponad 40 mln € i zatrudni ponad 500 pracowników.

⁴ W przypadku Łodzi wartość 65% odnosi się do małych i średnich przedsiębiorstw. Duzi inwestorzy mogą liczyć na zniżki do 50%, co i tak jest jedną z najbardziej korzystnych ofert w Polsce. Dla porównania, inwestorzy we Wrocławiu i Krakowie mogą liczyć na zniżki 40%, podczas gdy w Poznaniu i Warszawie jedynie na 30%.

euro oraz prowadzenie działalności przez co najmniej 5 lat. Strefy mają działać na takich warunkach przez 20 lat – w Łodzi do 2017 r.

Głównymi atutami Łodzi decydującymi o jej atrakcyjności dla BIZ są z jednej strony tania, ale wykwalifikowana siła robocza i tanie grunty (tab. 1), z drugiej zaś tradycje przemysłowe i dogodne położenie w centrum kraju i blisko stolicy. Łódź ponadto jest znaczącym ośrodkiem akademickim (studiuje tu ponad 100 tys. osób) i naukowo-badawczym, dysponującym odpowiednio wykwalifikowaną kadrą. Nie należy także zapominać o potencjalnym, dużym rynku zbytu.

Tabela 1. Podstawowe wskaźniki demograficzne, ekonomiczne i infrastrukturalne Łodzi na tle innych miast

Cechy	Miasto				
	Łódź	Warszawa	Wrocław	Poznań	Kraków
Stopa bezrobocia	18,4	6,6	12,5	7,1	7,8
Zarobki miesięczne (PLN):					
– średnio	2187	3319	2368	2580	2413
– w przemyśle	2259	3510	2844	3027	2981
– w handlu	2152	3649	2371	2278	2037
Ludność (tys. osób)	774	1062,9	619	570	757
Cena wody (PLN/1 m ³)	2,1	2,1	3,6	2,3	2,4
Cena ścieków (PLN/1 m ³)	2,3	2,6	2,7	3,2	2,4
Cena nowych mieszkań (PLN/1 m ²)	2400	3700	2650	3050	3100
Cena 1 m ² działki budowlanej (PLN)					
– centrum miasta	500	4500	1300	800	500
– poza centrum miasta	50	200	150	80	150

Źródło: GUS 2005, ŁSSE 2005, UML 2005.

Bardzo istotnym czynnikiem wydaje się być planowane w bezpośrednim sąsiedztwie Łodzi (w Strykowie) skrzyżowanie autostrad łączących wschód Europy z zachodem oraz północ z południem. W lipcu 2006 r. uruchomiono odcinek autostrady ze Strykowa do Konina, tym samym Łódź zyskała autostradowe połączenie z Poznaniem. Ważność dobrej dostępności komunikacyjnej była wielokrotnie podkreślana m.in. przez przedstawicieli „flagowej” BIZ w Łodzi – Gillette.

Jak już wspomniano powyżej, restrukturyzacja łódzkiej gospodarki możliwa była dzięki, pozbawionej precedensu, ciągłej ewolucji implementowanych projektów i tworzących je instytucji. Pierwsze z nich (z okresu 1992–1993) o nazwie „Łódź Bawełna” i „Łódź Wełna”, wskazywały na przemysł włókienniczy jako główną szansę na reaktywację gospodarki miasta. Pilotowane przez osoby wywodzące się z byłej nomenklatury, szybko zostały porzucone, jednakże przy-

gotowały grunt pod kolejne projekty (Dornisch, 2002). Dopiero w fazie trzeciej (1995–1999), skoncentrowanej na wytworzeniu szerokiej gamy instytucji miszowych, wspierających zarówno średnie i małe przedsiębiorstwa, jak duże przedsiębiorstwa, pojawiły się: odgrywające kluczową rolę w przyciąganiu BIZ – Biuro Rozwoju Przedsiębiorczości i Miejsc Pracy (BRRiMP) oraz Łódzka Specjalna Strefa Ekonomiczna (ŁSSE). O ile ta druga łączy w swych ramach przedstawicieli władz miejskich i Ministerstwa Gospodarki, o tyle BRRiMP jest wyłącznie inicjatywą władz lokalnych (Urzędu Miasta). Wprowadzenie tych projektów w życie wyraźnie określiło kierunek rozwoju miasta, znajdując swój wyraz w najnowszym projekcie – „Klaster Łódzki”.

Do tworzenia tego projektu Łódź, jako pierwsze miasto w Polsce, zaangażowało profesjonalną firmę konsultingową – McKinsey&Company. Sam projekt kosztował około 4 mln złotych, z czego większość sfinansowano z funduszy UE. Obecnie kluczową rolę w rozwoju miasta mają odgrywać inwestycje (głównie zagraniczne) w branży klastrowej, a więc: Business Process Offshoring (BPO), Logistyka i AGD. Pozostałe działalności, takie jak włókiennictwo i tekstylia, handel, czy nawet biotechnologia, mają charakter drugorzędny. Tak wyznaczony cel znajduje swoje odzwierciedlenie w trzech głównych programach regionalnych, działających na terenie miasta Łodzi i wprowadzonych już w życie przez UMŁ (tab. 2). Sam pomysł wydania tak dużych pieniędzy na przygotowanie „jedynej słusznej” strategii wydaje się być dyskusyjny. Jednakże w opinii autorów fakt ten należy oceniać pozytywnie, m.in. jako bardzo pożyteczny zabieg marketingowy.

Można zatem stwierdzić, że ŁSSE i nowa strategia rozwojowa UMŁ stały się początkiem nowego etapu i symbolem przemian w gospodarce miasta. Podobnie jak to już miało miejsce w XIX wieku (por. Pytlas, 1994), obecnie zachęca się głównie zagranicznych przedsiębiorców do inwestowania w nowoczesne gałęzie przemysłu. O ile jednak w XIX stuleciu zachętą były kredyty rządowe, o tyle teraz do inwestycji stymulować mają grunty w specjalnych strefach ekonomicznych i zwolnienia podatkowe.

Wielkość i struktura napływu BIZ

W roku 2004 do Polski napłynęło 7,86 miliarda USD. Suma ta stanowiła 14% BIZ jakie trafiły do wszystkich krajów Europy Środkowej i Wschodniej wraz z Rosją (*The list...*, 2005). Ponadto 58% wszystkich BIZ stanowiły inwestycje typu *greenfield*, a 25% prywatyzacje i przejęcia. Godne uwagi jest także to, że w 2004 r. inwestycje te stworzyły bezpośrednio w całej Polsce aż 14 800 miejsc pracy (*The list...*, 2005). Kapitał zainwestowany w Polsce pochodził głównie ze „starych” krajów UE: Francja, Niemcy, Holandia – 74% oraz z USA – 20%. Poddając analizie strukturę branżową, BIZ kierowały się głównie do następujących sektorów: przemysł przetwórczy – 40% (z czego 9% w branży motoryzacyj-

nej, 7% – przemysł chemiczny i farmaceutyczny; 6% produkcja sprzętu AGD); pośrednictwo finansowe (23%); handel i naprawy (11,8%) (*ibid.*).

Tabela 2. Programy pomocy regionalnej oferowane przez Urząd Miasta Łodzi

Program	Grupa docelowa	Oferowane ulgi	Wymagania
Program pomocy regionalnej dla przedsiębiorców tworzących nowe miejsca pracy na terenie miasta Łodzi	Przedsiębiorcy w przemyśle przetwórczym	Zwolnienie z podatku od nieruchomości przez okres nie dłuższy niż 5 kolejnych lat	Podobne jak w poniższych
Program pomocy regionalnej dla przedsiębiorstw o szczególnym znaczeniu dla rozwoju miasta	Duży inwestorzy w branżach „klastrowych”, samodzielnie lub tworząc Funkcjonalną Grupę Przedsiębiorstw	Zwolnienie z podatku od nieruchomości przez okres 10 lat	Zainwestowanie minimum 100 mln euro Stworzenie 600 nowych miejsc pracy
Program pomocowy <i>de minimis</i>	Mali, średni i duży przedsiębiorcy z branży wysokich technologii (informatyka, biotechnologia, nanotechnologia)	Zwolnienie z podatku od nieruchomości na okres 3–5 lat	Mały przedsiębiorca – zainwestowanie 500 tys. euro i 30 miejsc pracy Średni przedsiębiorca – zainwestowanie 3 mln. euro i 50 miejsc pracy Duży przedsiębiorca – zainwestowanie 6 mln. euro i 100 miejsc pracy

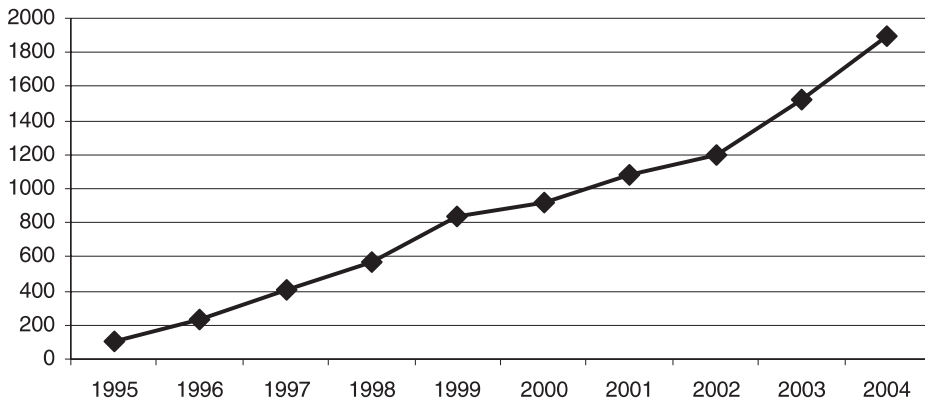
Opracowane na podstawie *Informator inwestora*, 2005.

W przypadku Łodzi, większe zainteresowanie kapitału zagranicznego należy wiązać z rokiem 1999, a więc z wprowadzeniem w życie trzeciej fazy w rozwoju projektów (ryc. 1). Zainwestowany kapitał (lata 1995–2004) pochodził głównie z Niemiec (25,4%), Francji (17,2%), Wielkiej Brytanii (11,4%), USA (11,1%) oraz Włoch (8,6%). W podziale na branże, kapitał zainwestowany w przemysł (42%) nieznacznie ustępował zainwestowanemu w handel i usługi (47,7%). Powyższa struktura, z małymi odstępstwami, powieliła schemat charakterystyczny dla Polski. Nieco odmiennych informacji dostarcza lista 10 największych inwestorów w Łodzi (tab. 3), wpływająca w opinii autorów na kreowany obecnie wizerunek

miasta. Jednoznacznie wynika z niej wiodąca rola dużych inwestycji przemysłowych.

Biorąc pod uwagę stopień powiązań BIZ z gospodarką lokalną (Hardy, 1998; Pavlinek i Smith 1998), początkowe wyniki wskazują na brak ich połączenia ze strukturami lokalnymi. Wiodące inwestycje zrealizowano w segmentach

mln USD /million USD



Ryc. 1. Skumulowany napływ BIZ do Łodzi w latach 1995–2004

Cumulative value of FDI in Łódź (1995–2004)

Źródło/Source: *Informator Gospodarczy*, 2005.

dotychczas w mieście nieznanymi. Poza tym, dostępność terenów typu *green-field*, głównie w ramach łódzkiej SSE (98% gruntów jest tego typu), powodowała, że wiodący inwestorzy lokowali się w Łodzi wraz ze swoimi podwykonawcami. Najlepszym tego przykładem jest kompleks jaki stworzył Bosch-Siemens, lokując się wraz z: Hirsch Porozell (Austria), Coco-Werk (Niemcy), Prettl (Niemcy), Wirthwein (Niemcy) oraz E.G.O (Niemcy). Miejsca dla polskich partnerów nie stworzyła także najnowsza inwestycja „flagowa” (koncern Gillette), który przeniósł się do Łodzi wraz ze swoim podwykonawcą produkującym opakowania – Sonoco (USA). Tym samym, nowo powstałe kompleksy przemysłowe, nie stwarzające możliwości transferu technologii do lokalnych firm, można zaliczyć do „katedr na pustyni” (por. Hardy, 1998). Zdaniem pracowników łódzkiego magistratu zajmujących się BIZ, istniejące powiązania miały charakter sporadyczny i polegały na angażowaniu polskich firm do remontów starych (i budowy nowych) hal fabrycznych.

Lokalny wskaźnik autokorelacji przestrzennej (LISA)

Według M. Dutkowskiego (2005) metodologia badania klastrów, czyli geograficznych skupisk wzajemnie powiązanych firm i instytucji, nie jest jeszcze sprecyzowana i znajdują w niej miejsce zarówno metody ilościowe, jak i jakościowe. Jak już wspomniano, celem niniejszej pracy jest wykrycie skupień przestrzennych (*spatial clusters*) tworzonych przez BIZ. Głównym kryterium ich wydzielenia jest bliskość geograficzna i wielkość zainwestowanego kapitału, tym samym nie można ich traktować jako klastrów (gron przedsiębiorczości) w ujęciu M. Portera (1998). Według tego autora, klastrem nazwać można przestrzennie skoncentrowany zbiór firm i instytucji działających w danej branży (np. przemysł lotniczy), połączonych ze sobą różnymi więziami: podwykonawstwa, transferu wiedzy, zapewniania odpowiedniej infrastruktury, itd. (*ibid.*). Fakt ten nie przekreśla jednak użyteczności tej pracy. Stanowić może

Tabela 3. Lista 10 największych inwestorów w Łodzi w 2004 r.

Inwestor	Branża	Pochodzenie kapitału	Kapitał zainwestowany w mln USD
Indesit Company	Produkcja kuchenek, lodówek	Włochy	147
Bosch-Siemens Hausgeräte (BSH) GmbH	Produkcja pralek, zmywarek i suszarek	Niemcy	118
Amcort Ltd	Produkcja opakowań	Australia	117
The Gillette Company	Produkcja wyrobów do golenia	USA	111
Uniq International Beteiligung-Verwaltungs GmbH	Ubezpieczenia	Austria	110
Metro AG Polska Sp. z o.o	Hurtownie	Niemcy	110
Apsyd/Euris/Rotschild	Centrum handlowo-hotelowo-biurowe	Francja	103
ECE Projektmanagement Polska	Centrum Handlowe	Niemcy	100
Shell	Rozlewnia gazu, stacje benzynowe	Wielka Brytania	72
Nordea Bank Sweden AB	Bankowość	Szwecja	56

Opracowane na podstawie *Informator inwestora*, 2005.

ona pierwszy krok w postępowaniu badawczym mającym na celu identyfikację potencjalnych klastrów. Dalsze kroki zmierzające do ustalenia, czy wyznaczone skupienie przestrzenne jest klastrem (gronem przedsiębiorczości), obejmować powinny ustalenie powiązań produkcyjnych między firmami, analizę popytu, czy analizę strategii firm.

W związku z powyższym, główną metodą użytą w tej pracy był lokalny wskaźnik Morana (I_i) (Anselin, 1995). Formalnie, lecz na poziomie ogólnym, wskaźniki należące do tej rodziny można zapisać jako statystykę L_i :

$$L_i = f(y_i, y_{J_i}), \quad [1]$$

gdzie:

- f – funkcja (uwzględniająca dodatkowe parametry),
- y_i – wartość zmiennej obserwowana w jednostce i ,
- y_{J_i} – wartości obserwowane w sąsiedztwie (J_i) jednostki i .

Sąsiedztwo (J_i) dla każdej obserwacji definiowane jest tak samo jak w przypadku globalnych wskaźników autokorelacji przestrzennej, czyli przy użyciu macierzy wag \mathbf{W} (por. Bivand, 1980). Dokonując generalnego podziału różnych typów macierzy \mathbf{W} , można wydzielić dwie główne grupy (por. Getis i Aldstad, 2004): 1) często nazywana binarną⁵, bazuje na różnie definiowanym sąsiedztwie (zaczepnięte z szachów relacje „wieży”, „królowej” lub „hetmana”); 2) w której sąsiedztwo jest funkcją odległości – wykorzystywane są tu zarówno odległość euklidesowa, jak i odległości geostatystyczne (sferyczna, gaussowska).

Obecnie istnieje wiele wskaźników, które mają na celu identyfikację skupień przestrzennych⁶ (*spatial clusters*) (por. Hanson i Wieczorek, 2002). Jednakże, z uwagi na ograniczenia wynikające z rozmiarów tego opracowania, przedstawiono tu jedynie lokalny wskaźnik Morana (I_i), będący jednym z najpopularniejszych, obok miar G_i^* oraz G_i wprowadzonych przez A. Getisa i K. Orda (1992). Porównanie obu tych wskaźników, ze wskazaniem na dzielące je różnice, jak i charakteryzujące je zalety, zawiera m.in. praca J.L. Pinga i innych (2004).

Oparcie się na lokalnym wskaźniku Morana (I_i) było podyktowane jeszcze jedną przesłanką – miara ta jest lokalną odmianą globalnego wskaźnika autokorelacji przestrzennej Morana (I), omawianego już w polskiej literaturze (por. Bivand, 1980; Rykiel, 1978). Obie te miary łączy następujący stosunek: suma lokalnych wskaźników autokorelacji przestrzennej jest proporcjonalna do globalnego wskaźnika (Anselin, 1995). Lokalny wskaźnik Morana (I_i) zdefiniować można zatem następująco:

⁵ W macierzach tego typu, jednostki będące swoimi bezpośrednimi sąsiadami (lub sąsiadami wyższych rzędów), otrzymują wagę 1, natomiast te, które ze sobą nie sąsiadują, otrzymują wagę 0.

⁶ W literaturze przedmiotu wymiennie stosowane jest także określenie „gorących punktów” (*hot spots*). Skupieniem przestrzennym (gorącym punktem), nazwiemy taki zbiór jednostek, dla którego LISA będzie istotny statystycznie.

$$I_i = (z_i/m_2)\sum_j w_{ij}z_j, \quad [2]$$

gdzie:

z_i, z_j – wartości standaryzowane zmiennej w jednostkach, wyrażone w postaci odchyłeń od średniej, i sumowane wokół j tak, że jedynie wartości z jednostek sąsiadujących są uwzględniane: j należące do (J_i) ,

w_{ij} – macierz wag, w której $w_{ii} = 0$,

$m_2 = \sum_i z_i^2/n$, n – liczba obserwacji.

Fakt, że w niniejszej pracy wykorzystano dane punktowe, ograniczył wybór macierzy wag \mathbf{W} do jednego typu – tych bazujących na funkcji odległości. Tym samym, najpierw obliczono odległość euklidesową (d_{ij}) pomiędzy wszystkimi parami punktów. Następnie, odwrotność tej odległości została wykorzystana do konstrukcji macierzy wag:

$$w_{ij} = \frac{1}{(d_{ij})} \quad [3]$$

W metodzie tej, podobnie jak w jej globalnej odmianie, wyznacza się momenty statystyki służące do testowania hipotezy zerowej. Dzięki nim, korzystając z rozkładu normalnego, można ustalić istotność wyniku. Jednakże, biorąc pod uwagę fakt, że wyliczony w ten sposób poziom istotności może być zaburzony⁷, lepiej jest stosować permutacje (metoda Monte Carlo) w celu otrzymania symulowanego poziomu istotności (Anselin, 1995). Jeszcze innym sposobem jest zastosowanie konserwatywnego kryterium Bonferonniego (Getis i Ord, 1992).

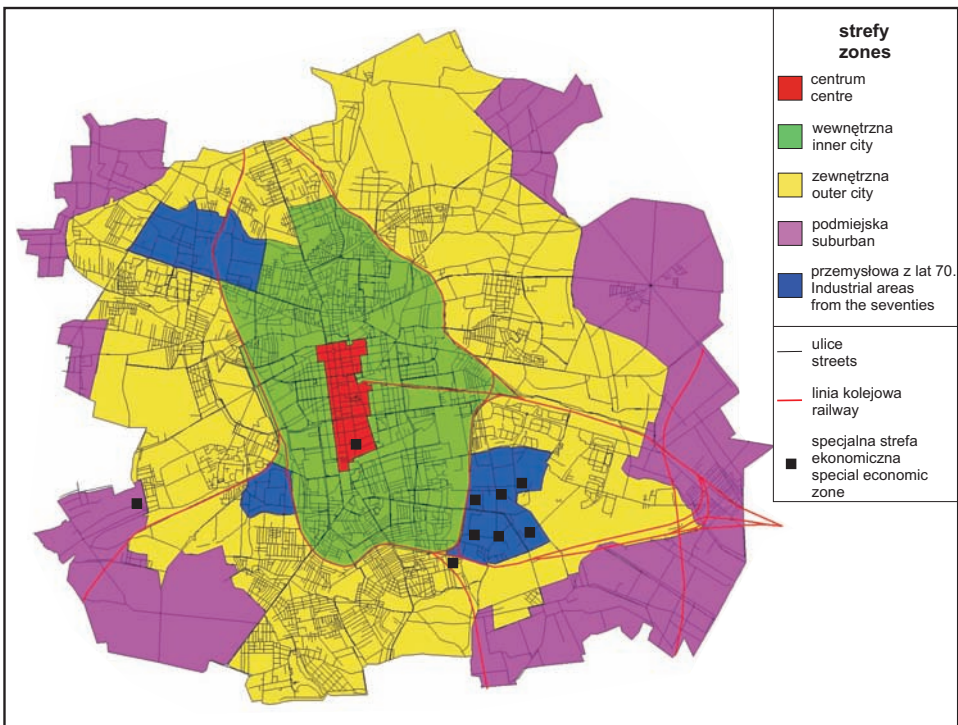
Podobnie jak globalny wskaźnik Morana (I), tak i jego lokalna wersja przyjmuje wartości z przedziału -1 do $+1$. Wyższe niż spodziewane, istotne statystycznie, wartości dodatnie wskazują na skupienie podobnych (wysokich lub niskich) wartości. Wynik w okolicach 0 wskazuje na brak skupień. Niższe niż spodziewane, istotne statystycznie, wartości ujemne zwracają uwagę na skupienia wartości niepodobnych, np. jednostka z wysokimi wartościami otoczona jest przez jednostki z niskimi, lub na odwrót.

Z uwagi na fakt, że metoda ta wskazuje głównie rdzeń skupienia przestrzennego – przy danych punktowych będzie to lokalizacja posiadająca największą (najmniejszą) wartość. W celu delimitacji zasięgu potencjalnego skupienia przestrzennego, posłużono się jeszcze jedną metodą – najbliższego sąsiada. Do analizy tej wykorzystano trzy zmienne: 1) współrzędną X ; 2) współrzędną Y ; 3) wartość zainwestowanego kapitału w mln USD. Innymi słowy, posłużyła ona do delimitacji otoczenia statystycznie istotnego rdzenia.

⁷ Ryzyko to występuje wtedy, gdy *LISA* oblicza się przy statystycznie istotnym poziomie globalnego wskaźnika autokorelacji przestrzennej (Getis i Ord, 1992).

Rozmieszczenie bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) w Łodzi

Dalsze omówienie lokalizacji BIZ w przestrzeni Łodzi wymaga przynajmniej ogólnego przedstawienia struktury przestrzennej miasta. Zdaniem S. Liszewskiego (2001) w przestrzeni Łodzi można wydzielić cztery podstawowe strefy (centrum, strefa wewnętrzna, strefa zewnętrzna i strefa podmiejska) różniące się między sobą zarówno pod względem funkcji, jak i morfologii. Na potrzeby niniejszej pracy, do tego podziału dodano piąty element – wydzielone ze strefy zewnętrznej tereny przemysłowo-składowe z lat 1970. (ryc. 2). Centrum oraz



Ryc. 2. Struktura przestrzenna Łodzi
Opracowane na podstawie: Liszewski 2001.

The spatial structure of Łódź
Based on Liszewski, 2001.

strefa wewnętrzna stanowią obszar miasta ukształtowany przed II wojną światową. Funkcjonalnie w centrum dominują usługi wraz z terenami mieszkaniowymi, a w strefie wewnętrznej tereny mieszkaniowo-przemysłowe. Granice tego obszaru w większości wyznacza kolej obwodowa. Strefa zewnętrzna, po

wylączeniu z niej terenów przemysłowo-składowych, stanowi główny obszar mieszkaniowy miasta. Są to wielkie dzielnice mieszkaniowe wybudowane po II wojnie światowej. W strefie podmiejskiej (tereny włączone w granice miasta od 1988 r.) funkcja rolnicza coraz częściej jest wypierana przez funkcję mieszkaniową i sporadycznie przemysłową.

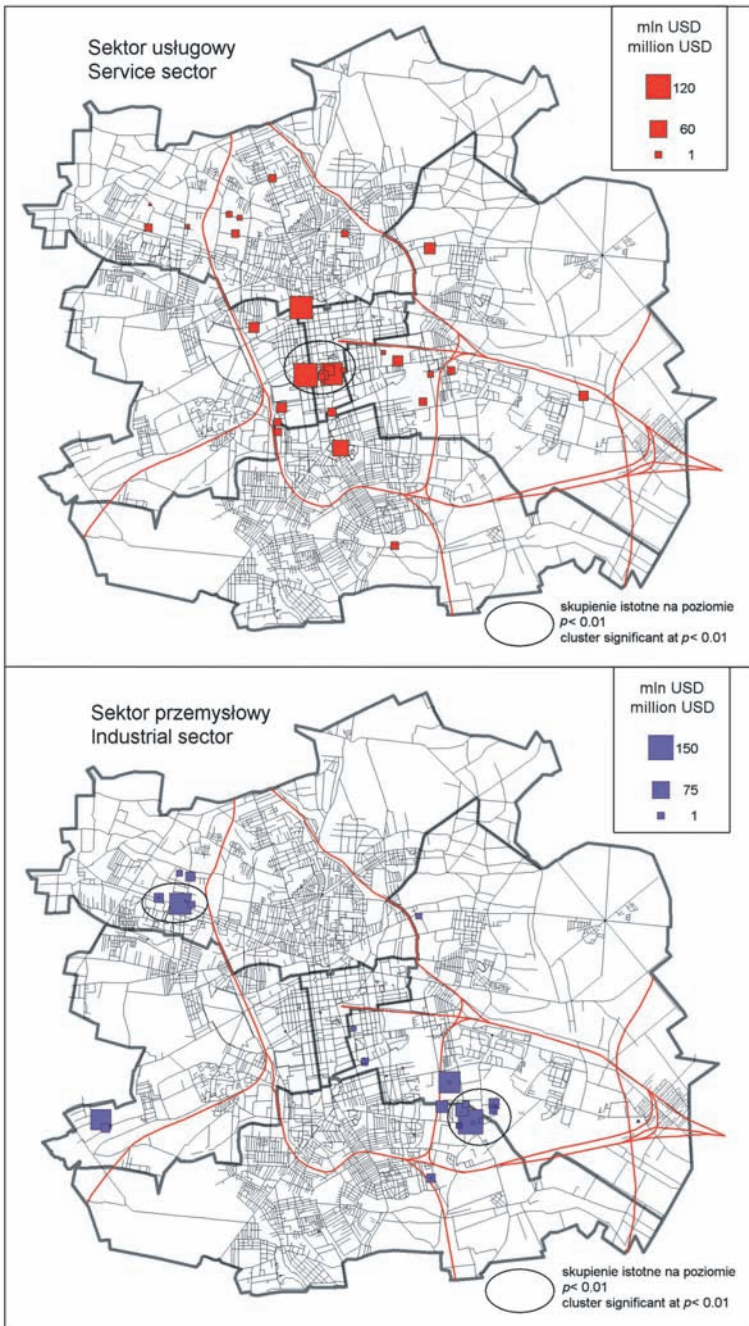
BIZ w usługach

Zdecydowana większość usługowych BIZ zlokalizowana jest w obrębie centrum i strefy wewnętrznej (ryc. 3). Z kilkoma wyjątkami: inwestycje typu *greenfield* – największe tego typu BIZ, zajęły miejsca terenów przemysłowych zarówno z pierwszego etapu rozwoju Łodzi oraz z okresu międzywojennego (a więc głównie w granicach kolei obwodowej). Co ciekawsze, po uprzedniej rewitalizacji zostały wykorzystane hale pofabryczne, które obecnie są zamieniane bądź to w centra rozrykowo-handlowe, bądź w przestrzenie biurowe (np. UNIQA). Ponadto, jedyne statystycznie istotne skupienie przestrzenne usługowych BIZ (wartość $I_i = -0,623$), znajduje się w ścisłym centrum miasta, wzdłuż głównej arterii komunikacyjnej wschód–zachód. W jego skład, obok wymienionego już budynku UNIQA, wchodziły inwestycje typu *greenfield*: centrum hotelowo-rozrywkowe SilverScreen-Ibis, centrum handlowe „Galeria Łódzka” oraz najnowsza inwestycja z branży BPO – centrum księgowości Philipsa. Tym samym, inwestycje, zajmując wolne tereny w centrum (dziedzictwo miasta socjalistycznego), przyczyniły się do intensyfikacji wykorzystania gruntów.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne na obszarach strefy zewnętrznej także w większości zajmowały tereny przemysłowe z lat 1970. Tu główną ich formą są hipermarkety. Tereny te mają znakomite połączenia komunikacyjne (leżą przy trasach wylotowych z miasta), a w dodatku znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie głównych sypialni miasta. Lokalizacja w takim miejscu oznacza więc świetny dostęp do rynku zbytu.

BIZ w przemyśle

W przypadku tego typu działalności, zdecydowana większość BIZ ulokowała się w dzielnicach przemysłowo-składowych, sięgających swym rodowodem do lat 1970. (ryc. 3). Do dawnego, przedwojennego, koncentrycznego układu miasta (Łódź w granicach kolei obwodowej), dodano wówczas elementy sektorowe w postaci układów pasmowych, rozwiniętych wzdłuż głównych dróg wylotowych z miasta. Tym samym powstały duże tereny przemysłowe, sąsiadujące z wielkimi terenami mieszkaniowymi. Biorąc pod uwagę jakość terenów przemysłowych w Łodzi (wyposażenie w infrastrukturę techniczną, stan budynków, czy wreszcie ich dostępność komunikacyjną), te z lat 1970. należą wciąż do najbardziej atrakcyjnych.



Ryc. 3. Lokalizacja BIZ w Łodzi, 2004 r.
Opracowane na podstawie danych z Urzędu Miasta Łodzi.

FDI locations in Łódź, 2004
Based on Łódź City Office data.

Reasumując, wszystkie z powstałych w minionym okresie dzielnic przemysłowo-składowych, otrzymały obecnie przemysłowe BIZ. Zastosowanie lokalnego wskaźnika Morana (I_i) wskazało na statystyczną istotność ($p < 0,01$) tylko dwóch skupień przestrzennych – w obydwu przypadkach rdzeń został wyznaczony przez niższe niż spodziewane wartości ujemne ($I_i < -0,6$). Pierwsze z nich, stanowiące teren ŁSSE, a dokładniej kompleks sąsiadujących ze sobą siedmiu podstref (Dąbrowa-Kurczaki), charakteryzuje zdecydowanie większa intensywność zainwestowanego kapitału. Ponadto, teren ten stanowi kompleks przemysłowy, funkcjonalnie powiązanych ze sobą wewnętrznie wytwórców sprzętu AGD. W tym miejscu zlokalizowane jest centrum Bosch-Siemens (BSH) wraz z jego podwykonawcami.

Drugim statystycznie istotnym skupieniem przestrzennym, jest teren Teofilowa Przemysłowego. Obszar ten, nie należący do ŁSSE, w odróżnieniu od poprzedniego, stanowi zbiór przemysłowych BIZ nie kooperujących ze sobą. Zlokalizowane są tam zakłady produkcji transformatorów Elta – jedna z pierwszych BIZ w Łodzi, wykupione przez koncern ABB, a także jedna z największych BIZ – producent opakowań Amcor Ltd. O atrakcyjności tego obszaru zdecydował fakt, że leży on na terenie dawnych zakładów przemysłowych, a więc wyposażonym już w kompletną infrastrukturę.

Uogólniając można powiedzieć, że przemysłowe BIZ (z nielicznymi wyjątkami) zajęły tereny bądź użytkowane przez przemysł (*brownfield*), bądź przewidziane pod rozwój funkcji przemysłowej (*greenfield*), sięgające dziedzictwem do planów rozwojowych aglomeracji z lat 1970. Zdecydowanie nieliczne BIZ zostały zlokalizowane w obrębie jednej z podstref ŁSSE w Śródmieściu na XIX-wiecznych pofabrycznych terenach największego łódzkiego przemysłowca K. Scheiblera.

Wnioski

Łódź jest dość specyficznym miastem. Specyfika ta wynika z przeszłości historycznej związanej z okresem rozwoju przemysłowego miasta. Począwszy od lat 1820. Łódź stała się miastem monofunkcyjnym o dominacji przemysłu lekkiego, głównie włókienniczego. Okres transformacji ustrojowej lat 1990. doprowadził do upadku i restrukturyzacji prężnie działającego przez prawie 170 lat, okresami nie mającego sobie równych w skali Europy, przemysłu włókienniczego. Początkowy upadek funkcji przemysłowej tego miasta zahamowany został przez napływ kapitału zagranicznego, lokowanego w przemyśle (ale już nie włókienniczym) oraz w usługach. Trzeba tu podkreślić, że dynamiczny napływ BIZ do Łodzi był możliwy dzięki bezprecedensowej ewolucji sfery instytucjonalnej. Wytworzone instytucje ewoluują nadal – jest to wymuszone nową strategią rozwojową miasta, w której przyciągnięcie BIZ stało się priorytetem.

Specyfika tego miasta, zwłaszcza duża ilość terenów przemysłowych w każdej z wyróżnionych stref, rzutuje na lokalizację BIZ. Nowe inwestycje w sektorze usług lokują się głównie w centrum miasta oraz w strefie wewnętrznej, zajmując nierzadko dawne tereny przemysłowe. Taki wzorzec lokalizacji wskazuje na duże znaczenie sąsiedztwa innych usług, a także na dostęp do potencjalnych (dawne fabryki) i istniejących przestrzeni biurowych (Özdemir, 2002; Wu i Radbone, 2005).

Zapewne z racji wielkości obszaru⁸ Łodzi, a także faktu, że łódzkie lotnisko dopiero się rozwija, nie wpływało ono na lokalizację usługowych BIZ. Należy także pamiętać o BIZ w strefie zewnętrznej (hipermarkety na terenach upadłych zakładów). W ich przypadku decydujące znaczenie miał pobliski rynek zbytu reprezentowany głównie przez sąsiadujące osiedla blokowe, ale także, dzięki dobrej komunikacji, przez strefę podmiejską.

Bezpośrednie inwestycje zagraniczne w przemyśle przyciągane były głównie przez ŁSSE, podobnie jak w miastach chińskich, w których magnesem dla inwestorów były również specjalne strefy (Wu, 1999, 2000; Wu i Radbone, 2005). Należy jednak pamiętać, że w Łodzi przemysłowe BIZ lokowały się także poza ŁSSE, na terenach przemysłowo-składowych z lat 1970., a więc na terenach zainwestowanych. Ten fakt odróżnia wyniki uzyskane w Łodzi od tych uzyskanych m.in. w Szanghaju, gdzie obecność dawnych zakładów przemysłowych była dla BIZ czynnikiem w najlepszym razie obojętnym (Wu i Radbone, 2005). Podobnie jak w przypadku usługowych BIZ, łódzkie lotnisko do tej pory nie okazało się być magnesem dla BIZ w przemyśle. Jednakże, wpływ wykazują inne elementy infrastruktury komunikacyjnej – drogi wylotowe z miasta, potwierdzając tym samym wyniki z innych obszarów.

Na zakończenie warto zauważyć, że podobne wyniki mogłyby zostać osiągnięte bez zastosowania lokalnego wskaźnika Morana (I_i). Zważywszy jednak na metodyczny aspekt badania lokalizacji BIZ, praca ta sygnalizuje odmienne podejście badawcze od stosowanego dotychczas. Otóż, w przytaczanych powyżej pracach, główną metodę stanowiło równanie regresji wielokrotnej. Było to o tyle zasadne, że wykorzystane dane były zagregowane dla poszczególnych jednostek terytorialnych (obrzęby statystyczne, itp.), a same obszary badawcze miały powierzchnię kilku tysięcy kilometrów.

