

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

PRZEGLĄD GEOGRAFICZNY

KWARTALNIK
2007, TOM 79, ZESZYT 1



WARSZAWA 2007

<http://rcin.org.pl>

RADA REDAKCYJNA

ANTON BEZÁK, TERESA CZYŻ, EAMONN J. JUDGE, MARIUSZ KISTOWSKI,
KAZIMIERZ KŁYSIK, ANDRZEJ KOSTRZEWSKI, TEOFIL LIJEWSKI, JACEK PASŁAWSKI,
JANUSZ PASZYŃSKI, TADEUSZ STRYJAKIEWICZ, JAN SZUPRYCZYŃSKI

KOMITET REDAKCYJNY

REDAKTOR: ZBIGNIEW TAYLOR
CZŁONKOWIE: MAREK DEGÓRSKI
ROMAN KULIKOWSKI
ROMAN SOJA
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. 16,0	Oddano do składania w kwietniu 2007 r.
Ark. druk. 13,0	Druk ukończono w czerwcu 2007 r.

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

SPIS TREŚCI

ARTYKUŁY

Taylor Z., Ciechański A. – Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej	5
Ownership transformation of State Road Transport (PKS) companies in the new economic circumstances	44
Bański J. – Koncepcje rozwoju struktury przestrzennej w Polsce – polaryzacja czy równoważenie?	45
Concepts for the spatial structure development of Poland – polarization or sustainability?	77
Kulikowski R. – Ogrodnictwo w Polsce. Rozmieszczenie, struktura upraw i rola w produkcji rolniczej	79
Horticulture in Poland. Spatial distribution, crop structure and role in agricultural production	97
Mazurkiewicz L. – Model przestrzennego zachowania turystów	99
Modelling tourists' spatial behaviour	113
Śleszyński P. – Druga tura wyborów prezydenckich 2005: czy można było przewidzieć?	115
Second round of the presidential elections, 2005: was the forecast possible?	132
Kurek S. – Typologia procesu starzenia się ludności miast i gmin Polski na tle jego demograficznych uwarunkowań	133
Typology of population ageing in Polish towns and communities	155

SPRAWOZDANIA

Stępnia M. – E-Urbs – Europejskie studia magisterskie z zakresu miejskich badań porównawczych. Nowatorski sposób nauczania	157
--	-----

RECENZJE

B. Fingleton (red.) – New Directions in Economic Geography (<i>Z. Taylor</i>)	165
R. Domański – Gospodarka przestrzenna: Podstawy teoretyczne (<i>T. Bajerowski</i>)	171
K. R. Mazurski – Geneza i przemiany turystyki (<i>M. Zochowska</i>)	173
K. Soida, M. Furtek, T. Roszak – Koleje piaskowe, t. I (<i>A. Ciechański</i>)	175

KRONIKA

Bolesław Dumanowski, 1927–2005 (<i>E. Kantowicz, M. Skotnicki, A. Walewski</i>)	179
Mistrz i Małgorzata (<i>B. Jaworska</i>)	182
Działalność Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN w 2006 r. (<i>B. Krawczyk</i>)	183
Konferencja Regionalna Międzynarodowej Unii Geograficznej – Brisbane, 3–7 VII 2006 r. (<i>M. Degórski</i>)	185
III kolokwium teoretyczno-metodologiczne „Geografia a przemiany współczesnego świata” – Bydgoszcz, 15–16 V 2006 r. (<i>W. Maik</i>)	187
IV Polsko-Słowackie Seminarium Geograficzne: „Socjo-geograficzne aspekty kształtowania nowej struktury regionalnej w Polsce i na Słowacji” – Ustka, 30 VIII–3 IX 2006 r.; XXII Seminarium Geograficzno-Rolnicze: „Małe miasta w przestrzeni rolniczej” – Słupsk–Ustka, 31 VIII–3 IX 2006 r. (<i>D. Świątek</i>) ...	189
I East-Central European Regional Forum – Budapest–Győr–Keckskemét, 4–8 X 2006 r. (<i>D. Świątek</i>)	191

Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej

*Ownership transformation of State Road Transport (PKS) companies
in the new economic circumstances*

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

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

Zarys treści. Celem niniejszego artykułu jest próba zrekonstruowania przekształceń własnościowych przedsiębiorstw PKS po roku 1990. Na podstawie zebranych z różnych źródeł danych ustala się stan zaawansowania procesów transformacji PKS, obejmujących prywatyzację, ale także demonopolizację i liberalizację. Artykuł koncentruje się na pierwszym z procesów. Mimo upływu kilkunastu lat, procesy prywatyzacji PKS nie są zaawansowane. Nadal dominuje własność państwowa, w postaci zarówno jednoosobowych spółek Skarbu Państwa, jak i przedsiębiorstw państwowych. Prywatyzacji poddano mniej niż połowę wszystkich przedsiębiorstw, przy czym najczęstszą jej formą był leasing pracowniczy (¼ ogółu badanych). Jest to swoisty fenomen, świadczący z jednej strony o aktywności części załóg, a z drugiej – o wyjątkowo pasywnej roli państwa w procesach prywatyzacyjnych. Znacznie mniej (26) przedsiębiorstw trafiło w ręce inwestorów zewnętrznych, a jedynym liczącym się spośród nich jest koncern Veolia, który przejął kontrolę nad 11 przedsiębiorstwami PKS. Generalnie, w lepszej sytuacji znalazły się przedsiębiorstwa zajmujące się przewozami pasażerskimi lub pasażerskimi i towarowymi niż wyłącznie towarowymi. Większość tych ostatnich upadła, a przedsiębiorstwa o charakterze mieszanym musiały znacznie ograniczyć przewozy ładunków.

Słowa kluczowe: okres transformacji, komercjalizacja, prywatyzacja, kapitał zagraniczny, geografia przedsiębiorstw, PKS, Connex/Veolia, Polski Express, Polska.

Wstęp

Mniej więcej do roku 1990 transport samochodowy w Polsce zorganizowany był w następujący sposób. Największym przewoźnikiem – zarówno osób, jak i ładunków – było przedsiębiorstwo, a od lat 1980. przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej. Wykonywały one głównie przewozy międzyosiedlowe i międzynarodowe, a w zakresie transportu pasażerów – w mniejszych i średnich miastach – również przewozy wewnątrzmijskie. Poza tym, w większych

miastach i zespołach miast przewozami osób (przede wszystkim autobusami) zajmowały się wyodrębnione przedsiębiorstwa transportu miejskiego, np. Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Katowicach, Miejskie Zakłady Komunikacyjne w Warszawie. W gestii poszczególnych ministerstw i zjednoczeń znajdował się natomiast wyspecjalizowany branżowy transport ładunków, na przykład obsługujący budownictwo Transbud, przewozy mleka Transmlecz, czy przewozy mebli Transmeble¹. Niektóre z przedsiębiorstw branżowych zajmowały się również przewozami osób (np. Rybnickie Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Transportowe Przemysłu Węglowego). Niezależnie, poszczególne przedsiębiorstwa, zwłaszcza przemysłowe (ale także handlowe, ośrodki maszynowe obsługujące rolnictwo) posiadały własną flotę pojazdów, obsługującą przewozy ładunków – surowców, półfabrykatów i wyrobów gotowych, a często także przewozy własnych pracowników. Trasy dowozu pracowników pokrywały się niejednokrotnie z trasami obsługiwanymi przez inne zakłady przemysłowe lub z przebiegiem linii PKS. Transport zakładowy, zazwyczaj zorganizowany w formie tzw. gospodarstw samochodowych, charakteryzowało na ogół słabe wykorzystanie taboru i brak korzyści wynikający ze skali gospodarowania, i to mimo wielu administracyjnych ograniczeń.

Poza przedsiębiorstwami państwowymi, istniał jeszcze transport spółdzielczy, dość rozpowszechniony w niektórych regionach. Na przykład, na Lubelszczyźnie, ale także gdzie indziej, istniały spółdzielnie Transped (Chodkowska-Miszczuk, 2006) i Autonaprawa, a w wielu rejonach wojewódzkie spółdzielnie transportu wiejskiego (Kozanecka, 1980). Wreszcie, w ramach tzw. “usług dla ludności” działał prywatny transport towarowy, zajmujący się na przykład organizacją przeprowadzek czy przewozami węgla. Transport prywatny odgrywał jednak marginalną rolę, nawet jeśli uwzględnimy przewozy osób i towarów takśówkami miejskimi. Motoryzacja indywidualna rozwinięta była w skali nieporównywalnej do obecnie istniejącej.

Analogiczna organizacja transportu drogowego istniała w pozostałych krajach socjalistycznych. W większości z nich (poza Związkiem Radzieckim, w którym rozmiary państwa implikowały znacznie bardziej rozbudowaną strukturę w poszczególnych republikach) dominującą pozycję zajmowało jedno duże przedsiębiorstwo państwowe, trudniące się przewozami zarówno osób, jak i towarów. W byłej NRD był nim VEB Kraftverkehr, w Czechosłowacji – Československá státní automobilová doprava (ČSAD), na Węgrzech – Volán, w Rumunii – Intreprindra Transporturi Auto (ITA), a w Bułgarii – Държавни Автомобилни Предприятия (ДАП). Po rozpadzie Czechosłowacji skrót ČSAD przejęły przedsiębiorstwa z Republiki Czeskiej, które na ogół w nazwie pomijają jego rozwinięcie. W 1993 r. słowackie przedsiębiorstwa ČSAD zmieniły nazwę

¹ W 1990 r. funkcje założycielskie ministrów wobec branżowych (resortowych) przedsiębiorstw transportu samochodowego zaczęli przejmować wojewodowie lub prezydenci miast (Majewski i Szalucki, 1992).

na Slovenská autobusová doprava (SAD), a towarowe na Nákladná doprava (w skrócie NAD lub ND).

Podobnie jak w Polsce, przedsiębiorstwa w innych krajach podlegały i nadal podlegają przekształceniom własnościowym. W literaturze stosunkowo dobrze opisana jest transformacja węgierskiego Volánu (Prileszky, 1993, bez daty; Nelson i inni, 1997). Jednakże w krajach i wysoko rozwiniętych, i rozwijających się, nie obserwujemy podobnej dominacji jednego dużego przedsiębiorstwa samochodowego jak w byłych krajach socjalistycznych. Natomiast obecne zaawansowanie procesów deregulacji i prywatyzacji transportu drogowego w tych ostatnich zazwyczaj jest mniejsze niż w krajach rozwiniętych (np. White i Farrington, 1998), ale większe niż w wielu krajach rozwijających się (Gray i inni, 1998).

Przedmiotem rozważań dalszej części artykułu są obecne przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS. Najpierw przedstawia się zmiany ustawodawstwa, które stworzyło prawne ramy funkcjonowania i transformacji PKS, a następnie prezentuje ich zmiany organizacyjne w ujęciu historycznym. Omówienie ścieżek prywatyzacyjnych stanowi wprowadzenie do charakterystyki procesów komercjalizacji i prywatyzacji w ujęciu przestrzennym. W dalszej części artykułu charakteryzuje się krótko zmiany przewozów pasażerskich w Polsce, w tym realizowane przez przedsiębiorstwa PKS, wreszcie omawia się konkurencję w zakresie przewozów autobusowych.

Zmiany legislacyjne w polskim transporcie drogowym

Część aktów prawnych, kładących podwaliny pod współczesne warunki organizacji i funkcjonowania transportu samochodowego w Polsce, powstało jeszcze przed zmianą ustroju społeczno-politycznego. Zgodnie z *Ustawą o transporcie drogowym i spedycji krajowej* (Ustawa..., 1961), wykonywanie przewozów drogowych na terenie więcej niż jednego województwa do końca 1988 r. było możliwe po uzyskaniu zezwolenia ministra komunikacji. Zezwolenia stałe uzyskiwały niemal wyłącznie przedsiębiorstwa państwowe. Dostęp do rynku przewozów drogowych innych podmiotów był mocno ograniczony: przewoźnicy spoza sektora państwowego mogli co najwyżej, w uzasadnionych przypadkach, otrzymać zezwolenia jednorazowe lub okresowe (Dydkowski, 2003). Poza tym, krajowy rynek przewozów regulowało *Prawo przewozowe* (Ustawa..., 1984), które w sposób ogólny ustalało warunki publicznego przewozu osób i ładunków wykonywanych odpłatnie.

Duże znaczenie w rozwoju transportu drogowego miało wejście w życie 1 stycznia 1989 r. *Ustawy o działalności gospodarczej* (Ustawa..., 1988), wprowadzającej pełną liberalizację w wielu dziedzinach, w tym w transporcie samochodowym. Praktycznie możliwe stało się wykonywanie usług przewozowych jedynie na podstawie zgłoszenia tego faktu do ewidencji (Pocheć, 1996; Dyd-

kowski, 2003). Wspomniana ustawa przyczyniła się do żywiołowego wręcz rozwoju transportu drogowego w Polsce w ciągu zaledwie jednej dekady.

Od 1 sierpnia 1990 do 8 stycznia 1997 r. obowiązywała *Ustawa o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych* (*Ustawa...*, 1990), która prywatyzację przedsiębiorstwa państwowego definiowała jako udostępnienie akcji lub udziałów w spółkach Skarbu Państwa, powstałych z przekształcenia przedsiębiorstwa państwowego, bądź też jako udostępnienie osobom trzecim mienia przedsiębiorstwa lub sprzedaży przedsiębiorstwa, a także w drodze jego likwidacji. Decydująca rola w procesach prywatyzacyjnych przypadała ministrowi przekształceń własnościowych.

Następna *Ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych* (*Ustawa...*, 1996) definiuje komercjalizację jako przekształcenie przedsiębiorstwa państwowego w spółkę, która poza nielicznymi wyjątkami przejmuje wszelkie stosunki prawne dotychczasowego przedsiębiorstwa. Komercjalizacja nie może dotyczyć przedsiębiorstw państwowych będących w likwidacji, w upadłości, w trakcie postępowania układowego, czy w trakcie prywatyzacji bezpośredniej. Z kolei prywatyzacją jest nazywane objęcie akcji o podwyższonym kapitale jednoosobowych spółek Skarbu Państwa powstałych w wyniku komercjalizacji, bądź zbycie lub sprzedaż akcji należących do Skarbu Państwa, bądź też wniesienie do spółki lub oddanie do odpłatnego użytkowania majątku przedsiębiorstwa. W dalszej części artykułu omawia się zarówno komercjalizację, jak i poszczególne formy prywatyzacji bezpośredniej przedsiębiorstw PKS.

Zgodnie z postanowieniami obowiązującej od 1 kwietnia 1998 r. *Ustawy o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób* (*Ustawa...*, 1997), w sposób liberalny dopuszczano prowadzenie działalności gospodarczej w branży transportowej. Warunkiem rozpoczęcia działalności było posiadanie zezwolenia na jej prowadzenie, ale przewidziano łagodniejsze wymogi kwalifikacyjne wobec przedsiębiorców. Dopiero 23 maja 2000 r., *Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej* (*Rozporządzenie...*, 2000) wprowadzono obowiązek zdania egzaminu z zagadnień zawodowych przez przedsiębiorcę prowadzącego krajowy zarobkowy przewóz osób. W ten sposób przedsiębiorca mógł uzyskać świadectwo kwalifikacji zawodowych. Nie istniał natomiast certyfikat kompetencji zawodowych, nie przewidywano też uzyskiwania licencji. Dążąc do pewnej harmonizacji prawa gospodarczego (Kukuła, 2002), w przypadku spraw nieuregulowanych, następowało odesłanie do postanowień *Prawa o działalności gospodarczej* (*Ustawa...*, 1999).

Od 1 stycznia 2002 r. głównym aktem prawnym regulującym funkcjonowanie transportu drogowego w Polsce jest *Ustawa o transporcie drogowym* (*Ustawa...*, 2001), należąca do grupy ustaw europejskich (Skala-Poźniak, 2001; Kos, 2003). Określa ona zasady podejmowania i wykonywania krajowego i międzynarodowego transportu drogowego o charakterze zarówno zarobkowym, jak i niezarobkowym. Nie podlegają jej tylko niezarobkowe przewozy osób małymi

pojazdami (do 9 osób łącznie z kierowcą) i przewozy rzeczy pojazdami o masie całkowitej nie przekraczającej 3,5 t. Ustawa określa też zasady działania organu kontrolnego – Inspekcji Transportu Drogowego.

Zgodnie z postanowieniami ustawy, pierwszym dokumentem niezbędnym do podjęcia i wykonywania przewozów, jest certyfikat kompetencji zawodowych, świadczący o nabyciu uprawnień przez co najmniej jedną z osób zarządzających przedsiębiorstwem. Dokument ten jednocześnie stanowi odejście od zasady całkowitej swobody w prowadzeniu działalności transportowej przez każdego, wyłącznie po uzyskaniu wpisu do rejestru przedsiębiorców. Uzyskanie certyfikatu jest bowiem uzależnione od wyniku egzaminu (Kukuła, 2002).

Ustawa formułuje zasady uzyskania licencji, która jest następnym warunkiem koniecznym wykonywania transportu drogowego. Licencja jest decyzją administracyjną wydaną przez ministra właściwego do spraw transportu lub przez określony w ustawie organ samorządu terytorialnego. Licencję otrzymuje przedsiębiorca, spełniający podstawowe wymagania, na czas określony w granicach od 2 do 50 lat na przewozy krajowe i/lub międzynarodowe. Poza wspomnianym wyżej certyfikatem kompetencji zawodowych, musi posiadać zabezpieczenie finansowe i tytuł prawny do dysponowania pojazdami spełniającymi wymagania techniczne, którymi będzie wykonywany transport drogowy.

Wreszcie, ustawa reguluje funkcjonowanie drogowego transportu pasażerskiego: na wykonywanie przewozów regularnych i przewozów regularnych specjalnych wymagane jest zezwolenie. Jest to kolejna postać reglamentacji działalności gospodarczej ze strony państwa (Kukuła, 2002). Zezwolenie jest także decyzją administracyjną, wydawaną przez ministra do spraw transportu lub określony w ustawie organ samorządu terytorialnego. W krajowym transporcie drogowym zezwolenia są wydawane w zależności od zasięgu przewozów i siedziby lub miejsca zamieszkania przedsiębiorcy na okres do 5 lat. Ustawa uwzględnia warunki uczciwej konkurencji, takie jak zagrożenie rentowności istniejących połączeń, a także konieczność ciągłości w świadczeniu usług. Co więcej, zezwala na korzystanie wyłącznie z przystanków z rozkładami jazdy danego przewoźnika, zakaz wysadzania i zabierania pasażerów poza wyznaczonymi przystankami itp., które to regulacje, podobnie jak przestrzeganie rozkładu jazdy, są nagminnie łamane przez przewoźników niezależnych.

Reasumując, *Ustawa o transporcie drogowym (Ustawa..., 2001)*, chociaż nie zawsze i nie wszędzie przestrzegana, wprowadza pewien ład w działania PKS i innych przewoźników drogowych, a także w relacje między nimi. W niektórych sytuacjach wprowadza przepisy uproszczone, np. przewozy na potrzeby własne przedsiębiorcy wymagają tylko zgłoszenia prowadzenia transportu samochodowego jako działalności pomocniczej w stosunku do podstawowej działalności gospodarczej. Niektóre rozwiązania mają na celu sprzyjanie pozytywnym zmianom w zakresie *modal-split*. Na przykład, międzynarodowy transport kombinowany nie wymaga zezwolenia ani polskiego ani zagranicznego, jeśli tylko

odpowiednie umowy międzynarodowe przewidują wzajemne zwolnienia w tym zakresie. Polska jako kraj członkowski zobowiązana jest do przestrzegania nie tylko regulacji UE, ale także rekomendacji OECD w zakresie transportu drogowego (*Competition...*, 1990).

Zmiany organizacyjne PKS

Już w styczniu 1945 r. powołano PKS, której pierwotnym zadaniem była obsługa akcji osadniczej i przesiedleńczej na Ziemiach Zachodnich i Północnych oraz zaspokojenie potrzeb transportowych przede wszystkim tych rejonów, do których nie docierała kolej. W lipcu 1946 r. wszedł w życie pierwszy krajowy rozkład jazdy PKS, w którym umieszczono sto kilkadziesiąt połączeń, obsługiwanych głównie ciężarówkami doraźnie przystosowanymi do przewozu ludzi. Przeważały trasy do 150 km, ale uruchamiano także połączenia dalekobieżne. Z czasem z tych ostatnich zrezygnowano na rzecz PKP. W transporcie towarowym przeważały przewozy żywności i opału (Poźniak, 1996).

Wzrost przewozów realizowanych przez PKS osiągnął zawrotne tempo: w 1946 r. przewieziono 6,9 mln pasażerów, w 1950 r. – prawie 70 mln, w 1960 r. – 322 mln, w 1967 r. przewozy przekroczyły 1 mld osób, czyli więcej niż przez ówczesne PKP. W 1974 r. wynik ten został podwojony, a w 1989 r. przewozy osiągnęły rekordowy poziom – 2,5 mld osób. W 1989 r. regularna komunikacja autobusowa pokrywała sieć 121 000 km dróg, tj. 70% wszystkich pozamiejskich dróg o nawierzchni twardej. Krytyczny okazał się rok 1991, kiedy nastąpił największy w historii spadek przewozów w porównaniu do roku poprzedniego (18%), a pracy przewozowej o ponad 10%. Kolejne lata przyniosły dalszy, lecz już nie tak gwałtowny spadek przewozów pasażerskich (Poźniak, 1996; Menes, 2000). W przewozach towarowych PKS zajmowała przez całe dekady pozycję największego samochodowego przewoźnika publicznego. W szczytowym okresie przewozy przekraczały 200 mln t rocznie (Poźniak, 1996). Cała organizacja PKS zatrudniała łącznie od około 110 000 do 150 000 pracowników, eksploatowała około 20 000 autobusów i 24 000 samochodów ciężarowych (Bąkowski, 1996; Majewski, 1998).

Praktycznie w niezmiennionej formie przedsiębiorstwo przetrwało do początku lat 1980., kiedy dokonano jego podziału na cztery państwowe przedsiębiorstwa: Krajową PKS (obsługująca 80% terytorium kraju) i trzy regionalne przedsiębiorstwa PKS – w Warszawie, Koszalinie i Olsztynie (Komornicki, 1999). PKS wykonywały wtedy głównie szeroko zakrojone przewozy ładunków i międzyosiedlowe przewozy pasażerskie. W tej ostatniej dziedzinie przedsiębiorstwa miały pozycję quasi-monopolistyczną. Strukturę organizacyjną PKS tworzyły 233 jednostki realizacyjne (oddziały), wspierane przez 13 zarządów okręgów i rozbudowaną centralę. Otrzymywały one przedmiotową dotację do działalności, która praktycznie miała jednak charakter podmiotowy, była więc częściowo finanso-

wana z budżetu państwa. Uogólniając można powiedzieć, że PKS w końcu lat 1980. była bardzo silną organizacją gospodarczą, równocześnie korzystającą ze znacznych środków budżetowych, co zapewniało jej bezpieczeństwo finansowe (Majewski, 1998).

1 lipca 1990 r. wymienione wyżej cztery przedsiębiorstwa zostały rozwiązane, a wszystkie ich 233 oddziały stały się samodzielnymi podmiotami. Restrukturyzacja stanowiła etap przygotowawczy do właściwej prywatyzacji przedsiębiorstw PKS (Rydzkowski i Rolbiecki, 1996). W 1992 r. 174 przedsiębiorstwa pozostawało przewoźnikami towarowo-osobowymi, a około 40 – wyłącznie towarowymi. *Novum* w działalności przedsiębiorstw stanowiło rozwijanie działalności pozaprzewozowej, na przykład prowadzenie stacji obsługi pojazdów, sprzedaż paliw i części zamiennych, organizacja usług turystycznych itp. Większość przedsiębiorstw PKS osiągała dobre wyniki finansowe (Majewski i Szałucki, 1992). Przeprowadzone w 1994 r. badania ankietowe „potwierdziły tendencję do zmniejszania się rozmiarów przedsiębiorstw PKS” (Rydzkowski i Rolbiecki, 1996, s. 17) w ciągu poprzednich 5 lat. Zmniejszeniu uległ przede wszystkim tabor, zwłaszcza ciężarowy. To ostatnie zjawisko wiązało się z ekspansją sektora prywatnego w przewozach towarowych, który wykonywał już wtedy około 85% ich całości (*Transport – wyniki działalności 1994, 1995*).

W końcu 1996 r. funkcjonowały 174 samodzielne przedsiębiorstwa państwowe PKS (pasażerskie i pasażersko-towarowe), których organami założycielskimi byli wojewodowie (Majewski, 1998). Zatrudniały one 58 000 pracowników obsługujących 18 725 autobusów i ponad 2000 samochodów ciężarowych o ładowności powyżej 5 t. PKS specjalizował się wtedy w obsłudze międzysiedlowych przewozów pasażerskich. Status przedsiębiorstwa państwowego był wygodny, gdyż zapewnienie przewozów pasażerskich leżało w gestii władz lokalnych. PKS były zainteresowane utrzymaniem istniejącej sieci połączeń, a nie rozwijaniem konkurencji między poszczególnymi przedsiębiorstwami. Realną konkurencję zaczęli natomiast stanowić przewoźnicy prywatni, dysponujący nielicznymi autobusami, zazwyczaj o niskim standardzie, obsługujący przewozy na liniach o najwyższej rentowności i pogarszający wyniki ekonomiczne lokalnych PKS. Niezależni przewoźnicy odznaczali się znaczną elastycznością, tworzyli połączenia umieszczane w urzędowych rozkładach jazdy, które następnie obejmowano systemem dotacji. W rezultacie, w niektórych obszarach, na przykład w rejonie Dzierzgonia w dawnym województwie elbląskim, wyparli z rynku PKS (Majewski, 1998).

W 1999 r. na rynku przewozów pasażerskich funkcjonowało ogółem 175 przedsiębiorstw PKS, w tym 144 przedsiębiorstwa państwowe, 18 spółek z ograniczoną odpowiedzialnością i 13 spółek akcyjnych. Rok później, 33 przedsiębiorstwa były już przekształcone – 13 stało się spółkami pracowniczymi, a 20 zostało skomercjalizowanych. Dalszych 55 przedsiębiorstw znajdowało się w fazie przekształceń, a w przypadku pozostałych 83 nie podjęto żadnych działań

(Polewska-Dorozik i inni, 2000). O roli PKS świadczył 92- w przewozach osób i ponad 95-procentowy udział w regularnych przewozach autobusowych w Polsce². Z badań przeprowadzonych przez Ośrodek Badawczy Ekonomiki Transportu (OBET) na podstawie próby obejmującej 48% wszystkich przedsiębiorstw PKS wynika, że podstawowy profil ich działalności stanowiły krajowe regularne przewozy autobusowe, przynoszące 90% wpływów z przewozów. Wpływy nie pokrywały jednak wszystkich kosztów, zwłaszcza że konieczne było honorowanie ustawowych ulg i bezpłatnych przejazdów, a także obsługa linii nierentownych. Dotacja państwowa nie rekompensowała strat, konieczne więc było pokrywanie ich z przewozów okazjonalnych i działalności pozaprzewozowej. Ratunkiem dla niektórych PKS było prowadzenie pasażerskich przewozów międzynarodowych, szczególnie opłacalne do 2004 r., a więc do momentu szerszego wejścia na polski rynek niskokosztowych przewoźników lotniczych (Bojczuk, 2006).

Konkurencja na krajowym rynku przewozów pasażerskich w zasadzie ograniczała się do najbardziej rentownych linii (nie wpływając na obsługę pozostałych) i do czasu wysokiej frekwencji. Często przewoźnicy prywatni wykonywali swe kursy bezpośrednio przed planowanymi godzinami odjazdu autobusów PKS i wykorzystywali istniejące przystanki, bez partycypacji w kosztach ich utrzymania. Niekorzystnym zjawiskiem była konkurencja w zakresie cen, a nie podnoszenia jakości usług i racjonalizacji kosztów. Na ogół przedsiębiorstwa PKS odznaczały się niską elastycznością w stosunku do zmian rynkowych, nie uwzględniały zmieniających się potrzeb pasażerów i nowych warunków gospodarowania.

Niemniej, w efekcie pojawienia się konkurencji, z inicjatywy PKS powołano do życia już w 1994 r. Polską Izbę Gospodarczą Transportu Samochodowego i Spedycji jako wspólną reprezentację wobec władz państwowych. Natomiast w odpowiedzi na pojawienie się Polskiego Expressu, powołano w 1995 r. wzorowaną na modelu norweskim spółkę Polbus-PKS, która w założeniu miała stworzyć nowoczesną sieć krajowych połączeń, m.in. poprzez wprowadzenie jednolitego systemu rezerwacji miejsc, sprzedaż biletów w przejazdach ogólnokrajowych i skomunikowanie autobusów w miejscowościach pośrednich (Gerra, 1997). Założycielami było 21 przedsiębiorstw PKS, prywatna firma przewozów międzynarodowych Madar i spółka Autosan Trading prowadząca sprzedaż i leasing autobusów. W 2000 r. Polbus obsługiwał 40 dalekobieżnych linii krajowych w relacjach o niezbyt dogodnych połączeniach kolejowych (Rydzkowski i Rolbiecki, 1996; Menes, 2000).

Inaczej układały się losy przedsiębiorstw towarowych PKS. W końcu 1992 r. funkcjonowało około 40 przedsiębiorstw PKS wykonujących wyłącznie przewozy ładunków (Dłutowska i Perenc, 1994). Zaniechanie szybkich zmian struktural-

² Niestety, dane GUS odnoszą się tylko do przewozów realizowanych przez podmioty zatrudniające 9 i więcej osób. Według szacunków A. Skali-Poźniak (2001, s. 5), w 2001 r. takich firm było 326 na ogólną liczbę około 12 600 drogowych przewoźników osób, a wśród przewoźników towarowych 1444 na 88 200.

nych spowodowało, że wiele przedsiębiorstw towarowych PKS upadło lub zostało zlikwidowanych wskutek osiągania słabych wyników ekonomicznych, będących rezultatem niedostosowania się do wymagań rynkowych (Bąkowski, 1996, 1999). Jeszcze w końcu lat 1980. do przedsiębiorstw PKS należała większość (około 90 %) taboru użytkowanego w publicznym transporcie ciężarowym, ale ilość ta zaczęła gwałtownie maleć wskutek odsprzedaży innym, przede wszystkim prywatnym, podmiotom gospodarczym. Wtedy PKS dość szybko traciły rynek. Według danych GUS za lata 1988–1991 przewozy realizowane przez przedsiębiorstwa PKS spadły z ponad 98 mln t do poniżej 26,5 mln t. Niestety brakuje danych na temat przewozów realizowanych po 1991 r. Pewnym przybliżeniem może być wielkość przewozów realizowanych przez sektor publiczny. W latach 1990–1991 przedsiębiorstwa PKS przewoziły około 20% masy transportowanej przez firmy zaliczane do sektora publicznego. Ponieważ ogólna masa przewożona przez należących do Skarbu Państwa i samorządów przewoźników spadła z 195,6 mln w 1990 do 7,5 mln t w 2003 r., pośrednio można wnosić o dalszej marginalizacji PKS w segmencie rynku towarowego. W 1996 r. W. Bąkowski szacował ten udział na 1% (Bąkowski, 1996), a w 1999 r. T. Komornicki – na poniżej 1% (Komornicki, 1999).