Innymi słowy, zaprezentowana tu metoda o charakterze opisowym stanowić może alternatywę użyteczną w badaniach prowadzonych w znacznie mniejszej skali, przy znacznie większej dokładności (lokalizacja punktowa). Natomiast wyjaśnienie samej lokalizacji nie odbywa się na drodze rejestracji zależności statystycznych pomiędzy zmienną zależną (liczba BIZ) a różnorodnymi zmien-

⁸ Powierzchnia Łodzi wynosi zaledwie 294,4 km², co nieznacznie przekracza powierzchnię strefy wewnętrznej Szanghaju (289 km²). Całe miasto Szanghaj zajmuje teren 6430 km². To porównanie wskazuje na konieczność zachowania pewnej ostrożności przy zestawianiu łódzkich badań z innymi.

nymi niezależnymi, jak to ma miejsce w przypadku równania regresji, ale dzięki znajomości obszaru badań. Sama znajomość obszaru badań (*ground level reality*) i związane z nią wyjaśnianie zjawisk poprzez zastosowanie metod jakościowych, nabiera obecnie coraz większego znaczenia w geografii ekonomicznej (Brown, 1999).

Piśmiennictwo

- Anselin L., 1995, *Local indicators of spatial association – LISA*, Geographical Analysis, 27, 2, s. 94–115.
- Bivand R., 1980, *Autokorelacja przestrzenna a metody analizy statystycznej w geografii*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Analiza regresji w geografii*, PWN, Warszawa-Poznań, s. 23–38.
- Boschma R.A., 2004, *Competitiveness of regions from an evolutionary perspective*, Regional Studies, 38, 9, s. 1001–1014.
- Brown L.A., 1999, *Change, continuity, and the pursuit of geographic understanding: Presidential Address*, Annals of the Association of American Geographers, 89, 1, s. 1–25.
- Budner W., 2003, *Lokalizacja przedsiębiorstw. Aspekty ekonomiczno-przestrzenne i środowiskowe*, Wydawnictwo Akademii Ekonomicznej, Poznań.
- Castree N., 2005, *The epistemology of particularities: Human geography, case studies and 'context'*, Geoforum, 36, 5, s. 541–544.
- Cieślak A., 2005, *Location of foreign firms and national border effects: the case of Poland*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 96, 3, s. 287–297.
- Dicken P., 2004, *Geographers and 'globalization': (yet) another missed boat?*, Transactions of Institute of British Geographers, NS, 29, s. 5–26.
- Domański B., 2001, *Kapitał zagraniczny w przemyśle Polski*, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej, Kraków.
- , 2005, *Korporacje ponadnarodowe a miejsce (region)*, Biuletyn KPZK PAN, 219, Warszawa, s. 130–145.
- Dornish D., 2002, *The evolution of post-socialist projects: Trajectory shift and transitional capacity in a Polish region*, Regional Studies, 36, 3, s. 307–321.
- Dunning J.H., 1988, *Explaining International Production*, Unwin Hyman, London.
- Dutkowski M., 2005, *Klasy w rozwoju regionalnym*, [w:] T. Czyż, H. Rogacki (red.), *Współczesne problemy i koncepcje teoretyczne badań przestrzenno-ekonomicznych*, Biuletyn KPZK PAN, 219, Warszawa, s. 57–73.
- Getis A., Aldstadt J., 2004, *Constructing the spatial weights matrix using a local statistic*, Geographical Analysis, 36, 2, s. 90–104.
- Getis A., Ord J.K., 1992, *The analysis of spatial association by use of distance statistics*, Geographical Analysis, 24, 4, s. 189–206.
- Ginsbert A., 1952, *Łódź – studium monograficzne*, Wydawnictwo Łódzkie, Łódź.
- Grabher G., Stark D., 1997, *Organizing diversity: Evolutionary theory, network analysis and postsocialism*, Regional Studies, 34, 5, s. 533–544.
- Hanson C.E., Wieczorek W.F., 2002, *Alcohol mortality: a comparison of spatial clustering methods*, Social Science and Medicine, 55, s. 791–802.
- Hardy J., 1998, *Cathedrals in the desert? Transnationals, corporate strategy and locality in Wrocław*, Regional Studies, 32, 7, s. 639–652.

- Hill S., Munday M., 1995, *Foreign manufacturing investment in France and the UK: A regional analysis of locational determinants*, Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 86, 4, s. 311–327.
- Informator Gospodarczy, 2005, Urząd Miasta Łodzi, Biuro Rozwoju Przedsiębiorczości i Miejsc Pracy, Łódź.
- Informator Inwestora, 2005, Urząd Miasta Łodzi, Biuro Rozwoju Przedsiębiorczości i Miejsc Pracy, Wydawnictwo Hamal, Łódź.
- Jessop B., 1998, *The entrepreneurial city. Re-imagining localities, redesigning economic governance, or restructuring capital*, [w:] N. Jewson, S. MacGregor (red.), *Transforming Cities. Contested Governance and New Spatial Division*, Routledge, London-New York, s. 28–41.
- Kovács Z., 2000, *Cities from state-socialism to global capitalism: an introduction*, GeoJournal, 49, 1, s. 1–6.
- Kryńska E., 2000, *Specjalne strefy ekonomiczne w Polsce – teraźniejszość i przyszłość*, [w:] E. Kryńska (red.), *Polskie specjalne strefy ekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa, s. 170–185.
- Liszewski S., 1997, *The origins and stages of development of industrial Lodz and the Lodz urban region*, [w:] S. Liszewski, C. Young (red.), *A Comparative Study of Lodz and Manchester*, University of Łódź Press, Łódź, s. 11–35.
- Liszewski S., 2001, *Model przemian przestrzeni miejskiej miasta postsocjalistycznego*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *Miasto postsocjalistyczne – organizacja przestrzeni miejskiej i jej przemiany. XIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 303–311.
- Marinov M.A., Marinova S.T., 2003, *Introduction*, [w:] S.T. Marinova, M.A. Marinov (red.), *Foreign Direct Investment in Central and Eastern Europe*, Ashgate, London, s. 1–10.
- McCann P., Mudambi R., 2004, *The location behavior of multinational enterprise: Some analytical issues*, Growth and Change, 35, 4, s. 491–524.
- Narula R., Dunning J.H., 2000, *Industrial development, globalization and multinational enterprises: New realities for developing countries*, Oxford Development Studies, 28, 2, s. 141–166.
- Nowak A.Z., Steagall J., 2003, *Foreign direct investments in Central and Eastern Europe in the period 1990–2000: Patterns and consequences*, [w:] S.T. Marinova, M.A. Marinov (red.), *Foreign Direct Investment in Central and Eastern Europe*, Ashgate, London, s. 59–91.
- Özdemir D., 2002, *The distribution of foreign direct investments in the service sector in Istanbul*, Cities, 19, 4, s. 249–259.
- Pavlinek P., Smith A., 1998, *Internationalization and embeddedness in East-Central European Transition: The contrasting geographies of inward investment in the Czech and Slovak Republics*, Regional Studies, 32, 7, s. 619–639.
- Piech M., 2004, *Przemiany funkcjonalne terenów przemysłowych w latach 1988–1996 (w granicach kolei obwodowej)*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.
- Ping J.L., Green C.J., Zartman R.E., Bronson K.F., 2004, *Exploring spatial dependence of cotton yield using global and local autocorrelation statistics*, Field Crops Research, 89, 2, s. 219–236.
- Poon J.P.H., 2003, *Quantitative methods: producing quantitative methods narratives*, Progress in Human Geography, 27, 6, s. 753–762.
- Porter M., 1998, *Clusters and the economics of competition*, Harvard Business Review, 76, 6, s. 77–90.

- Pytlas S., 1994, *Łódzka burżuazja przemysłowa w latach 1864–1914*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Ramamurti R., 2001, *The obsolescing 'bargaining model'?* MNC-Host developing country relations revisited, *Journal of International Business Studies*, 32, 1, s. 23–39.
- Rykiel Z., 1978, *Miejsce aglomeracji wielkomiejskich w przestrzeni społeczno-gospodarczej Polski*, Prace Geograficzne, IGiPZ PAN, 128, Warszawa.
- Sawada M., 1999, *ROOKCASE: An Excel 97/2000 Visual Basic (VB) add-in for exploring global and local spatial autocorrelation*, *Bulletin of the Ecological Society of America*, 80, 4, s. 231–234.
- Swyngedouw E., 1997, *Neither global nor local. "Glocalization" and the politics of scale*, [w:] K.R. Cox (red.), *Spaces of Globalization. Reasserting the Power of the Local*, The Guilford Press, New York-London, s. 137–163.
- The list of major foreign investors in Poland*, 2005, Polska Agencja Informacji i Inwestycji Zagranicznych, Warszawa.
- Walker A.R., 1993, *Lodz: The problem associated with restructuring the urban economy of Poland's textile metropolis in the 1990s.*, *Urban Studies*, 30, 6, s. 1065–1080.
- Wu F., 1999, *Intrametropolitan FDI firm location in Guangzhou, China. A Poisson and negative binominal analysis*, *The Annals of Regional Science*, 33, s. 535–555.
- , 2000, *Modelling intrametropolitan location of foreign investment firms in a Chinese city*, *Urban Studies*, 37, 13, s. 2441–2464.
- Wu J., Radbone I., 2005, *Global integration and the intra-urban location of foreign direct investment in Shanghai*, *Cities*, 22, 4, s. 275–286.
- Zakrzewska-Pótorak A., 2004, *Lokalizacja przedsiębiorstw z udziałem kapitału zagranicznego w dużych polskich miastach*, *Biuletyn KPZK PAN*, 214, Warszawa, s. 241–254.

[Wpłynęło: marzec; poprawiono: wrzesień 2006 r.]

SYMON MARCIŃCZAK

JOLANTA JAKÓBCZYK-GRYSZKIEWICZ

INTRA-URBAN LOCATION OF FOREIGN DIRECT INVESTMENT (FDI) IN THE CITY OF ŁÓDŹ, POLAND

As the process of globalization has intensified, so has the attention given to foreign direct investment (FDI), considered as a new causal factor shaping the urban fabric in urban geography. There is now a growing body of work examining and discussing phenomena relating to FDI in Central and Eastern European Countries (CEEC). Where these states are concerned, the issue of FDI is perceived as one of the major factors influencing both economic performance and regional development. To date it has mostly been the institutional realm that has been worked on. Moreover, where the geographical scale of the event is concerned, it is the state and regional levels that have mainly been scrutinized. Thus, studies conducted on an intra-urban scale remain a rarity and are still required. There is a particular need for a comprehensive study that would depict the locations of service industries and manufacturing. With these factors in mind, the work described here has sought briefly to introduce the motivations underlying the inflow of FDI into the CEECs in general, and Poland in particular. It

then employs an extended timeframe to highlight in particular the legacy of the old communist industrial policy in the city of Łódź. Insights are then given as regards the volume and origins of the FDI that has been located in that city. A penultimate section describes the main tool deployed in this study, i.e. Moran's local statistic, before the final part makes use of geostatistics and GIS tools in presenting a spatial analysis of FDI in Łódź. It is concluded that the inflow of FDI into the city, as allowed for by an unprecedented institutional evolution, has a legible spatial pattern in respect of the city's structure. New manufacturing (or assembly) plants have mainly been located in the industrial districts from the 1970's, while the inner-city has become a magnet for service and entertainment industries, even if shopping-malls have tended to locate in the outer-city, mostly on formerly industrial sites.

Destrukcja miasta i znaczenie inicjatyw społecznych dla konsolidacji kwartałów śródmiejskich na przykładzie Detroit

*The decline of cities and the impact of community gardens project
on the urban renewal process – a case study: Detroit*

KATARZYNA KOWALA-STAMM

Uniwersytet im. A. Mickiewicza w Poznaniu / Uniwersytet Europejski we Frankfurcie
n. Odrą, 69-100 Ślubice, ul. Kościuszki 1; e-mail: kowala@euv-frankfurt-o.de

Zarys treści. Celem artykułu było zbadanie i opisanie niekorzystnych tendencji w rozwoju ośrodków miejskich, określanych mianem kurczenia się miast. Na przykładzie Detroit omówiono przyczyny i objawy tego procesu oraz sposoby radzenia sobie z jego negatywnymi skutkami dla rozwoju przestrzennego. Szczególną uwagę poświęcono niekonwencjonalnym projektom rewitalizacji, opartym na przystosowaniu śródmiejskich nieużytków do ekologicznej produkcji żywności.

Słowa kluczowe: kurczenie się miast, Detroit, suburbanizacja, społeczne programy rewitalizacji, urban agriculture.

Wprowadzenie

Już tradycyjne modele wewnętrznej struktury miasta, opracowane na gruncie ekologii społecznej w pierwszej połowie XX w., wskazywały na występowanie w przestrzeni miejskiej obszarów kryzysowych, o wysokiej koncentracji problemów społecznych i przestrzennych. Były to dzielnice położone w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta, z mocno zdekapitalizowaną zabudową, zamieszkiwane przez ubogie grupy ludności. E. Burgess (1925) określał je jako *zone in transition*, gdyż strefy te były najsilniej narażone na inwazje i sukcesje.

Modele Burgessa i innych przedstawicieli szkoły chicagowskiej opierały się na założeniu, że rozwój miast odbywać się będzie w warunkach stałego wzrostu. To przekonanie stało się dominującym paradygmatem planowania przestrzennego i zarządzania miastami drugiej połowy XX w. Współcześnie jednak coraz więcej ośrodków miejskich zostaje dotkniętych kryzysem, przejawiającym się w degradacji ich środowiska społecznego i przestrzennego. Podczas gdy w latach

1960. i 1970. problemy te dotyczyły przede wszystkim wybranych miast północnoamerykańskich, w latach 1990. negatywne tendencje rozwojowe wykazywał już co czwarty duży ośrodek miejski świata (Oswalt i Rieniets, 2006). W Europie kurczenie się miast występuje zwłaszcza w Niemczech, Wielkiej Brytanii, Francji i we Włoszech, jednak jak wynika z prognoz i analiz, objęte lub silnie nim zagrożone są również kraje transformacji ustrojowej, w tym także Polska (por. Gatzweiler, 2005; Oswalt i Rieniets, 2006). Dlatego badanie tej problematyki, do której nawiązuje również niniejsze opracowanie, coraz bardziej zyskuje na znaczeniu.

Celem artykułu jest przedstawienie mechanizmu kurczenia się miast, a w szczególności określenie sekwencji przyczynowo-skutkowej tego procesu. Opierając się na analizie historycznej ścieżki rozwoju Detroit podjęto próbę wyłonienia tych czynników, których współdziałanie doprowadziło do destrukcji miasta. Na przykładzie projektu rekultywacji śródmiejskich nieużytków ukazano, w jaki sposób oddolne inicjatywy społeczne mogą wpływać na poprawę jakości zagospodarowania i funkcjonowania obszarów zdegradowanych.

Wykorzystany w pracy materiał badawczy został zgromadzony w trakcie sześciotygodniowego pobytu studyjnego w Detroit i obserwacji uczestniczącej, przeprowadzonej w projekcie Earth Works Garden, uzupełnionej o wywiady z przedstawicielami instytucji społecznych, naukowych i administracji miejskiej, studia bibliograficzne i przegląd lokalnej prasy.

Pojęcie i mechanizm kurczenia się miasta

Pojęcie „kurczenia się miast” (niem. *Schrumpfung der Städte*) wprowadzili do dyskursu naukowego pod koniec lat 1980. niemieccy socjologowie H. Häußermann i W. Siebel (1988). Mimo iż negatywne tendencje w rozwoju miast niemieckich, szczególnie północnych i centralnych regionów przemysłowych, występowały już w latach 1970., problematyka ta stała się przedmiotem szerszej debaty publicznej dopiero w ostatniej dekadzie. Zjednoczenie Niemiec i przyjęty model transformacji ustrojowej, na który nałożyły się niekorzystne trendy demograficzne, spowodowały uruchomienie mechanizmów kurczenia się miast na obszarze nowych landów.

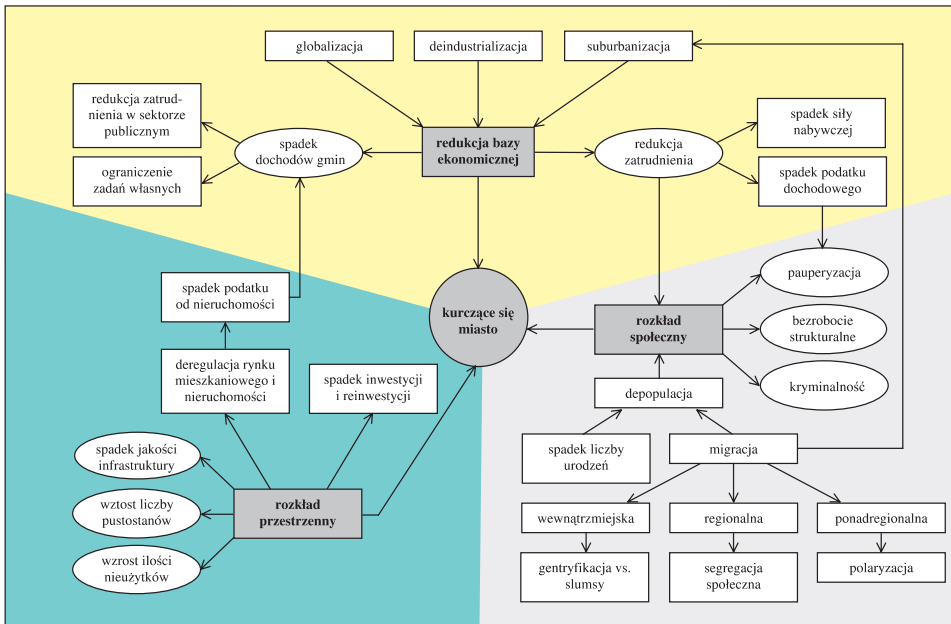
W literaturze anglojęzycznej spotkać się można częściej z pokrewnymi znaczeniowo terminami *urban decline* lub *urban decay*, stosowanymi przy opisie niepożądanym zmian w przestrzeni, społeczeństwie i gospodarce miejskiej. Spośród licznych publikacji poświęconych tej problematyce warto chociażby wymienić prace J. Jacobs (1962), H. Richardsona (1978), K. Bradbury i innych (1982), L. van den Berga i innych (1987), czy J. Friedrichsa (1993). W literaturze polskiej problematykę kryzysu miast amerykańskich szerzej omówili m.in. A. Wallis (1987), J. Węgleński (1988) i A. Majer (1999).

Większość dotychczasowych studiów, bardziej niż na objaśnianiu przyczyn degradacji, koncentrowało się na opisywaniu skutków lub analizie jedynie wybranych aspektów tego kompleksowego zagadnienia. Dlatego, mimo bogatego dorobku naukowego, nadal brak jest jednoznacznej, spójnej teorii wyjaśniającej mechanizm kurczenia się miast. Częściowych rozpoznań dostarczają teorie cyklu życiowego produktu, cyklu rozwoju miast czy też koncepcje funkcjonalnych i społecznych struktur przestrzennych, które jednak w tym miejscu zostały świadomie pominięte. Tak szerokie potraktowanie tematu wykraczałoby bowiem poza ramy niniejszego opracowania, które przede wszystkim realizuje cele poznawczy i praktyczny.

Sprawą nieco łatwiejszą wydaje się być zdefiniowanie pojęcia kurczących się miast. Najogólniej ujmując, są to ośrodki miejskie cechujące się znacznym spadkiem liczby ludności oraz redukcją bazy ekonomicznej, przy równoczesnym wzroście pustostanów i nieużytków oraz nasilaniu się innych tendencji, które prowadzą do pogorszenia warunków życia w mieście. Spadek atrakcyjności miast centralnych jako miejsc zamieszkania i pracy jest przejawem nowej strukturyzacji regionów miejskich pod wpływem modernizacji systemów gospodarczych. Będąca konsekwencją tego procesu „erozja miejskości” przejawia się z jednej strony spadkiem wielkości i zróżnicowania społeczeństwa, z drugiej strony silną deterioracją struktur urbanistycznych w strefach centralnych miast (por. Häußermann i Siebel, 1988; Lang, 2005).

Proces kurczenia się miast ma charakter wielowymiarowy i jedynie w dużym uproszczeniu można go przedstawić za pomocą prostych zależności przyczynowo-skutkowych (ryc. 1). Specyfiką tego procesu jest równoczesne występowanie recesji gospodarczej oraz depopulacji miasta. Ubytek ludności i miejsc pracy nie oznacza jednak automatycznie kurczenia się miasta. Decydująca jest wzajemna zależność tych przemian, ich charakter i rozmiar oraz wynikająca z rozwoju regionalnego dystrybucja korzyści i strat. Kurczenie się może przy tym zarówno przyjmować zasięg regionalny, jak też odnosić się jedynie do samych miast centralnych regionów, które nadal cechują się wysoką dynamiką rozwoju (Häußermann i Siebel, 1988; Lang, 2005).

Kurczenie się miast nie jest przy tym nowym zjawiskiem. Fazy regresu od niepamiętnych czasów towarzyszyły ewolucji miast, prowadząc do degradacji, a w ekstremalnych przypadkach nawet do całkowitego zaniku istniejących struktur osadniczych (np. Pompeje, Delos, Troja, Machu Picchu, Kilwa Kisiwani). Zmieniły się jednak przyczyny, jak i przebieg tego procesu. Wcześniejsze przemiany następowały gwałtownie i pod wpływem oddziaływania czynników losowych, takich jak kataklizmy, epidemie czy klęski żywiołowe, współcześnie zaś proces ten jest dużo silniej uwikłany w społeczno-ekonomiczny rozwój miast i regionów, a nawet uzależniony od globalnych wahań koniunkturalnych. Szczególną rolę odgrywają w tym przypadku czynniki makrostrukturalne: dez-



Ryc. 1. Mechanizm kurczenia się miasta
The mechanism of the shrinking process

industrializacja, suburbanizacja¹, transformacja gospodarki postsocjalistycznej, spadek liczby urodzeń i migracje, przy czym intensywność, charakter oraz tempo przemian zależą od lokalnych uwarunkowań. Niektóre miasta elastycznie przystosowują się do nowych uwarunkowań – stosunkowo łatwo udało się odwrócić negatywne tendencje rozwojowe w przypadku międzynarodowych centrów finansowych, handlowych, naukowych i kulturalnych, takich jak Londyn, Paryż, Frankfurt, Monachium, Rotterdam, Genewa oraz wielofunkcyjnych stolic, np. Helsinek, Sztokholmu, Oslo, Wiednia czy Madrytu (Parysek, 1995) – w innych natomiast zmieniające się uwarunkowania społeczno-gospodarcze prowadzą do kryzysu, a nawet długotrwałej depresji. Na kurczenie się narażone są zwłaszcza monostrukturalne ośrodki przemysłowe oraz peryferyjne (zarówno pod względem przyporządkowania w sieciach powiązań gospodarczych, jak i położenia geograficznego) regiony miejskie.

¹ Pojęcie suburbanizacji używane jest dalej w jego powszechnym rozumieniu, jako ogólna tendencja rozwoju form osadnictwa miejskiego na obszarach podmiejskich, bez zróżnicowania tego procesu na fazy, jakie zawiera klasyczny model cyklu rozwoju miasta van der Berga i innych.

Case study: Detroit

Detroit jest jednym z najbardziej znanych przykładów kurczącego się miasta świata. Uznawane niegdyś za kolebkę postępu i nowoczesności, wskutek przemian społeczno-gospodarczych drugiej połowy XX w. stało się symbolem miejskiego kryzysu. Wysokie bezrobocie i przestępczość, zubożenie społeczeństwa, niszczenie i pustoszenie zabudowy stanowią jedynie wybrane, najbardziej wyraźne oznaki zapaści. Detroit nie jest pod tym względem amerykańskim wyjątkiem. Podobne problemy występują również w innych miastach północnych okręgów przemysłowych, na przykład w Pittsburghu, Saint Louis czy Cincinnati, w żadnym z nich procesy destrukcji nie były jednak tak intensywne (Sugrue, 1996).

Dynamiczny rozwój gospodarczy miasta na początku ubiegłego stulecia był ściśle związany z lokalizacją i rozwojem przemysłu samochodowego. Szczególną rolę w tym procesie odegrała działalność czterech korporacji samochodowych: Forda, General Motors, Chryslera i American Motors. Wprowadzona przez Forda produkcja taśmowa zrewolucjonizowała nie tylko lokalne, ale i światowe systemy wytwórcze. „Detroitmem” określano w latach 1920. receptę na ożywienie koniunktury gospodarczej (van Buren Jones, 1995). Szerokie drogi, wysoka zabudowa w centrum, ponadprzeciętne wynagrodzenia dla robotników oraz wiele nowości związanych z industrializacją, ukształtowały pozytywny wizerunek miasta i wiarę społeczeństwa w nieskrępowany rozwój gospodarczy. Detroit stało się prototypem amerykańskiego sposobu myślenia, centrum „American Way of Life”. Kryzys ekonomiczny lat 1930. przyniósł rozpoznanie, że w dobie masowej produkcji utrzymanie wzrostu gospodarczego krajów rozwiniętych zależne będzie od wykreowania kultury konsumpcji. Współczesny obraz miasta zdaje się przekonywać o powodzeniu tego polityczno-gospodarczego eksperymentu: Detroit potwierdza prowokacyjną tezę Deborda z 1967 r., iż „miasto konsumpcji na końcu skonsumuje się samo” (za: Plunz, 1995).

Objawy kurczenia się miasta

Od połowy lat 1960. stopniowo zaczęły się ujawniać negatywne skutki przyjętej strategii rozwoju dla funkcjonowania systemu miejskiego. Ich podstawowym objawem było pogarszanie się jakości zagospodarowania przestrzennego, któremu towarzyszył stały przyrost nieużytków i pustostanów (fot. 1–3). Problem ten dotyczy obecnie już 40–50 tys. działek (Gavrilovich i McGraw, 2001) oraz blisko 64 tys. mieszkań, co stanowi 17% zasobów mieszkaniowych (*U.S. Census...*, 2005). Rozprzestrzenianie się urbanistycznej zapaści (*urban blight*) skłania kolejnych mieszkańców do opuszczania zainfekowanych nią obszarów, uruchamiając błędne koło przestrzennej degradacji. Proces kurczenia się powo-

duże deformacje, a w perspektywie długoterminowej zanik istniejących struktur urbanistycznych (ryc. 2).

Porzucane tereny i budynki, wyjęte spod formalnej i społecznej kontroli, stają się potencjalnymi miejscami przestępstw. Ich degradacja zmniejsza subiektywne poczucie bezpieczeństwa w mieście i sprzyja faktycznemu rozprzestrzenianiu się przestępczości. Od kilkudziesięciu lat Detroit zajmuje jedno z czołowych miejsc w większości statystyk kryminalnych, a według FBI jest po Camden w stanie New Jersey drugim najniebezpieczniejszym miastem USA (Neavling, 2005). Obok handlu narkotykami, napadów i rabunków, szczególnie rozpowszechnionym rodzajem przestępstw są umyślne podpalenia budynków. Działania te, początkowo uwarunkowane względami finansowymi (odszkodowania ubezpieczeniowe), z czasem nabrały charakteru rytualnego. Corocznie w przeddzień amerykańskiego święta Halloween, w ramach tzw. Devil Night, ofiarą ognia pada od kilkudziesięciu do kilkuset budynków.

Pogorszenie jakości zagospodarowania jest również następstwem kurczenia się finansów miejskich. Spadek liczby ludności i potencjału gospodarczego powoduje zmniejszanie przychodów komunalnych z tytułu podatku dochodowego od osób fizycznych i prawnych. Maleją także wpływy z podatku od nieruchomości, co jest uwarunkowane zarówno obniżeniem ich wartości w konsekwencji deregulacji rynku, jak i porzucaniem obiektów i terenów przez właścicieli. Nieruchomości te ostatecznie przechodzą na własność miasta, dodatkowo obciążając jego



Przykłady destrukcji przestrzennej miasta
Fot. 1. Zniszczona zabudowa mieszkaniowa w strefie centralnej
Symptoms of urban decline
Abandoned houses in the inner city

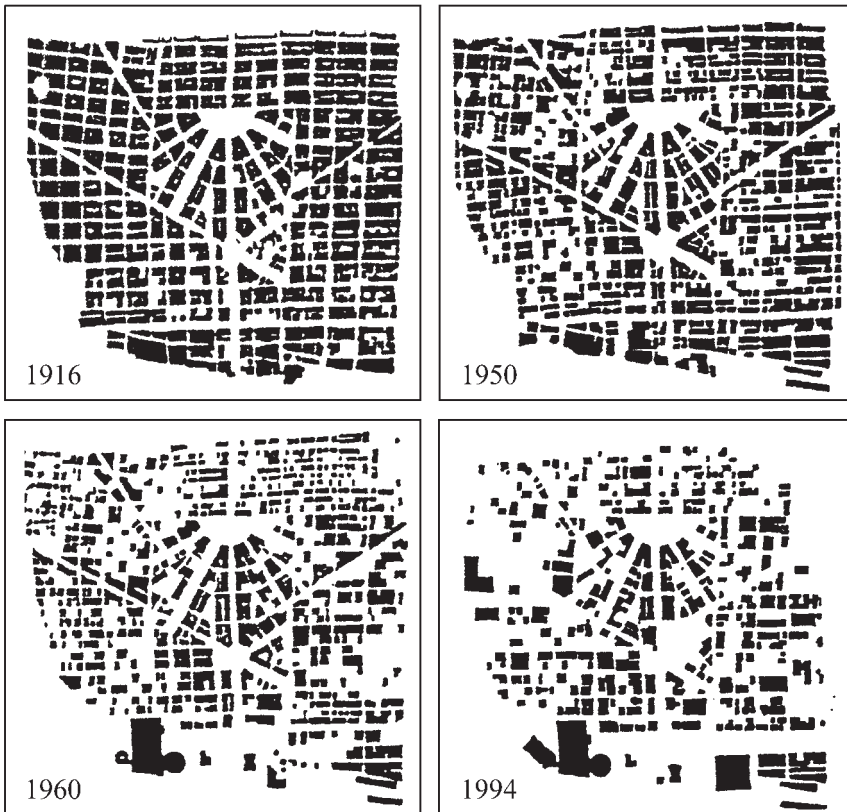


Przykłady destrukcji przestrzennej miasta
Fot. 2. Wnętrze przekształconego w parking Michigan Theater
Symptoms of urban decline
The Michigan Theater, transformed to a car park



Przykłady destrukcji przestrzennej miasta
Fot. 3. Opustoszały budynek dworcowy Michigan Central Station
Symptoms of urban decline
The vacant building of Michigan Central Station

budżet. Na porządkowanie terenów, utrzymanie i rozbiórki budynków władze miasta wydają rocznie około dwóch milionów dolarów (Lachance, 2004).



Ryc. 2. Przekształcenia struktury urbanistycznej centrum miasta – negatywy planów Detroit z lat 1916, 1950, 1960 i 1994

The as-built plans of Detroit's downtown area in the years 1916, 1950, 1960 and 1994

Źródło/Source: Plunz, 1995.

Straty w dochodach rekompensować miały podwyżki lokalnych stawek podatkowych, które obecnie w Detroit są najwyższe w całym stanie Michigan. Również inne wydatki, takie jak opłaty za ubezpieczenie samochodu lub edukację w szkołach prywatnych, generują wyższe koszty utrzymania w mieście i w efekcie skłaniają mieszkańców do przenoszenia się poza jego granice.

Wprawdzie wyludnianie się miasta powoduje zmniejszanie popytu na usługi, jednak proces kurczenia się nie przebiega koncentrycznie, a opustoszałe kwartały są rozproszone po całym jego obszarze. Uniemożliwia to redukcję zasięgu podstawowych usług komunalnych (np. wywozu śmieci czy kanalizacji) i przy zmniejszonych dochodach, rzutuje negatywnie na ich jakość. Zaniechanie regularnych konserwacji systemu instalacji wodno-kanalizacyjnej prowadzi

do pęknięcia rur i zalewania ulic. Kompleksowych remontów wymaga większość nawierzchni dróg. W wielu częściach miasta nie funkcjonuje sygnalizacja świetlna, a pobocza ulic stają się składowiskami porzucanych samochodów. Oszczędności dotyczą ponadto oświetlenia przestrzeni publicznych, którego ograniczenie sprzyja rozprzestrzenianiu się przestępstw ulicznych (Oswalt, 2004).

Systematycznej redukcji ulega oferta podstawowych usług społecznych. Jeszcze w połowie lat 1950., pod naciskiem lobby przemysłu samochodowego, zlikwidowano komunikację tramwajową, a w 1988 r. zamknięto także dworzec kolejowy. Komunikacja autobusowa, powszechnie uznawana za zawodną, nie jest skoordynowana z bardziej efektywnym systemem komunikacji podmiejskiej. Równocześnie ponad 20% gospodarstw domowych nie posiada własnego środka transportu, co pogłębia ich społeczną marginalizację (2004 *American Community...*, 2005).

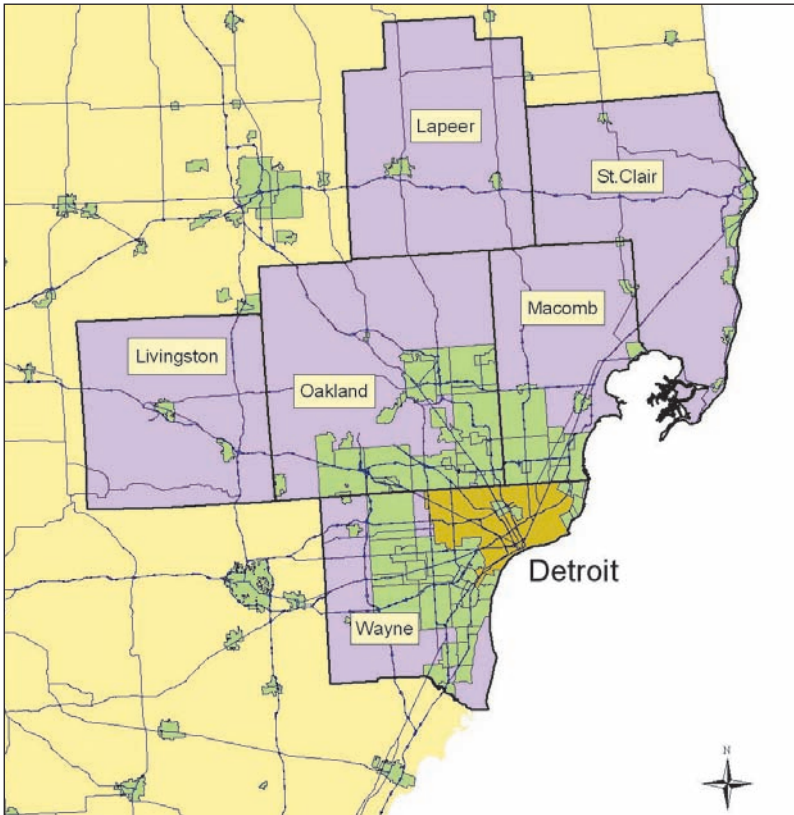
Pogarsza się również jakość usług w zakresie edukacji i opieki socjalnej. Ze względu na niekorzystne warunki demograficzne i finansowe miasta, do końca 2008 r. zamkniętych zostanie kolejnych 111 placówek oświatowych (Wilgoren, 2005). Problem ten dotyczy także instytucji kościelnych, które poprzez działalność socjalną pełnią funkcję stabilizacyjną w dzielnicach szczególnie dotkniętych degradacją.

Przyczyny kurczenia się Detroit

Proces kurczenia się zazwyczaj nie obejmuje całych regionów miejskich, lecz odnosi się jedynie do ich ośrodków centralnych. Z kolei większość gmin podmiejskich cechuje wysoka dynamika rozwoju, czego przejawem jest rozprzestrzenianie się osadnictwa na obszary coraz bardziej odległe od centrów miast oraz wzrost potencjału ekonomicznego suburbiów, zapewniającego im większą niezależność od jednostek macierzystych. W skali regionalnej jest to często gra o sumie zerowej, gdyż zagospodarowywanie obszarów podmiejskich nie wynika ze wzrostu gospodarczego miast, a oznacza jedynie relokację funkcji i kapitału. Skutkiem jest nowa strukturyzacja regionów miejskich, oparta na decentralizacji funkcjonalnej oraz dekoncentracji ludności, działalności gospodarczej i władzy politycznej. Paradoksalnie, rozwój regionów metropolitalnych powoduje degradację ich ośrodków centralnych.