Tabela 1. Przedsiębiorstwa towarowe PKS (stan na koniec 2002 r.)

Nazwa	Siedziba	Forma własności
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej SA	Chełm	prywatna, inwestor zewnętrzny
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS Gdańsk-Oliwa SA	Gdańsk	prywatna, spółka pracownicza
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów Powszechnej Komunikacji Samochodowej SA	Katowice	jednoosobowa spółka Skarbu Państwa
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS w Lublinie SA ¹	Lublin	prywatna, spółka pracownicza
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS nr 2	Lublin	przedsiębiorstwo państwowe
Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Mega-Trans PKS SA	Poznań	prywatna, spółka pracownicza
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów Powszechnej Komunikacji Samochodowej Ratrans sp. z o.o.	Radom	prywatna, inwestor zewnętrzny
Przedsiębiorstwo Przewozowe Podkarpackiej Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie SA	Rzeszów	prywatna, spółka pracownicza
Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe PKS sp. z o.o.	Szczecin	prywatna, spółka pracownicza
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS sp. z o.o.	Wrocław	prywatna, spółka pracownicza

¹ Dawne Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS nr 1 w Lublinie

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

W końcu 2002 r. funkcjonowało zaledwie 10 dawnych przedsiębiorstw towarowych PKS (tab. 1). Większość z nich stanowiły spółki pracownicze, a dwa przedsiębiorstwa znajdowały się całkowicie w rękach Skarbu Państwa. Ponadto, wyłącznie przewozami ładunków zajmowała się pozostała po prywatyzacji przewozów pasażerskich część PPKS w Szczytnie. Około 2004 r. uległ likwidacji Mega-Trans z Poznania, zaś PPT PKS nr 2 z Lublina zostało postawione w stan upadłości.

Niestety informacje o nieistniejących już przedsiębiorstwach towarowych PKS są praktycznie nieosiągalne. O istnieniu wielu z nich nie ma nawet wzmianki. Można przypuszczać, że większość z nich uległa prywatyzacji likwidacyjnej, czyli poszczególne składniki majątku przedsiębiorstw zostały odrębnie wyprzedane³.

Ścieżki prywatyzacyjne przedsiębiorstw PKS

Do 1989 r. wśród firm transportowych w Polsce dominowały przedsiębiorstwa państwowe. Jak podaje H. Mokrzyński (1995), dyrektora i kadre kierowniczą z efektów rozliczała rada pracownicza, dla której priorytetem było raczej zaspokajanie potrzeb finansowych załogi, a nie racjonalny rachunek ekonomiczny. Natomiast w przedsiębiorstwie sprywatyzowanym hierarchia ważności jest zdecydowanie odmienna. Radę pracowniczą zastępuje rada nadzorcza, dla której najważniejsze są efekty ekonomiczne. Następuje też rozdzielenie struktury zarządzania i struktury własności. Prywatyzacja ma na celu, między innymi, demonopolizację transportu, stworzenie możliwości napływu kapitału zagranicznego, zwiększenie liczby i udziału prywatnych firm transportowych, uruchomienie procesu tworzenia rynku kapitałowego, stworzenie warunków do relokacji zasobów, podniesienie jakości obsługi, wzrost elastyczności podaży usług przewozowych i obniżkę kosztów (Dłutowska i Perenc, 1994).

Pierwsza ustawa prywatyzacyjna (*Ustawa...*, 1990) umożliwiała proces przekształceń przy zastosowaniu jednej z dwu ścieżek – kapitałowej lub likwidacyjnej. Ścieżka kapitałowa polegała na przekształceniu przedsiębiorstwa w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa w ramach tzw. procesu komercjalizacji. Następnym krokiem była sprzedaż lub udostępnienie akcji prywatnym akcjonariuszom, jak również wybranym inwestorom. Ten sposób prywatyzacji miał zastosowanie w stosunku do przedsiębiorstw wymagających dokapitalizowania i modernizacji. Możliwy był też inny sposób w ramach ścieżki kapitałowej, a mianowicie nabycie akcji lub udziałów przez pracowników prywatyzowanego przedsiębiorstwa (tzw. akcjonariat pracowniczy). Miał miejsce wtedy, gdy większościowy pakiet akcji (udziałów) został przejęty przez pracowników i/lub zarząd spółki. Ścieżka likwidacyjna z kolei oznaczała przejęcie przez likwidatora uprawnień

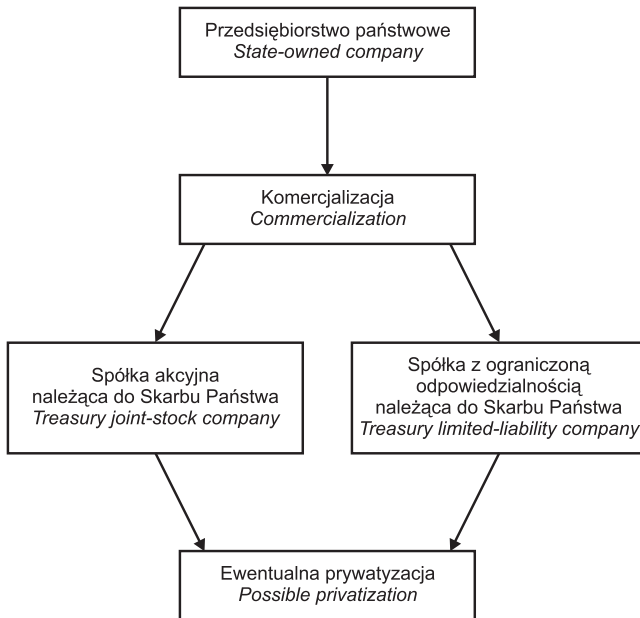
³ Generalnie uważa się, że drogowi przewoźnicy towarowi są najsłabiej zbadanym segmentem rynku transportowego w Polsce (Skala-Poźniak, 2001).

dyrektora, częściowe lub całkowite zawieszenie działalności przedsiębiorstwa i rozpoczęcie wyprzedaży składników jego majątku w celu pokrycia zobowiązań finansowych.

Jak wspomniane ścieżki odnoszą się do sytuacji w PKS? Zgodnie z poglądami z połowy lat 1990., proces prywatyzacji miał być podzielony na dwa etapy. Pierwszy miał obejmować likwidację przedsiębiorstwa poprzez sprzedaż części mienia w postaci zajezdni z maszynami, urządzeniami i taborem autobusowym oraz dworcem autobusowym lub wniesienie tegoż mienia do jednoosobowej spółki Skarbu Państwa, utworzonej przez ówczesne Ministerstwo Transportu i Gospodarki Morskiej. Nowo powstała spółka miała kontynuować działalność, zwłaszcza w zakresie regularnych przewozów autobusowych (przedsiębiorstwo miało nadal charakter użyteczności publicznej). Innym zadaniem spółki miało być odpłatne udostępnianie mienia podmiotom realizującym przewozy na podstawie odrębnych umów. Dalej zakładano, że z czasem spółka zostanie poddana restrukturyzacji, w wyniku której powstaną dwie spółki z ograniczoną odpowiedzialnością: remontowo-naprawcza i przewozowa. Drugi etap miała stanowić prywatyzacja jednoosobowej spółki Skarbu Państwa, przy czym pracownicy mieli prawo zakupu na preferencyjnych zasadach do 20% udziałów, a pozostałe byłyby zbywane. Końcowym rezultatem miała być spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z kapitałem prywatnym, której udziałowcami byłiby przewoźnicy autobusowi (Mokrzyszczak, 1995). Przepisy te nie były jednak w pełni spójne, zawierały natomiast luki prawne (Dłutowska i Perenc, 1994).

Ustawa o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych (1996) zmodyfikowała dotychczasowe ustalenia. Wprowadza podział na prywatyzację pośrednią i bezpośrednią. W pierwszej (ryc. 1), przedsiębiorstwo ma być przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa. Dokonuje się to albo z własnej inicjatywy ministra Skarbu, albo na wniosek dyrektora i rady pracowniczej, albo też na wniosek organu założycielskiego. Proces ten zwany jest komercjalizacją, a w jego wyniku powstaje bądź spółka akcyjna, bądź spółka z ograniczoną odpowiedzialnością, której wyłącznym właścicielem jest Skarb Państwa. Dotychczasowe fundusze własne przedsiębiorstwa stają się kapitałem własnym spółki, która jest jego prawnym następcą. Pracownicy przechodzą do nowej spółki, zaś kadra kierownicza pochodzi z wyboru. Komercjalizacja stanowi etap wstępny do prywatyzacji, czyli zbycia akcji osobom trzecim (zazwyczaj w drodze oferty ogłaszanej publicznie, przetargu, zaproszenia do rokowań). Pracownicy mają prawo do nieodpłatnego otrzymania 15% akcji należących do Skarbu Państwa (*Odpowiedzialne decyzje*, 1999).

Prywatyzacja bezpośrednia (ryc. 2) jest przeprowadzana przez organ założycielski, którym w przypadku wszystkich PKS od 1998 r. są wojewodowie decydujący o wyborze ścieżki prywatyzacyjnej. W tym wypadku nie ma konieczności komercjalizacji. Przedsiębiorstwem dysponuje się jako zespołem składników materialnych i niematerialnych służących realizacji określonych zadań gospo-



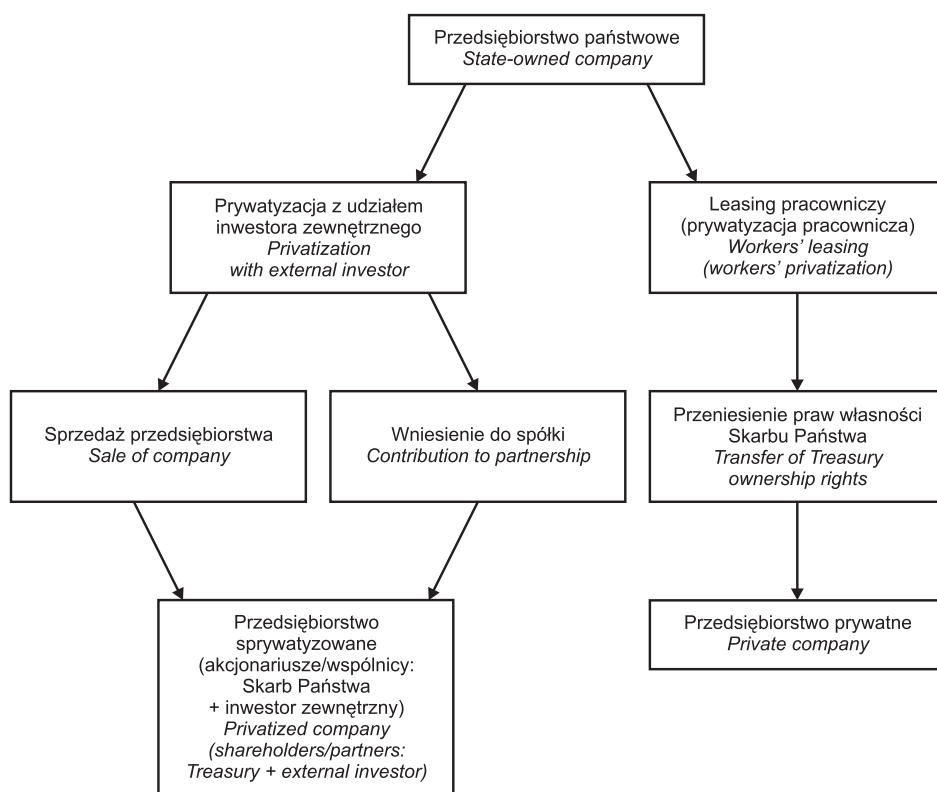
Ryc. 1. Prywatyzacja pośrednia przedsiębiorstw PKS
Źródło: opracowanie własne.

The indirect privatization of PKS companies
Source: the authors.

darczych, które poprzez sprzedaż danego przedsiębiorstwa wnoszą się do spółki lub też oddaje do odpłatnego korzystania.

Sprzedaż jest dokonywana w trybie publicznym, a nabywca musi zostać wyłoniony albo w trybie przetargu, albo publicznego zaproszenia do rokowań. Niezależnie od przyjętej ścieżki prywatyzacyjnej, kupujący staje się sukcesorem wszystkich praw i obowiązków przedsiębiorstwa. W wyniku prywatyzacji bezpośredniej powstaje nowy podmiot jakim jest spółka prawa handlowego, spółka akcyjna lub z ograniczoną odpowiedzialnością, której akcjonariuszami albo wspólnikami z jednej strony jest Skarb Państwa, a z drugiej – inwestor. Pracownicy stają się pracownikami sprywatyzowanego przedsiębiorstwa, podobnie jak w przypadku komercjalizacji. Podobnie jak w przypadku prywatyzacji pośredniej, mają również prawo do nieodpłatnego otrzymania do 15% akcji należących do Skarbu Państwa, ale nie mają szczególnych przywilejów w zakresie wyboru swoich przedstawicieli do rady nadzorczej i do zarządu spółki (*Odpowiedzialne decyzje*, 1999).

Ostatnią formą prywatyzacji bezpośredniej jest przekazanie przedsiębiorstwa do odpłatnego korzystania (ryc. 2). Właścicielem pozostaje Skarb Państwa, zaś przedsiębiorstwo jest użytkowane przez inny podmiot, maksymalnie na okres



Ryc. 2. Prywatyzacja bezpośrednia przedsiębiorstw PKS

Źródło: opracowanie własne.

Direct privatization of the PKS companies

Source: the authors.

do 10 lat. Do czasu przeniesienia prawa własności spółka nie jest właścicielem majątku, za który wnosi czynsz dzierżawny (o ile jest to leasing). Dodatkowy koszt stanowi oprocentowanie od niespłaconej kwoty, będące dużym obciążeniem dla leasingobiorcy. Do spółki powinna przystąpić ponad połowa pracowników, którzy powinni wnieść kapitał akcyjny w wysokości co najmniej 20% funduszu założycielskiego i funduszu przedsiębiorstwa. Przekazanie przedsiębiorstwa do odpłatnego korzystania uważane jest za dużo bardziej ryzykowną formę prywatyzacji niż sprzedaż czy wniesienie do spółki. Wynika to z faktu, że w dwu ostatnich przypadkach Skarb Państwa przenosi prawa własności w chwili prywatyzacji, zawarcia umowy sprzedaży, zawarcia umowy spółki lub zatwierdzenia statutu spółki. W przypadku leasingu, zwanego również prywatyzacją pracowniczą, prawa własności mogą być przeniesione dużo później, nawet po

10 latach (*Odpowiedzialne decyzje*, 1999). Mimo że jest to najtrudniejsza spośród form prywatyzacji, jest równocześnie najbardziej rozpowszechniona.

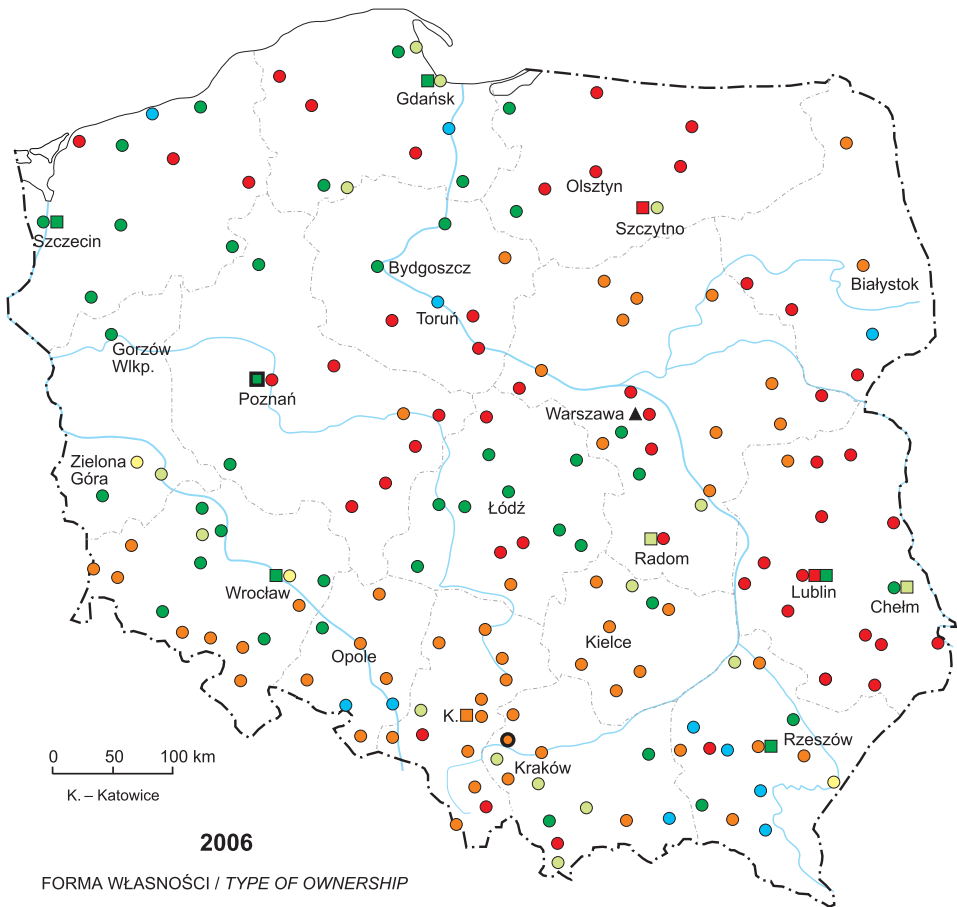
Przykładem zakończonej sukcesem prywatyzacji bezpośredniej w ramach tzw. leasingu pracowniczego jest PKS Grodzisk Mazowiecki. Przedsiębiorstwo usamodzielnione w 1990 r., po przejściowych trudnościach i przeprowadzonej restrukturyzacji, od 1993 r. odnotowuje dodatnie wyniki ekonomiczne. Uzyskało je przede wszystkim dzięki dywersyfikacji usług, co pozwoliło na pokrycie deficytu wynikającego z przewozów autobusowych. Spółkę założyli pracownicy (80% załogi), którzy opłacili wymagany prawem kapitał zakładowy. Minister Skarbu Państwa wyraził zgodę na oddanie przedsiębiorstwa spółce pracowniczej mimo braku inwestora zewnętrznego. Warunki umowy gwarantują zatrudnienie załozdce i zapewniają rozwój PKS Grodzisk Mazowiecki, które od 2001 r. jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością. Prowadzi obsługę linii międzyosiedlowych na terenie powiatów grodziskiego, pruszkowskiego i warszawskiego zachodniego, obsługę transportu miejskiego w Grodzisku Mazowieckim i w Pruszkowie, a także niektórych linii w Warszawie – na zlecenie Zarządu Transportu Miejskiego (Grad, 2001; www.pksgrodzisk.com.pl).

Przestrzenny wymiar komercjalizacji i prywatyzacji

Przekształcenia PKS na początku lat 1990. dotyczyły przed wszystkim przedsiębiorstw transportu towarowego. W przypadku niektórych z nich nie udało się uzyskać żadnych informacji, i w rezultacie analizie poddano ogółem 186 przedsiębiorstw, z których tylko 11 zajmowało się wyłącznie transportem ciężarowym. Pozostałe 175 przedsiębiorstw miało charakter pasażerski lub pasażersko-towarowy (mniejszość). Spośród 186 badanych przedsiębiorstw 130 zostało albo skomercjalizowanych, albo sprywatyzowanych. 51 podmiotów pozostaje nadal przedsiębiorstwami państwowymi, w tym jedno zajmuje się przewozami ładunków. Dwa dalsze przedsiębiorstwa towarowe – PKS z Częstochowy i z Sandomierza – już nie istnieją, a pozostałe trzy – to spółki z większościowym udziałem Skarbu Państwa, który swoje akcje stopniowo zbywa.

Jak wygląda przestrzenny rozkład form własności przedsiębiorstw PKS w połowie 2006 r.? W województwach północno-wschodniej i wschodniej Polski (warmińsko-mazurskie, podlaskie i lubelskie) dominuje własność Skarbu Państwa, zwłaszcza w postaci przedsiębiorstw państwowych. Szczególnie widoczne jest to w przypadku województwa lubelskiego: na 18 istniejących przedsiębiorstw PKS 15 stanowi własność państwową, z czego aż 14 w formie przedsiębiorstwa państwowego. Podobnie wygląda sytuacja w pozostałych dwóch regionach (ryc. 3).

Również w województwach mazowieckim i wielkopolskim dominuje nadal własność państwowa. W woj. mazowieckim odnotowywana jest niewielka przewaga jednoosobowych spółek Skarbu Państwa nad przedsiębiorstwami państwo-



Ryc. 3. Formy własności i rodzaje działalności przedsiębiorstw PKS w 2006 r.
Opracowanie własne na podstawie: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

Types of ownership and types of activity of PKS companies in 2006
Source: the authors' own work on the basis of: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

wymi, odwrotnie niż w wielkopolskim. W przypadku obu omawianych województw sytuacja jest dość zaskakująca. Zdziwienie budzi na przykład niewielka liczba przedsiębiorstw sprzedanych inwestorom zewnętrznym (tylko PKS Kozienice i PKS Ratrans w Radomiu). Brakuje inwestorów zagranicznych, co w przypadku niezwykle atrakcyjnego województwa mazowieckiego wzbudza zrozumiałe zdziwienie. Bardzo mała jest również liczba przedsiębiorstw przekształconych w spółki pracownicze. Powstały dwa takie przedsiębiorstwa – wspomniane już w Grodzisku Mazowieckim i drugie w Grójcu. W tym ostatnim kapitał pracowników został wsparty przez lokalne samorządy. Brak zainteresowania prywatyzacją wśród pracowników PKS jednego najbogatszych w Polsce województw jest zaskakujący.

Inaczej wygląda sytuacja w województwie wielkopolskim. Znaczącą przewagę mają nadal przedsiębiorstwa państwowe. Jednak w przeciwieństwie do pozostałych regionów, istnieje kilka silnych przedsiębiorstw PKS. Nierozstrzygnięta pozostaje kwestia, czy także tutaj nie ma zainteresowania pracowników i inwestorów zagranicznych przejmowaniem na własność przedsiębiorstw państwowych. Można przypuszczać, że wielkość przedsiębiorstw stawia je poza zasięgiem możliwości finansowych załóg. Z drugiej strony, w województwie lubuskim, o podobnym nasyceniu przedsiębiorstwami PKS, dużą rolę odgrywa własność pracownicza (połowa przedsiębiorstw jest spółkami pracowniczymi, a reszta spółkami Skarbu Państwa i pracowników).

Podobna sytuacja istnieje w województwie łódzkim, w którym większość przedsiębiorstw stanowią spółki pracownicze. Jest dość zaskakujące, że w znacznie uboższym niż mazowieckie województwie, pracownicy PKS wykazali znacznie większą skłonność do ponoszenia ryzyka. W woj. zachodniopomorskim sytuacja jest zbliżona do obserwowanej w regionie łódzkim. Jedyna różnica – to jest obecność inwestora zagranicznego – koncernu Veolia. Dominują spółki pracownicze w otoczeniu nielicznych przedsiębiorstw państwowych. Podobną jak w zachodniopomorskim sytuację obserwuje się w woj. pomorskim – tu jednak oprócz inwestora zagranicznego (angielska firma Dunn Line), pojawiło się kilku inwestorów krajowych.

W województwach świętokrzyskim, śląskim i opolskim dominują jednoosobowe spółki Skarbu Państwa z niewielkim udziałem spółek pracowniczych i inwestorów zewnętrznych, w tym zagranicznych. Zbliżona sytuacja występuje w woj. dolnośląskim, w którym większość przedsiębiorstw stanowią jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, ale pozostałe formy własności przedsiębiorstw reprezentują łącznie porównywalną liczbę podmiotów.

Zupełnie inaczej wygląda województwo podkarpackie, w którym dominuje własność prywatna, szczególnie w postaci inwestorów zewnętrznych. Kluczową rolę odgrywają tutaj inwestycje koncernu Veolia. Ponadto krajowy kapitał (Orbis Transport) zaangażował się w PKS Tarnobrzeg. Podobna jest sytuacja w woj. małopolskim. Dominuje własność prywatna w postaci spółek z udziałem kapita-

łu zewnętrznego, ale nie tak skoncentrowanego jak w sąsiednim województwie. Przeważają pojedynczy inwestorzy, tylko w PKS Gorlice zainwestował kapitał zagraniczny (Veolia).

W większości województw można zaobserwować dominację jednej z form własności przedsiębiorstw PKS. Prawdopodobnie jest to przede wszystkim rezultatem strategii, jaką przyjęły władze danego województwa wobec prywatyzacji PKS na swoim terenie.

*

Komercjalizacja. Najpopularniejszą formą przekształceń własnościowych przedsiębiorstw PKS jest ich komercjalizacja, która w praktyce ma znaczenie formalno-prawne, a nie ekonomiczne i rynkowe (Szałucki, 2003). Do połowy 2006 r. komercjalizacji poddano ogółem 57 przedsiębiorstw. Jedno z nich, PKS w Chrzanowie, nie wytrzymało konkurencji prywatnych przewoźników i w końcu 2005 r. zostało postawione w stan likwidacji. Wykaz skomercjalizowanych przedsiębiorstw przedstawia tabela 2.

Pośród wszystkich skomercjalizowanych przedsiębiorstw (ryc. 4) jedynie przekształcone w spółkę akcyjną w 1999 r. Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów Powszechnej Komunikacji Samochodowej SA w Katowicach zajmuje się wyłącznie przewozami ładunków. Pozostałe przedsiębiorstwa zajmują się przewozami pasażerskimi lub przewozami pasażerskimi i towarowymi łącznie. Przekształcanie w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa rozpoczęto w 1997 r. (PKS w Zgorzelcu). W następnych latach komercjalizowano średnio po 8–10 przedsiębiorstw, ale tempo wykazuje duże wahania z roku na rok. Obecnie ponownie znacznie spadło – do połowy 2006 r. skomercjalizowano tylko PKS w Suwałkach i w Białymstoku.

Oprócz firm skomercjalizowanych, Skarb Państwa posiada większościowe udziały w trzech przedsiębiorstwach. W PKS Przemysł jest 61,14% akcji, reszta pozostaje w rękach pracowników. Nieco większe udziały ma w Polbus-PKS we Wrocławiu (76,31%). Podobnie jak w Przemysłu, pozostałymi udziałowcami spółki są pracownicy przedsiębiorstwa. W PKS Zielona Góra ma zaś 64,01% akcji. Generalnie jednak obserwuje się tendencję do pozbywania akcji Skarbu Państwa na rzecz nowych właścicieli.

Prywatyzacja z udziałem inwestora zewnętrznego. Jak już wspomniano, formą prywatyzacji bezpośredniej jest sprzedaż całości lub większości przedsiębiorstwa inwestorowi zewnętrznemu. Największym inwestorem na rynku przedsiębiorstw PKS jest firma Connex Polska (od 2006 r. Veolia Transport Polska).

Veolia Transport Polska jest spółką-córką wchodzącą w skład francuskiej Grupy Veolia Environment prowadzącej działalność w zakresie usług transportowych, utylizacji odpadów, zarządzania zasobami wodnymi i energią.

Tabela 2. Przedsiębiorstwa PKS przekształcone w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa (stan na lipiec 2006 r.)

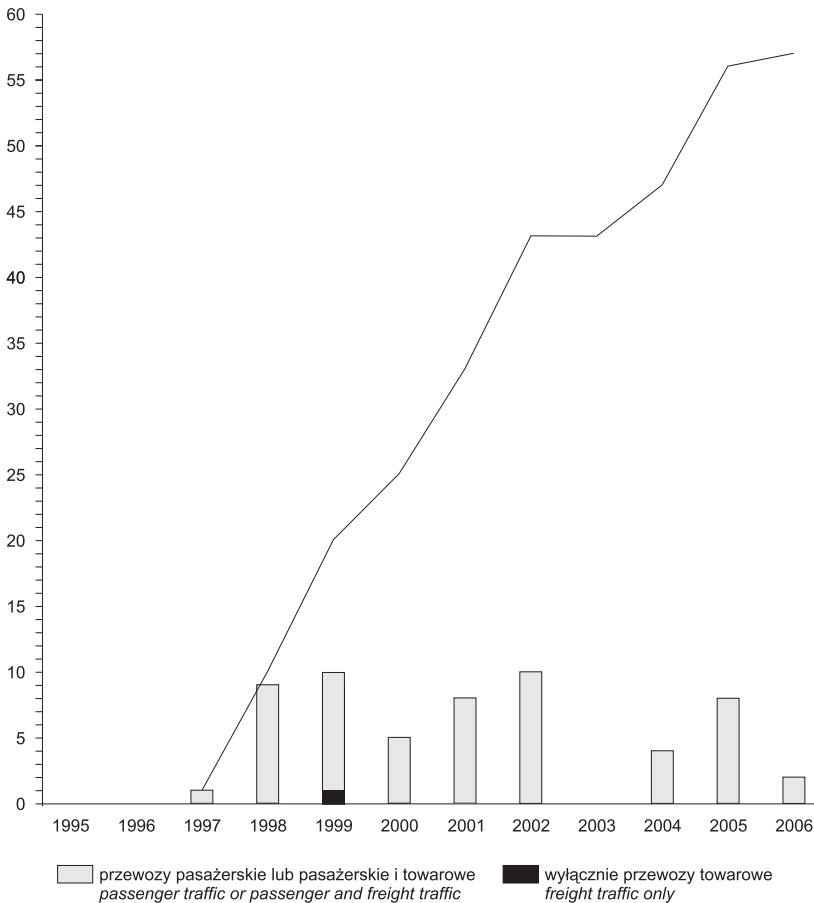
Nazwa	Siedziba	Rok przekształcenia
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Będzinie sp. z o.o.	Będzin	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Białymstoku SA	Białystok	2006
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bielsku Białej SA	Bielsko Biała	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Bolesławcu sp. z o.o.	Bolesławiec	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Brodnicy SA	Brodnica	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Busku Zdroju SA	Busko Zdrój	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Chrzanowie sp. z o.o.	Chrzanów	1999 ¹
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ciechanowie SA	Ciechanów	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Cieszynie sp. z o.o.	Cieszyn	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Częstochowa w Częstochowie SA	Częstochowa	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dębicy SA	Dębica	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Dzierżoniowie SA	Dzierżoniów	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Garwolinie SA	Garwolin	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Głubczycach sp. z o.o.	Głubczyce	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jarosławiu SA	Jarosław	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jędrzejowie SA	Jędrzejów	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kamiennej Górze sp. z o.o.	Kamienna Góra	1998
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów Powszechnej Komunikacji Samochodowej SA	Katowice	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Katowicach SA	Katowice	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kielcach SA	Kielce	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kłodzku SA	Kłodzko	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Koninie SA	Konin	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Końskich SA	Końskie	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krakowie SA	Kraków	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kluczborku sp. z o.o.	Kluczbork	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Krośnie SA	Krosno	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubaniu SA	Lubań	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Lubliniec	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łukowie SA	Łuków	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Mińsku Mazowieckim SA	Mińsk Mazowiecki	1999

Nazwa	Siedziba	Rok przekształcenia
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Mławie SA	Mława	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Myszków	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nowym Sączu SA	Nowy Sącz	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Nysie sp. z o.o.	Nysa	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Olkuszu SA	Olkusz	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Oławie SA	Oława	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Opole	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrołęce SA	Ostrołęka	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Ostrowcu Świętokrzyskim sp. z o.o.	Ostrowiec Świętokrzyski	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej i Spedycji Oświęcim SA	Oświęcim	1998 ²
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Płocku SA	Płock	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Przasnyszu SA	Przasnysz	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Pszczynie sp. z o.o.	Pszczyna	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Raciborzu sp. z o.o.	Racibórz	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Radomsku SA	Radomsko	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie SA	Rzeszów	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Siedlcach SA	Siedlce	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Sokolów w Sokolowie Podlaskim SA	Sokolów Podlaski	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Stalowej Woli SA	Stalowa Wola	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Staszowie sp. z o.o.	Staszów	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Strzelcach Opolskich SA	Strzelce Opolskie	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Suwałkach SA	Suwałki	2006
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wadowicach SA	Wadowice	1998
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wałbrzychu sp. z o.o.	Wałbrzych	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zawierciu SA	Zawiercie	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Zgorzelcu SA	Zgorzelec	1997
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Żyrardowie SA	Żyrardów	1999

Opracowanie własne na podstawie: www.msp.gov.pl

¹ Zlikwidowane 31.12.2005 r. ze względu na upadłość.