Żywiłowe rozprzestrzenianie się osadnictwa na obszary podmiejskie, określane terminem *urban sprawl*, stało się zmienną cechą powojennego rozwoju miast północnoamerykańskich. W 2000 r. regiony metropolitalne skupiały 80% ludności Stanów Zjednoczonych ogółem, przy tym zaledwie 30% zamieszkiwało miasta centralne (Hobbs i Stoops, 2002). W regionie metropolitalnym Detroit (ryc. 3) dynamika tego procesu była szczególnie wysoka, wskutek czego zróżnicowanie poziomu rozwoju wewnątrz regionu jest bardziej drastyczne niż w innych skupiskach miejskich. W latach 1950–2000 liczba mieszkańców mia-

sta zmniejszyła się o ponad połowę, przy równocześnie niemal trzykrotnym jej wzroście na obszarach podmiejskich (ryc. 4). Obecnie już ponad trzy czwarte ludności regionu zamieszkuje tereny pozamiejskie (Booza i Metzger, 2001).



Ryc. 3. Region metropolitalny Detroit

The Detroit Metropolitan Area

Region miejski Detroit/Detroit Urbanized Area (Tri-County Area): Macomb, Oakland, Wayne; region metropolitalny/Metropolitan Statistical Area (MSA): Lapeer, Livingston, Macomb, Oakland, St. Clair, Wayne

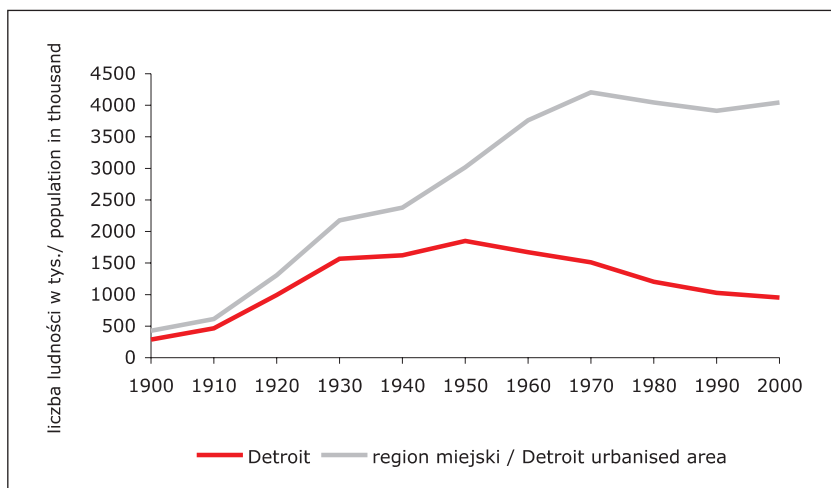
Źródło danych GIS: Michigan Center for Geographic Information

<http://www.michigan.gov/cgi>, opracowanie graficzne: Michel Garand, 2006.

GIS Data Source: Michigan Center for Geographic Information <http://www.michigan.gov/cgi>, map created by: Michel Garand, 2006.

Granica administracyjna miasta jest również granicą społecznego dobrobytu. W 1999 r. średnie roczne dochody w przeliczeniu na mieszkańca w gminach podmiejskich były prawie o połowę wyższe niż w samym mieście, gdzie blisko 1/3 ludności żyje poniżej granicy ubóstwa. W 2004 r. Detroit odznaczało się najwyższym spośród 50 największych miast USA udziałem ludności ubogiej

(U.S. Census..., 2005), podczas gdy graniczący z nim od północy Oakland County zaliczany był do najbogatszych okręgów administracyjnych kraju (Oswalt, 2004).



Ryc. 4. Zmiany liczby ludności w mieście i regionie Detroit w latach 1900–2000

Źródło danych: Hobbs i Stoops, 2002; Southeast Michigan Council of Governments, 2002.

Population change in the city of Detroit and the region (Tri-County Area), 1900–2000
Data source: Hobbs, Stoops; 2002; Southeast Michigan Council of Governments, 2002.

Silne zróżnicowanie regionu odzwierciedla również sytuacja na rynku pracy. W 2000 r. stopa bezrobocia w mieście kształtowała się na poziomie 13,8% i była ponad trzykrotnie wyższa niż w suburbiach. Dysproporcja ta jest konsekwencją przekształceń struktury przestrzennej i sektorowej, zarówno regionalnego, jak i globalnego rynku pracy. Od 1960 r. Detroit straciło 165 000 miejsc pracy w przemyśle, zyskując zaledwie 30 000 nowych miejsc w usługach. W tym samym czasie na obszarach podmiejskich powstało łącznie 650 000 miejsc pracy, w tym tylko 8% w sektorze produkcyjnym (Oswalt, 2004). Detroit wykazuje najbardziej zdecentralizowaną strukturę przestrzenną zatrudnienia ze wszystkich regionów metropolitalnych: 78% miejsc pracy zlokalizowanych jest w odległości powyżej 16 km od centrum miasta (tab. 1).

Przyczyn suburbanizacji Detroit jest niewątpliwie wiele, a większość z nich odnosi się do powojennego rozwoju dużych miast Stanów Zjednoczonych w ogóle. Najważniejsze z nich to:

- uruchomienie programów wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego na obszarach podmiejskich,
- rozbudowa systemu dróg oraz wzrost mobilności społecznej,
- niewydolność systemu planowania przestrzennego (brak mechanizmów ochronnych),

- zmiana struktury sektorowej i przestrzennej działalności gospodarczej,
- przekształcenia w strukturze handlu,
- eskalacja konfliktów rasowych,
- nasilenie problemów społecznych i spadek poczucia bezpieczeństwa w mieście,
- zmiany preferencji mieszkaniowych (por. Gavrilovich i McGraw, 2001; Fishman, 1999).

Tabela 1. Lokalizacja miejsc pracy względem centrum miasta

Region metropolitalny	Lokalizacja miejsc pracy względem centrum miasta (%)		
	w promieniu 3 mil	w promieniu 10 mil	powyżej 10 mil
Detroit	5,2	22,0	78,1
Los Angeles - Long Beach	6,9	38,1	61,9
St. Louis	8,1	42,0	58,0
Tampa - St. Pete	5,6	24,9	75,1
Riverside - San Bern	8,4	33,3	66,7
Greensboro - Win Salem	9,4	42,7	57,3
Chicago	18,7	36,4	63,6
Atlanta	11,3	38,1	61,9
Dallas	11,4	42,1	57,9
Cleveland	15,3	56,2	43,8

Źródło: Metzger, 2005.

Czynniki te, ze względu na ich charakter, można przyporządkować trzem kategoriom: politycznej (1–3), ekonomicznej (4–5) i społeczno-kulturowej (6–8). Śledząc historię Detroit, trudno nie odnieść wrażenia, że szczególnie znaczący wpływ na rozwój regionów metropolitalnych miały decyzje polityczne, które bądź celowo, bądź w niezamierzony sposób wspierały ekspansję osadnictwa na tereny podmiejskie.

Pierwotnie rozwój suburbiów związany był z problemami mieszkaniowymi miasta. Proces industrializacji spowodował znaczny przyrost ludności w Detroit, jednak dynamika rozwoju rynku mieszkaniowego była dużo niższa niż rynku pracy. Wielki kryzys gospodarczy lat 1930. zapoczątkował stagnację budownictwa mieszkaniowego. Niekorzystną sytuację zaostrzyło zmniejszenie oferty tanich mieszkań czynszowych wskutek zrealizowanych w latach 1940. i 1950. projektów rozbudowy infrastruktury drogowej i rewitalizacji dzielnic slumsowych. W celu pobudzenia koniunktury gospodarczej pod koniec lat 1930. uruchomiono rządowy program mieszkaniowy, oparty na systemie tanich kredytów i gwarancji państwowych, jednak zorientowany na wspieranie rozwoju budownictwa na obszarach podmiejskich. Skutkiem przyjętego programu, który prze-

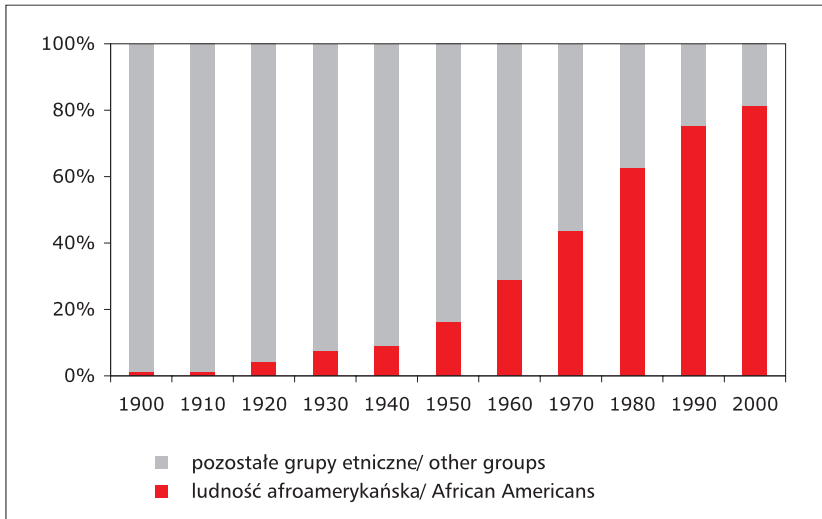
trwał do końca lat 1960., był masowy odpływ mieszkańców na tereny położone poza miastem (Sugrue, 1996).

Migracji ludności do suburbiów towarzyszył proces segregacji rasowej. Od dziesięcioleci Detroit jest pod tym względem najsilniej zróżnicowanym regionem metropolitalnym kraju, przy czym większość ludności afroamerykańskiej jest skoncentrowana na obszarze samego miasta (w 1990 r. – 82%) (Booza i Metzger, 2002). Początki segregacji rasowej uwarunkowane były znacznym napływem ludności afroamerykańskiej ze stanów południowych w ramach tzw. *great migration*. Jej udział w ogólnej liczbie ludności Detroit, której wielkości w 1930 i 1970 r. kształtowały się na podobnym poziomie, zwiększył się ponad pięciokrotnie (ryc. 5). To właśnie ta grupa etniczna najdotkliwiej odczuwała konsekwencje braku mieszkań: jej warunki mieszkaniowe były znacznie gorsze, czynsze dużo wyższe, a dostępność zasobów ograniczona wskutek dyskryminacji (Sugrue, 1996). Sytuację dodatkowo zaostrzały względy natury fiskalno-prawnej i polityka miasta. Prawo do korzystania z tanich kredytów mieszkaniowych przysługiwało jedynie ludności białej, a prywatni deweloperzy, w celu zapewnienia odpowiednich zysków, zaopatrywali nowe obiekty w klauzulę „czystości rasowej”. Również projekty budownictwa socjalnego (*public housing*) utwierdzały zapisaną w strukturach przestrzennych miasta dezintegrację rasową i sprzyjały tworzeniu gett. Kiedy zawiodły instrumenty politycznej protekcji przed niechcianym sąsiedztwem, uruchomiły się indywidualne mechanizmy ochronne: w latach 1955–1960 z Detroit wyemigrowało blisko 25% ludności, prawie wyłącznie białej, a kolejne 25% opuściło miasto do 1980 r. (Gavrilovich i McGraw, 2001; Sinclair, 1997).

Niemal równocześnie z masową migracją ludności, na obszarach podmiejskich rozpoczęła się rozwijać działalność przemysłowa. W latach 1947–1958 w regionie metropolitalnym Detroit przybyło 25 zakładów branży samochodowej, a wszystkie zlokalizowane zostały poza miastem (Sugrue, 1996). Dotychczasowe fabryki, najczęściej kilkupiętrowe budynki z przełomu XIX i XX w., były niedostosowane do potrzeb nowoczesnej produkcji. Ich adaptacja wymagałaby horyzontalnej rozbudowy, jednak przyległe osiedla robotnicze ograniczały możliwości przestrzennej ekspansji. Dla przedsiębiorstw korzystniejszą alternatywę stanowiła relokacja produkcji na obszary podmiejskie. Przemawiały za tym również racje polityczne: oddalanie się od miasta oznaczało oddalanie się od miejsc koncentracji władzy i uwalnianie się ze strefy wpływów społecznych ugrupowań, w tym przede wszystkim związków zawodowych (Oswalt, 2004).

Podobnie jak w przypadku rozwoju budownictwa mieszkaniowego, proces relokacji funkcji przemysłowych na obszary podmiejskie uwarunkowany był decyzjami politycznymi. Uchwalony w 1956 r. *Interstate Highway Act* przewidywał budowę systemu autostrad o łącznej długości 65 000 km, finansowanej w 90% z funduszu federalnego. Była to największa inwestycja publiczna w historii Stanów Zjednoczonych, uzasadniona zarówno racjami społeczno-gospodar-

czymi, jak i polityką bezpieczeństwa państwowego. W przypadku Detroit znaną rolę w rozwoju infrastruktury drogowej odegrało lobby przemysłu samochodowego.



Ryc. 5. Udział ludności afroamerykańskiej w ogólnej liczbie ludności w Detroit w latach 1900–2000

Changes in the share of the total population of Detroit accounted for by African Americans, 1900–2000

Źródło danych/Source: Booza and Metzger, 2002.

Za mieszkańcami i ich kapitałem zaczęły podążać handel i inne usługi, uwarunkowane rozwojem indywidualnej motoryzacji. W 1954 r. na przedmieściach Detroit otwarto Northland Mall – pierwsze amerykańskie centrum handlowe na peryferiach, które wkrótce stało się rozwiązaniem modelowym i synonimem nowoczesnego handlu. Kompleksy handlowe na obrzeżach miasta spełniały te wymogi, którym w coraz większym stopniu nie było w stanie sprostać śródmieście: bezpieczeństwa, czystości, łatwości parkowania, izolacji od narastających problemów społecznych (Gavrilovich i McGraw, 2001).

W połowie lat 1970. w Southfield, położonym w odległości 20 km od centrum Detroit, wybudowano pierwszy podmiejski kompleks biurowy (Lichtenberg, 2002). Był to początek ostatniego ogniwa w łańcuchu suburbanizacji – procesu, w wyniku którego Detroit stało się „suburbium własnych suburbiów” (Daskalakis i inni, 2001).

Polityka odnowy miasta

Podczas gdy obszary podmiejskie Detroit cechowały się wysoką dynamiką rozwoju, w samym mieście przybierały na sile procesy niszczenia substancji

budowlanej oraz rozkładu społecznego. Programy walki z degradacją centralnych dzielnic mieszkaniowych i rewitalizacji śródmieścia, zainicjowane przez rząd federalny i władze lokalne, nie przyniosły jednak poprawy sytuacji.

Pierwsze projekty odnowy miasta lat 1950. i 1960., utrzymane w duchu modernizmu, przewidywały całkowitą rozbiórkę starej substancji mieszkaniowej w dzielnicach slumsowych i zastąpienie jej zabudową o wyższym standardzie. Spodziewano się, że działania te przyniosą nie tylko rozwiązanie problemów społecznych, ale także korzyści gospodarcze. Nowe osiedla mieszkaniowe miały stanowić konkurencyjną ofertę dla cieszących się dużym powodzeniem suburbiów i zapobiegać dalszej migracji klasy średniej. Powstały na obszarach gęstej zabudowy mieszkaniowej i drobnego biznesu ludności afroamerykańskiej. W dzielnicach położonych w bezpośrednim sąsiedztwie centrum dochodziło nie tylko do wypierania ubogiej ludności, ale również do sukcesji funkcji (Sugrue, 1996). Szczególnie negatywny wpływ na funkcjonowanie starych dzielnic mieszkaniowych miał rozwój systemu dróg szybkiego ruchu. Nowe arterie miejskie naruszały spójność urbanistyczną kwartałów i równowagę funkcjonalną jednostek sąsiedzkich. Do 1963 r. w celu rozbudowy infrastruktury drogowej i realizacji projektów rewitalizacji wyburzonych zostało łącznie 10 000 budynków, co wymagało eksmisji blisko 44 000 mieszkańców, w 70% ludności afroamerykańskiej (por. Sinclair i Thompson, 1977; Thomas, 1997).

Wysokie poparcie polityczne dla realizacji projektów rewitalizacji wynikało z racji ekonomicznych. Program odnowy miast, początkowo pomyślany jako narzędzie walki z ubóstwem, szybko przekształcił się w sposób pozyskiwania kapitału. Usuwanie zabudowy slumsowej, szczególnie w bezpośrednim sąsiedztwie śródmieścia i zastępowanie jej nowymi, wysokostandardowymi obiektami, prowadziło do wzrostu wartości nieruchomości i automatycznie również uiszczanego z tego tytułu podatku, który w systemie amerykańskim stanowi główne źródło dochodów komunalnych. Zyski osiągane w ciągu kilku zaledwie lat refinansowały publiczne nakłady i czyniły projekty rewitalizacji wysoce dochodową inwestycją. Przykładowo, pierwotna wartość obszaru Gratiot (ryc. 6) w wyniku działań rewitalizacyjnych wzrosła z 2,8 do 15 milionów dolarów. Podobną tendencję odnotowano na obszarze realizacji projektu Lafayette Park, autorstwa Mies van der Rohe – wartość nieruchomości wzrosła w tym przypadku z 1,8 miliona do 12 milionów dolarów (Goodspeed, 2004).

Późniejsze działania rewitalizacyjne na obszarze śródmieścia Detroit obejmowały cały szereg rozwiązań powszechnie praktykowanych w miastach amerykańskich: od projektów „manhatanizacji” centrum, przeprowadzanych kosztem wyburzania historycznej tkanki miasta, poprzez społeczne programy odnowy, oparte na wspieraniu lokalnych inicjatyw, po wysokonakładowe projekty inwestycyjne, realizowane na zasadzie partnerstwa publiczno-prywatnego (fot. 4–5) (por. Schneider-Sliwa, 1999; Majer, 1999). Przedsięwzięcia te nie tworzyły jednak spójnej, długoterminowej strategii rewitalizacyjnej, lecz stanowiły

wzajemnie niezależne, punktowe działania, które miały dostarczyć śródmieściu impulsów rozwojowych.

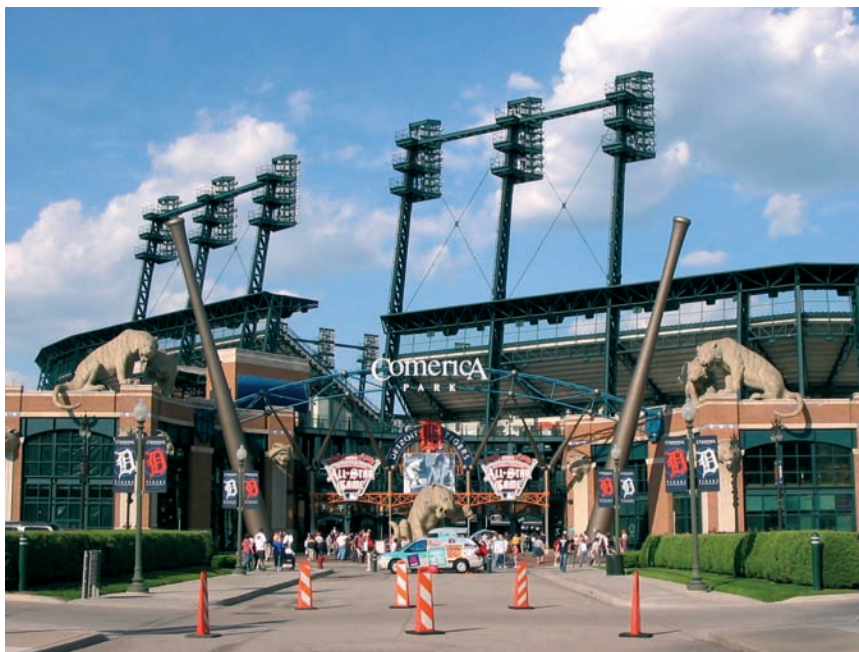


Przykłady tradycyjnych i alternatywnych projektów rewitalizacji
Fot. 4. Renaissance Center, obecnie siedziba General Motors

Traditional and alternative urban renewal projects
Detroit Renaissance Center, downtown

Na początku lat 1990. władze federalne podjęły decyzję o uruchomieniu programu Empowerment Zone, zorientowanego na wspieranie procesów rewitalizacji na obszarach odznaczających się wysokim stopniem zubożenia społeczeństwa oraz wysokim poziomem bezrobocia. Filozofia programu bazowała na dwóch podstawowych założeniach, wynikających z wcześniejszych doświadczeń w zakresie polityki odnowy miast: konieczności holistycznego podejścia do procesu, które powinno uwzględniać zarówno ekonomiczne, urbanistyczne, jak i społeczne aspekty rewitalizacji oraz możliwości zwiększenia efektywności działań poprzez oddolną organizację procesu. Detroit, jako jedno z sześciu miast, zostało zakwalifikowane do pierwszej edycji programu, której realizację zakończono w 2005 r. Zdania ekspertów na temat skuteczności programu są podzielone. Nasilenie działań inwestycyjnych w śródmieściu, jakie nastąpiło pod koniec lat 1990., jest przynajmniej po części zasługą stworzenia korzystnych warunków inwestycyjnych. Jako punkt krytyczny wymieniane jest przede wszystkim utrzymanie linii podziału między inicjatywami społecznymi a inwestycjami komercyjnymi. Nie udało się w szerszym zakresie rozwinąć zintegrowanych

rozwiązań. Nie udało się również pokonać bariery biurokracji i przekonać administracji do nowego modelu zarządzania. Za generalny mankament uznaje się brak zewnętrznego monitoringu i systematycznej oceny programu (por. Boyle i Eisinger, 2001; Dixon, 2000).



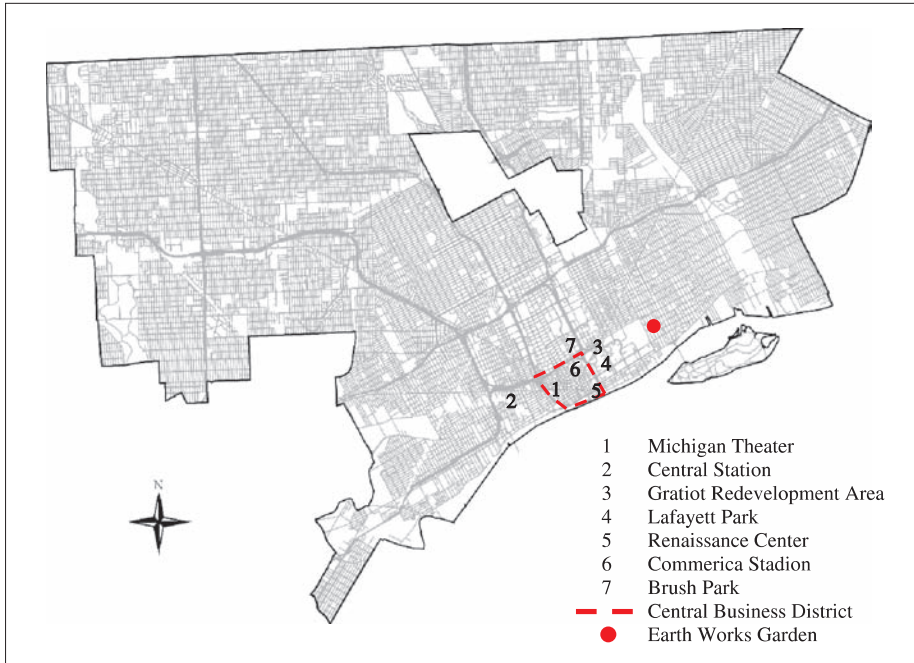
Przykłady tradycyjnych i alternatywnych projektów rewitalizacji

Fot. 5. Comerica Park, nowy stadion w centrum miasta

Traditional and alternative urban renewal projects

The new Comerica Park stadium, downtown

Obecna strategia rozwoju miasta przewiduje przekształcenie obszaru CBD (ryc. 6) w centrum rozrywkowo-kulturalne regionu, czemu sprzyja m.in. lokalizacja dwóch nowoczesnych stadionów i trzech kasyn, organizacja masowych imprez kulturalnych i sportowych (np. Super Bowl, Detroit Electronic Music Festival). Dodatkowo prowadzone są działania na rzecz uatrakcyjnienia śródmieścia dla inwestycji mieszkaniowych. Przy Woodward Avenue powstają pierwsze luksusowe apartamenty, wraz z usługami i handlem w parterze, a w niedalekim sąsiedztwie, na obszarze zakończonego fiaskiem projektu rewitalizacji historycznej zabudowy Brush Park, zlokalizowano atrakcyjną zabudowę szeregową w stylu wiktoriańskim. W aktualnej strategii rozwoju miasta centrum nie zostało jednak uznane za obszar priorytetowy.



Ryc. 6. Plan miasta Detroit – lokalizacja wymienionych projektów

The area of Detroit city

Źródło danych GIS/GIS Data Source: City of Detroit, Planning and Development Department.

Inicjatywy lokalne

Mimo niewątpliwie negatywnego oddziaływania na struktury przestrzenno-funkcjonalne, proces kurczenia stwarza równocześnie szansę poprawy zagospodarowania miast. Atrakcyjne tereny w centrum, których dostępność inwestycyjna w warunkach prosperującej gospodarki jest znacznie ograniczona zarówno mechanizmami rynkowymi jak i formami zabudowy, mogą zostać wykorzystane do lokalizacji nowych obiektów i funkcji o strategicznym znaczeniu dla przyszłego rozwoju miasta. Sytuacja ta przynosi ponadto jednostkowe lub grupowe korzyści dla lokalnej społeczności: zdegradowane tereny i porzucone budynki są często nieformalnie zajmowane przez mieszkańców i użytkowane stosownie do ich indywidualnych potrzeb i preferencji.

Od kilku lat w Detroit wzrasta zainteresowanie wykorzystaniem wolnych terenów do małoskalowej ekologicznej produkcji żywności, realizowane w formie śródmiejskich farm oraz wspólnotowych ogrodów (*community garden*). Tereny uprawowe w mieście zajmują obecnie łącznie około 12 ha (Jones, 2005). Wprawdzie ze względu na wielkość śródmiejskich nieużytków nadal odgrywają marginalną rolę w walce z przestrzenną deterioracją, jednakże dostarcza-

ją modelowych rozwiązań oddolnego inicjowania procesów rozwojowych na obszarach zdegradowanych przy wykorzystaniu lokalnych zasobów naturalnych i aktywizacji społeczeństwa.

Jedną z najbardziej znanych inicjatyw tego typu jest Earth Works Garden – śródmiejska farma ekologiczna, mieszcząca się przy Zakonie Braci Kapucynów we wschodniej części miasta, uznawanej za problemową (ryc. 6). Projekt, którego pomysłodawcą i koordynatorem jest Rick Samyn, rozpoczęto w 1999 r. Jego filozofia bazuje na przekonaniu o rosnącej izolacji społeczeństwa od ziemi, produkcji rolnej i natury, czego negatywne skutki najbardziej odczuwalne są w społeczeństwie i środowisku miejskim. Projekt łączy cele ekologiczne (produkcja żywności organicznej, recykling terenów i odpadów) oraz społeczno-edukacyjne (nauka o procesach agrarnych i prawach natury, propagowanie zdrowego odżywiania, mobilizacja społeczna) i dzięki stałej ofercie współpracy staje się przestrzenią socjalizacji i komunikacji społecznej.

Uprawa roślin prowadzona jest na trzech śródmiejskich działkach o łącznej powierzchni 3 000 m² (fot. 6). Produkty uzyskiwane z pracy na farmie są rozprowadzane wśród rodzin korzystających z pomocy socjalnej rządu federalnego, trafiają do banku żywności i do stołówki dla ubogich prowadzonej przez Braci Kapucynów oraz okazjonalnie sprzedawane są na lokalnym rynku zbytu.



Przykłady tradycyjnych i alternatywnych projektów rewitalizacji
Fot. 6. Śródmiejska farma ekologiczna Earth Works Garden

Traditional and alternative urban renewal projects
Urban agriculture in the inner city: Earth Works Garden

Earth Works Garden jest tylko jednym z licznych przykładów przybierającego na sile ruchu *urban agriculture*, propagowanego nie tylko w Detroit, lecz również w innych amerykańskich miastach przez sieć instytucji, organizacji pozarządowych i niezależnych inicjatyw. Obok wymiernych korzyści z produkcji ekologicznie kontrolowanej żywności, działania te przynoszą wiele innych pozytywnych efektów. W dwojaki sposób wpływają na poprawę zagospodarowania i wizerunku okolicy: bezpośrednio – poprzez włączenie do użytku zdegradowanych terenów oraz pośrednio – motywując właścicieli lub najemców sąsiadujących nieruchomości do podejmowania działań remontowych i porządkowych. Pełnią też funkcję prewencyjną wobec rozprzestrzeniającej się na porzuconych terenach przestępczości. Innym istotnym aspektem projektu jest mobilizacja społeczna i budowanie więzi sąsiedzkich, a w szczególności włączenie do aktywnego uczestnictwa dzieci i młodzieży (por. Hair, 2002; Wilson, 2002; Zimmeth, 2002; Lewis, 2004).

Idea uprawy śródmiejskich nieużytków może stanowić dla miast, które wprawdzie kurczą się pod względem demograficznym, ale nie fizycznie, jedną z opcji racjonalnego, tymczasowego zagospodarowania wolnych terenów, zwiększającą szansę na stopniowe przełamanie impasu. Wskazują na to chociażby doświadczenia nowojorskiej dzielnicy Bronx, gdzie projekty *community gardens* przyczyniły się do konsolidacji i poprawy wizerunku obszaru kryzysowego, a zajmowane przez nie tereny stały się przedmiotem zainteresowania prywatnych inwestorów (por. Schneider-Sliwa, 1999).

Zdaniem Samyna, rozwiązanie proponowane przez ruch *urban agriculture* może przynieść korzyści dla kurczącego się miasta, jeśli społeczność lokalna nie tylko je zaakceptuje, ale uzna za własne, przyłączając się do ich realizacji. Powodzenie tego urbanistycznego eksperymentu wymaga także uzyskania przychylności gremiów politycznych i administracyjnych. Dotychczas działania w tym zakresie są uznawane za kosmetyczne poprawki w strukturze miasta walczącego ze strukturalnymi problemami, a nawet interpretowane jako przejaw akceptacji wobec postępującej degradacji (Jones, 2005). Wprawdzie na razie brak jest konkretnych propozycji zagospodarowania licznych zdegradowanych terenów, szczególnie poza ścisłym centrum miasta, jednak standardowo przyjmuje się ich przeznaczenie pod zabudowę mieszkaniową. Jest wysoce wątpliwe, na ile plany te stanowią realną opcję rozwoju dla miasta, którego większość dobrze sytuowanych mieszkańców już dawno przeniosła się na peryferie.

Podsumowanie

Przedstawiony na przykładzie Detroit proces degradacji miasta dotyka wspólnie wielu ośrodków miejskich. Mimo że większość opisanych zjawisk jest specyfiką rozwoju miast amerykańskich, sam mechanizm kurczenia się powta-

rza się, choć w nieco zmodyfikowanej formie, również w warunkach europejskich. Co więcej, w wyniku wzrastającej globalnej konkurencji miast i regionów, w najbliższej przyszłości można spodziewać się nasilenia podobnych tendencji. Kurczenie się lokalnej gospodarki i przemiany demograficzne miast będą pociągały za sobą szereg negatywnych skutków dla kształtowania i funkcjonowania ich struktur przestrzennych.

Choć niewątpliwie proces ten jest uwarunkowany splotem różnorodnych czynników o charakterze endo- i egzogenicznym i w dużym stopniu stymulowany globalnymi przemianami systemów gospodarczych, przyglądając się historii Detroit trudno nie odnieść wrażenia, że wiodącą rolę w uruchamianiu mechanizmów destrukcji odegrały czynniki polityczne. Rządowe subwencje dla rozwoju budownictwa mieszkaniowego i rozbudowy systemu autostrad sprzyjały rozprzestrzenianiu się osadnictwa na tereny podmiejskie i powodowały stopniowe wyludnianie się miasta centralnego. Migracja mieszkańców do suburbiów przebiegała selektywnie, co przyczyniło się do nasilenia antagonizmów między miastem a jego bezpośrednim otoczeniem. Im bardziej ośrodki podmiejskie zyskiwały na atrakcyjności i znaczeniu gospodarczym, tym bardziej w Detroit ujawniały się objawy zapaści i miejskiego kryzysu.

W odpowiedzi na postępującą degradację miasta i odpływ prywatnego kapitału, władze lokalne podjęły szereg inicjatyw na rzecz uatrakcyjnienia obszarów śródmiejskich. Praktykowane rozwiązania w większości nie przyniosły jednak spodziewanych efektów, a nawet przyczyniły się do zaostrzenia istniejących lub powstania nowych problemów. Chybione w skutkach okazały się projekty rewitalizacji obszarów slumsowych, odgrywające kluczową rolę w miejskiej polityce przestrzennej okresu powojennego. Podobnie jak suburbanizacja oznaczała degradację środowiska naturalnego, tak urzeczywistnianie idei rewitalizacji od podstaw powodowało niszczenie tych społeczno-ekonomicznych struktur, które decydowały o żywotności i tożsamości miasta.

Rewitalizacja śródmieścia Detroit jest obecnie tym bardziej trudna, że zachodzi w warunkach recesji gospodarczej miasta. Powodzenie tego procesu będzie w dużej mierze zależało od wykorzystania lokalnego potencjału społecznego. Obserwowana już obecnie wysoka mobilizacja społeczeństwa jest reakcją na redukcję lub spadek jakości usług publicznych, a zarazem wyrazem protestu przeciwko hegemonii klasycznej polityki gospodarczej. W warunkach kurczących się budżetów miejskich, można się spodziewać dalszego wycofywania się podmiotów publicznych z rynku usług. Ich komercjalizacja, ale także samoorganizacja mieszkańców, będą w coraz większym stopniu zastępowały zasadę państwa i miasta opiekuńczego.

W obliczu nowych tendencji rozwojowych wzrasta znaczenie inicjatyw społecznych w przestrzennej konsolidacji kwartałów mieszkaniowych, a szczególnie tych form działalności, które opierają się na wykorzystaniu śródmiejskich nieużytków. Działania te wpływają na poprawę zagospodarowania i wizerunku

zdegradowanych dzielnic. Stwarzanie ładu i porządku przestrzennego wzmacnia poczucie bezpieczeństwa w kwartałach mieszkaniowych i zapobiega wdzieraniu się przestępczości do miejsc „niczych”.

Trzeba przyznać, że projekty tymczasowego zagospodarowania przestrzeni nie są w stanie odwrócić negatywnych tendencji rozwojowych, ale mogą zmniejszać tempo i zasięg przestrzenny destrukcji oraz wpływać stabilizująco na problemowe kwartały mieszkaniowe. Warunkiem powodzenia tych działań w kontekście rewitalizacji jest uzyskanie ich szerszej aprobaty na płaszczyźnie polityczno-administracyjnej. Strategie zarządzania miastem w warunkach kryzysowych będą wymagać przyjęcia nowego paradygmatu polityki rozwoju, przenoszącego punkt ciężkości z rozwoju ilościowego na jakościowy, oraz bardziej efektywnego gospodarowania zasobami naturalnymi, finansowymi i społecznymi. W nowych realiach miasto przestaje być jedynie zbiorem infrastruktury i funkcją koncentracji kapitału, a coraz silniej definiuje się jako zbiór społecznych interakcji.

Piśmiennictwo

- 2004 *American Community Survey*, 2005, U.S. Census Bureau, Washington DC.
- Berg L. van den, Drewett R., Klaassen L., Rossi A., Vijerberg C., 1982, *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*, Pergamon, Oxford.
- Booza J., Metzger K., 2001, *Population and Population Density Trends: A Case Study of Detroit, Michigan*, Population Briefs, 3, Center for Urban Studies, Wayne State University, Detroit.
- , 2002, *African Americans in the United States, Michigan and Metropolitan Detroit*, Working Paper Series, 8, Center for Urban Studies, Wayne State University, Detroit.
- Boyle R., Eisinger P., 2001, *The Evolution of a National Urban Program and the Failure of Local Implementation in Detroit, Michigan* (<http://www.sbi.dk/eura/workshops/papers/workshop5/boyle.htm>).
- Bradbury K., Downs A., Small K., 1982, *Urban Decline and The Future of American Cities*, The Brookings Institution, Washington DC.
- Burgess E., 1925, *The growth of the city: An introduction to a reasearch project*, [w:] R. Park, E. Burgess, R. McKenzie (red.), *The City*, University of Chicago Press, Chicago, s. 47–62.
- Daskalakis G., Waldheim C., Janson J. (red.), 2001, *Stalking Detroit*, Actar, Barcelona.
- Dixon J., 2000, *Residents see no progress in 5 years*, Detroit Free Press, 17.01.
- Fishman R., 1999, *The American metropolis at century's end: Past and future influences*, Housing Policy Debate, 1, 4, s. 199–213.
- Friedrichs J., 1993, *A theory of urban decline*, Urban Studies, 30, 6, s. 907–917.
- Gatzweiler H., 2005, *Stadtumbaubedarf in Europa – ein Überblick*, Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Völklinger, materiały konferencyjne.
- Gavrilovich P., McGraw B. (red.), 2001, *The Detroit Almanac. 300 years of life in the Motor City*, Detroit Free Press, Detroit.
- Goodspeed R., 2004, *Urban Renewal in Postwar Detroit. The Gratiot Area Redevelopment Project: A Case Study*, The University of Michigan, Detroit.

- Hair M., 2002, *Harvest of hopes: Capuchin friar Rick Samyn grows ideals as well as produce in his urban garden*, Detroit Free Press, 20.09.
- Häußermann H., Siebel W., 1988, *Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie*, [w:] J. Friedrichs (red.), *Soziologische Stadtforschung*, Westdeutscher Verlag, Opladen, s. 78–94.
- Hobbs F., Stoops N., 2002, *Demographic Trends in the 20th Century*, Census 2000 Special Reports, U.S. Census Bureau, Washington DC.
- Jacobs J., 1962, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, New York.
- Jones T., 2005, *City on the rocks gets fertile device*, Chicago Tribune, 11.04.
- Lachance J., 2004, *Supporting Urban Agriculture. A Proposed Supplement to the City of Detroit Master Plan of Policies*, University of Michigan, Taubman College of Architecture and Urban Planning, maszynopis powielony.
- Lang T., 2005, *Insights in the British Debate about Urban Decline and Urban Regeneration*, Institute for Regional Development and Structural Planning, Working Paper, Erkner, Leibniz.
- Lewis D.S., 2004, *Urban organic garden grows healthy foods kids*, The Detroit News, 18.07.
- Lichtenberg E., 2002, *Wem gehört die dritte Dimension der Stadt*, Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft, 143, s. 7–34.
- Majer A., 1999, *Miasta Ameryki. Kryzys i polityka odnowy*, Studia KPZK PAN, 107, Warszawa.
- Metzger K., 2005, *How Did We Get Here – Demographically Speaking?*, Center for Urban Studies, Wayne State University.
- Neavling S., 2005, *Detroit is No. 2 again in the city crime ranking*, Detroit Free Press, 21.11.
- Oswalt P. (red.), 2004, *Schrumpfende Städte, Band 1: Internationale Untersuchung*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern-Ruit.
- Oswalt P., Rieniets T. (red.), 2006, *Atlas der schrumpfenden Städte*, Hatje Cantz Verlag, Ostfildern.
- Parysek J.J., 1995, *Duże miasta Europy i ich rola w procesie urbanizacji, rozwoju społeczno-gospodarczego i europejskiej integracji u schyłku XX wieku*, Przegląd Geograficzny, 67, 3–4, s. 225–248.
- Plunz R., 1995, *Detroit is Everywhere*, Bauwelt, 36, s. 2012–2013.
- Population of Southeast Michigan Metropolitan Areas, 1900–2030*, 2002, Southeast Michigan Council of Governments, Detroit.
- Richardson H., 1978, *Urban Economics*, Dryden Press, Hinsdale IL.
- Schneider-Sliwa R., 1999, *Nordamerikanische Innenstädte der Gegenwart*, Geographische Rundschau, 51, 1, s. 44–51.
- Sinclair R., 1997, *The changing context of racial segregation: an examination in metropolitan Detroit*, Geographia Polonica, 69, s. 153–166.
- Sinclair R., Thompson B., 1976, *Detroit. An Anatomy of Social Change*, Ballinger Publishing Company, Cambridge, Massachusetts.
- Sugrue T., 1996, *The Origins of the Urban Crisis: Race and Inequality in Postwar Detroit*, Princetown University Press, Princetown, New Jersey.
- Thomas J. M., 1997, *Redevelopment and Race: Planning a Finer City in Postwar Detroit*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore-London.
- U.S. Census Bureau News*, 2005, U.S. Census Bureau, 30.08., Washington DC.
- van Buren Jones D., 1995, *Stadtgeschichte Detroit*, Bauwelt, 36, s. 2004–2011.
- Wallis A., 1978, *Ameryka – miasto*, KAW, Warszawa.

- Węgleński J., 1988, *Metropolitalna Ameryka*, Wiedza Powszechna, Warszawa.
- Wilgoren J., 2005, *Shrinking Detroit faces fiscal nightmare*, The New York Times, 2.02.
- Wilson C., 2002, *Asphalt Eden*, Preservation, 05/06, s. 58–65.
- Zimmeth K., 2002, *Gardens nurture neighborhood pride*, The Detroit News, 17.09.

[Wpłynęło: kwiecień; poprawiono: listopad 2006 r.]

KATARZYNA KOWALA-STAMM

THE DECLINE OF CITIES AND THE IMPACT OF COMMUNITY GARDEN PROJECTS ON THE URBAN RENEWAL PROCESS – A CASE STUDY: DETROIT

The term “shrinking cities” is often present in contemporary scientific and planning-related discussions, especially in Germany, where rapid depopulation and deindustrialization of eastern regions have occurred as a consequence of reunification. Likewise, the study of urban decline has a long tradition in U.S. urban geography and complementary fields, with the Chicago school of sociology making a particular contribution. Even the first urban land-use model – from Burgess (1925) – was already pointing to the existence of city areas with a high concentration of social problems and ills, affected by urban blight. Burgess called these “zones of transition“.

Urban decay is now afflicting more and more areas of the city, and is also spreading across the world. The *Atlas of Shrinking Cities* (Oswalt and Rieniets, 2006) made it clear that, as of the 1990s, every fourth large city in the world was shrinking. One of the best-known examples in this respect is Detroit, in which industrialization had accelerated dynamic growth at the beginning of the 20th century, only to give way to urban decline from the late 1950s onwards - this reflecting both suburbanization and the global postwar transformation in the economy. Since that time, Detroit has “lost” over a million inhabitants, with large urban areas being abandoned or becoming dysfunctional. The process has had an impact, not only on urban structure, but also on the economic situation of the city and the quality of its public services.

Neither the traditional urban renewal project nor the market-aligned strategy of private investors have been able to yield sustainable improvements in Detroit’s situation, these traditional instruments in urban planning seemingly being incapable of addressing the new challenges. While the complexity and intensity of the shrinking process clearly requires a new solution, what are the chances of alternative efforts rooted locally and geared to the community (such as the urban agriculture movement) bringing the long expected turnaround?

Faced with such questions, the present paper has pursued the three aims of: 1) explaining the mechanisms underpinning the shrinking process, 2) describing the symptoms of and reasons for the urban decline, and 3) discussing the ways in which community-based projects may improve the situation in abandoned housing districts. The study is based on participant observation carried out in the course of a six-week stay in Detroit, as well as volunteer work done at the Earth Works Garden, interviews and literature research.

Zmiana położenia środka ciężkości miast i ludności miejskiej w Polsce w XX wieku

*20th-century changes in centre-of-gravity position of cities
and city population in Poland*

IWONA JAŹDZEWSKA

Katedra Geografii Miast i Turyzmu, Uniwersytet Łódzki, 90-044 Łódź, ul. Kopcińskiego 31;
e-mail: iwjazdz@geo.uni.lodz.pl

Zarys treści. Artykuł prezentuje przekształcenia sieci osadniczej w Polsce za pomocą miar centrograficznych (środka ciężkości miast i ludności miejskiej) w trzech historycznych okresach: II Rzeczypospolitej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i III Rzeczypospolitej, których granice określają daty NSP: w 1931, 1950 i 2002 r. Lokalizacja centroidów zmieniała się wraz ze zmianą terytorium Polski, liczbą miast i stopniem urbanizacji. W wyniku decyzji politycznych w 1945 r., które zapadły w Jałcie, zmieniono granice Polski, a jej środek geometryczny przesunął się aż o 200 km w stosunku do tego z 1939 r. W konsekwencji miejska sieć osadnicza również zmieniła położenie, a jej centrum wypadło o 167 km na północny zachód w stosunku do 1931 r. Kolejne 50 lat przyniosło korzystne zmiany w miejskiej sieci osadniczej. Ich ilustracją jest bardzo bliskie położenie trzech centroidów – miast, ludności miejskiej i Polski – względem siebie. Korzystne jest też usytuowanie i kształt elipsy odchyłeń standardowych, które świadczy o bardzo dobrym (choć nie idealnym) geometrycznym rozmieszczeniu miast w przestrzeni geograficznej Polski.

Słowa kluczowe: Polska, miejska sieć osadnicza, miary centrograficzne.

Wstęp

Miniony wiek obfitował w historyczne wydarzenia, które miały swe następstwa w zmianach miejskiej sieci osadniczej w Polsce. Zmieniła się liczba miast, liczba i struktura ludności miejskiej oraz terytorium, na którym była rozpięta sieć miast¹. Jej ewolucja w XX w. może być przedstawiona opisowo, historycznie, a także za pomocą miar matematycznych. W artykule wykorzystano miary centrograficzne do przedstawienia jednego z aspektów przekształceń sieci osadniczej, a mianowicie zmiany środka ciężkości miast i ludności miejskiej w trzech

¹ Pod pojęciem rozpięcia sieci osadniczej autorka rozumie lokowanie osad i łączenie ich siecią dróg na określonym obszarze.

historycznych okresach: II Rzeczypospolitej, Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i III Rzeczypospolitej, których granice określają daty NSP: w 1931, 1950 i 2002 r.

Jak podaje B. Kostrubiec (1972), miary centrograficzne były miarami wprowadzonymi do literatury geograficznej w celu przedstawienia rozmieszczenia geograficznych obiektów (zazwyczaj chodziło o ludność) niezależnego od podziałów administracyjnych. Środek ciężkości (*mean point, centre of gravity, centroid*) jest przestrzennym odpowiednikiem średniej arytmetycznej. Miary te z powodzeniem stosowano do analizy lokalizacji instytucji wielkomiejskich w Łodzi (Wolaniuk, 1997), rozmieszczenia zakładów usługowych w Warszawie (Wilk, 2000), a także do wyznaczania centrum opadowego danego terenu, skupu form morfologicznych lub ludności (Runge, 1992).

Metoda badań

Miary centrograficzne należą do licznych statystyk charakteryzujących rozmieszczenie punktów w przestrzeni. Są wśród nich: środek ciężkości, odchylenie standardowe, elipsa odchyień standardowych. Jeśli więc przekształcimy zbiór miast w Polsce w zbiór punktów, to możemy z powodzeniem stosować je do analizy rozmieszczenia miast i ludności miejskiej w Polsce. Ich charakterystyka obejmuje wówczas położenie środka geometrycznego zbioru miast² i ludności miejskiej³ względem siebie oraz względem środka geometrycznego kraju, a także wielkość i kierunek rozproszenia.

Współrzędne centroidu obliczane są ze wzoru:

$$\bar{x} = \frac{\sum_{i=1}^n (x_i l_i)}{\sum_{i=1}^n l_i}; \quad \bar{y} = \frac{\sum_{i=1}^n (y_i l_i)}{\sum_{i=1}^n l_i}$$

gdzie:

(x_i, y_i) – współrzędne badanych i -tych punktów,

l_i – waga w i -tej jednostce,

(\bar{x}, \bar{y}) – współrzędne centroidu.

W przypadku badań nad miejską siecią osadniczą przyjęto, że wagą jednostki jest liczba jej mieszkańców, a współrzędne oznaczają długość i szerokość geograficzną. Obliczone współrzędne centroidu pozwalają na wyznaczenie centrum geometrycznego ludności miejskiej.

Zakładając, że wszystkie miasta mają jednakową liczbę mieszkańców można sprawdzić, w którym kierunku i jak daleko przesunięty jest środek geometrycz-

² Zbiór miast traktuje się jako zbiór punktów z wagą równą 1.

³ Zbiór ludności miejskiej traktowany jest jak zbiór punktów z wagą równą liczbie ludności w mieście.

ny ludności miejskiej w stosunku do środka geometrycznego miast, który obliczamy z tego samego wzoru, przyjmując wartość 1 dla każdego l_i . Interesujące będzie również spojrzenie na rozmieszczenie miast i ludności miejskiej w stosunku do środka geometrycznego kraju.

Miary średnie dają jedną z charakterystyk układu punktów, aby jednak lepiej poznać tę zbiorowość należy jeszcze obliczyć dwie miary: odchylenie standardowe pozwalające na ocenę stopnia koncentracji przestrzennej miast w różnych okresach oraz elipsę odchyłeń standardowych wskazującą na kierunek dyspersji (Ebdon, 1985).

Standardowe odchylenie odległości (przestrzenny równoważnik odchylenia standardowego) określane jest wzorem (Kostrubiec, 1972):

$$d = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n l_i (x_i - \bar{x})^2 + \sum_{i=1}^n l_i (y_i - \bar{y})^2}{\sum_{i=1}^n l_i}} ;$$

- x_i – odcięta badanego punktu w jednostce i ,
 y_i – rzędna badanego punktu w jednostce i ,
 l_i – wielkość cechy w jednostce i .

Aby wykreślić elipsę odchyłeń standardowych, należy obliczyć kąt nachylenia α osi elipsy (Y) wobec układu współrzędnych (osi OY) oraz długości półosi elipsy:

$$\operatorname{tg} \alpha = \frac{\sum x'^2 - \sum y'^2 + \sqrt{(\sum x'^2 - \sum y'^2)^2 + 4(\sum x'y')^2}}{2\sum x'y'}$$

$$\sigma_x = \sqrt{\frac{(\sum x'^2) \cos^2 \alpha - 2(\sum x'y') \sin \alpha \cos \alpha + (\sum y'^2) \sin^2 \alpha}{n}}$$

$$\sigma_y = \sqrt{\frac{(\sum x'^2) \sin^2 \alpha + 2(\sum x'y') \sin \alpha \cos \alpha + (\sum y'^2) \cos^2 \alpha}{n}}$$

gdzie:

$$x' = x - \bar{x}, \quad y' = y - \bar{y}.$$

przekształcenie współrzędnych prostokątnych punktu $(x, y) \rightarrow (x', y')$ (Ebdon, 1985).

Warto zwrócić uwagę, że przedstawione powyżej wzory służące do obliczenia parametrów elipsy nie zawierają wagi punktu l_i , charakteryzują więc wyłącznie kierunek rozproszenia miast, a nie ludności miejskiej.

Zmiana położenia środka ciężkości ludności miejskiej w Polsce

W XX w. kilkakrotnie zmieniały się w Polsce granice administracyjne, liczba miast i poziom urbanizacji, co w konsekwencji prowadziło do poważnych przemian miejskiej sieci osadniczej (tab. 1). Zachodzi więc pytanie, czy wspomniane zmiany prowadziły do koncentracji miast i ludności miejskiej w pewnych regionach kraju, jak na przykład we Francji, gdzie 1/5 ludności kraju zamieszkuje obszar metropolitalny Paryża, czy w Polsce proces ten miał odmienne skutki. Odpowiedź na nie będzie oparta na analizie miar centrograficznych, które pozwalają na wskazanie zarówno środka ciężkości, jak i kierunków oraz wielkości rozproszenia zbioru punktów (miast).

Tabela 1. Miasta i ludność miejska w Polsce w latach 1921–2002

Rok	Liczba miast		% ludności miejskiej
	ogółem	na 10 tys. km ²	
1921	610	15,7	25,9
1931	610	15,7	27,4
1950	696	22,3	39,0
1960	750	24,0	48,3
1970	834	26,7	52,3
1978	803	25,7	57,5
1988	822	26,3	61,2
2002	884	28,4	61,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

W roku 1931 centrum geograficzne miast było przesunięte w stosunku do środka obszaru II Rzeczypospolitej aż o 73 km w kierunku południowo-zachodnim, co potwierdza nierównomierne rozmieszczenie miast w tym czasie i wskazuje na większe ich zagęszczenie w południowo-zachodnich częściach kraju (ryc. 1). Oprócz gęściejszej sieci osadniczej w zachodniej Polsce znajdowało się więcej dużych – liczących ponad 100 tys. – miast. We wschodniej części Polski – szczególnie w dolinie Prypeci – miast było niewiele, gdyż od wieków była ona słabo zaludniona i miała mało rozwiniętą sieć osadniczą. W przededniu odzyskania niepodległości przez Polskę w guberniach: mohylewskiej, mińskiej, podolskiej i wołyńskiej współczynnik urbanizacji nie przekraczał 10%, natomiast w tym samym czasie w guberniach piotrkowskiej i warszawskiej przekroczył on już 40% (Krzyżanowski i Kumaniecki, 1915). Podobna sytuacja miała miejsce przed II wojną światową w 1931 r., a jej odzwierciedleniem i potwierdzeniem była lokalizacja miar centrograficznych.

Środek ciężkości ludności miejskiej był przesunięty w stosunku do centrum geometrycznego miast jedynie o 7,5 km w kierunku południowym, co oznacza podobną wagę miast leżących na północy i południu Polski. Wielkość przesunięcia jest zbyt mała, aby mówić o wyraźnej dominacji wagi miast południowej części kraju, tak jak można twierdzić o miastach zachodniej Polski w stosunku do tych położonych po stronie wschodniej.



Ryc. 1. Rozmieszczenie miar centrograficznych w Polsce w 1931 r.

Distribution of centres of gravity of Poland's cities and urban population in 1931

Po II wojnie światowej, w nowych granicach Polski, zmienił się również jej środek geometryczny. Wraz z terytorium przyłączonym do ZSRR oderwano od miejskiej sieci osadniczej ponad 160 miast, natomiast przyłączono około 250 miast pomorskich. Z miast położonych na tzw. Ziemiach Odzyskanych wysiedlono ludność niemiecką i przez szereg lat powojennych były one celem

masowych migracji ludności polskiej. Jak podają L. Kosiński (1963) i A. Gawryszewski (2005), masowe migracje związane z zasiedlaniem ziem zachodnich i północnych dokonały się w latach 1945–1947, a rok 1950 uznaje się za zamykający okres nieudokumentowanych ruchów ludności.



Ryc. 2. Rozmieszczenie miar centrograficznych w Polsce w 1950 r.

Distribution of centres of gravity of Poland's cities and urban population in 1950

W 1950 r., podobnie jak w okresie międzywojennym – choć w innych granicach, występowała większa liczba miast w zachodniej części kraju, co spowodowało, że środek geometryczny miast był przesunięty w stosunku do środka kraju o 31 km na zachód (ryc. 2). W porównaniu z rokiem 1931 przesunięcie było dużo mniejsze (o 42 km). Pomimo większej liczby miast na zachodzie, liczba mieszkańców miast była dużo wyższa w miastach na południu, czego obrazem

jest usytuowanie środka geometrycznego ludności miejskiej. Jest on położony 30 km na południowy wschód od środka geometrycznego miast. W południowej Polsce występowało więcej miast dużych – liczących ponad 100 tys. mieszkańców – niż w innych częściach kraju. Duży wpływ na lokalizację środka geometrycznego miała zapewne liczba ludności zamieszkującej konurbację górnośląską i aglomerację krakowską. Miasta położone w zachodniej części kraju były celem migracji ludności polskiej, lecz w 1950 r. nie były jeszcze tak mocno zaludnione jak te położone na południu.

Tabela 2. Składniki wzrostu liczby ludności w miastach w latach 1946–2000 (%)

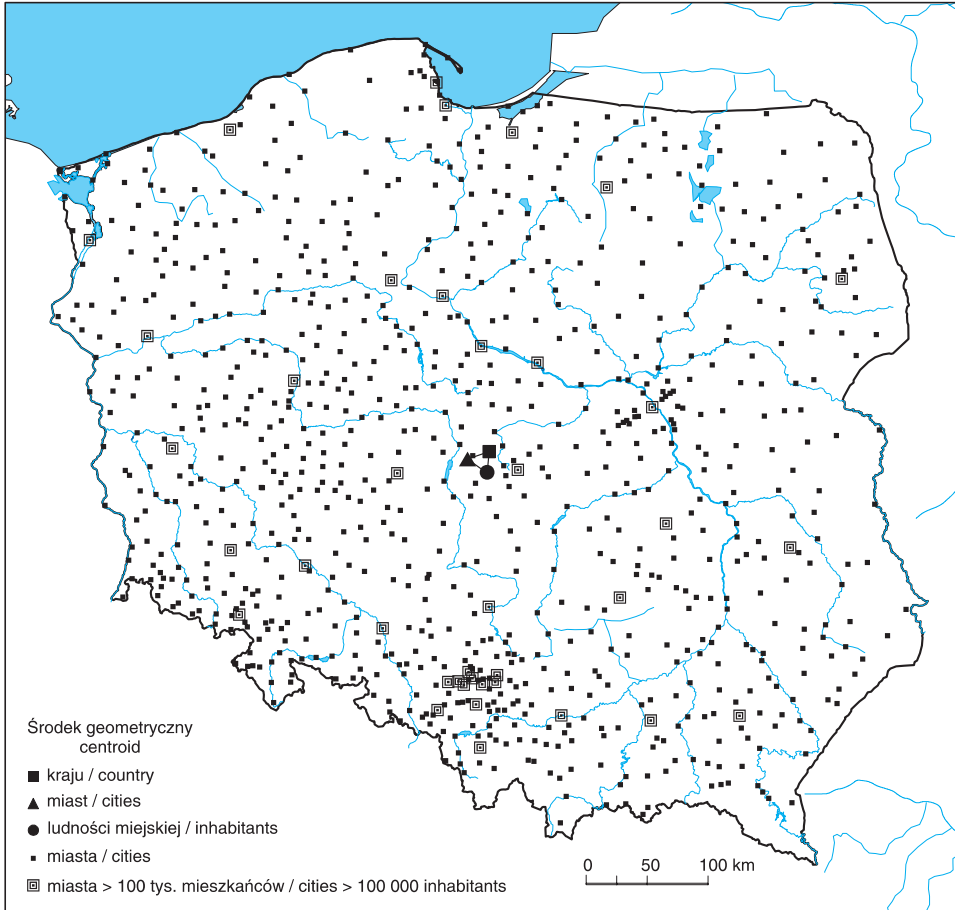
Lata	Wzrost ludności w miastach w wyniku:					
	przyrostu rzeczywistego					zmian administracyjnych
	ogółem	przyrostu naturalnego	migracji			
			razem	wewnętrznych ¹	zagranicznych	
1946–2000	85,2	46,8	38,4	43,5	-5,1	14,8
1946–1950	100,0	45,9	54,1	62,4	-8,3	0,0
1951–1960	65,9	46,6	19,3	21,1	-1,8	34,1
1961–1970	96,6	52,3	44,4	49,7	-5,3	3,4
1971–1980	90,0	42,5	47,5	50,8	-3,3	10,0
1981–1990	92,9	52,0	40,9	48,2	-7,3	7,1
1991–2000	78,9	32,0	46,9	74,5	-27,6	21,1

¹ Migracje osób meldujących się na pobyt stały.

Źródło: Gawryszewski, 2005, s. 121.

W ciągu 50 lat zmieniała się liczba miast i ludności miejskiej, powodując kolejne zmiany w miejskiej sieci osadniczej. Były one spowodowane różnymi czynnikami politycznymi, ekonomicznymi i społecznymi, które miały swoje odzwierciedlenie w wielkości przyrostu naturalnego, rozmiarach migracji wewnętrznych i zagranicznych oraz zmianach administracyjnych miast (tab. 2). Zmiany te można uznać za korzystne, gdyż na początku XXI w. omawiane centroidy były usytuowane w niewielkiej odległości od siebie – dokładnie na dziale wodnym I rzędu Odry i Wisły, około 30 km na zachód od Łodzi (ryc. 3). Dystans między środkiem Polski a środkiem miast zmniejszył się do 18 km, a między środkiem miast i ludności miejskiej do 19 km, jednak położenie centroidów względem siebie nie zmieniło się. Nadal (choć w mniejszym stopniu) waga ludności miejskiej zamieszkującej południe kraju była wyższa od ludności miejskiej pozostałej części Polski, a liczba miast na południowym zachodzie przewyższała pozostałe regiony. Zwiększenie liczby miast dużych w północnej Polsce zostało zrównoważone zwiększaniem ich liczby na południu, co miało swe następstwa w niewielkim przesunięciu centroidów.

Metoda centroidów ilustruje dynamikę, siłę i kierunek zmian miejskiej sieci osadniczej w Polsce w XX w. Przesunięcie środka geometrycznego Polski w 1945 r. o 200 km na zachód spowodowało przesunięcia dwóch pozostałych centroidów (tab. 3).



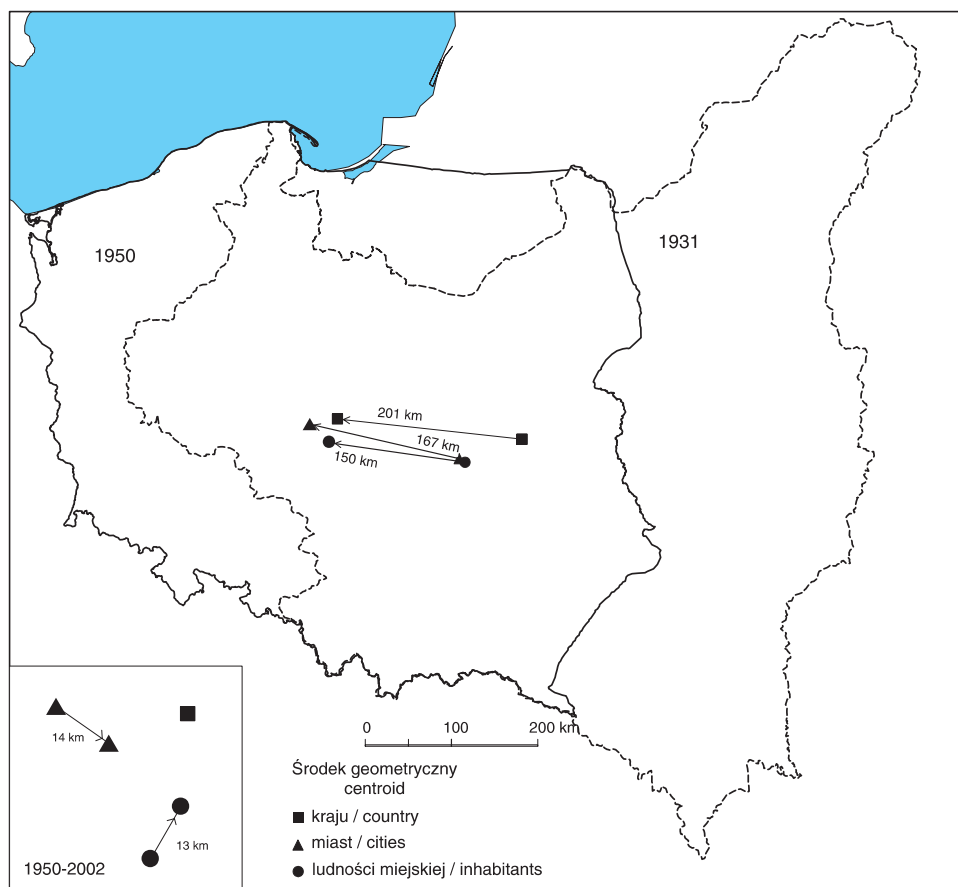
Ryc. 3. Rozmieszczenie miar centrograficznych w Polsce w 2002 r.

Distribution of centres of gravity of Poland's cities and urban population in 2002

Środek geometryczny Polski przesunął się w wyniku porozumień jałtańskich o 175 km na północny zachód (ryc. 4). Przyłączenie do ZSRR ponad 160 polskich miast, a dołączenie około 250 niemieckich spowodowało przesunięcie środka geometrycznego miast o 167 km na północny zachód, a ludności miejskiej o 150 km na zachód (ryc. 4). Tak spektakularne przesunięcie centroidów nie wystąpiło zapewne nigdzie w Europie, można je chyba tylko porównać do zmian sieci osadniczej na kresach wschodnich kolonizowanych za czasów Kazimierza Wielkiego i Jagiellonów. Druga połowa XX w. przynio-

Tabela 3. Lokalizacja centroidów w Polsce

Rok	Środek geometryczny kraju		Środek geometryczny miast		Środek geometryczny ludności miejskiej	
	długość geogr.	szerokość geogr.	długość geogr.	szerokość geogr.	długość geogr.	szerokość geogr.
1931	22,058	51,721	21,1	51,4	21,1	51,5
1950	19,143	51,920	18,7	51,9	19,0	51,7
1970	19,143	51,920	18,8	51,8	19,0	51,7
1988	19,143	51,920	18,8	51,9	19,1	51,8
2002	19,143	51,920	18,9	51,2	19,1	51,8



Ryc. 4. Przesunięcie miar centrograficznych w Polsce w latach 1931, 1950, 2002
 The shift in centres-of-gravity in Poland in the years 1931, 1950 and 2002

sła stabilizację sieci miast, a zachodzące zmiany były dla niej bardzo korzystne. Centralnie sterowana gospodarka socjalistyczna wpływała na lokalizację miast, a także na migracje mieszkańców (przesiedlenia, nakazy pracy, zakazy meldunkowe) i stopień urbanizacji i industrializacji (lokalizacja obiektów przemysłowych) w poszczególnych regionach. Centroidy przesunęły się o około 14 km w kierunku środka Polski i wszystkie trzy leżą wewnątrz koła o promieniu 10 km. Taka sytuacja wystąpiła zapewne po raz pierwszy w historii Polski.

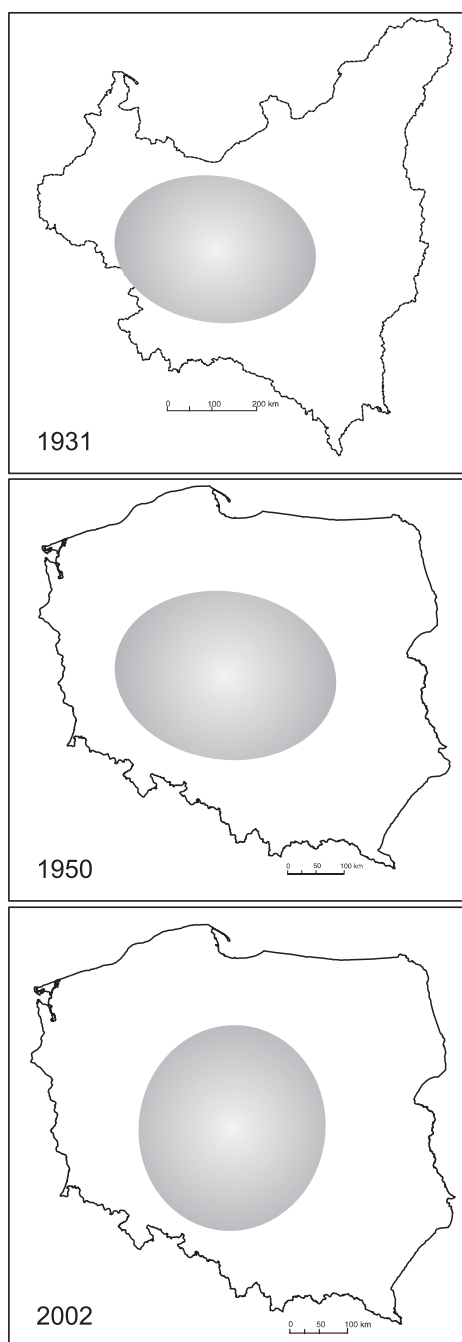
Rozproszenie miast, oceniane przez wartość odchylenia standardowego było największe w 1931 r. i wynosiło 2,9, natomiast po wojnie jego wartość zmalała do 2,3, a następnie po 50 latach lekko wzrosła do 2,5. Pomimo zmiany liczby miast i terytorium, na którym była rozpięta miejska sieć osadnicza, w XX w. wahania wartości odchylenia standardowego nie są wysokie i świadczą o umiarkowanych zmianach rozproszenia w sieci.

Kierunek rozproszenia polskich miast w XX w. zmienił się z południkowego w 1931 na równoleżnikowy w 2002 r. Wskazuje na to położenie elipsy odchylenia standardowych w poszczególnych latach (ryc. 5). W drugiej połowie stulecia, pomimo wzrostu liczby miast o ponad 200, elipsa nie zmieniła w zasadzie położenia, lecz zmieniły się wartości jej półosi. Zwiększyła się wartość krótszej półosi, co spowodowało, że kształt elipsy zbliża się do kształtu koła. Jest to korzystna zmiana, świadcząca o równomiernym – we wszystkich kierunkach – rozpraszaniu miast. Jeśli dodatkowo wziąć pod uwagę położenie centrum geometrycznego miast w pobliżu centrum geometrycznego Polski to oznacza, że miejska sieć osadnicza powoli ewoluuje do niemal idealnego układu. Położenie i kierunek nachylenia elipsy odchylenia standardowych wskazuje na niewielkie niedobory liczby miast w północnej i wschodniej Polsce.

Wnioski

Miary centrograficzne są bardzo wrażliwe na zmiany wagi, liczby i położenia punktów w przestrzeni, dlatego z powodzeniem mogą być stosowane do obserwacji ewolucji miejskiej sieci osadniczej. Na ziemiach polskich w XX w., których historia była wyjątkowa w skali nie tylko europejskiej ale i światowej, przemiany sieci osadniczej były wyjątkowo duże. Lokalizacja centroidów zmieniała się wraz ze zmianą terytorium Polski, liczbą miast i stopniem urbanizacji.

W 1931 r. centroidy miast i ludności miejskiej były przesunięte o około 70 km na zachód w stosunku do środka Polski, lecz większą wagę miały miasta zlokalizowane na południu kraju. W wyniku decyzji politycznych w 1945 r., które zapadły w Jałcie, zmieniono granice Polski, a jej środek geometryczny przesunął się aż o 200 km w stosunku do 1939 r. W konsekwencji miejska sieć osadnicza również zmieniła położenie, a jej centrum wypadło o 167 km na północny



Ryc. 5. Kształt i położenie elipsy odchyień standardowych w latach 1931, 1950, 2002
The shape and position of the standard deviational ellipses in 1931, 1950 and 2002

zachód w stosunku do 1931 r. Nie można zapominać, że decyzje podjęte w Jałcie nie dotyczyły jedynie geometrycznej zmiany granic, ale wiązały się również z wysiedleniem miejscowej ludności. Tych kilka liczb przedstawia ogrom wysiedleń, przesiedleń i migracji ludności polskiej i niemieckiej w kierunku zachodnim, których wyrazem jest też nowa lokalizacja centrum ludności miejskiej (o 150 km na zachód od przedwojennej). Kolejne 50 lat przyniosło pozytywne zmiany w miejskiej sieci osadniczej. Ich ilustracją jest bardzo bliskie położenie trzech centroidów – miast, ludności miejskiej i Polski – względem siebie. Korzystne jest też usytuowanie i kształt elipsy odchyłeń standardowych, które świadczy o bardzo dobrym (choć nie idealnym) geometrycznym rozmieszczeniu miast w przestrzeni geograficznej Polski.

Formowanie się miejskiej sieci osadniczej w ciągu ponad 1000 lat dziejów państwa polskiego odbywało się w zmieniających się granicach kraju (Jażdżewska, 2006), a ostatnie 100 lat nie było okresem wyjątkowym. Jej kształt na początku XXI w. jest więc wynikiem wielowiekowego procesu i należy do dziedzictwa kulturowego kraju, które powinno być objęte szczególną uwagą i troską w trakcie podejmowania decyzji politycznych, gdyż to od nich w dużej mierze zależy jej obecny wygląd (Jażdżewska, 2006).