² Sprywatyzowane w 2006 r.



Ryc. 4. Jednoosobowe spółki Skarbu Państwa w latach 1995–2006.

Słupki oznaczają liczbę przedsiębiorstw PKS skomercjalizowanych w danym roku, a linia – skumulowaną liczbę spółek.

Opracowanie własne na podstawie: www.msp.gov.pl.

Single-person treasury companies, 1995–2006.

Bars denote the number of the PKS companies commercialized in a given year, while the line represents the cumulative number of companies.

Based on: www.msp.gov.pl.

Veolia Transport Polska pojawiła się na polskim rynku pasażerskiego transportu drogowego w 1998 r. jako firma CGEA Transport Polska. Następnie, do końca pierwszego kwartału 2006 r. funkcjonowała pod nazwą Connex Polska. Pierwszą inwestycją Connexu w Polsce był zakup 40% udziałów firmy Rapid Bus w Warszawie, wykonującej drogowe przewozy osób w transporcie miejskim i podmiejskim na terenie aglomeracji warszawskiej. Z czasem firma przejęła całość udziałów w Rapidzie, który od stycznia 2001 r. działał pod nazwą Connex

Warszawa. Następnie, zainteresowanie firmy skierowało się ku przedsiębiorstwom PKS, czego rezultatem było objęcie w sierpniu 2001 r. po 51% udziałów w dwu spółkach Skarbu Państwa z województwa podkarpackiego, utworzonych w wyniku prywatyzacji bezpośredniej PKS w Sanoku i w Łańcucie. W październiku 2001 r. poczyniono inwestycję w Zakład Komunikacji Miejskiej w Tczewie (obecnie ZKM Connex Tczew). Rok później, w podobnym trybie jak w przypadku PKS Sanok i Łańcut, zostało zakupione PPKS Kędzierzyn-Koźle, na bazie którego Connex utworzył spółkę PKS Connex Kędzierzyn-Koźle. W grudniu 2003 r. utworzył dwie spółki prawa handlowego z udziałem Skarbu Państwa: jedną pod nazwą PKS Connex Sędziszów Małopolski, drugą – PKS Connex Brzozów. W 2004 r. Grupa Connex Polska przejęła kolejne przedsiębiorstwa – w Mielcu, Toruniu, Kołobrzegu i Prudniku, a rok później – w Gorlicach, Bielsku Podlaskim i Tczewie. Ten ostatni przypadek jest o tyle interesujący, że firma posiadała już lokalny ZKM (www.connex.info). W sumie, do 2006 r. w ręce Connexu trafiło 11 przedsiębiorstw PKS, przy czym tempo przejść było dość zróżnicowane (tab. 3).

Tabela 3. Przedsiębiorstwa PKS z całościowym lub większościowym udziałem Veolia Transport Polska (stan na lipiec 2006 r.)

Nazwa	Siedziba	Rok przekształcenia
PKS Connex Bielsk Podlaski sp. z o.o.	Bielsk Podlaski	2005
PKS Connex Brzozów sp. z o.o.	Brzozów	2003
PKS Connex Gorlice sp. z o.o.	Gorlice	2005
PKS Connex Kędzierzyn-Koźle sp. z o.o.	Kędzierzyn-Koźle	2002
PKS Connex Kołobrzeg sp. z o.o.	Kołobrzeg	2004
PKS Connex Łańcut sp. z o.o.	Łańcut	2001
PKS Connex Mielec sp. z o.o.	Mielec	2004
PKS Connex Prudnik sp. z o.o.	Prudnik	2004
PKS Connex Sanok sp. z o.o.	Sanok	2001
PKS Connex Tczew sp. z o.o.	Tczew	2005
PKS Connex Toruń sp. z o.o.	Toruń	2004

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl; (3) www.connex.info.

Jeszcze wcześniej niż Connex pojawiło się kilku inwestorów, zazwyczaj zainteresowanych jednym, najwyżej dwoma przedsiębiorstwami (tab. 4). Chronologicznie pierwsza była sprzedaż w 1994 r. części pasażerskiej (tabor autobusowy) PPKS w Szczytnie. Jako kolejne, w 1999 r. sprzedano przedsiębiorstwo PKS z Chełma, specjalizujące się w przewozach towarowych. W 2001 r. PKS z Kozienic sprzedano Instytutowi Postępowania Twórczego z Łodzi. Jest to instytucja z branży doradczej, szkoleniowej i badawczej.

Tabela 4. Przedsiębiorstwa PKS z całościowym lub większościowym udziałem inwestorów zewnętrznych poza Veolia Transport Polska (stan na lipiec 2006 r.)

Nazwa	Siedziba	Inwestor	Rok prywatyzacji
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chełm SA	Chełm	kilku udziałowców	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Chojnice sp. z o.o.	Chojnice	Blue Line (51%), Skarb Państwa (49%)	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Gdańsk sp. z o.o.	Gdańsk	Orbis Transport	2004
Dunn Line (Polska) sp. z o.o.	Gdynia	Dunn Line plc	2006
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Gliwice	PKS Żary SA (90%)	2003
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Kozienicach sp. z o.o.	Kozienice	Instytut Postępowania Twórczego w Łodzi	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Pasyk & Gawron sp. z o.o.	Limanowa	R.Pasyk, W.Gawron	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lubinie SA	Lubin	PKS Świdnica, PKS Jelenia Góra, PKS Wołów i pracownicy PKS Lubin	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Myślenicach sp. z o.o.	Myślenice	Gmina Myślenice (76%)	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Nowa Sól	PKS Gorzów Wielkopolski, PKS Żary, pracownicy PKS Nowa Sól	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej i Spedycji Oświęcim SA	Oświęcim	PPHU Edpol (85%), spółka pracowników Trans Vobis (4,3%)	2006 ¹
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej PKS Ratrans sp. z o.o.	Radom	brak danych	2000
PKS Iwopol sp. z o.o.	Skarżysko Kamienna	Iwopol sp. z o.o. (63%), Skarb Państwa (37%)	2003
Bus-Kom PKS Szczytno sp. z o.o.	Szczytno	CENTRUM PKS sp. z o.o., W.Pieniuk	1994
PKS Tarnobrzeg sp. z o.o. (Grupa Auto Orbis Bus)	Tarnobrzeg	Orbis Transport sp. z o.o.	2004
PKS Zakopane sp. z o.o.	Zakopane	MK Projekt sp. z o.o.	2005

¹ Prywatyzacja skomercjalizowanego w 1998 r. przedsiębiorstwa.

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

Pewnego przyspieszenia nabrała prywatyzacja dopiero w latach 2003–2006, kiedy obejmowała od dwóch do czterech przedsiębiorstw rocznie. W kilku przypadkach inwestorem były konsorcja powołane przez inne przedsiębiorstwa PKS

i załogi prywatyzowanych zakładów. Tak było w przypadku PKS Lubin i Nowa Sól. W PKS Gliwice praktycznie jedynym liczącym się inwestorem został PKS Żary, który przejął 90% akcji prywatyzowanego przedsiębiorstwa. Interesującym przypadkiem było przejście większości akcji PKS w Myślenicach przez miejscowy samorząd gminny.

Dotychczas największym krajowym inwestorem okazał się Orbis Transport, który wszedł w posiadanie przedsiębiorstw PKS z Tarnobrzegu i z Gdańska. Orbis Transport uprzednio specjalizował się w obsłudze międzynarodowego ruchu autokarowego. Ciekawym przypadkiem jest prywatyzacja PKS w Limanowej, który został sprzedany spółce dwóch osób fizycznych (R. Pasyk i W. Gawron). Właścicielem PKS Zakopane została firma MK Projekt, specjalizująca się w pośrednictwie prywatyzacyjnym, zaś PKS Chojnice – firma leasingowa. PKS Skarżysko Kamienna został nabyty przez prywatną firmę Iwopol. Nieco inny przebieg miała prywatyzacja Przedsiębiorstwa Komunikacji Samochodowej i Spedycji SA w Oświęcimiu. W 1998 r. zostało ono przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa (skomercjalizowane), a w 2006 r. zakupione przez dwie firmy: PPHU Edpol (własność E. Ścigały) i Trans Vobis, której udziałowcami są pracownicy PKSiS w Oświęcimiu.

W przedsiębiorstwach PKS, oprócz firmy Veolia, pojawił się tylko jeden inwestor zagraniczny. Jest nim firma Dunn Line, która zakupiła PKS Gdynia⁴. Istniejąca od 1984 r. brytyjska firma specjalizuje się w przewozach autobusowych.

Prywatyzacja pracownicza. W połowie 2006 r. istniało w Polsce 45 spółek pracowniczych PKS (tab. 5), z których większość stanowiły przedsiębiorstwa zajmujące się przede wszystkim obsługą ruchu pasażerskiego, a ewentualne przewozy ładunków były działalnością uboczną. Tylko trzy spółki pracownicze przejęły przedsiębiorstwa zajmujące się wyłącznie przewozami towarowymi, gdyż większość z nich przestała istnieć. Ten sam los podzieliła spółka pracownicza zajmująca się przewozami towarowymi – Przedsiębiorstwo Wielobranżowe Mega-Trans SA z Poznania.

Proces prywatyzacji pracowniczej rozpoczął się w 1995 r., kiedy sprywatyzowano PKS w Gdańsku-Oliwie zajmujący się wyłącznie przewozami ładunków. Kolejnym sprywatyzowanym w 1997 r. był PKS w Gryficach. Zmiany własnościowe nabrały tempa dopiero w 1999 r., kiedy w spółki pracownicze przekształcono trzy przedsiębiorstwa, ale prawdziwy *boom* nastąpił w następnych latach, gdy prywatyzowano ich po 8–9 rocznie (ryc. 5). W prywatyzacji pracowniczej zdarzają się jednak przerwy. Można przypuszczać, że jedną z przyczyn jest niechęć niektórych załóg do prywatyzacji, a zwłaszcza do podejmowania ryzyka przejmowania przedsiębiorstw na własność.

⁴ 1 stycznia 2007 r. przedsiębiorstwo zostało przejęte przez Veolia Transport Polska (jako Veolia Transport Gdynia).

Tabela 5. Spółki pracownicze PKS (stan na lipiec 2006 r.)

Nazwa	Siedziba	Rok przekształcenia
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o. w Brzegu	Brzeg	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Bydgoszcz	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Chełm	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Człuchów	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Elbląg	2001
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS Gdańsk-Oliwa SA	Gdańsk	1995
Intertrans PKS SA	Głogów	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Gorzów Wielkopolski	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim sp. z o.o.	Grodzisk Mazowiecki	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Grójec	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Grudziądz	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Gryfice	1997
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Iławie sp. z o.o.	Iława	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Jasle sp. z o.o.	Jasło	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Tour sp. z o.o.	Jelenia Góra	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Koszalin	2001
Powiaślańska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o.	Kwidzyn	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Trans-Pol sp. z o.o.	Legnica	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Lesznie sp. z o.o.	Leszno	2003
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Leżajsk	2002
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS w Lublinie SA	Lublin	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łęczycy sp. z o.o.	Łęczycza	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Łodzi sp. z o.o.	Łódź	1999
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Myślibórz	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Namysłów	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Opocznie sp. z o.o.	Opoczno	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Piła	2001
Przedsiębiorstwo Przewozowe Podkarpackiej Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Rzeszów	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Sieradzu sp. z o.o.	Sieradz	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Skierniewicach sp. z o.o.	Skierniewice	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Starachowice SA	Starachowice	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Stargard Szczeciński	2000

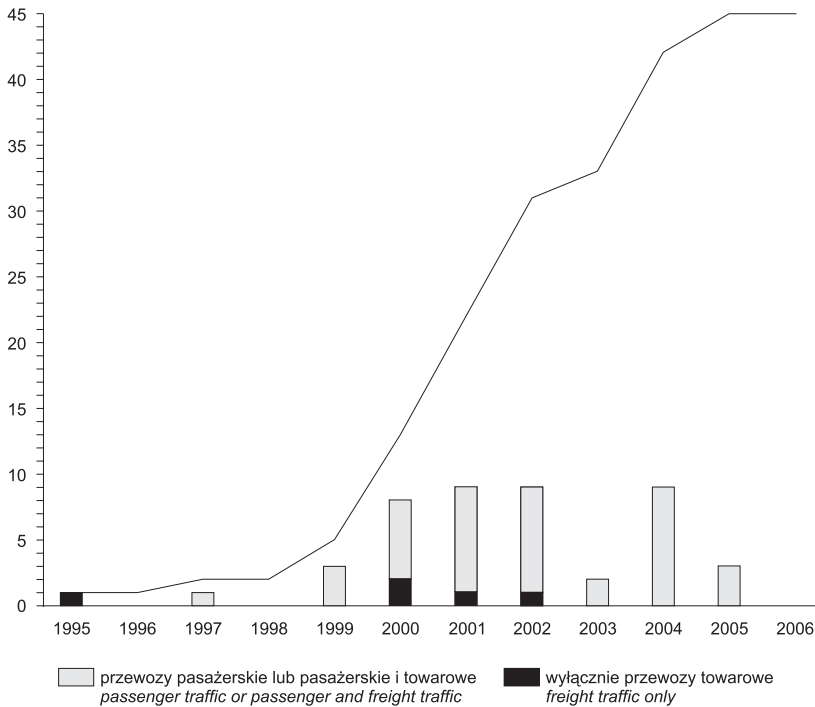
Nazwa	Siedziba	Rok przekształcenia
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Beskidus sp. z o.o.	Sucha Beskidzka	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Szczecinie sp. z o.o.	Szczecin	2001
Przedsiębiorstwo Transportowo-Handlowe PKS sp. z o.o.	Szczecin	2000
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Świdnicy sp. z o.o.	Świdnica	2003
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Tarnów	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Tomaszowie Mazowieckim sp. z o.o.	Tomaszów Mazowiecki	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wałczu sp. z o.o.	Wałcz	2003
Pomorska Komunikacja Samochodowa sp. z o.o.	Wejherowo	2002
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wieluniu sp. z o.o.	Wieluń	2005
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Wołowie sp. z o.o.	Wołów	2004
Przedsiębiorstwo Przewozu Towarów PKS sp. z o.o.	Wrocław	2001
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej sp. z o.o.	Zduńska Wola	2004
Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej Żary SA	Żary	1999

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

Prywatyzacja pracownicza przybiera zazwyczaj postać leasingu przedsiębiorstwa, przy czym w wielu przypadkach załogi były wspomagane przez inwestorów zewnętrznych. Czasem były nimi lokalne samorzady, jak w przypadkach PKS w Grójcu, Leżajsku (oprócz samorządów był tu jeszcze prywatny inwestor – A. Śliżak), czy Myślenicach. W tym ostatnim udziały samorządu był dominujące. W kilku przedsiębiorstwach rolę inwestora zewnętrznego pełniły inne, sprywatyzowane w podobny sposób przedsiębiorstwa PKS. Jednym z większych inwestorów jest sprywatyzowany w 1999 r. PKS Żary, posiadający udziały m.in. w Iławie (20,28%), Legnicy (24,6%), Tomaszowie Mazowieckim i Wejherowie (20,9%). Wspomniany już PKS Grodzisk Mazowiecki posiada 34% akcji spółki pracowniczej PKS w Skierniewicach. Sześć spółek pracowniczych – z Bydgoszczy, Gorzowa Wielkopolskiego, Leszna, Myśliborza, Piły i Wałcza – utworzyło nawet grupę kapitałową, mającą na celu przejmowanie konkurencyjnych, niesprywatyzowanych jeszcze firm autobusowych.