Piśmiennictwo

- Ebdon D., 1985, *Statistics in Geography*, Basil Blackwell, Oxford.
- Gawryszewski A., 2005, *Ludność Polski w XX wieku*, IGiPZ PAN, Monografie, 5, Warszawa.
- Jażdżewska I., 2006, *Kształtowanie się miejskiej sieci osadniczej Polski do roku 1918 na tle zmian terytorium kraju*, Acta Universitatis Lodziensis, Folia Geographica Socio-Oeconomica, 7, s. 95–121.
- Kosiński L., 1967, *Geografia ludności*, PWN, Warszawa.
- Kostrubiec B., 1972, *Analiza zjawisk koncentracji w sieci osadniczej*, Prace Geograficzne, IG PAN, 93, Warszawa.
- Krzyżanowski A., Kumaniecki K., 1915, *Statystyka Polski*, Skład Główny w Księgarni G. Gebethnera i sp. w Krakowie.
- Runge J., 1992, *Wybrane zagadnienia analizy przestrzennej w badaniach geograficznych*, Skrypty Uniwersytetu Śląskiego, 469, Katowice.
- Wilk W., 2000, *Usługi dla przedsiębiorstw i usługi konsumpcyjne w Warszawie – zmiany rozmieszczenia w latach 1986–2000*, [w:] I. Jażdżewska (red.), *XIII Konwersatorium Wiedzy o Mieście*, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź, s. 169–173.
- Wolaniuk A., 1997, *Funkcje metropolitalne Łodzi i ich rola w organizacji przestrzeni*, Szlakami Nauki, 25, Łódzkie Towarzystwo Naukowe, Łódź.

[Wpłynęło: marzec; poprawiono: październik 2006 r.]

IWONA JAŹDŹEWSKA

20TH-CENTURY CHANGES IN CENTRE-OF-GRAVITY POSITIONS OF CITIES
AND CITY POPULATIONS IN POLAND

In the 20th century, Poland went through repeated changes of its administrative borders that had consequences for numbers of towns and cities, overall levels of urbanization and the configuration of the urban settlement network (Table 1). There is thus a question to be answered as to whether the above changes encouraged concentrations of cities and the urban population in certain regions of the country, as has been the case in France, where 1/5 of the country's population live in the metropolitan region of Paris? Has a process of this kind had different results in Poland?

The present article describes work in which centroid measures were used to present 20th-century changes in Poland's urban settlement network, by reference to the three historical periods of the 2nd Republic of Poland, the People's Republic of Poland and the 3rd Republic of Poland. The relevant changes in borders are reflected in data from the national censuses carried out in 1931, 1950 and 2002.

The set of cities was transformed into a set of points in geographical space, the weight of a unit being assumed to reflect its number of citizens, while coordinates of the point describe longitude and the latitude. The calculated coordinates of centroids allowed for the identification and delineation of geometric centres for urban population. An assumption regarding equal population sizes of all cities was used to determine the directions in which and extent to which geometric centres of urban population are relocated in relation to the actual geometric centres reflecting the distribution of towns and cities. Also determined were the standard deviation allowing for the degree of concentration of city space to be evaluated, and the ellipse of the standard deviations showing the directions assumed by dispersion.

The data for 1931 reveal a shift in the geographic centre of cities as compared with that in the area of the 2nd Republic of Poland by over 73 km in a south-westerly direction. This reflects the irregular location of cities in the period, as well as a greater concentration of them in south-western parts of the country (Fig. 1). The settlement network in western Poland was not only of higher density, but also characterised by the presence of a greater number of large cities – with over 100,000 people. The eastern part of Poland – and most especially the valley of the Prypeć – had few cities, being a sparsely populated area for centuries characterised by a weak settlement network.

As a result of the political decisions taken in Yalta in 1945, the borders of Poland shifted markedly, the geometric centre experiencing a 200 km relocation in relation to the 1939 situation (Fig. 4). The incorporation of territory into the USSR entailed the transfer out of the urban settlement network of more than 160 towns and cities. At the same time, some 250 formerly-German urban areas were annexed by Poland. The result was a re-weighting of the urban settlement network in Poland, its centre relocating 167 kilometers to the north-west, as compared with the 1931 situation. Equally, it needs to be recalled that decisions made in Yalta did not relate solely to geometrical change regarding borders, since they were also related to a displacement of local populations. Thus reflected in a few numbers is the full enormity of the displacements, uproot-

ing and migrations of the Polish and German populations in a westerly direction, also expressed in the new location of the centre of urban population (150 kilometers west of the pre-War location).

As of 1950 there were more towns and cities on the west side of Poland, resulting in a further shift of the geometric centre of urban settlement some 31 km to the west in relation to the geographical centre of the country (Fig. 2). While cities were more numerous in the west, the size of the urban population was greater in the cities of southern Poland, this having its impact on the location of the geometric centre of urban population, which was 30 km south-east of the geometric centre for the distribution of towns and cities. In southern Poland there were more large cities – of over 100,000 people – than in other parts of the country (Fig. 2).

Over the 50-year period there were changes in the numbers of cities and sizes of the urban population that brought about changes in the urban settlement network. These were caused by different political, economic and social factors reflected in the scale of population growth, internal and foreign migration and administrative changes in the cities (Table 2). The changes need to be recognized as advantageous, because, at the beginning of the 21st century, the three discussed centroids were located at inconsiderable distances from one another (Fig. 2).

City dispersion, as evaluated by reference to the standard deviation, was greatest in 1931 (at 2.9), but was at the lower value of 2.3 after the War, only to have risen back again somewhat after 50 years to 2.5. Despite the change in the number of cities and in the territory in which the urban settlement network was located in the 20th century, the fluctuations in values for standard deviation are not high, and attest to only moderate changes in the network's dispersion.

The direction of Polish cities' dispersion in the 20th century changed from a prevalently north-south one to an east-west one in 2002. This is indicated by the ellipsoid location of standard deviations in certain years (Fig. 5). The location and direction to the inclination of the ellipse's standard deviations point to a slight deficiency in the number of towns and cities in northern and eastern Poland.

The formation of the urban settlement network over more than 100 years of Polish history took place within the context of changing national borders (Jażdżewska, 2006), but the last 100 years was by no means an unusual period. In fact, the shape it assumes at the beginning of the 21st century reflects a process many centuries long and is thus part of the cultural heritage of the country, which should be the subject of special attention and concern as political decisions are taken. It is after all these that go a long way to influencing the contemporary shape of the urban settlement network (Jażdżewska, 2006).

Wykłady Hettnerowskie na Wydziale Geografii Uniwersytetu w Heidelbergu

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

Począwszy od 1997 r. Wydział Geografii Uniwersytetu w Heidelbergu organizuje corocznie w czerwcu i/lub lipcu serię tzw. Wykładów Hettnerowskich. Alfred Hettner był profesorem geografii na Uniwersytecie w Heidelbergu od 1899 do 1928 r., a równocześnie cieszył się uznaniem i szacunkiem środowiska geografów niemieckich swoich czasów. Zajmował się badaniami z pogranicza teoretycznej geografii społeczno-gospodarczej, ekonomii, nauk społecznych i humanistycznych, reprezentował zatem bardzo współczesne podejście do badań ekonomicznogeograficznych. Był również założycielem i pierwszym redaktorem wychodzącego do dziś niemieckojęzycznego czasopisma *Geographische Zeitschrift*, kwartalnika o profilu teoretyczno-geograficznym, wyróżniającego się dobrym poziomem merytorycznym.

Podczas Wykładów Hettnerowskich, zaproszony gość wygłasza dwa publiczne wykłady, z których jeden jest rozpowszechniany również za pośrednictwem Internetu. Dodatkowo, kilka seminariów daje studentom starszych lat i młodszym naukowcom możliwość spotkania i wymiany poglądów z uczonym o międzynarodowej reputacji. Takie doświadczenie na wczesnym etapie kariery akademickiej jest wręcz bezcenne, stwarza bowiem zupełnie nowe perspektywy do prowadzenia własnych badań, a także zachęca do krytycznych refleksji, związanych z teoretycznymi debatami i geograficzną praktyką. Spotkania odbywają się w języku angielskim. Z list uczestników spotkań wynika, że bierze w nich udział zazwyczaj kilkadziesiąt osób. O ile w pierwszym w 1997 r. byli to jednak prawie wyłącznie młodzi ludzie z Niemiec, a tylko pojedyncze osoby z Austrii i Szwajcarii, o tyle w ósmym, w 2004 r., uczestnicy pochodzili z Heidelbergu oraz 19 innych europejskich i amerykańskich uniwersytetów. Niestety, nie ma wśród nich osób z Polski.

Trudno wnioskować, jakie są koszty przedsięwzięcia, sądząc jednak po „oprawie” i po pierwszorzędnym nazwiskach wykładowców można przypuszczać, że

niemałe. Sponsorem spotkań jest sprawnie działająca Fundacja Klaus Tschira (Klaus Tschira Foundation, KTF), założona w 1995 r. przez fizyka i jednocześnie biznesmena dr. h.c. Klaus Tschirę jako organizacja *non-profit*, mająca swoją siedzibę w historycznej Willi Bosch w Heidelbergu. K. Tschira był współzałożycielem SAP AG, firmy tworzącej oprogramowanie komputerowe. KTF popiera badania i projekty studenckie w zakresie stosowanej informatyki, nauk przyrodniczych i matematyki, projekty edukacyjne na uniwersytetach państwowych i prywatnych oraz wybrane projekty ochrony zabytków historii i sztuki. We wszystkich działaniach KTF stara się promować publiczne zrozumienie dla wspomnianych dziedzin. Środki Fundacji służą głównie finansowaniu własnych projektów badawczych, ale również krzewieniu wiedzy, której dobrym przykładem są właśnie omawiane Wykłady Hettnerowskie.

W dalszej części sprawozdania, na podstawie publikacji, przedstawia się krótko treść poszczególnych spotkań, nie wchodząc jednak w szczegóły i krytykę poszczególnych kwestii i poglądów. Dotychczas ukazało się osiem tomów, prezentujących Wykłady Hettnerowskie, które odbyły się w latach 1997–2004 (tab. 1). Pięć pierwszych tomów wydał Wydział Geografii Uniwersytetu w Heidelbergu, dwa ostatnie – profesjonalne wydawnictwo Franz Steiner Verlag ze Stuttgartu, a jeden (szósty) tom był wspólnym przedsięwzięciem. Tomy mają podobną objętość i układ: *Wprowadzenie* pióra inicjatorów spotkań – profesorów Petera Meusbürgera i Hansa Gebhardta, dalej treść poszczególnych wykładów, czasem – komentarz(e) lub dyskusję, informację o KTF, dokumentację fotograficzną spotkania i – na końcu – listę uczestników. Po przejściu publikacji przez Franz Steiner Verlag poprawiła się nieco szata graficzna tomów.

Autorem dwóch pierwszych wykładów jest Derek Gregory, szerzej znany w środowisku geograficznym od momentu opublikowania w 1978 r. swojej *Ideology, Science and Human Geography*¹. Jako zwolennik krytycznej geografii człowieka, Gregory opowiada się za potrzebą uspołecznienia naszej dyscypliny i uprzestrzennienia teorii społecznej. W następnej znaczącej pracy *Geographical Imaginations* (1994) rozważa wzajemne zależności między ekonomią polityczną, teorią społeczną, studiami kultury i geografiami, reinterpreterując i poddając w wątpliwość dotychczasowe rozważania teoretyczne. Poza tym, zajmował się m.in. geografiami historyczną Egiptu i przedstawianiem krajobrazu kolonialnego, przestrzeni i ludzi. Od czasu wykładów opublikował m.in. *The Colonial Present* (2004), był także redaktorem lub współredaktorem kilku książek.

W Heidelbergu Gregory przedstawił swoje filozoficzne rozważania podczas dwóch wykładów zatytułowanych *Władza, wiedza a geografia* oraz *Geograficzna dysputa o nowoczesności*. Pierwszy wykład nawiązuje do treści zawartych w *Geographical Imaginations*, ma postać eseju, bez wyraźnie zarysowanej tezy, a dotyczy szeroko pojmowanych związków między systemami władzy i przestrze-

¹ Krytyczne omówienie patrz: Z. Taylor, *Odrzucić pozytywizm – i co dalej?*, Przegląd Geograficzny, 1983, 55, 2, s. 415–432.

niami wiedzy. Drugi wychodzi od Jürgena Habermasa (nawet tytuł jest zapożyczony) i nawiązuje do idei Hegla, jest również esejem, tym razem na temat relacji między nowoczesnością i racjonalnością. Spuścizna Hegla, w odróżnieniu od Habermasa, umożliwia uwzględnienie nie tylko koncepcji czasu, ale również przestrzeni i natury, toteż bardziej przystaje do geograficznej rzeczywistości. Gregory próbuje dowieść, że dwa podstawowe pojęcia w geografii – właśnie przestrzeń i natura – stwarzają właściwą podstawę do analizy nowoczesności. Oba eseje nie są łatwe w odbiorze. Od czytelnika wymagają porządnego przygotowania i ogromnej erudycji, dlatego dyskusję ukierunkowano na następujące zagadnienia: (1) geograficzne prezentacje w literaturze, sztuce, polityce; (2) teoretyczne rozważania o przestrzeni; (3) modernizacja, nowoczesność a miasto; i (4) kartowanie przestrzeni. Zresztą nie była to typowa dyskusja, lecz odpowiedzi prelegenta na pytania zadawane przez prowadzącego.

Następne dwa wykłady prowadziła Doreen Massey, która w badaniach łączy szczegółowe analizy empiryczne z rozważaniami teoretycznymi dotyczącymi przestrzeni i miejsca. We wczesnych pracach skupiała się na nierównościach regionalnych i geografii przemysłu, kwestionując zarówno neoklasyczną ekonomię, jak i rodzaj deterministycznego marksizmu, czego prawdopodobnie najbardziej widocznym przejawem była klasyczna już dzisiaj praca *Spatial Divisions of Labour* (1984). Później zajęła się kwestiami tożsamości i studiami nad tożsamością kulturową płci (*Space, Place and Gender*, 1994), a także społecznymi implikacjami zaawansowanych technologii i parków naukowych (*High-Tech Fantasies*, współautorstwo z D. Wield i P. Quintas, 1992). We wspólnej z J. Allenem i A. Cochrain pracy *Rethinking the Region* (1998), Massey zaproponowała alternatywę dla tradycyjnej geografii regionalnej, opowiadając się za koncepcją regionów jako wytworów relacji społecznych. W najnowszej publikacji *For Space* (2005) pokazała, jak sposób pojmowania przestrzeni odmienia nasze rozumienie świata, postawy wobec innych i naszą politykę.

Zarówno w geografii, jak i poza nią Massey opowiadała się za politycznym i publicznym zaangażowaniem. Uczestniczyła w wielu brytyjskich rządowych gremiach doradczych, była obecna w BBC, miała swój udział w filmach nawiązujących do prowadzonych badań, w podręcznikach wydawanych przez Open University (np. *Geography Matters!* wspólnie z J. Allenem, 1984, czy *A Place in the World?* z P. Jess, 1995). W październiku 1998 r. Doreen Massey została wyróżniona prestiżową Prix International de Géographie Vautrin Lud, uważaną przez niektórych za geograficzny odpowiednik Nagrody Nobla.

W 1998 r. Massey wygłosiła w Heidelbergu dwa wykłady – *Miejsca, kultury a globalizacja* oraz *Polityka a filozofia przestrzenności*. W pierwszym zajęła się wyobrażeniami na temat globalizacji i poszukiwaniem jej efektów. Dwa główne tematy: relacje władzy i czasoprzestrzeń Massey usiłowała połączyć w coś, co nazwała *power-geometries of time-space*, przy czym centralnym pojęciem wykładu pozostała globalizacja, rozumiana zarówno przestrzennie, jak i prze-

Tabela 1. Publikacje Wykładów Hettnerowskich

Nr tomu	Autor	Afilacja autora	Rok wykładu/ rok publikacji	Tytuł tomu	Wydawca
1	Derek Gregory	Department of Geography, University of British Columbia, Vancouver, Kanada	1997/1998	<i>Explorations in Critical Human Geography</i>	Department of Geography, University of Heidelberg
2	Doreen Massey	Faculty of Social Sciences, Open University, Milton Keynes, Wielka Brytania	1998/1999	<i>Power-Geometries and the Politics of Space-Time</i>	Department of Geography, University of Heidelberg
3	Michael Watts	Department of Geography and Institute of International Studies, University of California, Berkeley, USA	1999/2000	<i>Struggles over Geography: Violence, Freedom and Development at the Millennium</i>	Department of Geography, University of Heidelberg
4	John A. Agnew	Department of Geography, University of California, Los Angeles, USA	2000/2001	<i>Reinventing Geopolitics: Geographies of Modern Statehood</i>	Department of Geography, University of Heidelberg
5	David N. Livingstone	School of Geography, Queen's University, Belfast, Wielka Brytania	2001/2002	<i>Science, Space and Hermeneutics</i>	Department of Geography, University of Heidelberg
6	Susan Hanson	School of Geography, Clark University, Worcester, MA, USA	2002/2003	<i>Geography, Gender, and the Workaday World</i>	Department of Geography, University of Heidelberg + Franz Steiner Verlag, Stuttgart
7	Michael Storper	Institut d'Etudes Politiques de Paris; London School of Economics and Political Science; University of California, Los Angeles, USA	2003/2004	<i>Institutions, Incentives and Communication in Economic Geography</i>	Franz Steiner Verlag, Stuttgart
8	David Harvey	City University of New York Graduate Center, USA	2004/2005	<i>Spaces of Neoliberalization: Towards a Theory of Uneven Geographical Development</i>	Franz Steiner Verlag, Stuttgart

strzennie. W drugim, skupiła się na relacjach między pojęciem przestrzeni i teoretyzowaniem w naukach społecznych, a szczególnie skoncentrowała się na ich związkach z filozofią polityczną i myśleniem politycznym w sensie bardziej ogólnym.

Kwestie poruszane podczas wykładów znalazły rozwinięcie w trakcie trzech seminariów, zatytułowanych odpowiednio: „Globalizacja, zaawansowana technologia a geografia”, „Tożsamość – tożsamość kulturowa płci – przestrzeń” oraz „Teoria i praktyka w badaniach geograficznych”, których obszernie streszczenia zamieszczono w publikacji. Pewnym *novum* jest biograficzny wywiad, będący najciekawszym fragmentem tomu. Z wywiadu dowiadujemy się, między innymi, że Doreen Massey przez 20 lat była aktywistką Partii Pracy, nie zrobiła doktoratu, a także w jaki sposób zapoznała się z francuskim strukturalizmem, jak stała się „feministyczną socjalistką” ostrożnie podchodzącą do marksizmu, dlatego przeniosła swoje zainteresowania z geografii ekonomicznej (przemysłu) na kwestie filozoficzne związane z tożsamością i tożsamością kulturową płci.

Autorem trzeciej serii Wykładów Hettnerowskich był Michael Watts, którego zainteresowania skupiały się wokół zagadnień rozwoju, takich jak ekonomia polityczna i ekologia polityczna (rozumiana jako dziedzina geografii!) krajów Trzeciego Świata, ze szczególnym uwzględnieniem społeczności chłopskich i zmian agrarnych. Badania – w tym także terenowe – Watta obejmowały Afrykę i południowe Indie, ale równocześnie miał on świadomość procesów globalnych i dyskusji toczonych w naukach społecznych i w ramach teorii kultury (*Silent Violence*, 1983). Był m.in. zwolennikiem stosowania w badaniach analizy marksistowskiej. W uznaniu swych zasług badawczych i dydaktycznych w 1997 r. otrzymał prestiżową profesurę (*prestigious Chancellor's Professorship*) w Berkeley.

W 1999 r. Watts przedstawił dwa wykłady – *Geografia przemocy: przestrzeń, miejsce a narcyzm drobnej różnicy* oraz *Rozwój podczas fin de siècle – Marks, Malthus i poszukiwanie alternatyw*. Trzy seminaria nawiązywały do treści wykładów – „Żywność, głód i przemoc”, „Ekologia polityczna społeczeństw chłopskich”, a trzecie dotyczyło spojrzenia na problemy rozwoju w kontekście świata rozwiniętego, mianowicie spojrzenia na Harlem oczyma fotografa Roya DeCarava. W tym ostatnim przypadku, esej Watta stanowił komentarz do fotografii miasta amerykańskiego.

Rok 1999 stanowił ważną cezurę w historii geografii w Heidelbergu – była to 100 rocznica przyjęcia na etat jako pierwszego profesora geografii Ruprecht-Karls-Universität Alfreda Hettnera, a jednocześnie 140-lecie jego urodzin. Zbieżność obu rocznic stanowiła asumpt do włączenia do tomu krytycznej oceny próby określenia dyscypliny i konsekwencji przyjęcia idei patrona, pióra Ute Wardengi.

W 2000 r. zaproszonym wykładowcą był John A. Agnew, prominentny przedstawiciel geografii politycznej, zajmujący się ekonomią polityczną państwa,

teoriami geopolityki, teoriami rozwoju, geografiami gospodarki światowej, a także rolą regionów amerykańskich w gospodarce światowej. Dłużej zajmował się zmianami miast i regionów we Włoszech (np. *Rome*, 1995) i był współredaktorem tomów z zakresu geografii człowieka (*Human Geography: An Essential Anthology*, 1996, wspólnie z D. Livingstone i A. Rogersem) i jej związków z socjologią (*The Power of Place: Bringing Together Geographical and Sociological Imaginations*, 1989, wspólnie z J. Duncanem).

J. Agnew zaprezentował publicznie dwa wykłady: *Granice narodowe a granice Europy* i *Rozważanie charakteru międzynarodowego w geografii politycznej*, które zostały zamieszczone w publikacji. Co ciekawe, niektóre ze stwierdzeń autora, zwłaszcza dotyczące hitlerowskiej przeszłości Niemiec, musiały być dla słuchaczy – w ogromnej większości przecież Niemców – niezbyt przyjemne. Po wykładach odbyły się trzy seminaria, zatytułowane odpowiednio: „Pułapka terytorialna: geograficzne założenia teorii stosunków międzynarodowych”, „Odwzorowanie władzy politycznej poza granicami państwa” i „Czas w przestrzeni: mit zacofanych Włoch we współczesnej Europie”. Poza tym, w tomie zamieszczono również esej Agnew o miejscu Sycylii we współczesnej polityce Włoch.

Pięć Wykładów Hettnerowskie (2001) zaprezentował David N. Livingstone. Jest on znany przede wszystkim za swój wkład do historiografii geografii², a zwłaszcza skupienie się na relacjach między nauką a religią (na przykład *Nathaniel Southgate Shaler and the Culture of American Science*, 1987; *Darwin's Forgotten Defenders*, 1987; *The Preadamite Theory and the Marriage of Science and Religion*, 1992; *Ulster-American Religion: Episodes in the History of a Cultural Connection*, wspólnie z R. Wellsem, 1999). Jest także współredaktorem wspomnianego uprzednio podręcznika akademickiego *Human Geography: An Essentials Anthology* (wspólnie z J. Agnew i A. Rogersem, 1996). W centrum zainteresowań Livingstone'a leży umiejscowienie nauki w szerszym kontekście społecznym i przestrzennym, podobnie zresztą jak historii. W 1995 r. zostaje członkiem (Fellow) British Academy, a w 1998 r. – Royal Irish Academy.

W Heidelbergu Livingstone wygłosił dwa publiczne wykłady – *Wiedza, przestrzeń a geografie nauki* i *Tropikalna hermeneutyka a wyobrażenia klimatyczne* – opublikowane w poprawionej wersji. W pierwszym skoncentrował się wokół idei geografii jako wiedzy naukowej, przy czym nauka znalazła się nie „powyżej” kultury, lecz stanowiła jej część. Drugi wykład nawiązywał do tradycji Uniwersytetu w Heidelbergu, zarówno do zainteresowań klimatem (Alfred Hettner i jego uczeń Leo Waibel), jak i hermeneutyką filozoficzną (Hans-Georg Gadamer). Podczas trzech seminariów („Usytuowanie wiedzy”, „Region, przyczyna i naukowe projekty”, „Nauka, cyrkulacja i wiarygodność”) pogłębiano tematykę wykładów. Interesujący wywiad z prelegentem kończy tom.

² Np. *The Geographical Tradition: Episodes in the History of a Contested Enterprise* (1992); *Geography and Enlightenment* (red. wspólnie z C. Withersem, 1999).

Szóstą edycję Wykładów Hettnerowskich prowadziła Susan Hanson, dobrze znana w środowisku dzięki badaniom z zakresu geografii miast, geografii ekonomicznej i geografii feministycznej. Szczególnym zainteresowaniem prelegentki cieszyła się geografia transportu miejskiego, a redagowany przez nią podręcznik *The Geography of Urban Transportation* miał trzy wydania, ostatnie wspólnie z G. Giuliano w 2004 r. Interesowały ją także studia nad tożsamością kulturową płci w powiązaniu z miejskimi rynkami pracy (np. *Gender, Work and Space*, wspólnie z G. Pratt, 1995), a także praktyka zrównoważonego rozwoju w obszarach miejskich. Hanson była przewodniczącą Stowarzyszenia Geografów Amerykańskich (AAG) i pierwszą kobietą-geografem wybraną do National Academy of Science w 2000 r. Była także członkiem Amerykańskiej Akademii Sztuk i Nauk, a w 1999 r. wyróżniono ją medalem Amerykańskiego Towarzystwa Geograficznego za wybitne osiągnięcia z zakresu geografii miast. Przez kilka lat była współredaktorką cenionego kwartalnika *Economic Geography*.

Podczas Wykładów Hettnerowskich w 2002 r. Hanson przedstawiła dwa publiczne wykłady – *Płeć kulturowa, geografia i codzienny (zwyczajny) świat* oraz *Geograficzne i feministyczne perspektywy przedsiębiorczości*. Obydwa nawiązywały do trzech dużych projektów badawczych, którymi kierowała. Dla piszącego niniejsze sprawozdanie oba teksty są jednymi z najciekawszych, nie tylko ze względu na poruszaną problematykę, ale również z uwagi na wielką erudycję autorki i jasny sposób przedstawiania zagadnień, uwidaczniający m.in. duże doświadczenie nauczyciela akademickiego. Problematykę wykładów analizowano w trakcie trzech seminariów, poświęconych geografii feministycznej, przedsiębiorczości oraz łączeniu metod ilościowych i jakościowych w geografii społeczno-ekonomicznej. O ile treść wykładów została opublikowana, o tyle seminariów – z niewiadomych powodów – nie.

Prowadzącym siódmy cykl Wykładów Hettnerowskich w 2003 r. był Michael Storper. Jego zainteresowania skupiały się wokół teorii i procesów rozwoju regionalnego, a efektem tego były prace na temat roli odtwarzania czynników geograficznej koncentracji działalności gospodarczych. Storper badał także wpływ liberalizacji handlu i przepływów technologii na strukturę globalnej lokalizacji przemysłu, różne ścieżki globalizacji i wynikające stąd nierówności rozwojowe regionów. Spośród jego książek wymienić należy *Production, Work, Territory: The Geographical Anatomy of Industrial Capitalism* (red. wspólnie z A. Scottem, 1986), *The Capitalist Imperative: Territory, Technology and Industrial Growth* (wspólnie z R. Walkerem, 1989), *Pathways to Industrialization and Regional Development* (red. wspólnie z A. Scottem, 1992), *Worlds of Production: The Action Frameworks of the Economy* (wspólnie z R. Salaisem, 1997) i *Latecomers in the Global Economy* (red. wspólnie z T. Thomadakisem i L. Tsipouri, 1998).

Storper zaprezentował dwa publiczne wykłady zatytułowane *Spółeczeństwo, społeczność lokalna i rozwój gospodarczy: dlaczego pewne miejsca rozwijają się, a inne nie?* oraz *Bezpośrednie kontakty a gospodarka miejska*. Oba zamieszczono w publikacji w poprawionej wersji, łącznie z biograficznym wywiadem i krótką dokumentacją fotograficzną. Wykłady zawierały sporo elementów ekonomii, zaś wywiad – interesujące fragmenty autobiografii: zaangażowanie polityczne i środowiskowe; wykształcenie socjologiczne i ekonomiczne; zainteresowanie strukturą społeczną, „światem” instytucji, radykalną ekonomią – marksizmem i strukturalizmem; odejście od marksizmu; doktorat z geografii w Berkeley; praca w Los Angeles (UCLA); koncepcja „świętej trójcy” łącząca technologię, organizację i terytorium w celu wyjaśnienia regionalnego zróżnicowania rozwoju ekonomicznego; „kulturalny zwrot” w angloamerykańskiej geografii ekonomicznej; przestrzenny zwrot w ekonomii, czyli tzw. „nowa geografia ekonomiczna”. Podobnie jak poprzednio, kwestie poruszane podczas wykładów znalazły rozwinięcie w trakcie trzech seminariów.

Ósme – i ostatnie – z omawianych Wykładów Hettnerowskich przedstawił David Harvey. Trudno przecenić jego wpływ na rozwój współczesnej geografii społeczno-ekonomicznej. Jest uznawany za jednego z najbardziej innowacyjnych i znaczących myślicieli w geografii w ciągu ostatnich 40 lat, a jego *Explanation in Geography* (1969) stała się ważkim wkładem w rozwój metodologii geografii traktowanej jako nauka przestrzenna. Przeniesienie się Harveya z Uniwersytetu w Bristolu na Uniwersytet Johna Hopkinsa w Baltimore zbiegło się z całkowitą zmianą wyznawanego paradygmatu badawczego. Podręcznik *Social Justice and the City* (1973) stał się przykładem krytycznych studiów miejskich, wykorzystujących ujęcie marksistowskie w ocenie ubóstwa i rasizmu w miastach zachodnich. *The Limits to Capital* (1982) był geograficznym rozwinięciem teorii kapitalizmu Marksa, co ugruntowało pozycję Harveya jako czołowego geografa marksistowskiego, również poza macierzystą dyscypliną. Autor powrócił do problematyki miejskiej w pracach *The Urbanization of Capital* (1985) i *Consciousness and the Urban Experience* (1985). Największym jak dotąd sukcesem była książka *The Condition of Postmodernity* (1989) – materialistyczna krytyka postmodernizmu, napisana w czasie gdy autor objął Katedrę Geografii (Halford Mackinder Chair in Geography) na Uniwersytecie w Oksfordzie. W swoich późniejszych pracach (*Justice, Nature and the Geography of Difference*, 1996; *Spaces of Hope*, 2000; *Spaces of Capital*, 2001) powrócił do kwestii (nie)sprawiedliwości społecznej i idei utopii. Spośród nowszych publikacji na uwagę zasługują *Paris, Capital of Modernity* (2003) i *The New Imperialism* (2003). Dorobek Harveya jest tak znaczący, że stał się przedmiotem krytycznych analiz innych, czego przykładem może być praca zbiorowa *David Harvey: A Critical Reader* (2006) pod redakcją N. Castree i D. Gregory’ego.

W Heidelbergu w 2004 r. Harvey wygłosił dwa wykłady: *Kapitalizm wolnorynkowy i powrót władzy klasowej* oraz *Ku ogólnej teorii nierównomiernie-*

go rozwoju geograficznego, które zamieszczono w tomie razem z esejem *Prze-strzeń jako słowo kluczowe* i krótką dokumentacją fotograficzną. Przedmiotem pierwszego wykładu jest krytyczna ocena neoliberalnej polityki i imperialnych tradycji, przede wszystkim – ale nie wyłącznie – polityki gospodarczej Stanów Zjednoczonych i Wielkiej Brytanii, zakładającej m.in. deregulację i prywatyzację gospodarki, liberalizację rynków finansowych, relokację ośrodków władzy, akumulację kapitału w rękach grupy właścicieli i tworzenie „dobrego klimatu” dla biznesu. Drugi wykład zawiera uwagi mające służyć budowie teorii nierównomiernego rozwoju geograficznego; jest to zbiór refleksji i propozycji służących przeformułowaniu wspomnianej teorii w świetle doświadczeń zebranych przy okazji pracy nad Paryżem. Oba wykłady są dobrymi przykładami zastosowania analizy marksistowskiej w badaniach ekonomiczno-geograficznych. Odbyły się również trzy seminaria, ale ich treści nie zamieszczono.

Jak z powyższego przeglądu wynika, wśród wykładowców są same wybitne postaci, ogromni erudyci, chociaż kryteria ich doboru nie są bliżej sprecyzowane. Wydaje się, że poglądy zaproszonych osób w jakiś sposób – chociaż częściowo – nawiązują do tradycji i niektórych charakterystycznych zagadnień, poglądów i idei nauk społecznych w Niemczech (takich jak geopolityka, marksizm, teoria krytyczna, hermeneutyka filozoficzna), ale nie należy z tego wyciągać daleko idących wniosków. Można oczywiście znaleźć co najmniej kilkakrotnie więcej znakomitych nazwisk osób, które nie zostały zaproszone i nie będą mogły wygłosić Wykładów Hettnerowskich, gdyż niektóre z nich w międzyczasie zmarły. Każdy dobór prelegentów jest subiektywny. Aby się o tym przekonać, wystarczy porównać zestaw 52 myślicieli, nie tylko geografów, zamieszczony w niedawno wydanej pracy *Key Thinkers on Space and Place* pod redakcją P. Hubbarda, R. Kitchina i G. Valentine (2004). Niemniej, istnieje pewna zgodność, kogo warto zapraszać: aż w pięciu przypadkach (Gregory, Harvey, Massey, Storper, Watts) nazwiska wykładowców znajdują się na liście 52 uczonych.

Już pobieżnie zarysowana tematyka wykładów pozwala na zorientowanie się w zakresie problematyki. Widać, że wszystkie wykłady zawierają sporo elementów innych nauk społecznych, a przede wszystkim filozofii, co jest w pełni zgodne z obecnie obowiązującymi tendencjami. Zdaniem piszącego te słowa, Wykłady Hettnerowskie zasługują na uwagę i popularyzację jako sposób umiejętnego powiązania dobrych tradycji, tj. przypomnienia postaci wybitnego patrona, który tworzył na miejscowym uniwersytecie, z najnowszymi tendencjami w naukach geograficznych, głoszonymi z ust uczonych, którzy osiągnęli niekwestionowany sukces naukowy w swojej dyscyplinie w skali międzynarodowej. Bardzo istotny jest aspekt edukacyjno-dydaktyczny, a także prestiżowy przedsięwzięcia. Niewielu uniwersytetom udaje się pozyskać do współpracy tak wybitne postaci światowej geografii. Trwałym, materialnym efektem jest seria publikacji, ukazujących się każdorazowo w ciągu roku po spotkaniu, chociaż publikowane materiały często stanowią mutacje, a nawet przedruki wcześniej-

szych prac. Trudno jednak oczekiwać, aby zaproszeni goście przygotowywali całkiem nowe opracowania wyłącznie w celu ich jednorazowej prezentacji. Wreszcie, na upowszechnienie zasługuje sposób pokrywania kosztów spotkań przez Fundację.

Urban Sprawl – Warsaw Agglomeration Case Study, red. M. Gutry-Korycka, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 2005; 335 s.

Nakładem Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego ukazała się obszerna monografia pod tytułem *Urban Sprawl. Warsaw Agglomeration Case Study*. Jest to w zasadzie prezentacja wyników realizacji interdyscyplinarnego projektu badawczego pt. „Urban Sprawl: Sprawl, Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development”, mieszczącego się w Programie Ramowym Unii Europejskiej FP 5 pt. „City of Tomorrow and Cultural Heritage”. Projekt „Urban Sprawl...” realizowało 7 zespołów badawczych, a przedmiotem ich badań były duże miasta europejskie: Ateny, Lipsk, Liverpool, Lublana, Sztokholm, Warszawa i Wiedeń. Warszawskim zespołem autorskim, w skład którego weszło 36 osób, kierowała prof. Małgorzata Gutry-Korycka. W realizacji projektu brało ponadto udział 13 różnego rodzaju instytucji i organizacji (pełną listę realizatorów projektu zamieszczono na wstępie publikacji). Trudno jednoznacznie stwierdzić, jakie kryteria sprawiły, że przedmiotem studiów porównawczych były te właśnie, wymienione powyżej, miasta europejskie. Być może o zbiorze obiektów badawczych przesadziło partnerstwo w projekcie. Nietrudno jednak zauważyć, że będące przedmiotem badań miasta różnią się między sobą wielkością, funkcjami, aktualną kondycją ekonomiczną oraz problemami, które muszą rozwiązać. Ma to duże znaczenie w analizie porównawczej, natomiast oczywiście nie jest istotne w analizie sytuacji w aglomeracji warszawskiej, a to właśnie było celem autorów ocenianej publikacji.

Zakres rzeczowy badań został w zasadzie wyznaczony przez koordynatorów projektu i wynikał z celów, jakie zamierzano osiągnąć. Chodziło o możliwie szerokie zbadanie i opisanie procesu określanego nazwą *urban sprawl*, który to termin nie ma w języku polskim właściwego odpowiednika. Co więcej, *urban sprawl* jest procesem różnie pojmowanym, w związku z tym różnie definiowanym i różnie egzemplifikowanym. Chodzi w gruncie rzeczy o proces przestrzennej, zewnętrznej ekspansji dużego miasta, jego rozlewanie się na peryferie, wchłanianie tego co nazywa się strefą podmiejską itp. To poniekąd także urbanizowanie zewnętrznej czy też krawędziowej strefy miast względnie rodzaj suburbanizacji. Teoretycznie nic nie stoi zatem na przeszkodzie, aby przyjąć którąś z wyżej przytoczonych, a używanych w polskiej literaturze naukowej definicji. Problem tkwi jednak w tym, że *urban sprawl* jest procesem żywiołowym, niekontrolowanym, ocenianym raczej negatywnie, a przynajmniej pejoratywnie, który stwarza władzom miejskim i strefy podmiejskiej (także mieszkańcom stref podmiejskich) określone problemy i który to proces, poprzez jego dobre poznanie, powinien zostać poddany monitoringowi i kontroli, a następnie sterowaniu. Z tych więc względów w niniejszej recenzji – tak jak w omawianej publikacji – stosuje się termin anglojęzyczny, dość powszechnie przyjmowany z braku sensownego odpowiednika (podobnie jak

sustainable development, zastąpiony nie do końca odpowiednim *rozwojem zrównoważonym*). Cele projektu, którego wyniki zawiera recenzowana książka, zostały sformułowane przez koordynatora i obejmowały następującą problematykę:

- 1) poznanie, poprzez podjęcie właściwych badań, aktualnych trendów *urban sprawl*,
- 2) identyfikację charakterystycznych dla miast europejskich, typów tego procesu,
- 3) konfrontację *urban sprawl* z *sustainable development*,
- 4) zidentyfikowanie najlepszych podejść i znalezienie najlepszych metod kontrolowania badanego procesu oraz sterowania jego przebiegiem,
- 5) modelowanie *urban sprawl* w aglomeracjach europejskich.

Jak wynika z treści opublikowanych artykułów, stopień realizacji wyznaczonych celów był różny. Musiał jednak być taki w sytuacji, kiedy główny punkt ciężkości położono na opis procesu, próbę jego wyjaśnienia oraz analizę jego (procesu) wpływu na środowisko przyrodnicze aglomeracji warszawskiej. Spełniono, i to w znacznym stopniu, warunek interdyscyplinarności badań, o czym świadczy zespół autorski, w skład którego wchodził między innymi: geografowie różnych specjalności (w tym hydrologi, klimatolodzy, geomorfologowie oraz geografowie społeczno-ekonomiczni), geolodzy, ekolodzy, biologowie, fizycy (w tym mechanicy i akustycy), inżynierowie różnych specjalności oraz specjaliści z zakresu modelowania matematycznego.

W treści publikacji znaleźć można także to, co zostało zaakcentowane w sformułowaniu samego projektu, a zatem: opis procesu *urban sprawl*, jego charakterystyka, typologia (w tym modelowanie matematyczne) i wyjaśnienie oraz odniesienie do *sustainable development*. Publikacja jest podzielona na trzy wyraźne, choć nierówne objętościowo części.

Część pierwsza, zatytułowana *Urban sprawl – Analysis, approaches, models*, zawiera 7 prac, zarówno o charakterze teoretyczno-metodologicznym, jak i prezentującym wyniki badań empirycznych. Otwiera ją artykuł: *From city periphery to urban sprawl – World experiences* (M. Czerny), w którym przedstawiono istotę *sustainable development*, jego pojmowanie oraz rolę, jaką odgrywa w kształtowaniu struktury przestrzennej aglomeracji oraz modelowaniu rozwoju dużych miast. Temu, w istocie rzeczy planistycznemu podejściu (modelowi rozwoju) przeciwstawia się niejako *urban sprawl*, przedstawiając jego naturę oraz oddziaływanie na środowisko przyrodnicze. Choć w artykule generalnie chodziło o pokazanie pewnych doświadczeń światowych, to jednak posługiwanie się przykładami miast amerykańskich, zupełnie innych w swej naturze od europejskich, nie było dobrym pomysłem. Nawet w sytuacji, w której badany proces został zidentyfikowany, opisany i nazwany w warunkach amerykańskich. Nie jest też, jak się wydaje, zasadne nawiązanie do istoty „miast krawędziowych” (*edge city*) – wymysłu J. Garreau, raczej publicysty niż uczonego, których znaczenie wybitnie się przecenia, a odnoszenie do sytuacji polskiej nie ma większego sensu. Nie są też miastami krawędziowymi ani Łomianki ani Nadarzyn, będące przedmiotem oddzielnych studiów. Miasta krawędziowe można identyfikować w przypadku aglomeracji Londynu, Paryża, być może Berlina, ale nie Warszawy. Oczywiście także w przypadku miast amerykańskich, choć i tam sytuacja nie wygląda tak klarownie. Wydaje się, że można było przyjąć nieco inną strukturę wewnętrzną artykułu, np. według ujęcia od ogółu do szczegółów, a zatem od współczesnych cech urbanizacji i reurbanizacji, przez *urban sprawl*, do próby sterowania tym procesem w ramach *sustainable development*. Mimo tych uwag krytycznych, jest to dobre wprowadzenie w problematykę badanego procesu.

Drugi artykuł tej części pt. *Planning and policy of spatial development* (M. Grochowski, W. Bartoszczuk) jest właściwie opisem procesu planowania przestrzennego aglomeracji warszawskiej w okresie transformacji. Tłem rozważań jest oczywiście rozwój przestrzenny tego obszaru i zachodzące w jego granicach procesy.

Kolejny tekst, *The conversion of rural – land use to urban sprawl* (M. Gutry-Korycka, T. Zegar, W. Ostrowski) jest, mówiąc ogólnie, prezentacją wyników badań zmian użytkowania ziemi w aglomeracji warszawskiej, będących następstwem *urban sprawl*. Przedtem jednak przedstawia się rozważania teoretyczne dotyczące struktur przestrzennych obszarów zurbanizowanych, ich typologii oraz modeli. Podkreśla się czasowo-przestrzenny charakter procesu i w tej konwencji prowadzi się badania (lata 1950–2002). Autorzy badają związki między poszczególnymi formami użytkowania ziemi i koncentrują się, co jest oczywiste, na rozlewaniu się zabudowy, przede wszystkim mieszkaniowej oraz na jej zagęszczaniu, czego konsekwencją jest wzrost gęstości zaludnienia. Próbuje się wskazać na czynniki wpływające na ten proces.

W tym samym nurcie rozważań pozostaje artykuł *Urban sprawl process* (A. Lisowski). Jakkolwiek autor przytacza pewne dane empiryczne, jednak istotą tej pracy pozostają rozważania teoretyczne dotyczące przejścia z fazy suburbanizacji do *urban sprawl*. Właściwie autor nie przeprowadza wyraźnej granicy między obu tymi fazami urbanizacji, co pozwala traktować *urban sprawl* jak zaawansowaną fazę suburbanizacji, i taki punkt widzenia można spotkać w literaturze naukowej. Proces ten prowadzi oczywiście do rozwoju aglomeracji ze wszystkimi jej pożądanymi i niepożądanymi konsekwencjami. Wskazując na czynniki przestrzennej centralizacji i decentralizacji (chyba lepiej byłoby: koncentracji i dekoncentracji) ludności i podmiotów działalności gospodarczej, przechodzi autor do kolejnego etapu rozważań, zawartych w następnym tekście, zatytułowanym *The density of population and job* (A. Lisowski). Jest to wybitnie empiryczna praca, w której autor stara się dowieść, że wskaźnikiem procesu określanego mianem *urban sprawl* jest spadek gradientu gęstości: zaludnienia, mieszkań, miejsc pracy oraz zatrudnienia. Zmiany gęstości bada w okresie od 1950 r. do lat przełomu wieków (1997–2001), przyjmując za przestrzenny układ odniesienia 8 różnie wyznaczonych stref aglomeracji. Przeprowadzone badania pozwalają nie tylko empirycznie określić natężenie i kierunki *urban sprawl*, ale także wskazują na zmiany różnych kategorii gęstości w aglomeracji warszawskiej, zwłaszcza na przemienne występujące procesy przestrzennej koncentracji i dekoncentracji.

Kolejny artykuł – *Multivariate urban sprawl – an analysis and modelling* (B. Jakubiak, K. Starosta) – jest próbą modelowego ujęcia badanego procesu. Autorzy przedstawiają geostatystyczną metodę analizy czasoprzestrzennej, odnosząc ją do badania procesu urbanizacji. Metoda ta nie jest w Polsce szerzej znana i proponowane jej zastosowanie jest zapewne jednym z pierwszych w badaniach geograficznych. Jak piszą autorzy, metoda ta w nowym świetle przedstawia tradycyjnie pojmowaną analizę danych. Jej podstawową zaletą jest to, że pozwala wyeliminować wpływ korelacji przestrzennej cech na wyniki wielozmiennej analizy statystycznej. Narzędziem analizy jest natomiast funkcja nazywana wariogramem, pozwalająca między innymi określić poziom istotności zależności przestrzennej danych, obecnie dość powszechnie stosowana w modelowaniu czasoprzestrzennej korelacji zjawisk. Metody geostatystyki wykorzystywane są do konstrukcji statystycznego modelu urbanizacji w aglomeracji warszawskiej (model

Bayesowski). Zastosowana metodologia jest, jak na polskie prace geograficzne, wysoce zaawansowana i nie ma sensu wnikać w recenzji w jej szczegóły. Ponadto autor niniejszej recenzji nie czuje się kompetentny dokonać oceny poprawności zastosowania nowszych procedur analizy statystycznej składających się na warsztat metod geostatystyki. Warto jednak podkreślić, że efektem badań jest symulacja gęstości zaludnienia aglomeracji warszawskiej na tle układu powiązań komunikacyjnych, uwzględniająca określony poziom niepewności branych pod uwagę parametrów.

Część pierwszą publikacji kończy praca *Qualitative attractivity analysis – migration model* (M. Grochowski, M. Pieniążek, W. Wilk oraz A. Lisowski, M. Mikulski). Pod tym frapującym tytułem mieści się rekonstrukcja procesu zasiedlania Łomianek oraz Nadarzyn (gmin), w tym zwłaszcza próby określenia: przyczyn migracji, poziomu satysfakcji z wyboru nowego miejsca zamieszkania, charakterystyki migrantów oraz wskazanie na konsekwencje napływu migrantów do wymienionych gmin. Omówiono tu politykę władz gminnych, wynikającą z zachodzących przemian społeczno-ekonomicznych w lokalnym środowisku życia. Jest to właściwie ukazanie lokalnych aspektów *urban sprawl*. Zakres rzeczowy analizy obu przypadków nie jest jednakowy.

Drugą część opracowania zatytułowano: *Environmental impacts of urban sprawl* i tworzą ją 5 obszernych studiów empirycznych: (1) *Weather and air conditions*, (2) *Relief and landforms*, (3) *Soils and plant cover*, (4) *Water conditions* i (5) *Landscape diversity*, poświęconych generalnie rzecz ujmując, zmianom w środowisku przyrodniczym w aglomeracji warszawskiej. Na szczególne podkreślenie zasługuje kompleksowość i wielowymiarowość ujęcia problematyki środowiskowej, a także ukazanie pewnych związków, jakie dotyczą ekspansji urbanistycznej miasta i obserwowanych zmian w środowisku. Są to także w większości ujęcia czasoprzestrzenne, bowiem pokazują i wyjaśniają zmiany, jakie dokonały się na obszarze aglomeracji, generalnie w latach 1950–2000.

Studium *Weather and air condition* (B. Kicińska, J. Wawer) obejmuje zmiany: radiacji słonecznej, warunków termicznych, wilgotności, zachmurzenia, opadów i wiatrów, zanieczyszczenia powietrza, chemicznych właściwości wód opadowych (M. Bogucka, B. Obmińska), skażenia powietrza metalami ciężkimi (W. Dmuchański), oddziaływanie elektromagnetycznego sieci energetycznej wysokich napięć (I. Komorowska, S. Różycki) oraz emisji hałasu (J. Mohylewski, W. Ciesielka, E. Kotlicka, T. Wszółek) wraz z modelem rozprzestrzeniania się.

Krótki artykuł *Relief and landforms* (E. Smolska, P. Skwarczewski, P. Władkowski) dotyczy antropogenicznych i fluwialnych zmian rzeźby terenu, w tym także poziomu zawartości metali ciężkich w utworach aluwialnych Wisły.

Na opracowanie *Soils and plant cover* (A. Harasimiuk) składa się analiza kompleksów glebowo-rolniczych, analiza granulometryczna gleb, analiza zmian jakościowych gleb, wyznaczenie glebowo-gruntowych barier rozwoju aglomeracji oraz wskazanie obszarów, na których rozwój aglomeracji nie jest wskazany (niemożliwy lub wykluczony). Ocenia się tu także poziom skażenia gleb oraz odporności czy oporności gleb na owe skażenia (także w nawiązaniu do potencjalnej roślinności). Badania prowadzone są w kontekście ewentualnego, nierolniczego wykorzystania terenu i jego zabudowy.

Kolejny fragment pracy *Water conditions* (J. Suchożebrski) zawiera kompleksową analizę zasobów wodnych aglomeracji. Omawia się: poziomy wodonośne, ilość i jakość zasobów wód podziemnych, zmiany dna Wisły, wahania poziomu wody, określane jest

także zasilanie i rezerwy wody, wskazywane są zmiany zawartości zawieszin oraz substancji chemicznych. Charakteryzuje się system zaopatrzenia w wodę, zużycie wody oraz odprowadzanie ścieków. W sposób szczególny potraktowano sprawę zagrożeń powodziowych (A. Magnuszewski, J. Suchożeberski, M. Szydłowski, M. Gutry-Korycka), i to w nawiązaniu do warunków geomorfologicznych i hydrologicznych. W analizie przestrzennej wykorzystano zdjęcia satelitarne.

Tę część książki kończy obszerna analiza krajobrazowa, zawarta w tekście *Landscape diversity* (J. Solon). Po wstępie o charakterze metodologicznym, przedstawiono ogólną charakterystykę ekologiczną obszaru aglomeracji i jej pokrycie roślinnością (ze szczególnym uwzględnieniem zalesienia). Analizowana jest zależność formy użytkowania ziemi (lasy, łąki, ogrody, obszary zabudowane) od odległości od centrum aglomeracji i sieci głównych dróg. Przeprowadzono klasyfikację gmin aglomeracji z punktu widzenia dynamiki zmian krajobrazowych oraz dokonano ich przestrzennej typologii, aby dalej określić przestrzenną bioróżnorodność oraz poziom synantropizacji i zmiany w tym zakresie. Co więcej, modelowo określono wzajemne relacje między poziomem bioróżnorodności a poziomem synantropizacji. Pracę zamyka przestrzenna synteza zmian krajobrazowych oraz wskazanie na pilną potrzebę ochrony bioróżnorodności, zwłaszcza w warunkach postępującej antropopresji. W tym nurcie rozważań pozostaje także charakterystyka obszarów prawnie chronionych.

Publikację kończy krótka część trzecia *Strategy of urban sprawl*, zawierająca jeden artykuł *Strategies and future outlook* (M. Gutry-Korycka). Są to w zasadzie rozważania co do przyszłego kształtu *urban sprawl* w aglomeracji warszawskiej. Podstawą budowy przedstawianych scenariuszy przestrzennej ekspansji aglomeracji warszawskiej są dokumenty planistyczne władz Warszawy, źródła literaturowe oraz wyniki realizacji projektu, prezentowane w recenzowanej publikacji. Efektem końcowych dociekań jest przedstawiony zarys długoterminowej strategii rozwoju aglomeracji ujęty we wstępnym etapie, w kategoriach analizy SWOT. Analiza tego typu, sprowadzona do wskazania silnych i słabych stron, obejmuje podstawowe sfery rozwoju aglomeracji, tj. strukturę regionalną, demograficzną, gospodarczą, infrastrukturalną oraz środowiskową. Celem dociekań autorskich jest sformułowanie celów strategicznych, których realizacja ma prowadzić do zrównoważonego rozwoju (*sustainable development*) aglomeracji warszawskiej. Są to następujące cele (w pewnym przeformułowaniu autora recenzji):

- 1) racjonalne wykorzystanie i ochrona biotycznych i abiotycznych zasobów obszaru,
- 2) ochrona krajobrazu oraz kształtowanie ładu przestrzennego, w tym właściwych relacji między strukturą zagospodarowania przestrzennego i krajobrazem,
- 3) ochrona dziedzictwa kulturowego,
- 4) wzmacnianie wielofunkcyjności struktury przestrzennej,
- 5) poprawa warunków i jakości życia mieszkańców oraz
- 6) wykorzystanie warunków środowiskowych do rozwoju turystyki i rekreacji.

Pewnym dodatkiem do tego przyszłościowego spojrzenia jest krótkie zakończenie, podsumowujące realizowany projekt oraz wskazujące problemy wymagające rozwiązania. Wymieniono tu następujące problemy: komunikacyjne, deficyt mieszkań (zwłaszcza dla osób o niskich dochodach), bezpieczeństwo osób i mienia, gospodarka odpadami, relatywnie niski poziom nowoczesności i innowacyjności gospodarki (szcze-

gólnie przemysłu) oraz warunków rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego Warszawskiego Obszaru Metropolitalnego.

Nie ulega kwestii, że efektem realizacji 5 projektu ramowego Unii Europejskiej: „City of Tomorrow and Cultural Heritage”, zadanie: „Urban Sprawl: Sprawl, Patterns, Environmental Degradation and Sustainable Development” jest interesujące, wieloaspektowe, wartościowe poznawczo i praktycznie studium ekspansji przestrzennej aglomeracji warszawskiej i środowiskowych konsekwencji tego procesu. Jak się wydaje, prawie nigdy w Polsce nie zrealizowano tak szerokiego projektu badawczego (wyłączając kompleksowe studia rozwoju i zagospodarowania przestrzennego woj. gorzowskiego, prowadzone pod koniec lat 1990. przez wieloosobowy zespół badawczy pod kierunkiem J. Paryska i B. Gruchmana). Wielką zasługą M. Gutry-Koryckiej, koordynatora projektu, jest zorganizowanie wielospecjalistycznego zespołu kompetentnych badaczy, wypracowanie interesującego i kompleksowego, w dużym stopniu nowatorskiego i spójnego programu badań oraz pomyślna jego realizacja. Efektem podjętych prac jest unikatowe dzieło, nie tylko wartościowe poznawczo, ale także o dużych wartościach dla planowania i koordynacji rozwoju przestrzennego aglomeracji. Dzieło, w którym tradycyjny opis i wyjaśnianie przeplata się z modelowaniem i sformułowaniami prognostycznymi, które świadczy o tym, że jest przynajmniej jedna wspólna płaszczyzna badań geografów fizycznych i społeczno-ekonomicznych oraz specjalistów z innych dziedzin nauki (*urban sprawl*). Oceniana monografia dowodzi także, że wiedza geograficzna pełni również funkcje praktyczne o dużym ładunku użyteczności.

Recenzowana publikacja, jak każda inna, nie jest wolna od pewnych uchybień, niedostatków czy sformułowań dyskusyjnych (zbyt ściśle kojarzenie badanego procesu z okresem transformacji, nie zawsze najlepsza kolejność prezentowanych problemów, nie wszędzie odpowiednia proporcja rozważań teoretycznych wobec empirycznych, nie zawsze pełna jasność opisu prezentowanych modeli analizy ilościowej, braki literatury, zwłaszcza polskiej, dotyczącej problemów rozwoju aglomeracji, mało krytyczne odniesienie się do dokumentów planistycznych itp.). Nie mają one wpływu na wysoką ocenę tego unikatowego opracowania, które proponuje wartościowy model kompleksowego badania naukowego aktualnie toczącego się procesu polskiej urbanizacji (bez względu na to czy proces ten nazwie się *urban sprawl*, suburbanizacją, nowym urbanizmem czy przestrzenną ekspansją aglomeracji). Wyniki badań tego procesu odznaczają się dużą użytecznością społeczną.

Jerzy J. Parysek

Instytut Geografii Ekonomicznej i Planowania Przestrzennego UAM, Poznań

A. Sobala-Gwosdz – Ośrodki wzrostu i obszary stagnacji w województwie podkarpackim, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2005; 248 s., 57 rys., 38 tab.

Celem pracy – czytamy – jest identyfikacja ośrodków wzrostu i obszarów stagnacji w województwie podkarpackim oraz określenie zasięgu ich oddziaływania. Woj. pod-

karpackie występuje tutaj jako peryferyjny – nadgraniczny lub przygraniczny – region problemowy czy też niedorozwinięty region rolniczy.

W istocie zakres pracy Agnieszki Sobali-Gwosdz daje się opisać szerzej. Mieści się w nim także, lub może przede wszystkim, prezentacja pokaźnej części problematyki społeczno-gospodarczej geografii (lub – jak woli autorka – geografii człowieka) rozważanego regionu. Dopiero na tym tle następuje wyznaczenie tytułowych ośrodków wzrostu i obszarów stagnacji. Jest to tło bardzo szerokie, uwzględniające pełen wachlarz warunków wzrostu i rozwoju regionalnego: ekonomicznych, społecznych, historycznych, politycznych i kulturowych.

Punktem wyjścia pracy, jej podstawą teoretyczną jest teoria biegunów wzrostu rozwinięta w pierwotnej postaci przez F. Perroux przed 50 laty, później na pewien czas zarzucona, następnie zaś odzyskująca stopniowo dawne znaczenie. Mówiąc dokładniej, recenzowana praca bazuje na pewnym zespole konstrukcji teoretycznych zaliczanych do regionalnej wersji tej teorii, wersji określanej jako teoria ośrodków wzrostu. Do tej wersji jej zwolennicy inkorporują niekiedy teorię ośrodków centralnych, uznając ją za statyczną część teorii ośrodków wzrostu, mającej z natury rzeczy charakter dynamiczny.

Podobnie postępuje autorka – w jej procedurze wyznaczania ośrodków wzrostu kwestia hierarchii i funkcji miast oraz ciężarów do nich stoi na pierwszym miejscu. Oprócz teorii ośrodków wzrostu i teorii ośrodków centralnych sięga ona do różnych innych teorii rozwoju regionalnego i lokalnego (zwłaszcza do teorii wyjaśniających rozwój endogeniczny i rozwój obszarów nadgranicznych), istotnych w kontekście ewolucji woj. podkarpackiego jako regionu problemowego.

Powoływane teorie i właściwe im metody (przede wszystkim metody wyznaczania ośrodków wzrostu i mierzenia wywoływanych przez nie efektów rozprzestrzeniania czy efektów mnożnikowych) przedstawione są w pierwszych dwóch rozdziałach pracy. Tamże zawarty jest wnikliwy, krytyczny przegląd dotychczasowych badań nad ośrodkami wzrostu w woj. podkarpackim. W konfrontacji z tym przeglądem sformułowana zostaje autorska procedura wyznaczania ośrodków wzrostu (wyznaczanie obszarów stagnacji jest swego rodzaju pochodną tego postępowania).

Dużo uwagi – co oczywiste – poświęcono definicjom ośrodka wzrostu i obszarów stagnacji oraz problemowi (minimalnej) wielkości miasta – ośrodka wzrostu. Na początku autorka definiuje ośrodek wzrostu jako „miejsce w przestrzeni geograficznej odznaczające się szybszym w relacji do innych miejsc rozwojem ekonomicznym, który jest indukowany na sąsiadujące obszary, tzn. charakteryzuje się efektami rozprzestrzeniania” (s. 16). Nie jest to jeszcze pełna definicja. W dalszej części pracy stwierdza się bowiem, że „ośrodkiem wzrostu jest jednostka, która wykazuje następujące cechy: a) rozwija się szybciej niż inne jednostki w danym regionie, w danym czasie; b) rozwój jej powinien być samopodtrzymywalny; c) musi być na tyle duża, by posiadać odpowiednią strefę oddziaływania; d) rozwój powinien ulegać rozprzestrzenianiu na otoczenie” (s. 180).

Nie sprecyzowano, jaka powinna być najmniejsza wielkość ośrodka wzrostu; w każdym razie nie może to być ośrodek nie mający „przynajmniej subregionalnego oddziaływania” (s. 195).

Ośrodek wzrostu należy odróżniać od miejsca (ośrodka) sukcesu lokalnego. To ostatnie „odznacza się szybszym w relacji do innych miejsc rozwojem ekonomicznym i społecznym, ale sukces ten nie ulega szerszemu rozprzestrzenieniu na tereny jego

zapleczu” (s. 16). Obszary stagnacji (lub obszary problemowe) to „tereny, które charakteryzują się wolniejszym rozwojem w stosunku do przeciętnej dla większego obszaru lub wykazują bezwzględny regres” (s. 25).

Rozdział 3 wprowadza w specyficzną problematykę woj. podkarpackiego, skupiając uwagę na warunkach i czynnikach rozwoju oraz głównych problemach gospodarki województwa w okresie transformacji, tj. po 1990 r.

Rozdział 4 analizujący hierarchię, funkcje i przestrzenny zasięg oddziaływania miast oraz – bardzo dobrze udokumentowane – rozdziały 5 i 6 określające zmiany poziomu życia i poziomu rozwoju gospodarczego województwa w ostatnim dziesięcioleciu ubiegłego wieku są bezsprzecznie częściami kluczowymi z uwagi na wytknięty cel pracy. Duży ładunek empiryczny tych rozdziałów pozwolił na wysunięcie niektórych ściślejszych, ilościowych stwierdzeń w tym względzie.

Zawarte w rozdziale 4 zbadanie usytuowania miast w hierarchii osadniczej, określenie ich funkcji, powiązań wzajemnych i zasięgów oddziaływania bądź ciężarów doprowadziło do pierwszego przybliżenia do celu. Ze zbioru 45 miast województwa wyeliminowano 17 takich (głównie o wąsko centralnych funkcjach), które zupełnie nie mogą pretendować do roli ośrodków wzrostu (s. 86).

Przeprowadzona w kolejnych dwóch rozdziałach (5 i 6) wyczerpująca analiza zmian poziomu życia w gminach i miastach oraz poziomu rozwoju gospodarczego tych jednostek skutkowałą głównie osiągnięciem kolejnego istotnego przybliżenia do wyznaczenia ośrodków wzrostu. Przybliżenie to zasadza się na wyróżnieniu 6 miast najlepiej rozwiniętych, tj. odznaczających się wysokimi wskaźnikami (wyższymi o co najmniej 0,5 odchylenia standardowego od średniej dla wszystkich miast woj. podkarpackiego) obydwu badanych poziomów: życia oraz rozwoju gospodarczego. Z grupy tych 6 miast aż 5 zostanie w końcu uznanych za ośrodki wzrostu.

W rozdziale następnym zajęto się endogeniczną aktywnością i innowacyjnością władz i społeczności lokalnych oraz ocenami mieszkańców dotyczącymi różnych sfer lokalnego życia i rozwoju. Są to kwestie o dużym znaczeniu dla funkcjonowania ośrodków wzrostu, wpływające na zakres ich lokalnego umocowania lub – inaczej – receptywności. Z lektury tego rozdziału nie wynika jednak wprost, w jakim stopniu uzyskane rezultaty badawcze (np. wskaźniki aktywności endogenicznej) wpłynęły na wyznaczenie tych ośrodków.

W istocie ciężar dużej części procedury wyznaczania ośrodków wzrostu przesunięty został do rozdziału 8, który jest nie tylko zapowiedzianym „syntetycznym omówieniem badań empirycznych”, lecz również dalszym ciągiem postępowania empirycznego. Notabene postępowanie to ulega w tym miejscu dość dużemu, wcześniej nie sygnalizowanemu skomplikowaniu. Znaczną część rozdziału zajęła analiza tzw. miejsc lub ośrodków sukcesu lokalnego. Znalazienie się jakiegoś ośrodka na liście miejsc sukcesu zdaje się być warunkiem koniecznym (choć nie wystarczającym) do ewentualnego późniejszego zaliczenia go do ośrodków wzrostu, skoro postawiono pytanie, które z wytypowanych miejsc sukcesu „pełnią dodatkowo rolę ośrodków wzrostu” (s. 180).

Koniec końców, za ośrodki wzrostu w woj. podkarpackim autorka uznała: jeden regionalny ośrodek wzrostu, stolicę województwa – Rzeszów i dwa ośrodki subregionalne, dawne miasta wojewódzkie – Krosno i Przemyśl. Oprócz nich wyznaczyła trzy potencjalne ośrodki subregionalne: Mielec, Jarosław i Stalową Wolę. Rzeszów, Krosno,

Przemysł oraz Mielec – stwierdziła – spełniają wszystkie wymagania definicji ośrodka wzrostu przyjętej w niniejszej pracy, natomiast Jarosław i Stalowa Wola – dwa bądź trzy z nich.

Określono (w dwóch przekrojach czasowych – 1994 i 2002) przestrzenne zasięgi oddziaływania wyróżnionych ośrodków wzrostu, nazywane „strefami zasięgu efektów rozprzestrzeniania” lub krócej „strefami efektów rozprzestrzeniania”. Efekty te utożsamiane są z efektami mnożnikowymi wywoływanymi przez ośrodki wzrostu. Określenie tych zasięgów lub stref nastąpiło głównie na podstawie rozkładu wskaźników poziomu rozwoju gospodarczego oraz wielkości zaludnienia obszarów sąsiadujących z wytypowanymi ośrodkami wzrostu, tzn. uwzględniano otaczające gminy, które rozwijały się szybciej niż inne, a następnie podawano sumaryczną liczbę ich mieszkańców (por. s. 184–186 i rys. 54).

Oprócz wyróżnienia ośrodków wzrostu zwrócono również uwagę – w różnych miejscach pracy – na kształtowanie się pewnych liniowych form polaryzacji, a zwłaszcza osi wzrostu/rozwoju Rzeszów–Łańcut lub szerzej: Dębica–Rzeszów–Łańcut–Jarosław–Przemysł.

Jako główne obszary stagnacji lub obszary zapóźnione wskazano: Pogórze Przemyskie i Pogórze Dynowskie, powiaty lubaczowski i jasielski oraz południową część pow. dębickiego. W tym samym rozdziale 8 zawarta jest ich sumaryczna charakterystyka ujęta w formę swego rodzaju praktycznej ekspertyzy planistycznej. Za dalszy jej ciąg można uznać postulaty regionalnopolityczne, odnoszące się do implemantacji ośrodków wzrostu i pobudzania rozwoju obszarów stagnacji, sformułowane w końcowym rozdziale 9.

W świetle przedstawionej w pracy argumentacji, mieszczącej się w ramach teoretycznych i metodycznych założeń przyjętych przez autorkę, wyznaczenie określonego zespołu ośrodków wzrostu i ich charakterystyka wydają się – ogólnie biorąc – przekonujące. Nie oznacza to jednak, że zupełnie nie budzą wątpliwości. Ich źródło znajduje się zarówno w złożonej problematyce badawczej, jak i w sposobie prowadzenia badań i prezentowania ich wyników, sposobie naznaczonym – skądinąd uzasadnionymi – wahaniem.

Można nie podważać zasadności wyróżnienia 3 ośrodków wzrostu regionalnych i jednocześnie zastanawiać się nad trafnością wyboru ośrodków subregionalnych. W jakiej mierze ośrodki wzrostu potencjalne mogą nie spełniać wymagań stawianych przez sformułowaną w pracy definicję ośrodka wzrostu? Dlaczego Przemysł może być regularnym ośrodkiem wzrostu, nie będąc miejscem sukcesu, nawet potencjalnym? W najbliższym dziesięcioleciu – według autorki – ośrodkiem wzrostu stanie się być może Dębica. Na razie jednak, choć w różnych miejscach pracy wyróżniana jako silny, dobrze rozwijający się „ośrodek aktywności gospodarczej”, nie uzyskała statusu potencjalnego ośrodka wzrostu, ani żadnego rodzaju miejsca sukcesu. Jednocześnie elipsa wokół Dębicy (rys. 54) ma przecież wyznaczać „zasięg silnych efektów mnożnikowych ośrodka wzrostu”, podczas gdy np. wokół Jarosławia awansowanego do roli ośrodka wzrostu żadnej takiej strefy nie ma. (Nb. czy potencjalne – dopiero – miejsca sukcesu mogą już być, tak jak Jarosław, Stalowa Wola i Mielec, ośrodkami wzrostu – choćby potencjalnymi?).

Wątpliwości ogólniejszej natury mogą budzić: definicja ośrodka wzrostu i określenie jego głównych cech oraz kwestia zakresu czasowego pracy.

W przyjętej w pracy definicji ośrodka wzrostu zabrakło podkreślenia – *expressis verbis* – jego roli jako generatora i propagatora szeroko rozumianych innowacji. Od czasów F. Perroux (a właściwie wcześniej, od J. Schumpetera) innowacje stanowią samą esencję idei biegunów czy ośrodków wzrostu. Istnienie zdolności innowacyjnej w ośrodku jest warunkiem zapewnienia samopodtrzymującego się wzrostu. Znajduje to potwierdzenie w pracach zarówno J. Lasuena, jak i J. Friedmanna, na które autorka często się powołuje: stawiają oni praktycznie znak równości między procesem innowacyjnym a procesem wzrostu/rozwoju.

Wyliczając cechy ośrodka wzrostu warto było też wskazać od razu wyraźnie na wyzwalone przezeń – oprócz efektów rozprzestrzeniania – również efekty wymywania czy hamowania. Od wyniku interakcji tych dwóch rodzajów efektów zależy ostateczny rezultat działania bieguna/ośrodka wzrostu. Przy tej okazji: treść rys. 1 i 3 zamieszczonych w pracy różni się od tego, co narysowali i napisali M. Moseley i J. Friedmann, wymienieni jako ich autorzy. Dotyczy to zwłaszcza rys. 1. Kategoryczne podpisanie go jako „metody identyfikacji ośrodków wzrostu” trzeba uznać za nadinterpretację.

Czytamy, że zakres czasowy badań oraz wykorzystane źródła danych obejmują lata 1988–2003 (w angielskim streszczeniu podano 1990–2003). Chodzi tu więc o okres około 15-letni. Można się zastanawiać (podobnie zresztą, jak zdaje się to czynić autorka), czy jest to wystarczająco długo, aby na podstawie zbadania dynamizmu różnych zjawisk i procesów w tym okresie można było zasadnie orzekać o funkcjonowaniu różnych miast jako ośrodków wzrostu i ich ewoluowaniu w przyszłości. Zauważmy też, że w poszczególnych partiach pracy operuje się różnymi, na ogół dużo krótszymi przedziałami czasowymi. Zmiany poziomu życia rozpatrywane są na przestrzeni lat 1990–2000, poziomu gospodarczego zaś 1994–2002.

Kilka uwag do terminologii używanej w pracy. Od dawna zwykło się mówić o obszarach lub regionach „metropolitalnych”, a nie „metropolitarnych”. Autorka stosuje zamiennie określenia wzrost „samopodtrzymujący się” i „samopodtrzymywalny”, ale chyba tylko pierwsze z nich ma sens. Zamiast deprywacji „wielokrotnej” wolałbym „wieloraką”, a zamiast dyfuzji „zaraźliwej” – „kontaktową”. Nie wyjaśniono, kim właściwie są „entuzjaści” jako podmioty sceny gminnej.

Praca zasługiwała na większą staranność w budowie zdań i lepszą korektę. W wielu miejscach pozostawiono oczywiste błędy gramatyczne (zwroty imiesłowowe). Niemalże z reguły używa się wyrazu „posiadał” zamiast „miał”, „przykładowo” zamiast „na przykład”. Różne zjawiska „etykietuje się” jakąś nazwą zamiast „określa się”. Czy efekty mogą „generować się” (forma zwrotna to chyba za dużo)?

Jest sporo niedokładności i przeinaczeń w cytatach i w spisie literatury. J. Kitowski figuruje z dziesięć razy jako Kitkowski, nazwisko A. Harańczyk jest za każdym razem pisane inaczej. Nie zostały zauważone niektóre niespójności tekstu z tabelami i rysunkami. W tab. 13 i na rys. 23 kilka tych samych miast zaliczono do różnych typów funkcjonalnych.

Wyrażone w tej recenzji wątpliwości i dostrzeżone uchybienia, razem wzięte, nie stanowią jednak aż takiego obciążenia, które mogłoby w istotnym stopniu wpłynąć na ocenę końcową tej interesującej i wartościowej pracy.