*

Z szeroko rozumianymi PKS związanych jest kilka firm transportowych. Wśród nich jest notowany od połowy lat 1990. na warszawskiej Giełdzie Papierów Wartościowych PEKAES SA. Pierwsze akcje tej firmy, specjalizującej się



Ryc. 5. Spółki pracownicze PKS w latach 1995–2006. Słupki oznaczają liczbę przedsiębiorstw PKS prywatyzowanych za pośrednictwem leasingu pracowniczego w danym roku, a linia – skumulowaną liczbę spółek.

Opracowanie własne na podstawie: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

The PKS workers' companies, 1995–2006. Bars denote the number of the PKS companies privatized through workers' leasing in a given year, while the line shows the cumulative number of companies.

Authors' own work based on: (1) www.parp.gov.pl; (2) www.msp.gov.pl.

obecnie w międzynarodowych przewozach osób i towarów, wyemitowano już w 1982 r. Międzynarodowym transportem drogowym ładunków zajmuje się również powołany w 1995 r., między innymi przez kilka przedsiębiorstw PKS, PKS International Cargo SA z Opola⁵. Inną genezę ma PKS Tychy spółka z ograniczoną odpowiedzialnością. Całkowicie prywatna firma została utworzona od podstaw, między innymi przez byłych pracowników PKS w Tychach i nie ma nic wspólnego z przedsiębiorstwami ówczesnej Krajowej PKS. Prawdopodobnie doświadczenie, pozycja na rynku, renoma, marka i tradycja PKS były postrzegane jako atuty tej nowo powstałej spółki.

⁵ Niektórzy autorzy dostrzegają wyraźne analogie celów, jakie stawiają sobie Polbus-PKS i PKS International Cargo, mimo że pierwsza spółka zajmuje się przewozami pasażerów, a druga ładunków (Poźniak, 1996; Rydzkowski i Rolbiecki, 1996).

Przewozy pasażerów transportem samochodowym w Polsce

Nie ma niestety ogólnodostępnej bazy danych dotyczącej przewozów realizowanych wyłącznie przez przedsiębiorstwa PKS po 2002 r. Pewne przybliżenie stanowią dane na temat przedsiębiorstw zatrudniających ponad 9 pracowników, w tej kategorii mieszczą się bowiem wszystkie przedsiębiorstwa PKS i nieliczni przewoźnicy prywatni. Znaczna część tych ostatnich zatrudnia poniżej 9 osób, a w wielu przypadkach są to firmy jednoosobowe. Również statystyka sektora publicznego obejmuje przede wszystkim przedsiębiorstwa PKS, stanowiące własność Skarbu Państwa (jednoosobowe spółki i przedsiębiorstwa państwowe).

Statystyka dotycząca regularnej komunikacji autobusowej jest niejednorodna. W latach 1989–1998 obejmowała przewozy wykonywane przez przewoźników zatrudniających ponad 5, a od 1999 r. ponad 9 osób. Co więcej, do 2002 r. w statystyce ujmowano odrębnie przedsiębiorstwa PKS, a później tylko sektora publicznego.

W latach 1989–1990 praktycznie istniał tylko sektor uspołeczniony, reprezentowany przez przedsiębiorstwa PKS i spółdzielnie transportowe (tab. 6). Znaczenie tych ostatnich było raczej marginalne: w latach 1989 i 1990 przewiozły one odpowiednio 9,3 i 9,7 mln osób, w tym większość na podstawie biletów jednorazowych. Od 1991 r. zaczyna się stopniowe przejmowanie rynku przez przewoźników prywatnych. Jednak cechą charakterystyczną jest ogólny spadek liczby przewożonych regularnym transportem autobusowym osób. W latach 1989–2005 liczba pasażerów spadła trzykrotnie, a przewożonych przez sektor publiczny (PKS stanowiące własność Skarbu Państwa i samorządu) niemal czterokrotnie. Można przypuszczać, że część pasażerów przejęli drobni przewoźnicy, operujący przede wszystkim mikrobusem, ale przyczyn należy przede wszystkim szukać w gwałtownym rozwoju motoryzacji indywidualnej i we wzroście bezrobocia. Potwierdza to spadek liczby przejazdów na podstawie pracowniczych biletów miesięcznych (Polewska-Dorozik, 2001). Ogółem spadła ona niemal dziesięciokrotnie z 650,1 mln pasażerów w 1989 r. do 69,9 mln w 2005 r. Jeśli uwzględnimy tylko przewoźników z sektora publicznego, to spadek ten jest jeszcze bardziej widoczny – niemal piętnastokrotny. Obserwując dotychczasowy trend można powiedzieć, że w niewielkim stopniu wynikało to z procesów prywatyzacji przedsiębiorstw PKS.

Spadek liczby pasażerów nie był jednak procesem stałym. W latach 1993–1998 miał miejsce niewielki wzrost, jednak w przypadku pracowniczych biletów miesięcznych proces ten ograniczył się tylko do lat 1995–1998. Na spowolnienie ogólnego spadku liczby przewożonych osób zdecydowany wpływ ma niewielkie tempo odpływu pasażerów korzystających z miesięcznych biletów szkolnych (potwierdza to Polewska-Dorozik, 2001). W tej kategorii przewozy spadły tylko o ¼ ogółu i o połowę w skali sektora publicznego. Tempo spadku

Tabela 6. Przewozy pasażerów w regularnej komunikacji autobusowej (mln)

Ogółem	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Na podstawie biletów jednorazowych	1119,7	1004,8	951,2	905,6	826,9	715,8	619,0	564,3	520,1	495,7	459,9	402,0	368,7	327,7	322,3	320,5	305,7
Na podstawie biletów miesięcznych	1038,0	769,0	544,2	422,1	390,4	365,7	379,7	396,7	410,9	414,9	413,3	426,6	405,4	362,8	366,3	364,6	365,5
pracowniczych	650,1	415,0	216,6	142,7	111,9	101,2	115,0	122,1	126,2	121,7	108,1	100,9	87,1	76,5	74,7	70,8	69,9
szkolnych	387,9	354,0	327,6	279,3	278,6	264,4	264,7	274,6	284,7	293,2	305,1	325,7	318,3	286,3	291,6	293,8	296,6
Razem	2157,7	1773,8	1495,5	1328,6	1217,4	1081,5	998,6	961,0	930,9	910,6	873,1	828,6	774,1	690,6	668,6	685,1	671,2
W tym sektor publiczny																	
Na podstawie biletów jednorazowych	1114,7	998,3	941,2	884,1	805,0	689,1	581,9	526,7	503,4	479,1	436,2	385,5	351,6	309,2	240,1	215,4	182,0
Na podstawie biletów miesięcznych	1033,7	765,8	538,7	414,2	381,1	354,7	367,5	380,1	395,5	405,5	400,9	414,5	394,0	351,4	286,1	256,6	235,9
pracowniczych	647,7	413,9	214,6	138,7	106,5	94,7	109,1	115,6	118,7	118,7	103,8	97,7	84,8	74,5	57,9	48,0	42,5
szkolnych	386,0	352,0	324,0	275,5	274,6	260,1	258,4	264,5	276,8	286,9	297,0	316,8	309,2	277,0	228,2	208,6	193,4
Razem	2148,4	1764,2	1479,9	1298,4	1186,0	1043,8	949,4	906,8	898,9	884,7	837,0	800,0	745,6	660,6	526,2	472,0	417,8

Źródła: *Transport – wynik działalności...* (1990–2006).

przewozów szkolnych było nieco przyhamowane w latach 1995–2000 (w przypadku PKS w latach 1996–2000). Szczególny spadek dotknął przewozy realizowane na podstawie biletów jednorazowych, które w omawianym okresie zmalały niemal 4-krotnie. Spadek przewozów przedsiębiorstw PKS w latach 1989–2002 był 3,5-krotny. Natomiast w sektorze publicznym w okresie 1989–2005 nastąpił ponad sześciokrotny spadek liczby przewożonych pasażerów. Od 2000 r. nowym zjawiskiem jest przewaga podróży odbywanych na podstawie biletów okresowych, a nie jednorazowych.

Niestety, brak danych uniemożliwia zbadanie wpływu pojawienia się konkurencji niewielkich prywatnych przewoźników na spadek regularnych przewozów autobusowych. Należy przypuszczać, że znaczący wpływ na obecną sytuację PKS miało galopujące w latach 1990. bezrobocie. Wśród osób wówczas zwalnianych liczącą się część stanowili mieszkańcy wsi, co musiało rzutować na przewozy realizowane na podstawie miesięcznych biletów pracowniczych. Z drugiej strony, łatwiejszy dostęp do własnego samochodu sprawił, że dodatkowo malały przejazdy na podstawie biletów jednorazowych. E. Menes szacował, że w 2000 r. „udział motoryzacji indywidualnej w globalnych przewozach przekroczył 65%” (Menes, 2000, s. 17). Jediną wierną i stabilną grupą pasażerów pozostały dzieci i młodzież szkolna. Dodatkowym czynnikiem powodującym wzrost zainteresowania wspomnianych pasażerów jest możliwość korzystania z ustawowych ulg. Czasem nie jest to jednak czynnik wystarczający, gdyż zniżki i bilety okresowe oferują także przewoźnicy prywatni. Niemniej w wielu miejscach widać ukierunkowanie oferty przewozowej PKS na uczniów, co potwierdza odwoływanie wielu kursów w czasie wolnym od zajęć szkolnych.

Konkurencja na rynku przewozów autobusowych

Na krajowym rynku transportowym z przedsiębiorstwami PKS konkurują wielu przewoźników, ale zazwyczaj odbywa się to na poziomie lokalnym. Zupełnie nowym podmiotem (nie powstałym z przejęcia dotychczasowych przedsiębiorstw), który podjął konkurencję w skali ogólnopolskiej, nie tylko z PKS, ale również z PKP, był Polski Express. Firma przeniosła do Polski doświadczenia brytyjskiej National Express Group (NEG), której była własnością. Rozpoczęła działalność w drugiej połowie 1994 r. wprowadzając autobusowe połączenia na średnie i duże odległości – między Warszawą a Gdańskiem i Gdynią, Białymstokiem, Lublinem, Łodzią, Krakowem, Wrocławiem i Poznaniem, a także Bydgoszczą. W 1996 r. połączenie do Lublina wydłużono do Rzeszowa, a na linii bydgoskiej pojawiły się autobusy do Szczecina i Kołobrzegu. Rok później pojawiła się sezonowa linia z Warszawy do Krynicy Morskiej. W 2001 r. uruchomiono połączenia Warszawy z Wrocławiem. Kolejny etap ekspansji przewoźnika miał miejsce w 2003 r., kiedy uruchomiono połączenia Warszawy z Ustką (sezonowe), Gorzowem Wielkopolskim i Kudową-Zdrojem. Ponadto Łódź uzyskała stałe

połączenie z Gdynią i sezonowe z Krynica Morską. Niestety część tych połączeń, zwłaszcza w kierunku Wrocławia i Kudowy-Zdroju, nie cieszyła się wystarczającą frekwencją pasażerów i przedsiębiorstwo zrezygnowało z ich obsługi. Sieć połączeń ulegała wielokrotnie zmianom. Stan we wrześniu 2006 r. przedstawia rycina 6. W sezonie letnim dodatkowo realizowana była obsługa połączenia Łodzi z Krynica Morską (www.polskiexpress.pl). Polski Express działa korzystając z własnych środków, jedynie zakup nowego taboru jest finansowany częściowo poprzez leasing walutowy. Obecnie przewoźnik przeżywa dość poważne trudności ekonomiczne, trudno zatem prognozować jego przyszłość.

Ponadto istnieje wielu mniejszych przewoźników obsługujących zazwyczaj pojedyncze połączenia ponadregionalne. Działają także prywatni operatorzy prowadzący połączenia dalekobieżne, ale na obszarze jednego województwa. Są nimi na przykład krakowski Szwagropol obsługujący pospieszne połączenia Krakowa z Zakopanem i Nowym Sączem, czy jeleniogórska Krycha-bis prowadząca poza lokalnymi kursami także obsługę linii ekspresowej do Wrocławia.

Niemniej, nadal największymi dalekobieżnymi przewoźnikami autobusowymi pozostają przedsiębiorstwa PKS. Przewoźnicy prywatni są bardziej nastawieni na konkurencję z koleją niż z innymi operatorami autobusowymi, czego przykładem może być Polski Express (Żurkowski, 1998). Połączenia przewoźników prywatnych powstawały w miejscach, gdzie jakość oferty PKP (głównie ze względu na małą prędkość przewozu i niewielką częstotliwość kursów) była niewystarczająca.

Znacznie bardziej aktywni są niezależni przewoźnicy prywatni w transporcie lokalnym, gdzie stanowią realną, a niekiedy wręcz nieuczciwą konkurencję dla lokalnych przedsiębiorstw PKS. Według H. Polewskiej-Dorozik (2001, s. 7), „małe firmy prywatne otrzymały najwięcej zezwoleń na wykonywanie krajowych przewozów nieregularnych, jednak zamiast nich wykonują często przewozy regularne”. Najwięcej niezależnych przewoźników funkcjonuje w Polsce południowo-wschodniej (Chodkowska-Miszczuk, 2005, 2006). Na początku lat 2000. tylko w województwie lubelskim zarejestrowanych było 287 małych przewoźników, z czego niemal 75% obsługiwało trasy przebiegające przez stolicę regionu. W okolicach Lublina połączenia zostały wręcz zdominowane przez firmy przewozowe dysponujące mini- i midibusami. Co ciekawe, część właścicieli nowych firm stanowili byli (zwolnieni) pracownicy PKS, głównie kierowcy i mechanicy.

Z badań J. Chodkowskiej-Miszczuk (2005) wynika, że natężenie ruchu w rejonie jest bardzo duże. Trasa Lublin-Świdnik średniodobowo jest obsługiwana przez 200, a Lublin-Lubartów i Lublin-Łęczna przez ponad 100 kursów (w godzinach szczytu pojazdy kursują co 10 minut). Niewiele mniejsze natężenie charakteryzuje linie z Lublina do Kraśnika, Opola Lubelskiego i Puław. Zdecydowanie mniejsze natężenie kursów przewoźników niezależnych występuje w aglomeracji bydgoskiej, a zupełnie znikome w okolicach Częstochowy,



Ryc. 6. Sieć połączeń firmy Polski Express
 Opracowanie własne na podstawie: www.polskiexpress.pl.

Polski Express's network of connections
 Authors' own work based on: www.polskiexpress.pl.

Białegostoku i Szczecina. W przypadku trzech ostatnich obszarów nadal dominującą pozycję w przewozach pasażerskich odgrywają przedsiębiorstwa PKS (Chodkowska-Miszczuk, 2006). Zdominowanie rynku przez te ostatnie może

prowadzić do praktyk monopolistycznych i zakłócenia warunków uczciwej konkurencji, tym razem ze strony przedsiębiorstw PKS (Janecki, 2003). Nieuczciwe praktyki mogą przejawiać się w stosowaniu dumpingu cenowego, administracyjnych zakazach korzystania z przystanków autobusowych itp.