Praca A. Sobali-Gwosdz wnosi duży wkład do poznania przemian społeczno-gospodarczych woj. podkarpackiego w dobie transformacji. Znacznie przybliży jego aktualny

obraz przestrzenny, ze szczegółowością schodzącą do poziomu poszczególnych gmin bądź miast. W związku z tym na uwagę zasługuje bogactwo wykorzystanych materiałów źródłowych, w tym danych zebranych bezpośrednio przez autorkę m.in. w toku badań ankietowych. A także przemyślany dobór technik badawczych, zwłaszcza wybranie bądź skonstruowanie stosownych wskaźników i znalezienie odpowiednich zmiennych pośredniczących.

Zarazem jest to pierwsza znana recenzentowi polska praca, która (po dłuższej przerwie sięgającej połowy lat 1980.) dostatecznie kompetentnie podchodzi do wykorzystania możliwości badawczych tkwiących w teorii ośrodków wzrostu.

Zaproponowana i zastosowana w tej pracy procedura empirycznego badania nakierowanego na wyznaczanie takich ośrodków jawi się jako pierwszy krok na drodze do skonstruowania powtarzalnego, w miarę sformalizowanego wzorca badawczego, możliwego do zastosowania w odniesieniu do innych regionów. Poza sferą czysto naukową wzorzec taki mógłby mieć znaczenie aplikacyjne jako użyteczne narzędzie służące do weryfikowania i uszczegółowiania nowszych koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania Polski, które w znacznej mierze opierają się na promowaniu biegunów/ośrodków wzrostu.

Jerzy Grzeszczak
IGiPZ PAN, Warszawa

**E. Quinet, R. Vickerman – *Principles of Transport Economics*,
Edward Elgar, Cheltenham, UK-Northampton, MA, USA 2004; XII + 385 s.**

Transport stale stanowi znaczące wyzwanie zarówno dla polityków, jak i naukowców, w tym ekonomistów. Pierwowzorem obecnej publikacji jest książka napisana po francusku przez jednego z autorów i wydana pod identycznym tytułem – *Principes d'Economie des Transports* (Economica, Paris). Intencją E. Quineta (Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris) i R. Vickermana (University of Kent, Canterbury) było przygotowanie poprawionego i uaktualnionego wydania, przeznaczonego dla szerszego grona czytelników. Autorzy skoncentrowali się na Europie, ponieważ chcieli odnieść własne doświadczenia do polityki transportowej nie tylko w poszczególnych krajach, ale także na poziomie Unii Europejskiej. Cenne okazały się tutaj doświadczenia zdobyte przy okazji realizacji projektów badawczych Komisji Europejskiej. Jednak, mimo stwierdzenia autorów, że niektóre problemy pojawiły się w związku z rozszerzeniem UE w 2004 r., trudno w pracy znaleźć odniesienie do tego faktu.

W większości krajów UE (15) udział transportu w tworzeniu PKB wynosił około 8% (bez transportu indywidualnego w ramach gospodarstw domowych i bez przewozów ładunków na rzecz własnych firm). W cenach bieżących udział ten jest podobny, natomiast w cenach stałych – w dłuższym okresie – wykazuje tendencję spadkową, co odzwierciedla rosnącą produktywność tego sektora gospodarki. Zatem wszelkie analizy oparte na oficjalnej statystyce obarczone są pewnym błędem. Inne podejście, zapewniające nieco lepszy obraz, uwzględnia bieżące wydatki na transport jako część ogółu wydatków gospodarstw domowych. W krajach UE (15) udział ten wahał się od

9 do 17 %. To podejście z kolei pomija nakłady kapitałowe na transport (które zazwyczaj wynoszą 9–10 % nakładów kapitałowych ogółem) i znaczną część wydatków na przewozy traktowane jako dobra pośrednie w procesie produkcji. Rzeczywisty udział transportu w gospodarce narodowej jest zatem zazwyczaj niedoszacowany, mimo że przytoczone liczby są większe niż udział transportu w tworzeniu PKB. Inne miary opierają się na zatrudnieniu, handlu międzynarodowym, liczbie przedsiębiorstw, wielkości przewozów i pracy przewozowej, czy na cenach.

Przykłady podane w książce pochodzą z różnych krajów, ale w większości z Francji i Wielkiej Brytanii, nie tylko dlatego że są autorom najbliższe, ale również dlatego, iż oba kraje reprezentują skrajnie różne stanowiska w kwestii usług publicznych i roli sektora prywatnego. Zdaniem autorów, przykłady powinny dobrze ilustrować omawiane zagadnienia. Intencją autorów nie było napisanie książki na temat polityki transportowej w Europie, lecz raczej dostarczenie „uniwersalnego zestawu narzędzi do analizy i polityki informacyjnej na wszystkich poziomach” (s. XII).

Autorzy wychodzą z przekonania, że rację bytu ma tylko polityka opierająca się na gruntownym zrozumieniu ekonomiki transportu, jako że może przynieść postęp w rozwiązywaniu niektórych bieżących kwestii, przed którymi stoją rządy państw europejskich (s. XI). Chociaż istnieje sporo książek na temat transportu, w tym również dotyczących jego ekonomiki, Quinet i Vickerman uznali, że potrzebny jest podręcznik zapewniający konsekwentne i szczegółowe potraktowanie różnych aspektów transportu. Potrzeba odnosi się to nie tylko do kwestii popytu i podaży usług transportowych, zagadnień regulacji rynku i kluczowych kwestii polityki publicznej czy oceny inwestycji, ale także roli jaką odgrywa transport w szeroko pojmowanej gospodarce. Zdaniem autorów, transport ma kluczowe znaczenie w działalności gospodarczej z dwóch powodów. Po pierwsze, jest środkiem służącym realizacji procesów produkcji. Po drugie, poprzez swój wkład w procesy wytwarzania, podobnie jak inne czynniki produkcji, jest zależny od technologii i poziomu cen. Ponadto, potencjalnie transport jest źródłem pozytywnych efektów zewnętrznych w gospodarce.

Książka składa się z 10 rozdziałów, ujętych w trzy części, poświęcone kolejno: I – transportowi w gospodarce, II – popytowi i kosztom oraz III – organizacji podaży. Zagadnienia transportu dominują w omawianiu lokalizacji, rozwoju miejskiego i regionalnego oraz wzrostu gospodarczego, i te kwestie są przedmiotem części I. Autorzy pokazują powiązania między kwestiami tradycyjnie interesującymi ekonomistów transportu a zdominowanymi przez ekonomistów miast i regionów, a także tymi, które w coraz większym stopniu interesują ekonomistów zajmujących się wzrostem gospodarczym. Jednostronne relacje między transportem a wzrostem gospodarczym (i odwrotne) opisują za pomocą rozmaitych modeli, jednakże nie udało im się przybliżyć do znalezienia zależności przyczynowo-skutkowej o charakterze bardziej uniwersalnym.

Interakcje między transportem a lokalizacją rozpatrują na poziomie mikro- (a więc decyzje o lokalizacji działalności są funkcją dostępności transportu) oraz makroekonomicznym. W tym ostatnim przypadku zajmują się strukturą i poziomem działalności gospodarczej w danym miejscu w odniesieniu do systemu transportowego, który je obsługuje. Rozpatrują także praktyczne konsekwencje analizy. Szkoda, że nie odwołują się tutaj do wczesnych, ale bardzo wartościowych prac geograficznych, np. zamieszczonych w *Economic Geography* (1973, 49, 2). Jeśli chodzi o relacje między transportem

a gospodarką miejską, zdaniem autorów, nie zawsze przebiegają one zgodnie z założeniami neoklasycznej równowagi konkurencyjnej; gdyby tak faktycznie było, wtedy zarówno jednostki jak i działalności nie wykazywałyby tendencji do skupiania się (aglomeracji). Ponadto, autorzy rozpatrują dualność między transportem i użytkowaniem ziemi, a także rolę transportu w procesie zmian miejskich i planowania miast.

Tradycyjny rdzeń ekonomiki transportu, a więc czynniki określające popyt na transport i strukturę kosztów, znajdują się w centralnej (II) części książki. Autorzy analizują popyt na poziomie, jak to określono, „sieci geograficznej”, czyli na poziomie przewozów każdym odcinkiem sieci. W analizie wykorzystują teorię zachowań konsumencjnych, którą adoptowali do przewozów pasażerskich i towarowych; są to po części znane w geografii modele grawitacji, ale także inne, np. modele *price-time*, *modal split*, czy *route choice*. Dwa ostatnie z tych modeli, w ocenie autorów, należą do bardziej wiarygodnych. Następnie autorzy szczegółowo omawiają koszty transportu w podziale na własne (w oryginale *internal costs*, do których zaliczają koszty indywidualne – paliwa, utrzymanie, napraw, ubezpieczeń, podatków i amortyzacji, a także koszty infrastruktury) oraz zewnętrzne (koszty środowiskowe, kongestii, wypadków, zajęcia terenu).

Najobszerniejsza jest część III, która obejmuje ponad połowę tomu. Dotyczy zagadnień związanych ze zróżnicowaniem struktury rynkowej, spotykanej w sektorze transportu. Sektor publiczny podejmuje optymalne decyzje, kiedy jest bezpośrednim operatorem usług, starając się osiągnąć cel w postaci maksymalizacji interesu publicznego, na przykład w przypadku zarządzania infrastrukturą. Ma do dyspozycji różne środki – informacje, regulacje, ustalanie podatków i cen, bezpośrednie zapewnienie dóbr i usług. Dalej Quinet i Vickerman analizują różne typy konkurencji i wpływ regulacji: zajmują się strukturą rynku w warunkach konkurencji, monopolu (w tym monopolu naturalnego jakim w większości krajów europejskich jest kolej) i oligopolu, a ponadto rozwojem polityki i struktur instytucjonalnych, odpowiedzialnych za regulacje rynkowe. Częścią jest tutaj dyskusja odmiennych ścieżek polityki rozwoju w różnych krajach europejskich, a także kwestie pojawiające się w ramach UE. Warto zwrócić uwagę na towarzyszący wspomnianej dyskusji wymiar czasu (patrz np. s. 176–178), istotny w rozważaniach na temat interwencjonizmu państwowego i liberalizmu. Część III kończy się rozdziałem podsumowującym, w którym autorzy próbują połączyć niektóre zagadnienia przejścia od racjonalnej polityki w teorii i w modelach do ich implementacji w praktyce. Publikację kończy, liczący 20 stron, wykaz literatury i indeks. Mimo pokażnej objętości, w piśmiennictwie nie znajdziemy prac z zakresu geografii transportu.

Niektóre bardziej techniczne kwestie zostały umieszczone w ramach (*boxes*), które mniej zainteresowany czytelnik może pominąć. Niemniej, również tekst główny jest pełen wzorów i formuł matematycznych, przez co lektura pracy nie jest łatwa. Przykładem mogą być partie poświęcone popytowi na transport, kosztom transportu, analizie użyteczności czy optymalnemu zarządzaniu infrastrukturą. Dotychczasowe podręczniki zwykle ujmowały wspomniane kwestie opisowo, tak jak znany podręcznik K.J. Buttona *Transport Economics* (2 wyd., 1993), również wydany przez wydawnictwo Edward Elgar, czy znacznie wcześniejsze tłumaczenie pracy J.M. Thomsona *Nowoczesna ekonomika transportu* (1978, WKiŁ).

Pomijając formuły matematyczne, tekst Quineta i Vickermana jest nierówny: pewne partie są napisane przystępnie, są łatwe do zrozumienia, podczas gdy inne zawierają

sporo pojęć i terminów obcych przeciętnemu czytelnikowi. Mimo formalnego określenia potencjalnych odbiorców jako *advanced undergraduates* i *postgraduates*, autorzy zdają się o tym zapominać. Generalnie, początkowe partie książki są napisane gorzej, dalsze – lepiej. Odwoływanie się do klasycznych teorii lokalizacji, np. von Thüнена, Webera, w odniesieniu do rzeczywistości z początku XXI w. wydaje się cokolwiek sztuczne. Przecież dzisiaj teorie te mają przede wszystkim znaczenie dydaktyczne, uczą bowiem poprawnego rozumowania – i nic więcej. Zdarzają się również usterki, na przykład model Amano i Fujity (s. 42) służył do estymacji efektów budowy mostu między japońskimi wyspami Shikoku i Honsiu (a nie Hokkaido!). Poza wykresami, znaczna część rycin (np. 2.5, 4.6, 5.8, 5.9) jest niestety nieczytelna: zastosowane szrafy są nie do różniczenia, a ryciny nadmiernie pomniejszone.

Reasumując, jest to z pewnością aktualny podręcznik ekonomiki transportu i jako taki powinien zainteresować naszych geografów ekonomicznych, przede wszystkim geografów transportu. Obejmuje standardowe tematy ekonomiki transportu (popyt, koszty, lokalizację, gospodarkę), przy czym uwzględnia transport lotniczy i wszystkie gałęzie transportu lądowego. Publikacja zawiera realistyczne, dostosowane do specyfiki gałęzi, krzywe popytu i podaży, a nie przedstawiane zazwyczaj – abstrakcyjne diagramy konceptualne. Książka obejmuje również „organizację podaży” ze świetnie napisanymi rozdziałami na aktualne tematy konkurencji, organizacji przemysłu, cen itp. w europejskim transporcie lotniczym, kolejowym i przewozach ładunków transportem samochodowym.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

W. Chrapek – *Naturalna kolej rzeczy. Cztery dekady PTKiGK S.A. z Rybnika*, Wydawnictwo Betezda, Rybnik 2006; 184 s.

Praca Władysława Chrapka jest monografią poświęconą Przedsiębiorstwu Transportu Kolejowego i Gospodarki Kamieniem (PTKiGK) SA w Rybniku – jednemu z najważniejszych niezależnych przewoźników kolejowych w Polsce. Została wydana z okazji 40 rocznicy powstania tej firmy. Bogato ilustrowana książka składa się z 13 rozdziałów oraz streszczeń w językach angielskim, niemieckim i czeskim. Dotyczy historii przedsiębiorstwa i jego współczesności, również w aspekcie przestrzennym. Z tego względu może być interesująca dla geografów.

W rozdziale pierwszym przedstawia się historię i genezę powstania przedsiębiorstwa, które pierwotnie zajmowało się obsługą bocznik kopalnianych na obszarze Rybnickiego Okręgu Węglowego (ROW). W latach 1966–1994 status firmy wielokrotnie ulegał zmianom – bywała ona zarówno samodzielnym przedsiębiorstwem, jak i jednym z zakładów przedsiębiorstwa wielozakładowego. W 1994 r. przedsiębiorstwo państwowe postawiono w stan likwidacji, a jego majątek przejęła nowo powstała spółka pracownicza, której właścicielem jest większość dotychczasowej załogi firmy. W omawianym rozdziale przedstawia się szczegółowo proces przejmowania obsługi kolejnych bocznik.

Następny, krótki rozdział prezentuje historię zmian nazwy i statusu firmy na przestrzeni 40 lat. Ilustrują go schematy organizacyjne przedsiębiorstwa w różnych latach.

W rozdziale trzecim szczegółowo omawia się wszystkie bocznicie kopalniane obsługiwane przez PTKiGK Rybnik w ciągu jego 40-letniej historii. W tym czasie przedsiębiorstwo obsługiwało łącznie 20 kopalń. W większości z nich pracę manewrową nadal wykonują lokomotywy należące do rybnickiej firmy. We wstępnej części rozdziału autor zamieścił mapę przedstawiającą lokalizację poszczególnych kopalń na tle linii kolejowych administrowanych przez PTKiGK oraz Jastrzębską Spółkę Kolejową (JSK). Wartościowa jest tu skrócona historia poszczególnych kopalń. Bogata jest też ikonografia prezentująca schematy ważniejszych stacji kopalnianych. Wszystko to uzupełniają fotografie obrazujące współczesne funkcjonowanie transportu kolejowego na bocznicach kopalnianych. Zaletą tego rozdziału jest również omówienie współużytkowników poszczególnych bocznic oraz opisanie procedur związanych z obsługą przewozów towarowych siecią kolei górniczych.

Rozdział czwarty opisuje punkty zdawczo-odbiorcze (pzo) znajdujące się na styku sieci kolei górniczych i państwowych, na których następuje przekazanie pociągów obsługiwanych lokomotywami PTKiGK pojazdom należącym do PKP Cargo. Autor praktycznie niewiele napisał o liniach górniczych oraz bocznicach dojazdowych do sieci PKP użytkowanych przez PTKiGK. Choćby skrótowe opisanie tych odcinków, niezwykle w końcu dla przedsiębiorstwa istotnych, uwzględniające daty wybudowania, zamknięcia i elektryfikacji oraz ich długości z pewnością znacznie wzbogaciłoby treść książki.

Kolejny rozdział, piąty, opisuje skróconą historię wchodzenia przedsiębiorstwa na rynek ogólnopolskich przewozów towarowych. Istotnym uzupełnieniem tego opisu byłaby statystyka dotycząca przewozów realizowanych przez PTKiGK od początku jego istnienia, szczególnie wielkości przewozów realizowanych po sieci górnośląskich kolei przemysłowych i po sieci PKP PLK. Niestety autor nie pokusił się umieszczenie takich informacji.

Rozdział szósty dotyczy taboru eksploatowanego przez przedsiębiorstwo i dla geografów jest mało interesujący. Znacznie ciekawsze są zestawienia dotyczące taboru umieszczone w końcowej części książki, z których można wyprowadzić dane na temat liczebności parku lokomotyw w poszczególnych latach, co daje pośrednio informację o potencjale przedsiębiorstwa.

W kolejnym rozdziale omówiono zaplecze techniczne przedsiębiorstwa. Rozdział ósmy wydaje się bardziej interesujący dla geografów – opisuje proces przekształceń własnościowych w ramach PTKiGK. W wyniku tego procesu powstały nowe przedsiębiorstwa, zajmujące się m.in. naprawą taboru kolejowego i zarządzaniem infrastrukturą kolejową.

Następny rozdział dotyczy firm powiązanych z PTKiGK Rybnik, a kolejny – modernizacji lokomotyw przeprowadzanych przez firmę z Rybnika.

W rozdziale jedenastym przedstawiono szczegółowo zakres zadań poszczególnych zakładów, a obecnie spółek należących do PTKiGK. Krótkie rozdziały dwunasty i trzydziesty prezentują odpowiednio perspektywy przedsiębiorstwa i sprawy socjalne.

Treść rozdziałów uzupełniają umieszczone na wyklejkach okładki mapy. Pierwsza z nich prezentuje sieć kolei górniczych w ROW na tle sieci PKP PLK. Zaletą jej jest wprowadzenie podziału na linie czynne i nieczynne oraz oznaczanie odrębnymi sygna-

turami ich zarządców. Niestety poważnym uchybieniem jest łączne potraktowanie kolei PTKiGK i JSK. Znacznie ciekawsze byłoby ukazanie, które odcinki są administrowane przez każde z przedsiębiorstw. Druga mapa przedstawia lokalizację firm grupy kapitałowej, której założycielem jest PTKiGK, na tle podziału wojewódzkiego Polski. Mapa ta, podobnie jak inna, umieszczona w tekście rozdziału trzeciego, nie zawiera podziałki. Ponadto wątpliwy sens ma ukazanie lokalizacji kilku firm ze Śląska i Zagłębia na tle mapy kraju zajmującej dwie strony formatu A4 – znacznie lepszym rozwiązaniem byłoby umieszczenie mapy Śląska. Ogólna lokalizacja powinna zaś zostać przedstawiona w postaci kartonu wkomponowanego w mapę szczegółową.

Mimo wspomnianych usterek książkę można uznać za interesującą dla geografów nie tylko zajmujących się transportem, ale również również przemysłem. Niektóre z wymienionych uchybień sprawiają, że pozycja ta jest ciekawsza jako literatura uzupełniająca niż źródło faktograficzne, niemniej jednak doskonale ilustruje funkcjonowanie górniczego transportu kolejowego.

Ariel Ciechański
IGiPZ PAN, Warszawa

Marek Potrykowski
1944–2005



16 marca 2005 r. odszedł nieoczekiwanie dr Marek Potrykowski, wieloletni pracownik naukowy Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Zmarł przedwcześnie w pełni sił twórczych; miał wiele planów i ambitnych zamierzeń na przyszłość.

Marek Potrykowski urodził się 3 stycznia 1944 r. w Ostrowcu Świętokrzyskim, dokąd Jego rodzice zostali wywiezieni z rodzinnego Poznania w 1942 r., w ramach dokonywanych przez hitlerowców przymusowych przesiedleń Wielkopolan do Generalnego Gubernatorstwa. Po wojnie rodzina Potrykowskich powróciła do Poznania.

W 1962 r. ukończył III Liceum Ogólnokształcące w Poznaniu, a następnie rozpoczął studia geograficzne na Wydziale Biologii i Nauk o Ziemi Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza. W 1967 r. obronił pracę magisterską pt. *Powiązania międzyregionalne Pily w świetle przewozów towarowych*, napisaną pod kierunkiem prof. Zbyszka Chojnickiego i uzyskał tytuł magistra geografii w UAM w Poznaniu.

W latach 1967–1970 Marek Potrykowski pracował na stanowisku asystenta w Wyższej Szkole Ekonomicznej (późniejszej Akademii Ekonomicznej) w Poznaniu, w Zakładzie Geografii Ekonomicznej kierowanym przez prof. Ryszarda Domańskiego. W 1969 r. rozpoczął studia doktoranckie w Instytucie Geografii PAN w Warszawie. Od 1971 r. był zatrudniony w tymże Instytucie, początkowo na stanowisku naukowo-technicznym, następnie asystenta i starszego asystenta, a od 1980 r. jako adiunkt.

Staranne wykształcenie zaczęło przynosić pierwsze efekty. W 1980 r. po obronie rozprawy pt. *Współzależności między rozwojem gospodarczym a zagospodarowaniem drogowym w Polsce* w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN w Warszawie, Marek Potrykowski uzyskał stopień doktora nauk geograficznych. Promotorem rozprawy był prof. Bolesław Malisz. W pracy autor zawarł wiele nowatorskich pomysłów (np., pomimo braku komputerów osobistych, zastosował analizę regresji wielokrotnej z opóźnieniem czasowym) i do dziś – mimo upływu czasu – stanowi ona wzorzec świetnie napisanej rozprawy. W 1983 r. została wydana pod nieco zmienionym

tytułem jako tom 80 Studiów KPZK PAN, a w 1985 r. wyróżniona nagrodą Sekretarza Naukowego Wydziału Nauk o Ziemi i Nauk Górniczych PAN.

W 1982 r. ukazała się w PWN inna znacząca publikacja M. Potrykowskiego – *Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych* (wspólnie ze Zbigniewem Taylorem). Za tę książkę autorzy otrzymali Nagrodę Sekretarza Naukowego PAN, a w 1984 r. ukazało się jej hiszpańskie tłumaczenie (Ariel, Barcelona).

Po rozpoczęciu pracy zawodowej w Zakładzie Przestrzennego Zagospodarowania IGiPZ PAN, początkowo pod kierownictwem prof. B. Malisza, a następnie prof. A. Stasiaka, dr Potrykowski zajmował się przede wszystkim zagadnieniami geografii transportu, później użytkowania ziemi, podziału administracyjnego, zagospodarowania obszarów przygranicznych, badań regionalnych i polityki regionalnej. Brał udział w opracowaniu dwóch ekspertyz PAN dotyczących podziału administracyjnego kraju – w latach 1982–1984 oraz w 1994 r. – a także w pracach nad Programem Rozwoju Warszawy na zlecenie Prezydenta m.st. Warszawy (1993). W IGiPZ PAN uczestniczył aktywnie w organizacji wielu konferencji naukowych krajowych i międzynarodowych. Od 1984 r. brał udział w pracach Grupy Roboczej Geografii Transportu MUG; był też uczestnikiem licznych spotkań naukowych organizowanych przez prof. Calogero Muscarę.

W 1987 r. został członkiem Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN, a w 1990 r. wybrano go członkiem Prezydium KPZK PAN. W latach 1990–1995 pełnił funkcję Sekretarza Naukowego Komitetu oraz zastępcy redaktora naczelnego wydawnictw KPZK PAN (Biuletyn, Studia i Studia Regionalia). Współpracował z wieloma instytucjami w kraju i za granicą (m.in. z Instytutem Badań Lokalnych i Regionalnych UW, Centralnym Urzędem Planowania, Biurem Planowania Województwa Warszawskiego).

Od 1990 r. Marek Potrykowski był członkiem kolejnych komisji rządowych do spraw reformy terytorialnej kraju. W 1991 r. został zaproszony jako *visiting professor* na Uniwersytet w Lille, gdzie prowadził wykłady z zakresu gospodarki przestrzennej. W tym samym roku wchodził w skład rządowego zespołu opiniującego wnioski w sprawie zmian podziału administracyjnego kraju. W latach 1990–1994 był członkiem Państwowej Rady Gospodarki Przestrzennej.

W latach 1995–1996 był Dyrektorem Biura Planowania Regionalnego Centralnego Urzędu Planowania z siedzibą w Warszawie, a od 1997 r. – Dyrektorem Departamentu Polityki Regionalnej i Przestrzennej w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych. W tym czasie podejmował wiele inicjatyw w ramach prac rządowych i na forum międzynarodowym (brał udział w przygotowywaniu ważnych dokumentów rządowych, w tym Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju). Był członkiem Rządowej Rady Polityki Przestrzennej.

Od 1996 r. pracował w międzynarodowym zespole roboczym ds. miejskich obszarów zdegradowanych w OECD. Uczestniczył, między innymi, w spotkaniach w ramach programu działania Komitetu OECD ds. Polityki Rozwoju Przestrzennego (TDPC). W 1996 r. został również przedstawicielem Polski w Komitecie Wyższych Urzędników Konferencji Ministrów Europy Odpowiedzialnych za Planowanie Przestrzenne (CEMAT) przy Radzie Europy. Uczestniczył aktywnie w licznych spotkaniach roboczych i konferencjach ministerialnych w krajach Unii Europejskiej.

W 1997 r. mianowano go przedstawicielem Polski w programie VASAB. W ramach tego programu brał czynny udział w wielu konferencjach krajowych i międzynarodowych, a także w spotkaniach roboczych.

27 marca 1998 r. Marek Potrykowski został powołany przez Prezesa Rady Ministrów, Jerzego Buzka, na członka Zespołu Negocjacyjnego w Sprawie Członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej. Był odpowiedzialny za negocjacje w dziedzinie polityki regionalnej – jednym z najtrudniejszych obszarów negocjacyjnych.



Fot. 1. Negocjatorzy polskiej akcesji do UE

Od 1 sierpnia 2000 r. pełnił funkcję Dyrektora Departamentu Programowania Rozwoju Regionalnego w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego i Budownictwa. Z ramienia Ministerstwa odpowiadał i brał udział w rozpoczęciu prac nad Narodowym Programem Rozwoju. Od 1 listopada 2001 r. był Radcą Ministra w Ministerstwie Gospodarki, Pracy i Polityki Społecznej, a od 1 lipca 2004 r. – Radcą Ministra, Koordynatorem Zespołu ds. Polityki Regionalnej i Współpracy Międzynarodowej w Ministerstwie Gospodarki i Pracy. Był odpowiedzialny m.in. za współpracę międzynarodową w ramach programów europejskich, takich jak CADSES, INTERREG II i III, ESPON, VASAB 2010, URBACT.

W ramach Programu VASAB 2010 uczestniczył w przedsięwzięciach, wynikających z polityki spójności terytorialnej Unii Europejskiej, a mających na celu zapoczątkowanie współpracy między różnymi obszarami. Z racji polskiego przewodnictwa w Grupie Wyszehradzkiej i w Komitecie VASAB zaproponowano wspólne działania państw obszaru bałtyckiego i wyszehradzkiego w formułowaniu polityki przestrzennej, a przede wszystkim promowaniu połączeń transportowych w układzie południkowym. Natomiast program URBACT został ustanowiony przez Komisję Europejską w 2003 r. w celu popierania współpracy miast w rozwiązywaniu napięć społecznych i dzielenia się doświadczeniami w tym zakresie.

Dr Potrykowski uczestniczył również w pracach Komitetu Regionów Unii Europejskiej – ciała doradczego składającego się z przedstawicieli władz regionalnych i lokalnych wszystkich regionów Unii. Prace te dotyczyły m.in. wzmocnienia roli Komitetu Regionów (Komisja Polityki Spójności Terytorialnej) w kształtowaniu polityki regionalnej, a szerzej – spójności terytorialnej w UE. Zmiany polityki spójności pozwoliłyby na dopasowanie instrumentów wsparcia do potrzeb regionów. Szczególnie istotne było takie konstruowanie zasad wsparcia, by regiony nowych krajów członkowskich mogły efektywnie pokonywać bariery rozwojowe, specyficzne dla tych krajów. Brał także udział w pracach Komisji Europejskiej w ramach Sektorowych Programów Operacyjnych dotyczących strategii, kierunków działania, priorytetów zgodnych z celami spójności gospodarczej i społecznej. Uczestniczył w pracach Grupy Roboczej UE ds. Rozwoju Przestrzennego i Miejskiego. Jako ekspert uczestniczył w projekcie Narodowej Strategii Rozwoju Regionalnego na lata 2007–2013.

Marek Potrykowski jest autorem ponad 80 publikacji (w tym trzech książek) z zakresu gospodarki przestrzennej, geografii transportu, podziału administracyjnego kraju i obszarów przygranicznych (poniżej wymieniamy ważniejsze). Część publikacji ukazała się w językach obcych, również za granicą.

Był bardzo aktywnym uczestnikiem życia publicznego Polski, przyczynił się chlubnie do powstania wielu projektów i dokumentów rządowych koniecznych do rozwoju ekonomicznego i społecznego naszego kraju, a szczególnie dotyczących akcesji Polski do UE. Mimo pracy w różnych instytucjach rządowych od lat 1990., do końca pozostał pracownikiem Instytutu. W ostatnim okresie intensywnie pracował nad poważnym tekstem naukowym poświęconym polityce przestrzennej i regionalnej Polski, niestety niedokończonym. Przedwczesna śmierć przerwała Jego ambitne przedsięwzięcia. Pozostawił żonę i syna.

Alina Potrykowska, Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

Ważniejsze publikacje Marka Potrykowskiego

- Geografia transportu w okresie 30-lecia PRL. Przegląd problematyki badawczej, Przegląd Geograficzny, 1974, 46, 4, s. 617–626.*
- Przemiany przestrzenne sieci transportowej Polski w okresie 1960–1970, Biuletyn KPZK PAN, 1975, 87, s. 129–145.*
- Wpływ sieci komunikacyjnych na przemiany demograficzne wiejskich jednostek osadniczych (w latach 1960–1970), Zagadnienia Transportu, 1976, 1/2, s. 167–204 (współautor: J. Dębski).*
- Issledovanija territorialno-ekonomičeskich struktur narodnogo chozjajstva v Polše, [w:] V. P. Maksakovskij (red.), Territorialnaja struktura narodnogo chozjajstva v socjalističeskich stranach. Sbornik statej podgotovlennyh geografami socjalističeskich stran k XXIII Meždunarodnomu Geografičeskomu Kongressu, Akademia Nauk SSSR, Nacional'nyj Komitet Sovetskich Geografov, Moskva 1976, s. 108–126 (współautor: S. Leszczycki).*
- Współczesne zagospodarowanie komunikacyjne, Dokumentacja Geograficzna, 1976, 2, s.35–44.*

- Problema formirovanija sistemy transportnoj seti*, [w:] V. Zverev (red.), *Mietody i modeli regionalnogo analiza*, Akademia Nauk SSSR, Sibirskoje Otdelenie, Institut Ekonomiki i Organizacii Promyšlennogo Proizvodstva, Novosibirsk 1977, s. 272–276.
- Zagadnienia modelowania układów transportowych*, Biuletyn KPZK PAN, 1977, 95, s. 283–290.
- O kierunkach badawczych i studiach modelowych współczesnej geografii transportu*, Przegląd Geograficzny, 1978, 50, 1, s. 27–56 (współautor: Z. Taylor).
- Problematyka infrastruktury technicznej w planowaniu przestrzennym*, Dokumentacja Geograficzna, 1979, 3, s. 62–70.
- Badanie współzależności między zagospodarowaniem transportowym a społeczno-gospodarczym rozwojem regionów*, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, 1980, 4, s. 32–48.
- Problemy optymalizacji przebiegu dróg i sieci transportowych*, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, 1980, 4, s. 49–73.
- Modele grawitacji i potencjału w badaniach przestrzenno-transportowych*, Przegląd Zagranicznej Literatury Geograficznej, 1980, 4, s. 121–139.
- Geografia transportu. Zarys problemów, modeli i metod badawczych*, PWN, Warszawa 1982, 266 s. (współautor: Z. Taylor).
- Tendencias actuales en la investigación sobre aspectos espaciales del transporte*, Estudios Geográficos, 1982, 168, s. 269–293 (współautor: Z. Taylor).
- Rozwój społeczno-gospodarczy a zagospodarowanie drogowe w Polsce*, Studia KPZK PAN, 1983, 80, 96 s.
- Transport network and socio-economic development of an area: The case of Poland*, [w:] C. Muscarà, C. Poli (red.), *Transport geography facing geography. Papers and Proceedings of the Paris Meeting, June 26–29, 1983*, IGU Working Group on Geography of Transport, Dipartimento di Pianificazione Territoriale e Urbanistica, Università di Roma, 1983, s. 198–213 (współautor: Z. Taylor).
- Geografía del transporte*, Editorial Ariel, Barcelona 1984, 309 s. (współautor: Z. Taylor).
- Socio-economic development and the transport network in Poland*, Geographia Polonica, 1984, 50, s. 89–100.
- Main problems, research results and functions of Polish socioeconomic geography*, Concepts and Methods in Geography, 1984, 1, s. 31–97 (współautorzy: R. Kulikowski, J. Łoboda, W. Maik, A. Potrykowska, Z. Rykiel, T. Stryjakiewicz).
- Some problems of the pattern of the transport networks in Poland*, Geographia Polonica, 1985, 51, s. 275–283.
- Korekta obecnego podziału administracyjnego Polski. Wersja minimum*, Biuletyn KPZK PAN, 1986, 128, s. 10–34 (współautor: A. Stasiak).
- Przegląd wybranych prac badawczych wykonanych w ramach ekspertyzy podziału administracyjnego*, Biuletyn KPZK PAN, 1986, 128, s. 224–233.
- Shipping policy and seaport development in Poland*, GeoJournal, 1986, 12, 3, s. 281–288 (współautor: Z. Taylor).
- La reforma administrativa de Polonia e les seves conseqüencies*, Revista Catalana de Geografia, 1987, 3, s. 47–52.
- Concentration and decentralization processes in Polish industry*, [w:] E. Orosz, D.R. Danta (red.), *Spatial Organization and Regional Development. Papers of the 6th Polish-Hungarian Geographical Seminar (Stare Pole, 15–20 September 1986)*, Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Pécs 1988, s. 102–122.