Przykładem doskonale rozbudowanej przez niezależnych przewoźników jest sieć połączeń lokalnych w okolicach Nowego Targu, Rabki Zdrój i Limanowej, gdzie kursy realizowane są według cyklicznego rozkładu jazdy, osiągając w szczycie odstępy 15–30 minutowe (ryc. 7). W następstwie procesów deregulacji, przewoźnicy prywatni obsługują obecnie około połowy wszystkich kursów, co jest zgodne z wcześniejszymi badaniami tego terenu (Janecki, 2003), ale koncentrują się raczej na głównych szlakach. Na niektórych liniach wystąpił wyraźny spadek liczby połączeń, a nieliczne miejscowości utraciły je wszystkie. W wielu przypadkach liczba połączeń w ciągu dwóch dekad wzrosła. Jest to zapewne rezultatem pojawienia się przewoźników dysponujących taborem o mniejszej pojemności, za to liczniejszym i bardziej intensywnie użytkowanym, dzięki czemu możliwy był wzrost liczby i częstości połączeń. Często dochodziło do substytucji połączeń realizowanych przez PKS. Wzrost liczby połączeń jest szczególnie widoczny na krótkim odcinku Rabka Zdrój–Mszana Dolna. Niezależni przewoźnicy prywatni obsługują znacznie bliższe trasy, zazwyczaj w promieniu 15–30 km, niż przedsiębiorstwa PKS. Wyjątkiem są wysokodochodowe linie łączące Zakopane, Rabkę czy Mszanę Dolną z Krakowem. Generalnie jednak, tzw. komunikacja prywatna zdominowała najkrótsze połączenia, zwłaszcza w okolicach Rabki. W większości przypadków, liczba autobusów PKS do miejsc obsługiwanych przez mikrobusy prywatne została mocno ograniczona lub połączenia zostały zlikwidowane.

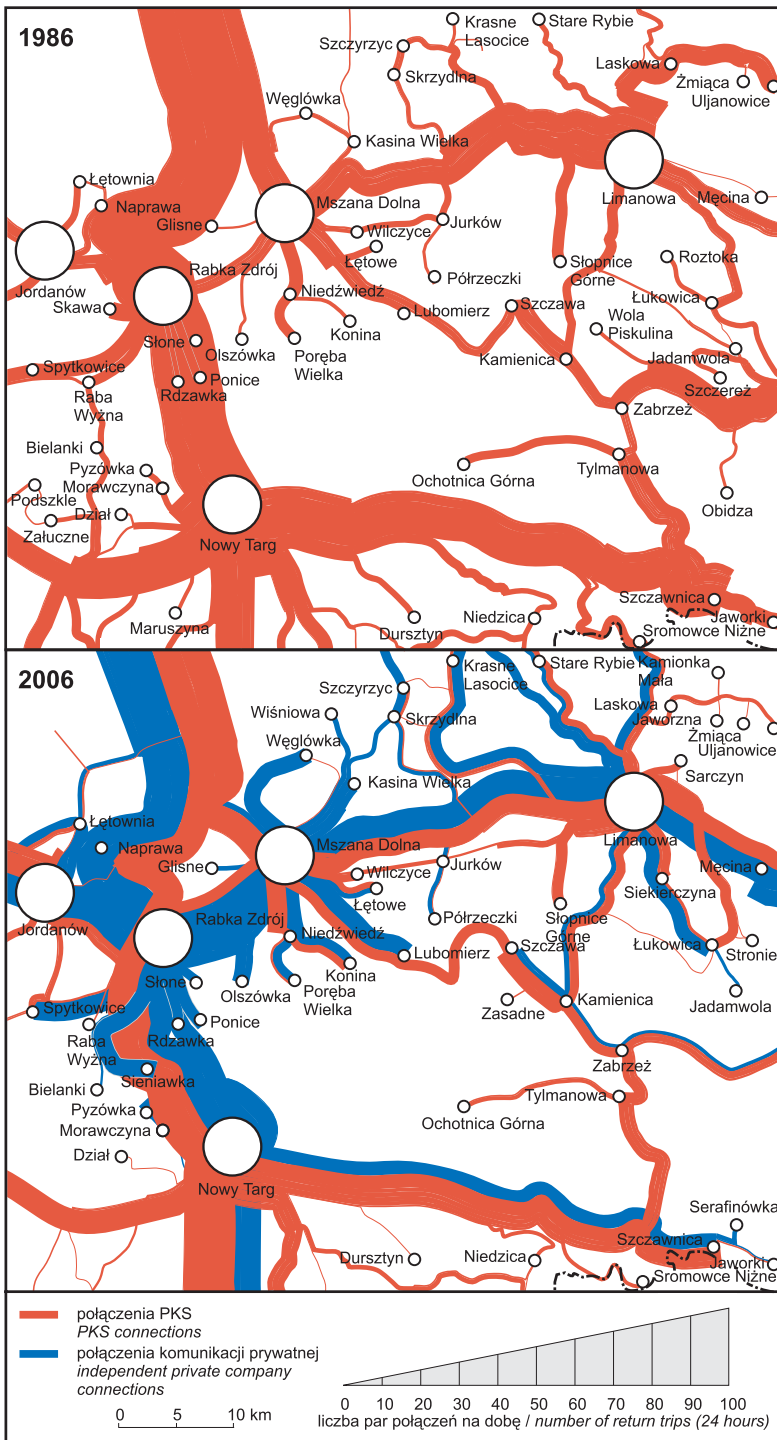
Niemniej, w niektórych rejonach nadal brakuje niezależnych przewoźników prywatnych lub pojawili się dopiero niedawno. Na przykład, w powiecie skierniewickim pierwsza i dotychczas jedyna firma Eurobus pojawiła się dopiero w 2005 r., a jej skromna oferta obejmuje połączenia Skierniewic z Rawą Mazowiecką, Głuchowem i Jeżowem.

Ryc. 7. Rozkładowe połączenia pasażerskie PKS i komunikacji prywatnej w okolicach Nowego Targu, Rabki Zdrój i Limanowej w latach 1986 i 2006

Opracowanie własne głównie na podstawie: (1) www.pkslimanowa.pl; (2) www.ppk.nowy.targ.pl; (3) www.pkssuchabeskidzka.pl; (4) www.pks.pl; (5) *Rozkład jazdy autobusów PKS 1985–1986*.

Regular passenger connections of the PKS companies and independent private companies in the area of Nowy Targ, Rabka Zdrój and Limanowa (in the Carpathian Mts.) in 1986 and 2006

Authors' own work based mainly on: (1) www.pkslimanowa.pl; (2) www.ppk.nowy.targ.pl; (3) www.pkssuchabeskidzka.pl; (4) www.pks.pl; (5) *PKS Bus Timetable 1985–1986*.



Podsumowanie

W wyniku zainicjowanych w 1989 r. przemian społeczno-gospodarczych przedsiębiorstwa PKS znalazły się w zupełnie nowej sytuacji. Warunki rynkowe szczególnie dotkliwe okazały się dla przedsiębiorstw zajmujących się wyłącznie przewozami towarowymi: z około 40 pozostało ich zaledwie kilka. W lepszej sytuacji znalazły się przedsiębiorstwa zajmujące się zarówno przewozami pasażerskimi jak i towarowymi, niestety najczęściej kosztem znacznego ograniczenia transportu ładunków. Większość przedsiębiorstw PKS skupiła się na obsłudze lokalnych i regionalnych przewozów pasażerskich, często z powodu ograniczania przewozów przez kolej. Jedynie firmy o najlepszej kondycji dostrzegły potrzebę zróżnicowania działalności. Jedną z jej form było podjęcie międzynarodowych przewozów autobusowych (Komornicki, 1999).

Próba dostosowania skostniałej struktury PKS do nowych uwarunkowań ekonomicznych było rozbitcie jej na nowe, mniejsze przedsiębiorstwa działające na własny rachunek. Był to pierwszy krok do kolejnych procesów – komercjalizacji i dalszej prywatyzacji przedsiębiorstw PKS. Niestety nie udało się zebrać informacji na temat wszystkich przedsiębiorstw. Można tylko przypuszczać, że część majątku przedsiębiorstw towarowych PKS została zakupiona przez prywatne podmioty w pierwszej połowie lat 1990. Przedsiębiorstwa pasażerskie i pasażersko-towarowe, poza jednym wyjątkiem (tabor autobusowy PKS Szczytno), ulegały przekształceniom w całości.

Chociaż J. Majewski i K. Szałucki (1992) nazywają ścieżkę obraną przez przedsiębiorstwa PKS „nurtem transformacji aktywnej”, nadal najpopularniejszą postacią zmian są przekształcenia w jednoosobowe spółki Skarbu Państwa. Łącznie z przedsiębiorstwami państwowymi w rękach państwa pozostaje ponad 100 przedsiębiorstw (połowa 2006 r.). T. Komornicki (2004, s. 226) określa to następująco: „za drastyczną decentralizacją nie poszła szybka prywatyzacja”. W sumie sprywatyzowano poniżej 50% firm. Nienajlepsze rezultaty należy wiązać najpierw z błędnie założoną na początku lat 1990. strategią wzmocnienia państwowych przedsiębiorstw PKS, a potem z brakiem kapitału publicznego potrzebnego na rozwój transportu zbiorowego, z trudnościami w określeniu sposobu funkcjonowania usług przewozowych po sprywatyzowaniu przedsiębiorstwa i negatywnymi nastrojami społecznymi towarzyszącymi przekształceniom własnościowym (Bąkowski, 1999; Hebel i Kołodziejcki, 2003). Ponadto uważa się, że przewoźnicy publiczni nie są przedsiębiorstwami atrakcyjnymi do prywatyzacji, gdyż w dużej mierze są zdekapitalizowane, często o nieuregulowanym statusie prawnym nieruchomości (Janecki, 2003). Uspołecznienie decyzji i skomplikowana procedura spowalniają proces prywatyzacji (Grad, 2003). Z kolei brak prywatyzacji sprzyja dalszej dekapitalizacji, na przykład taboru (Dyr

i Grad, 2000). Wszystko to są okoliczności niekorzystne, gdyż prywatyzacja jest niezbędnym elementem liberalizacji rynku usług transportowych.

Najpopularniejszą formą prywatyzacji było przekazywanie przedsiębiorstw w leasing pracowniczy (1/4 ogółu badanych). Co ciekawe, pracownicy zajmujący się dotychczas przewozami wykazują na tym polu znaczną aktywność, niejednokrotnie zastępując pasywność ze strony państwa. Znacznie mniej (26) przedsiębiorstw trafiło w ręce inwestorów niezwiązanych z dotychczasowymi założeniami PKS. Największym inwestorem okazał się tu koncern Veolia, posiadający 11 przedsiębiorstw PKS. Kolejny zagraniczny inwestor ma zaledwie jedno przedsiębiorstwo⁶. Można powiedzieć, że wejście kapitału obcego do firm przewozowych rozpoczęło się nie tylko stosunkowo późno, ale również na bardzo ograniczoną skalę. Przyczyny tego stanu rzeczy wymagają dalszych badań. Generalnie jednak, przewozy pasażerskie w relacjach krajowych nie należą do dochodowych. Nie nastąpiło też, spodziewane jeszcze na początku lat 2000., wyparcie polskich przewoźników drogowych z rynku (Polewska-Dorozik, 2001). Również krajowi inwestorzy są bardzo rozdrobnieni. Zaledwie jeden inwestor posiada dwa przedsiębiorstwa PKS, reszta po jednym. Widoczne są regionalne dysproporcje w przebiegu procesów prywatyzacyjnych, a stopień ich zaawansowania zależy od regionu. Trudno doszukiwać się jakiegoś jednolitego wzorca prywatyzacji, władze każdego województwa przyjmowały bowiem inną strategię prywatyzacyjną. Oczywiście prywatyzacja nie rozwiąże wszystkich problemów przedsiębiorstw PKS, potrzebna byłaby również jakaś ich konsolidacja w związki regionalne lub komunalne.

Porównywanie zaawansowania procesów prywatyzacyjnych PKS z podobnymi przedsiębiorstwami w krajach sąsiednich jest ryzykowne. Na przykład, przekształcenia ČSAD w Republice Czeskiej rozpoczęto stosunkowo wcześnie, gdyż już w 1992 r. (na dwa lata przed ustawą prywatyzacyjną). Obecnie niemal wszystkie przedsiębiorstwa są albo spółkami z ograniczoną odpowiedzialnością, albo spółkami akcyjnymi (bezwzględna większość). Wprawdzie dostępne dane nie pozwalają na ustalenie, kto jest udziałowcem poszczególnych spółek, ale przypadki likwidacji przedsiębiorstw należą do wyjątków. Także na Słowacji przedsiębiorstwa SAD są spółkami akcyjnymi (Gnap i inni, 2003). Istnieją zatem pewne podobieństwa, ale też różnice w przebiegu prywatyzacji między poszczególnymi krajami post-socjalistycznymi.

Przedsiębiorstwa PKS oczywiście nie działają w próżni – mają konkurentów na każdym poziomie podziału terytorialnego. Na rynkach lokalnych, rzadziej regionalnych, muszą konkurować z prywatnymi przewoźnikami niezależnymi, a na rynku ponadregionalnym wyrósł im silny konkurent w postaci Polskiego Expressu. Pomimo widocznego wzrostu konkurencji, nadal większość regularnych przewozów jest realizowana przez przedsiębiorstwa PKS. W skali

⁶ Por. przypis 4.

ogólnopolskiej utrzymują one ponad 90% regularnych kursów autobusowych. Również ponad 2/3 usług przewozowych realizowanych przez przedsiębiorstwa zatrudniające powyżej 9 osób należy do firm PKS. Nie należy jednak odbierać istniejącej sytuacji jako pozytywnej – w ciągu ostatnich 17 lat tempo spadku przewozów realizowanych przez przedsiębiorstwa PKS było znacznie większe niż spadek przewozów ogółem.

Niestety przyszłość niesie dla przedsiębiorstw PKS wiele zagrożeń, pogłębianych często przez przyjętą strategię przetrwania, a nie rozwoju. Podstawowe wynika ze spadku popytu na usługi publicznego transportu zbiorowego, przy jednoczesnym ogromnym rozwoju motoryzacji indywidualnej. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można założyć, że odnotowywany będzie dalszy spadek liczby osób korzystających z autobusów (podobnie zresztą jak z transportu kolejowego). Ponadto, na rynku pojawiło się wielu drobnych przewoźników dysponujących mniejszym, lepiej dostosowanym do zróżnicowanych potoków przewozowych taborom, umożliwiającym częstsze kursowanie. Przewoźnicy niezależni zadowolają się mniejszym zyskiem, nie ponoszą kosztów związanych z przerostami zatrudnienia, nadmiernie rozbudowaną administracją, czy utrzymaniem przystanków. Poważnym zagrożeniem jest także nieuczciwa konkurencja ze strony niektórych prywatnych przewoźników, przejawiająca się w podbieraniu pasażerów bezpośrednio przed przyjazdem autobusu PKS (Bąkowski, 1999; Menes, 2000, 2002; Polewska-Dorozik, 2001).

Przedsiębiorstwa PKS, aby móc skutecznie konkurować, wymagają zwiększonych inwestycji przede wszystkim w nowy tabor, zróżnicowany i bardziej dostosowany do potoków podróży⁷. Jednak ogromnym problemem jest pozyskanie środków na wymianę taboru. Niska rentowność większości przedsiębiorstw nie pozwala na zakupy nowych autobusów. Zapewne rozwiązaniem byłaby szybka prywatyzacja, ale z nie w pełni wiadomych przyczyn, proces ten odbywa się zdecydowanie za wolno. Niedoceniane są też związane z prywatyzacją – sprawna organizacja, marketing i nowoczesne metody zarządzania. Pewną szansę na rozwój przedsiębiorstw stwarza jednak przeżywany obecnie jeszcze większy regres transportu kolejowego – w wielu regionach spółka PKP Przewozy Regionalne wycofuje się z obsługi już nie tylko linii o zasięgu regionalnym, ale także połączeń ponadregionalnych (Taylor, 2007).