- Administrative reform of Poland and its consequences*, Geographia Polonica, 1989, 56, s. 237–242.
- Differences in the socio-economic development of Poland's rural areas*, [w:] A. Stasiak, W. Tyszkiewicz (red.), *Socio-Economic Problems of the Development of Rural Areas. Proceedings of the 4th Polish-Yugoslav Geographical Seminar (Warszawa-Toruń-Stare Pole, Poland, 2–9 June 1986)*, IGiPZ PAN, Warszawa 1989, s. 70–76.
- Administrative reform in Poland and its consequences*, [w:] M. Rościszewski, B. Czyż, J. Grzeszczak (red.), *The State, Modes of Production and World Political Map. Seminar of the IGU Study Group on World Political Map, Warsaw, October 1987*, Institute of Geography and Spatial Organization, PAS, Conference Papers, 1989, 3, s. 177–183.
- Transport accessibility of the countryside*, Geographica Iugoslavica, 1989, 10, s. 293–304.
- Die Wirtschaft Polens in der Krisenlage, unter besonderer Berücksichtigung der räumlichen Aspekte, Raumforschung und Raumordnung*, 1990, 48, 1, s. 16–18.
- Charakterystyka społeczno-geograficzna regionu funkcjonalnego zachodniego*, Biuletyn. Zespół do Opracowania Koncepcji Zmian w Organizacji Terytorialnej Państwa, 1991, 19, s. 1–27 (współautor: K. Miros).
- Główne problemy, wyniki badawcze i funkcje polskiej geografii społeczno-ekonomicznej*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Podstawowe problemy metodologiczne polskiej geografii*, UAM, Poznań 1991, Seria Geografia, 48, s. 133–184 (współautorzy: R. Kulikowski, J. Łoboda, W. Maik, A. Potrykowska, Z. Rykiel, T. Stryjakiewicz).
- Telecommunications and changes in spatial transport demand*, [w:] R. Domański (red.), *Space Economy in the Transition from the Centrally-Planned to the Market System*, Studia Regionalia, 1992, 3, s. 139–145.
- Le transport terrestre en Pologne*, Hommes Terres du Nord, 1992, 1, s. 44–49 (współautor: B. Kostrubiec).
- Infrastrukturalne uwarunkowania rozwoju Zachodniego Regionu Przygranicznego*, IGiPZ PAN, Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, Biuletyn, 1993, 1, s.23–31.
- Polish economy under crisis*, [w:] A. Duro (red.), *Spatial Research and the Socio-Political Changes. Papers of the 7th Polish-Hungarian Geographical Seminar (Kecskemet, Hungary, 17–21 September 1990)*, Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Pécs 1993, s. 37–45.
- Program rozwoju Warszawy. Synteza*, Zeszyty IGiPZ PAN, 1993, 15, 44 s. (współautorzy: P. Korcelli, A. Gawryszewski, E. Iwanicka-Lyra, A. Muzioł-Węclawowicz, A. Potrykowska, Z. Rykiel).
- Tavokozles es kozlekedes [Telekomunikacja a transport]*, Foeldrajzi Ertesitoe, 1993, 42, 1–4, s. 276–281.
- Infrastruktura techniczna Warszawy*, Biuletyn KPZK PAN, 1993, 163, s. 133–152.
- Reforma terytorialna. Układ powiatowy*, Biuletyn KPZK PAN, 1993, 166, 110 s. (redakcja zeszytu, Przedmowa).
- Verkehrsverbindungen über die deutsch-polnische Grenze*, [w:] *Materialien zu den räumlichen Entwicklungen in Europa aus polnischer und deutscher Sicht*, Akademie für Raumforschung und Landesplanung, 1994, 201, s. 199–215 (współautor: T. Lijewski).

- Charakterystyka geograficzna zachodniego i wschodniego regionu przygranicznego*, IGiPZ PAN, Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, Biuletyn, 1994, 5, s. 1–34 (współautor: K. Miros).
- Transport network in Europe*, IGiPZ PAN, Podstawy Rozwoju Zachodnich i Wschodnich Obszarów Przygranicznych Polski, Biuletyn, 1995, 12, s. 95–103.
- Some aspects of regional policy in Poland*, [w:] T. Nohara, N. Akasaka (red.), *The Roles of Metropolitan Urban Areas in the High-Consumption Society and Other Geographical Issues of Contemporary Japan and Poland. Proceedings of the 3rd Japanese-Polish Geographical Seminar (Nagoya, Japan, November 1994)*, The Organizing Committee for Japanese-Polish Geographical Seminar, Nagoya 1995, s. 179–188.
- Analiza głównych węzłów osadniczych Polski i ich potencjalnych funkcji w przyszłości*, Biuletyn KPZK PAN, 1996, 173, s. 81–138 (współautor: A. Stasiak).
- Development of frontier regions in Poland*, [w:] B. Csatari, G. Szabo, J. Tóth (red.), *The Impact of Political Changes on Rural Areas of East-Central Europe. Papers of the Symposium (Pécs-Kecskemet, Hungary, 2–6 June 1992)*, Janus Pannonius University, Centre for Regional Studies, Hungarian Academy of Sciences, Pécs 1997, s. 243–253 (współautor: K. Miros).
- Border regions and trans-border co-operation: the case of Poland*, [w:] G. Enyedi (red.), *Social Change and Urban Restructuring in Central Europe*, Akademiai Kiadó, Budapest 1998, s. 233–253.
- Polityka regionalna Polski w procesie dostosowawczym do wymogów Unii Europejskiej*, [w:] *Planowanie przestrzenne skutecznym instrumentem rozwoju kraju. Ogólnopolska Konferencja Planowania Przestrzennego Arsenal IX (Wrocław, 9–10 listopada 1998)*, Urząd Mieszkalnictwa i Rozwoju Miast, IGPiK, Warszawa 1998, s. 87–94.
- Effizienz versus Gleichheit. Regionalpolitik im Beitrittswettbewerb*, Raum, 2000, 38, s. 11–13.
- Polityka regionalna: tendencje i kierunki rozwoju*, Przegląd Geograficzny, 2000, 72, 4, s. 479–489.
- Une décennie de réforme territoriale en Pologne*, [w:] V. Rey, L. Coudroy de Lille, E. Boulineau (red.), *L'élargissement de l'Union Européenne: Réformes territoriales en Europe Centrale et Orientale*, L'Harmattan, 2004, s. 51–57.

Marin Bačvarov
1936–2006

28 maja 2006 r. zmarł w Łodzi prof. dr hab. Marin Bačvarov, profesor zwyczajny Uniwersytetu Łódzkiego, emerytowany profesor Uniwersytetu św. Klimenta Ohridskiego w Sofii. Należał do wąskiego grona tych geografów zagranicznych, który nie tylko uważali Polskę za swoją drugą ojczyznę, ale i przez wiele lat czynnie pracowali tu dydaktycznie i naukowo.

Marin Bačvarov urodził się 20 grudnia 1936 r. w mieście Biała w Bułgarii, w rodzinie nauczycielki i prawosławnego duchownego. Szkoły ukończył w rodzinnym mieście i w 1954 r. podjął studia na Wydziale Geografii i Geologii Uniwersytetu św. Klimenta Ohridskiego w Sofii. Kończąc studia w 1959 r. z wynikiem celującym, uzyskał zgodę na wyjazd na specjalizację do Polski. W ten sposób po raz pierwszy zetknął się geografią polską, podejmując studia doktoranckie na Uniwersytecie Warszawskim pod kierunkiem prof. dr. Jerzego Kostrowickiego. Przygotowany doktorat na temat strefy żywicielskiej Łodzi związał Go mocno z miastem badań, w którym osiadł na stałe na ostatnie 10 lat swojego życia.

Po obronie doktoratu w 1964 r. M. Bačvarov wrócił do Bułgarii i związał się zawodowo na okres 35 lat (1965–1999) z Uniwersytetem Sofijskim, gdzie pracował kolejno na stanowiskach asystenta, docenta i profesora zwyczajnego. W 1974 r. odbył 4-miesięczne studia specjalizacyjne na Uniwersytecie Moskiewskim. W 1976 r. na podstawie dorobku naukowego i dydaktycznego został mianowany docentem, a w 1991 r. obronił pracę habilitacyjną pt. *Turystyka w środowisku osiedli* i został profesorem zwyczajnym. W okresie czynnej pracy na uniwersytecie w Sofii M. Bačvarov pełnił liczne funkcje, m.in.: kierownika Katedry Geografii Turyzmu (1980–1994), przewodniczącego Rady Naukowej Nauk Geograficznych, a następnie Komisji Nauk o Ziemi Centralnej Komisji Akredytacyjnej w Bułgarii, wiceprezydenta Bułgarskiego Towarzystwa Geograficznego, prodziekana Wydziału Ekonomii Uniwersytetu Sofijskiego, redaktora kilku czasopism naukowych i członka licznych gremiów naukowych i konsultacyjnych.

W 1995 r. związał się z Uniwersytetem Łódzkim, gdzie przez pierwsze 5 lat był zatrudniony na etacie profesora kontraktowego w Katedrze Geografii Miast i Turyzmu (pracował w tym czasie równoległe jako profesor w Uniwersytecie Sofijskim), a w 1999 r., po wygraniu konkursu został mianowany przez Ministra Edukacji i Szkolnictwa Wyższego profesorem zwyczajnym w Uniwersytecie Łódzkim. Na tym stanowisku pracował w Katedrze Geografii Miast i Turyzmu aż do śmierci.

W czasie pobytu w Polsce prof. Bačvarov wykladał również okresowo w Uniwersytecie Wrocławskim, Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu oraz w szkołach niepublicznych: w Łodzi (Wyższa Szkoła Turystyki i Hotelarstwa) i Warszawie (Wyższa Szkoła Przymierza Rodzin). Jego wykłady dotyczyły głównie szeroko pojętej geografii turystyki, geografii regionalnej, geografii społecznej i geografii politycznej.

Dorobek naukowy M. Bačvarova obejmuje około 150 prac autorskich i współautorskich, wśród których znajduje się kilka książek i podręczników akademickich, wiele artykułów naukowych, referatów konferencyjnych, sprawozdań oraz recenzji prac naukowych. Nie stronił również od prac popularnonaukowych, a także od wywiadów

i artykułów prasowych, które ukazywały się w prasie bułgarskiej, oraz, w ostatnich latach, również polskiej (głównie łódzkiej).

Polskie korzenie Jego działalności naukowej widoczne są m.in. w tym, że dwie pierwsze swoje prace opublikował w Warszawie w Przeglądzie Geograficznym: *Hutnictwo żelaza i metali nieżelaznych w Bułgarii* (1962, z. 2) oraz *Stopień urbanizacji Bułgarii* (1965, z. 4) – wspólnie z M. Mičevem. Ogółem opublikował w polskich wydawnictwach naukowych (głównie w języku polskim i angielskim) około 35 prac, z czego najwięcej w ostatniej dekadzie (16 ukazało się w czasopiśmie naukowym *Turyzm*).

Mimo szerokich zainteresowań naukowych, największy i najbardziej znaczący dorobek pozostawił Profesor w zakresie geografii turystyki, która przez wiele lat była Jego główną pasją badawczą. W pierwszym okresie badania te dotyczyły Bułgarii, a zwłaszcza rejonizacji i regionalizacji turystycznej, charakterystyki oraz strategii rozwoju turystyki w mikroregionach Ruse, Kustendil i Pazardzik. Z tego czasu pochodzą również trzy fundamentalne podręczniki wydane w języku bułgarskim: *Geografia na turizma* – 1982 (współautor: N. Apostolov), *Turističeska kartografia* – 1990 (współautor: B. Davidkov) oraz *Antropogenni uslovja i resursi na otdiva i turizma* – 1990 (współautor: V. Marinov). W drugim okresie działalności naukowej (po 1990 r.) zainteresowania badawcze M. Bačvarova skoncentrowały się na zagadnieniach metodologicznych geografii turystyki. Zaowocowało to pracami autorskimi lub współautorskimi na temat: przestrzeni turystycznej, regionu turystycznego, turystyki kulturowej (zwłaszcza w miastach), a także pojęć i terminologii stosowanej w turystyce i rekreacji, w których prezentował nowe, oryginalne poglądy na temat geografii turystyki.

Jak już wspomniano, zainteresowania naukowe prof. Bačvarova były szerokie i wykraczały poza geografie turystyki. Interesowała Go zwłaszcza geografia społeczna i polityczna. Zainteresowania te miały empiryczne podstawy, obserwował bowiem pilnie i uczestniczył w przemianach politycznych (często tragicznych) i społecznych na Półwyspie Bałkańskim, które znał i dobrze rozumiał. Swoimi przemyśleniami dzielił się w kilkunastu artykułach naukowych, publikowanych w różnych wydawnictwach geograficznych w całej niemal Europie (np. *Homo Balcanicus – człowiek na rozdrożu cywilizacyjno-kulturowym* – Wrocław 2003). Pewnym uporządkowaniem terminologicznym z tego zakresu była książka wydana wspólnie z A. Suliborskim pt. *Geografia polityczna i geopolityczna – kompendium terminologiczne* (Warszawa 2002).

Prezentował swoje poglądy m.in. w referatach na międzynarodowych konferencjach naukowych, w których uczestniczył niemal we wszystkich ważniejszych ośrodkach geograficznych w Europie. Części z tych referatów nigdy nie opublikował, kilka ostatnich ukaże się niebawem.

Duża umiejętność nawiązywania kontaktów naukowych, poparta znajomością kilku języków (polski, angielski, francuski, rosyjski i serbski), owocowała szeroką aktywnością międzynarodową prof. Bačvarova. Był zapraszany z wykładami m.in. do uniwersytetów: Paryż VII i Paryż X, Angers, Moskwa, Smoleńsk, Mińsk, Kaliningrad, Coimbra, Savonlinna, Lund, Leewarden, Greifswald, Thessaloniki, University of Quebec – Rimowski.

Marin Bačvarov czynnie uczestniczył również w pracach Międzynarodowej Unii Geograficznej, będąc członkiem Komisji Geografii Turystyki i Czasu Wolnego w latach 1988–1996 i 2000–2004 (Komisja ta zmieniała swoją nazwę). Był aktywnym uczest-

nikiem kongresów powstałej w 1990 r. międzynarodowej organizacji ATLAS (The Association for Tourism and Leisure Education). Dzięki Jego staraniom międzynarodowa konferencja tej organizacji w 2006 r. odbyła się w Polsce w Uniwersytecie Łódzkim. W latach 1990–1994 oraz 1992–1994 był koordynatorem i współwykonawcą dwóch międzynarodowych projektów TEMPUS.

Bez ryzyka popełnienia błędu można stwierdzić, że Profesor Bačvarov był najbardziej aktywnym na arenie międzynarodowej i najbardziej znanym bułgarskim uniwersyteckim geografem społeczno-ekonomicznym w drugiej połowie XX w. Jego zasługi docenił rząd bułgarski, który nadał Mu medal św. Cyryla i Metodego. Geografia polska wyróżniła Go Złotą Odznaką Polskiego Towarzystwa Geograficznego.

31 maja 2006 r. pożegnaliśmy prof. Bačvarova w Kaplicy Cmentarza Prawosławnego na Dołach w Łodzi. Jego prochy, po kremacji, zostały przewiezione do Bułgarii.

Marin Bačvarov, Bułgar z urodzenia, wychowania i kultury, poprzez blisko 50-letnie kontakty z Polską, a zwłaszcza geografią polską, czuł się blisko związany z naszym środowiskiem, znał nas i nasze problemy jak mało który cudzoziemiec. Odszedł od nas serdeczny Przyjaciel, wybitny geograf i humanista, dla którego Polska była drugą ojczyzną.

Stanisław Liszewski

Katedra Geografii Miast i Turyzmu UŁ, Łódź

**Międzynarodowa Konferencja Naukowa:
„Regionalna współpraca transgraniczna
w krajach Europy Środkowej i Wschodniej – bilans dokonań”
Arlamów, 21–24 V 2006 r.**

Zakres terytorialny Europy Środkowej i Wschodniej jest różnie rozumiany. Dominuje postrzeganie tego obszaru jako terytorium byłych państw socjalistycznych. Geografowie widzieliby tu także Austrię, nawet w folderach turystycznych państwo to określa się jako „kraj w centrum Europy”. Co do wschodniej granicy Europy, tj. pogranicza z Azją, wątpliwości mają wszyscy.

Dobrze się stało, że nie przeszkodziło to organizatorom Konferencji wybrać ten właśnie fragment Europy, a jego granice nie były istotną częścią wystąpień czy dyskusji. Ważna jest ocena tego, co obecnie dzieje się na tym obszarze. Do istotnych przemian zaliczyć można regionalną współpracę transgraniczną o zaledwie kilkunastoletniej tradycji. Budzi ona coraz większe zainteresowanie naukowców, regionalnych decydentów i środków masowego przekazu. Wspomniany okres jest wystarczająco długi, aby sytuację można było porównać i ocenić, dostrzec sukcesy i braki zawiłych i zróżnicowanych procesów współpracy transgranicznej budowanej tu niemal od podstaw.

Końcowa część tytułu Konferencji tj. „Bilans dokonań” wydaje się bardzo ambitna. Zestawienie takiego bilansu wymaga pewnej perspektywy historycznej i dokonania oceny na tle całości sytuacji politycznej i społeczno-ekonomicznej w krajach Europy Środkowej i Wschodniej. Przyszli autorzy takiej oceny wdzięczni będą uczestnikom

Konferencji za zestawienie niezwykle ciekawych faktów, ocen i refleksji przedstawionych w wygłoszanych referatach.

Szeroki, interdyscyplinarny zakres Konferencji spowodował konieczność podzielenia wystąpień na sześć sesji tematycznych. Najwięcej referatów wygłoszono w sesji pierwszej, zatytułowanej: „Współpraca transgraniczna w krajach Europy Środkowej i Wschodniej”. Próbą naszkicowania całości tej tematyki był pierwszy referat – *Współpraca transgraniczna – osiągnięcia, nadzieje, rozczarowania i obawy* (Roman Szul, UW). Pozostałe wystąpienia dotyczyły zagadnień o węższym profilu, ale także w większości miały charakter bilansu. Przykładem może być referat *Współpraca transgraniczna w programach ochrony środowiska województw – plany a rzeczywistość* (Mariusz Kistowski, UGd). Jak nietrudno się domyślić, ambitne plany w tej dziedzinie często nie są realizowane zgodnie z przyjętym założeniem. Problemowi ochrony środowiska rozumianego jako zagadnienie współpracy transgranicznej dotyczył też referat *Rozwój systemu społeczno-ekologicznego na pograniczu polsko-niemieckim jako wewnętrznej granicy Unii Europejskiej* (Marek Degórski, IGiPZ PAN). Określono tu relacje jakie zachodzą pomiędzy przestrzenią ekologiczną a przestrzenią społeczno-gospodarczą na badanym obszarze transgranicznym. Charakter tytułowego dla Konferencji „Bilansu” miał referat zatytułowany *Aspekty instytucjonalne współpracy transgranicznej Ukrainy i Polski – wyniki i problemy* (Alla Melnyk, Akademia Ekonomiczna, Tarnopol). Mimo bezsprzecznych sukcesów nadal pozostaje tu do rozwiązania wiele problemów wymagających skoordynowanego działania. Część wystąpień ukazywała specyfikę współpracy transgranicznej różnego typu jednostek terytorialnych, np. obwodu kaliningradzkiego (Tadeusz Palmowski, UGd) czy Bułgarii (Margarita Iljeva, Bułgarska AN i Ilja Iljev, Uniwersytet w Sofii). Referat *Graniczne trójstyki Europy Środkowej i Wschodniej jako regiony współpracy transgranicznej* (Stefan Kałuski, UW) – to próba ukazania tych procesów na obszarach położonych u zbiegu granic trzech państw. Wybrano do badania 21 takich jednostek.

Referaty sesji „Europa Środkowa i Wschodnia wobec europejskich procesów integracyjnych” najczęściej prezentowały problemy metodologiczne. Przykład z zakresu geografii to: *Ocena modeli kartograficznych potencjału zasobów naturalnych regionów przygranicznych Ukrainy* (Valery Rudenko, Uniwersytet w Czerniowcach). Problemowi metodologicznych z zakresu ekonomii dotyczył referat *Bankowość spółdzielcza w Polsce i innych krajach Unii Europejskiej (Analiza porównawcza w aspekcie europejskich procesów integracyjnych)* (Ryszard Kata, Uniwersytet Rzeszowski).

Kolejne dwie sesje były poświęcone uwarunkowaniom i kierunkom procesów transformacji obszarów przygranicznych. Zakres terytorialny i czasowy był tu zróżnicowany. Spojrzenie retrospektywne – to referat *Przemiany funkcji granic politycznych na ziemiach polskich* (Marek Sobczyński, UŁ).

Ze zrozumiałych względów duże zainteresowanie wzbudziły wystąpienia gości z Białorusi: *Południowo-zachodnie pogranicze Białorusi – styk i współdziałanie systemów* (Siergiej Artimienko, Uniwersytet w Brześciu) oraz *Rezerwat Biosfery Polesie Nadbużańskie jako element ekologicznej sieci Europy* (Konstantin Krasovskij, jw.). Referenci starali się wykazać, że mimo rozbieżności politycznych możliwa i konieczna jest współpraca transgraniczna, zwłaszcza w takich dziedzinach jak ochrona przyro-

dy. Atrakcyjność wspomnianych referatów zwiększyła prezentacja slajdów ukazujących przepiękne, bliskie, ale mało w Polsce znane krajobrazy białoruskiego Polesia.

Kolejna sesja referatowa była poświęcona zmianom demograficznym w procesie transformacji krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Dominowały referaty na temat sytuacji mniejszości narodowych w Polsce (Mariusz Kowalski, IGiPZ PAN; Andrzej Rykała, UŁ) i polskiej na Ukrainie (Piotr Eberhardt, IGiPZ PAN). Skomplikowaną sytuację demograficzną w słowackich regionach przygranicznych przedstawił Vladimir Szekely (Słowacka AN, Bratysława).

Temat ostatniej sesji Konferencji to: „Układy komunikacyjne w nowej architekturze geopolitycznej”. Zaprezentowano tu m.in. system transportowy regionu przygranicznego na przykładzie Śląska (Stanisław Koziarski, Uniwersytet Opolski). Referat *Warszawa jako węzeł lotniczy Europy Środkowej – pytania o przyszłość* (Tomasz Komornicki, IGiPZ PAN) zawierał próbę odpowiedzi na naprawdę trudne pytania.

W trakcie Konferencji wygłoszono blisko 50 referatów. Uczestnicy reprezentowali 7 państw europejskich. Wszystkie referaty przetłumaczono na język angielski, zostaną wydane w specjalnej publikacji. Po poszczególnych sesjach referatowych i na zakończenie Konferencji przeznaczono czas na dyskusje i podsumowania. Było go zbyt mało wobec różnorodności prezentowanej tematyki i odmiennych ocen. Wymiana poglądów odbywała się również w trakcie całodziennej (a dokładniej całodobowej) wycieczki naukowej. Trasa jej prowadziła przez przygraniczne tereny Ukrainy do Lwowa. Znakomicie zorganizowana i prowadzona, stanowiła doskonałą ilustrację „bilansu dokonań” na pograniczu obu państw.

Używając modnego ostatnio sformułowania, „słowa kluczowe” dla Konferencji w Arłamowie to: wysoki poziom naukowy, doskonała organizacja, miła atmosfera. Słowa podziękowania i uznania należą się jej organizatorom – instytucjom i reprezentującym je osobom: Wydziałowi Ekonomii Uniwersytetu Rzeszowskiego – prof. dr hab. Jerzy Kitowski oraz Instytutowi Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN – doc. dr hab. Marek Degórski.

Stefan Kałuski

Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa

Konferencja naukowa „Turystyka uzdrowiskowa w gospodarce regionu i kraju”

Kłodzko, 23 VI 2006 r.

W turystyce, jak i w wielu innych formach działalności człowieka, dają się zauważyć wyraźne mody na określone regiony i miejscowości, formy uprawiania czy oferty. W ślad za nimi podąża nauka reprezentowana przez poszczególne dyscypliny. Taką najnowszą modą stała się na świecie, a w ślad za tym 2–3 lata temu także w Polsce, tzw. turystyka uzdrowiskowa. Obejmuje ona wyjazdy do uzdrowisk w celu odnowy sił biologicznych osób niekoniecznie chorych, przede wszystkim zmęczonych i znużonych „wyścigiem szczurów”, pragnących podczas relatywnie krótkiego pobytu nadrobić zaniedbania w odniesieniu do swojego zdrowia. Mieści się to w nurcie określonym w latach 1970.

jako *wellness* – niestety, dotychczas nie mającego polskiego odpowiednika. W naszym kraju moda na taką ofertę i działalność ujawniła się wyraźnie w 2005 r. w postaci rosnącej niemal lawinowo liczby publikacji i konferencji na ten temat. Nie powinno to dziwić, jako że w wyniku transformacji ustrojowo-gospodarczej polskie uzdrowiska utraciły wielu kuracjuszy i dlatego są zmuszone szukać innych klientów, co stanowi szansę na ich przetrwanie – wraz z tysiącami pracowników.

Zagadnienie powyższe zostało podjęte także przez kłodzki Wydział Turystyki Wyższej Szkoły Zarządzania „Edukacja” we Wrocławiu w ramach drugiej konferencji naukowej. Zarówno organizator, jak i jej miejsce są głęboko uzasadnione: na Ziemi Kłodzkiej czynnych jest bowiem pięć uzdrowisk, a niektóre działają już od schyłku średniowiecza. W spotkaniu, którego Komitet Naukowy pracował pod kierunkiem prof. Krzysztofa Przeclawskiego, wzięli udział przedstawiciele ośrodków naukowych z całego kraju: z uniwersytetów Wrocławskiego, Adama Mickiewicza i Marii Curie-Skłodowskiej, z politechnik: Wrocławskiej i Śląskiej, z akademii: Ekonomicznej we Wrocławiu oraz rolniczych z Lublina i Wrocławia, AWF we Wrocławiu, wyższych szkół: Handlowej we Wrocławiu oraz Turystyki i Języków Obcych w Warszawie, nadto oczywiście organizującą konferencję pod przewodnictwem dziekana dr. Tadeusza Iwanka. Aktywnie zaznaczyli swoją obecność przedstawiciele miejscowych uzdrowisk, ale zupełnie niezrozumiała była nieobecność samorządowców – poza kłodzkim Starostwem i Urzędem Miejskim.

Przygotowano aż 31 opracowań, i choć kilku autorów nie dotarło na spotkanie, trudno wszystkie tu wymieniać. Warto natomiast poinformować, że organizatorzy okazali się bardzo sprawni, wręczając całość wydrukowanych materiałów jeszcze przed konferencją. Do ciekawszych referatów na pewno należy zaliczyć analizę uwarunkowań turystyki uzdrowiskowej, dokonaną przez prof. Jana Pobodę (UWr), analizę kulturowych jej kontekstów dr Teresy Bogacz (WSZ „Edukacja”) i współgrającą z tym prezentację walorów krajoznawczych w ofercie uzdrowisk sudeckich Krzysztofa Mazurskiego. Podobny charakter, wskazujący na rolę obiektów pozauzdrowiskowych jako celów rekreacyjnych wycieczek na przykładzie Dusznik-Zdroju, miał referat dr. hab. inż. Jacka Suchodolskiego (PWt). Znaczenie porównawcze miały wystąpienia dotyczące hiszpańskiej Galicji (dr Krzysztof Widacki, UWr) i talasoterapii we Francji (dr Włodzimierz Ranoszek, WSZ „Edukacja”). Na ważny aspekt zwrócił uwagę dr Tadeusz Iwanek, mówiąc o bezpieczeństwie ekologicznym jako warunku rozwoju takiej turystyki. Inne referaty dotyczyły problemów regionalnych (tutaj dobrym przykładem było opracowanie dr Małgorzaty Żochowskiej dotyczące szans rozwoju oferty Długopola-Zdroju) i ekonomicznych.

Z oczywistych względów dyskusja była wielowątkowa i nie mogła wyczerpać wszystkich zagadnień. Za najważniejsze konstatacje można uznać konieczność przygotowywania rzeczywiście wszechstronnej oferty, obejmującej nie tylko zabiegi medyczne, ale i kulturalno-krajoznawcze w myśl idei *wellness* – należy dbać o ciało, ale także o ducha i intelekt. Autor przy okazji krytycznie ustosunkował się do lansowanego terminu *turystyka uzdrowiskowa*, posługując się określeniem *rewitalizacja uzdrowiskowa* jako trafniej oddającym istotę działalności. Skrytykowano mocno nieobecność – mimo zaproszeń i ustaleń – lokalnych samorządowców, co może rzutować na współpracę między uzdrowiskami (jako przedsiębiorcami) i samorządem terytorialnym (jako lokalną władzą). Od

stanu miejscowości zależy bowiem w dużym stopniu atrakcyjność samego uzdrowiska. Ponadto uczestnicy konferencji byli zgodni co do konieczności szerszego prowadzenia badań ankietowych w poszczególnych placówkach, jako że posługiwanie się generalizowanymi danymi prowadzi często do błędnych wniosków rzutuujących następnie na rodzaj i jakość oferty. Wskazują na to także prace prowadzone na kłodzkim Wydziale.

Krzysztof R. Mazurski

Wydział Architektury, Politechnika Wrocławska, Wrocław

Międzynarodowe seminarium „Partycypacja społeczna w planowaniu przestrzennym w Europie”

Wageningen, Holandia, 20–22 IX 2006 r.

W dniach 20–22 września 2006 r. w Wageningen odbyło się kolejne, już VI międzynarodowe spotkanie uczestników projektu „Participatory Spatial Planning in Europe”, realizowanego w ramach programu INTERREG IIIC.

W projekcie biorą udział zespoły z kilku krajów Unii Europejskiej (Holandii, Belgii, Portugalii, Hiszpanii, Polski). Są to zarówno reprezentanci instytucji naukowych (uniwersytety w Wageningen, Gironie, Lizbonie, Amsterdamie, Instytut Geografii i PZ PAN), jak i przedstawiciele władz lokalnych, regionalnych i narodowych (władze miasta Barreiro, Salt, Groningen, the Netherlands Government Service for Land and Water Management (DLG), Flemish Land Agency), a także firm zajmujących się środowiskiem, planowaniem przestrzennym i innymi pokrewnymi dziedzinami (GRID Warszawa, the Support Center GIS-Flanders).

Podstawowym celem projektu jest zastosowanie nowoczesnych technik wizualizacyjnych do działań planistycznych podczas dyskusji i uzgodnień społecznych. Jego międzynarodowy charakter umożliwia wymianę doświadczeń dotyczących wykorzystania innowacyjnych rozwiązań i metod wizualizacji informacji przestrzennej w procesie planowania w różnych regionach Europy. Prace każdego zespołu związane są z konkretnym, aktualnie realizowanym w danym kraju projektem i dotyczą wytypowanych obszarów badawczych.

Cele i zadania projektu PSPE w części realizowanej w Polsce są powiązane z pracami projektowymi Mazowieckiego Biura Planowania Przestrzennego i Rozwoju Regionalnego. Projekt wspiera prace nad planem zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Warszawy. Przedmiotem prac tego projektu jest wybrany przez polski zespół fragment obszaru metropolitalnego – cenna przyrodniczo dolina Wisły na odcinku Warszawa–Wyszogród.

W ramach projektu opracowano następujące elementy:

- baza danych przestrzennych;
- scenariusze prezentujące wpływ planowanych inwestycji (m.in. drogi ekspresowej S7 Warszawa-Gdańsk) na otoczenie, a zwłaszcza oddziaływanie inwestycji na roślinność i faunę;
- formy wizualizacji, które umożliwiły opis i prezentację wszelkich możliwych wariantów (prognoz, scenariuszy);

- aplikacja internetowa prezentująca plan zagospodarowania przestrzennego fragmentu doliny Wisły oraz alternatywne scenariusze przyszłych stanów środowiska przyrodniczego, a także umożliwiająca wyrażanie (dzięki interaktywnym kwestionariuszom) opinii przez właściwe podmioty publiczne oraz inne zainteresowane strony.

Szczegóły dotyczące polskiej części projektu (w tym interaktywnych scenariuszy) można znaleźć na stronie internetowej www.gridw.pl/pspe.

Projekty realizowane w innych krajach dotyczą planów zagospodarowania w miastach Barreiro (Portugalia) i Salt (Hiszpania) lub terenów rolniczych – Zondereigen (Belgia) i Meerstad (Holandia). Szczegóły na stronie www.interreg3c.net.

Raz na pół roku wszystkie zespoły spotykają się, aby podsumować kolejny etap prac. Tym razem gospodarzem spotkania był Uniwersytet i Centrum Badawcze w Wageningen (Wageningen University and Research Centre – WUR), a uczestniczyły w nim 34 osoby z pięciu państw europejskich. Polskę reprezentowało 6 osób z Centrum Informacji o Środowisku UNEP/GRID w Warszawie (Marek Baranowski, Maria Andrzejewska, Monika Rusztecka) i IGiPZ PAN (Jan Matuszkiewicz, Ewa Roo-Zielińska, Anna Kowalska); byli to przedstawiciele dwóch instytucji, wchodzących w skład polskiego zespołu uczestniczącego w projekcie.



Fot. 1. Spacer po Wageningen (fot. J. Matuszkiewicz)

Głównym celem spotkania było zaprezentowanie i omówienie wyników kolejnego etapu prac oraz przedyskutowanie zakresu materiałów, które powinny znaleźć się w książce podsumowującej 3,5-letnią międzynarodową współpracę.

Każdy z zespołów prezentował osiągnięcia i postępy badań prowadzonych na własnych obszarach modelowych (*case study*), a także wnioski dotyczące realizacji projektu, jego przydatności, zdobytych doświadczeń i spodziewanych rezultatów. Rozmawiano również o zastosowaniu wypracowanych rozwiązań w celach edukacyjnych (na różnych poziomach) i włączeniu aplikacji internetowej Google Earth do prezentacji wyników projektu oraz przydatności tego narzędzia w procesie planowania.

Oprócz merytorycznych doświadczeń uczestnicy seminarium mieli okazję zwiedzić miasto Wageningen. Pierwszego dnia, podczas spaceru po najstarszej części miasta, goście poznali jego główne zabytki i historię (fot. 1). Natomiast drugiego dnia, podczas kilkugodzinnej wycieczki autokarowej, a później również rowerowej, uczestnicy seminarium mogli zwiedzić położony kilkadziesiąt kilometrów na północ od Wageningen, park narodowy Hoge Veluwe. Oprócz walorów przyrodniczych, goście podziwiali kolekcję obrazów Vincenta van Gogha w Kröllem Müller Muzeum oraz Ogród Rzeźb, znajdujące się na terenie parku. Gospodarzem tej wycieczki był dyrektor parku narodowego. Jako ciekawostkę można dodać, że ten park narodowy, wcale nie taki mały, bo zajmujący ponad 5000 ha, jest własnością prywatną.

W ostatnim dniu spotkania PSPE na seminarium naukowym pt. „Supporting the ‘actor-factor’ in spatial planning”, przedstawiono szereg referatów dotyczących problemów planowania przestrzennego, udziału społecznego oraz nowych metod i narzędzi stosowanych w tym procesie. Wykładowcami byli profesorowie renomowanych uniwersytetów w Wielkiej Brytanii, Stanach Zjednoczonych i Holandii.

Na zakończenie odbyła się interesująca publiczna obrona pracy doktorskiej jednego z uczestników projektu PSPE – Arenda Ligtenberga z Uniwersytetu w Wageningen.

Kolejne spotkanie uczestników projektu odbędzie się na wiosnę 2007 r. w Portugalii, podczas ostatniej konferencji podsumowującej projekt.

Anna Kowalska
IGiPZ PAN, Warszawa

R E C E N Z E N C I

Redaktor Przeglądu Geograficznego uprzejmie dziękuje niżej wymienionym osobom, które w okresie od października 2005 do września 2006 r. recenzowały nadsyłane materiały.

Zuzanna Borcz	Kazimierz Krzemień
Krystyna Chojnicka	Zbigniew Makieła
Przemysław Chylarecki	Tadeusz Markowski
Jerzy Cyberski	Andrzej A. Marsz
Małgorzata Czornik	Tadeusz Marszał
Ryszard Dębicki	Ludwik Mazurkiewicz
Tomasz Domański	Grzegorz Micek
Marek Dutkowski	Józef E. Mojski
Małgorzata Falarz	Ewa Nowak
Andrzej Gawryszewski	Jerzy J. Parysek
Krystyna German	Tadeusz Siwek
Piotr Gębica	Dariusz Sokołowski
Hanna Godlewska-Majkowska	Leszek Starkel
Bronisław Górz	Tadeusz Stryjakiewicz
Krzysztof Haman	Barbara Sudnik-Wójcikowska
Edyta Jakubowicz	Paweł Swianiewicz
Wojciech Jankowski	Zygmunt Szot
Jacek Kaczmarek	Andrzej Szromnik
Ewelina Kantowicz	Jan Szupryczyński
Tomasz Komornicki	Janina Trepieńska
Józef Komorowski	Zbigniew Ustrnul
Piotr Korcelli	Grzegorz Węclawowicz
Beniamin Kostrubiec	Waldemar Wilk
Andrzej Kostrzewski	Edward Wiśniewski
Marianna Kozanecka	Jacek Wódz
Anna Kozłowska	

Informacja dla Autorów

Przegląd Geograficzny publikuje oryginalne prace teoretyczne, metodologiczne i empiryczne (**nie będące typowymi przyczynkami ani wstępnymi wynikami badań, zwłaszcza empirycznych**) 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 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 ani 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:
Easton G., 1992, *Industrial network: a review*, [w:] B. Axelsson, G. Easton (red.), *Industrial Networks: A New View of Reality*, Routledge, London-New York, s. 3–27.
- serie wydawnicze:
Kielczewska-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:

Szawlowska 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 dyskietce 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. Objasnienia fotografii i rycin, w języku polskim i angielskim, powinny być umieszczone na osobnej kartce. Objasnienia 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-speaker*. 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 dyskietce 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 dyskietce 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 nadbitok artykułu i notatki, a po kilka egzemplarzy pozostałych materiałów.