Dotychczasowe doświadczenia pokazują, że raczej nie należy spodziewać się spektakularnych upadków przedsiębiorstw PKS. Możliwe jest natomiast wchłanianie słabszych podmiotów przez silniejszych sąsiadów, co już obserwowaliśmy. Z pewnością państwo, a zwłaszcza Ministerstwo Skarbu, powinno przejawiać większą aktywność w prywatyzowaniu przedsiębiorstw. Bez wyraźnego wsparcia kapitałowego nie będą one mogły skutecznie konkurować ani jakością, ani różnorodnością usług.

⁷ Stary, przeważnie wyeksploatowany tabor nie jest problemem tylko przedsiębiorstw PKS. Podobnie wygląda na przykład sytuacja Volánu na Węgrzech (por. np. Nelson i inni, 1998).

Piśmiennictwo

- Bąkowski W., 1996, *Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 14–18.
- , 1999, *Perspektywy przedsiębiorstw PKS w nowych warunkach administracyjnych*, Przegląd Komunikacyjny, 3, s. 1–4.
- Bojczuk J., 2006, *The impact of low-cost airlines on international coach market between Poland and the UK*, Transport Planning and Management, University of Westminster, London, maszynopis powielony.
- Chodkowska-Miszczuk J., 2005, *Funkcjonowanie przewoźników niezależnych w transporcie pasażerskim aglomeracji bydgoskiej i lubelskiej*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 11, Warszawa-Rzeszów, s. 135–150.
- , 2006, *Zmiany na rynku przewozów samochodowym transportem zbiorowym w wybranych miastach Polski*, Przegląd Geograficzny, 78, 2, s. 261–284.
- Competition Policy and the Deregulation of Road Transport*, 1990, Organisation for Economic Co-operation and Development, Paris.
- Dłutowska G., Perenc J., 1994, *Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS*, Przegląd Komunikacyjny, 5, s. 11–14.
- Dydkowski G., 2003, *Wybrane regulacje prawne dotyczące transportu zbiorowego osób*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 29–46.
- Dyr T., Grad B., 2000, *Prywatyzacja przedsiębiorstw PKS jako czynnik rozwoju transportu w województwie mazowieckim*, [w:] *Transport w rozwoju regionów*, Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków, s. 255–267.
- Gemra S., 1997, *Doświadczenia restrukturyzacji przedsiębiorstw PKS*, Problemy Ekonomiki Transportu, 25, 3, s. 83–91.
- Gnap J., Konečný V., Poliak M., 2003, *The liberalization of road transport in relation to transport policy and sustainable development*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 47–57.
- Grad B., 2001, *Załuga inwestorem w prywatyzacji PKS Grodzisk Mazowiecki*, Autobusy: Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe, 2, 10, s. 24.
- , 2003, *Prywatyzacja w regionalnym pasażerskim transporcie samochodowym czynnikiem konsolidacji rynku usług transportowych*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 59–72.
- Gray R., Fattah N.A., Cullinane S., 1998, *Road freight privatization in Egypt: is big beautiful?*, Journal of Transport Geography, 6, 1, s. 33–41.
- Hebel K., Kołodziejcki H., 2003, *Liberalizacja i prywatyzacja lokalnego transportu zbiorowego na przykładzie aglomeracji gdańskiej*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 73–99.

- Janecki R., 2003, *Wybrane aspekty organizacji obsługi regionalnych przewozów pasażerskich w świetle badań*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamickiego w Katowicach, Katowice, s. 101–120.
- Komornicki T., 1999, *The development of international bus transport in Central Europe: the case of Poland*, [w:] *Regular Interurban Coach Services in Europe*, ECMT Round Table, 114, Paris, s. 47–76.
- , 2004, *Instytucjonalne bariery rozwoju infrastruktury transportowej Polski*, Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, 10, Warszawa-Rzeszów, s. 219–230.
- Kos B., 2003, *Uwarunkowania wykonywania międzynarodowych przewozów pasażerskich*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamickiego w Katowicach, Katowice, s. 121–132.
- Kozanecka M., 1980, *Tendencje rozwojowe komunikacji autobusowej w Polsce. Studium geograficznoekonomiczne*, Wydawnictwo Naukowe WSP w Krakowie, Kraków.
- Kukuła Z., 2002, *Podjęcie i prowadzenie działalności gospodarczej w nowej ustawie o transporcie drogowym*, Problemy Ekonomiki Transportu, 30, 1–2, s. 69–82.
- Majewski J., 1998, *Kierunki restrukturyzacji przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej*, Problemy Ekonomiki Transportu, 26, 4, s. 55–62.
- Majewski J., Szałucki K., 1992, *Zachowania przedsiębiorstw samochodowych w gospodarce rynkowej*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 23–25.
- Menes E., 2000, *Publiczny pozamiejski transport pasażerski w Polsce – rozwój, upadek, pytanie o przyszłość*, Przegląd Komunikacyjny, 7–8, s. 11–18.
- , 2002, *Stan i perspektywy rozwoju pozamiejskiego transportu publicznego w Polsce*, Zeszyty Naukowe Instytutu Transportu Samochodowego, 92, Warszawa.
- Mokrzyszczak H., 1995, *Kierunki prywatyzacji w transporcie samochodowym*, Biuletyn Informacyjny Instytutu Transportu Samochodowego, 19, 5, s. 1–10.
- Nelson J.D., Saleh W., Prileszky I., 1997, *Ownership and control in the bus industry: the case of Hungary*, Journal of Transport Geography, 5, 2, s. 137–146.
- Odpowiedzialne decyzje*, 1999, (cw), Biuletyn Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji, 3, 11, s. 22–24.
- Pocheć J., 1996, *Transport samochodowy w okresie przelomu gospodarczego lat dziewięćdziesiątych (z doświadczeń PEKAES AUTO-TRANSPORT S.A.)*, Problemy Ekonomiki Transportu, 24, 2, s. 63–77.
- Polewska-Dorozik H., 2001, *Warunki funkcjonowania rynku pasażerskich przewozów drogowych*, Przegląd Komunikacyjny, 10, s. 5–11.
- Polewska-Dorozik H., Skala-Poźniak A., Zalewski D., 2000, *Przedsiębiorstwa Państwowej Komunikacji Samochodowej wobec liberalizacji rynku przewozów pasażerskich*, Problemy Ekonomiki Transportu, 28, 4, s. 51–61.
- Poźniak S., 1996, *50 lat PKS – i co dalej?*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 1–5.
- Prileszky I., 1993, *Transport restructuring in Hungary*, [w:] D.R. Hall (red.), *Transport and Economic Development in the New Central and Eastern Europe*, Belhaven Press, London-New York, s. 93–107.
- Prileszky I., bez daty, *Directions in the economic regulation of public bus transport*, www.heja.szif.hu/TAR/TAR-020905-A/tar020905a.pdf (20.11.06).
- Rozkład jazdy autobusów PKS 1985–1986, okręg komunikacyjny 7, województwa: bielskie, miejskie krakowskie, nowosądeckie, tarnowskie*, 1985, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 23 maja 2000 r.*, Dziennik Ustaw RP 95, poz. 529.

- Rydzkowski W., Rolbiecki R., 1996, *Sytuacja przedsiębiorstw PKS po deregulacji samochodowego rynku transportowego*, Przegląd Komunikacyjny, 6, s. 16–20.
- Skala-Późniak A., 2001, *Zarobkowy transport drogowy w świetle nowej ustawy*, Przegląd Komunikacyjny, 11, s. 3–7.
- Szałucki K., 2003, *Z doświadczeń nad kształtowaniem wartości rynkowej przedsiębiorstw transportu zbiorowego w procesie ich prywatyzacji*, [w:] G. Dydkowski, R. Tomanek (red.), *Liberalizacja transportu w warunkach transformacji gospodarczej*, Prace Naukowe Akademii Ekonomicznej im. Karola Adamieckiego w Katowicach, Katowice, s. 189–193.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.
- Transport – wyniki działalności...* (z lat 1989–2005, wydane w :1990–2006), GUS, Warszawa.
- Ustawa z dnia 27 listopada 1961 r. o transporcie drogowym i spedycji krajowej*, 1961, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 297.
- Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe*, 1984, Dziennik Ustaw PRL, 53, poz. 272.
- Ustawa z dnia 23 grudnia 1988 r. o działalności gospodarczej*, 1988, Dziennik Ustaw PRL, 41, poz. 324.
- Ustawa z dnia 13 lipca 1990 r. o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*, 1990, Dziennik Ustaw RP, 51, poz. 298.
- Ustawa z dnia 30 sierpnia 1996 r. o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych*, 1996, Dziennik Ustaw RP, 118, poz. 561.
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób*, 1997, Dziennik Ustaw RP, 141, poz. 942.
- Ustawa z dnia 19 listopada 1999 r. Prawo działalności gospodarczej*, 1999, Dziennik Ustaw RP, 101, poz. 1178.
- Ustawa z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym*, 2001, Dziennik Ustaw RP, nr 125 poz. 1371.
- White P., Farrington J., 1998, *Bus and coach deregulation and privatization in Great Britain, with particular reference to Scotland*, Journal of Transport Geography, 6, 2, s. 135–141.
- www.connex.info – strona internetowa Veolia Environment (15.09.2006).
- www.minibus.prv.pl – ogólnopolski rozkład komunikacji prywatnej (15.11.2006).
- www.msp.gov.pl – strona internetowa Ministerstwa Skarbu Państwa (15.07.2006).
- www.parp.gov.pl – strona internetowa Państwowej Agencji Rozwoju Przedsiębiorczości (15.07.2006).
- www.pigtsis.pl – strona internetowa Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji (12.2005).
- www.pksgrodzisk.com.pl – strona internetowa PKS Grodzisk Mazowiecki (15.07.2006).
- www.pkslimanowa.pl – strona internetowa PKS Limanowa (15.11.2006).
- www.pks.pl – strona internetowa PKS Nowy Sącz (15.11.2006).
- www.pkssuchabeskidzka.pl – strona internetowa PKS Beskidus Sucha Beskidzka (15.11.2006).
- www.polskiexpress.pl – strona internetowa przewoźnika Polski Express (15.09.2006).
- www.ppsk.nowy.targ.pl – strona internetowa PPKS Nowy Targ (15.11.2006).
- Żurkowski A., 1998, *PKP a „Polski Express” – trzy lata konkurencji*, Przegląd Komunikacyjny, 4, s. 9–15.

[Wpłynęło: kwiecień 2007 r.]

ZBIGNIEW TAYLOR, ARIEL CIECHAŃSKI

OWNERSHIP TRANSFORMATION OF STATE ROAD TRANSPORT
(PKS) COMPANIES IN THE NEW ECONOMIC CIRCUMSTANCES

The purpose of this paper is to attempt a reconstruction of the ownership transformation involving Poland's State Road Transport (PKS) companies post 1990. Companies under the PKS umbrella were among the most important road carriers in the days of Poland's centrally-planned economy. Data collected from various sources were used to establish the advancement of transformation processes. Despite the passage of more than a dozen years since the new economic reforms were launched, privatization processes are not well advanced. State ownership remains dominant, in the form of Treasury companies as well as state-owned enterprises. Privatization processes have encompassed fewer than half of all firms, the most popular form (in about a quarter of all analysed cases) involving leasing by workers. This would seem of major interest, attesting as it does to the greater activity of some workers' teams and the passive role of the state in privatization processes. A much smaller number of firms (26) have been purchased by external investors, the only important international concern among these being Veolia, which took control of 11 PKS companies. By and large, it is the firms carrying passengers or passenger and goods that are in a much better situation, as opposed to the firms that are commodity-carriers only. The majority of the latter have collapsed, or have undergone the kind of privatization that involves simultaneous shutdown. Mixed passenger and goods carriers have had to reduce their level of activity in commodity transport.

Koncepcje rozwoju struktury przestrzennej w Polsce – polaryzacja czy równoważenie?

*Concepts for the spatial structure development of Poland
– polarization or sustainability?*

JERZY BAŃSKI

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

Zarys treści. Artykuł poświęcony jest analizie wybranych koncepcji rozwoju przestrzennego Polski w trzech okresach – powojennym, lat siedemdziesiątych i współczesnym. Podstawową tezę opracowania jest to, że wszystkie badane koncepcje z założenia zmierzały do łagodzenia różnic regionalnych, ale działania praktyczne utrwalały podział na zasobne i ubogie regiony. Zdaniem autora, środowisko naukowe powinno podjąć dyskusję nad nowym scenariuszem rozwoju struktury przestrzennej Polski.

Słowa kluczowe: Polska, planowanie przestrzenne, struktura przestrzenna, koncepcje rozwoju.

Wprowadzenie

Zmiany systemu politycznego i gospodarczego w Polsce oraz jej wejście do Unii Europejskiej stwarzają potrzebę opracowania nowych koncepcji rozwoju przestrzennego. Wybór właściwej strategii rozwoju struktury przestrzennej ma kluczowe znaczenie dla przyszłych pokoleń i pozycji Polski w Europie. W wyborze tym podstawowym dylematem jest to, czy lepszym rozwiązaniem będzie priorytet równości, czy też efektywności. Stawiając na „efektywność”, decydujemy się przede wszystkim na promowanie regionów silnych i pogłębienie polaryzacji przestrzennej, wybierając zaś „równość” wspomagamy regiony słabsze, wyrównujemy różnice przestrzenne, ale osłabiamy efekty ekonomiczne w regionach silnych¹. Zdaniem R. Domańskiego (1980) tę „dramatyczną przeciwstawność” przestrzennej równości i ekonomicznej efektywności można próbować łagodzić wzrostem przestrzennej dostępności². Proponuje on zatem, aby miarą prze-

¹ Szerzej o dylematach w polityce przestrzennej pisała A. Mync (1997).

² Przestrzenna dostępność jest rozumiana jako „...możliwość korzystania z szans, jakie stwarzają objekty i instytucje...” (Domański, 1980, s. 4).

strzennej równości było nie regionalne zróżnicowanie poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, lecz poziom dostępności.

Celem artykułu jest analiza wybranych dokumentów i autorskich opracowań poświęconych wizji rozwoju przestrzennego kraju, przede wszystkim pod względem sposobu rozwiązania problemu głęboko zróżnicowanej struktury przestrzennej. Analizie poddano szereg różnorodnych koncepcji, które powstały po II wojnie światowej.

Podstawową tezą niniejszego artykułu jest to, że wszystkie badane koncepcje z założenia zmierzały do łagodzenia różnic regionalnych, ale działania praktyczne utrwały stan silnego niezrównoważenia i podziału na zasobne i ubogie regiony.

Szczególną uwagę zwrócono na ujęcie tej problematyki w *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* przyjętej 5 października 1999 r. przez Radę Ministrów i 17 listopada 2000 r. przez Sejm oraz w *Zaktualizowanej koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, opracowanej przez Rządowe Centrum Studiów Strategicznych na podstawie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z 27 marca 2003 r. (zob. przypis 10).

Ważną rolę w niniejszym opracowaniu odgrywają schematy przedstawiające różne koncepcje na temat stanu i kierunków rozwoju struktury przestrzennej kraju. Są to na ogół oryginalne opracowania, zaczerpnięte bezpośrednio z publikacji. Ich jakość nie zawsze odpowiada wymogom dzisiejszej poligrafii, niemniej zdecydowano się na ich wierną publikację.

Przekształcenia struktury przestrzennej w Polsce – zarys

W okresie zaborów większa część dzisiejszych ziem polskich traktowana była przez państwa zaborcze jako regiony peryferyjne. Trudno więc spodziewać się, aby rozwijały się one w sposób planowy. Stosunkowo najlepiej rozwinięte gospodarczo były ziemie polskie pod zaborem pruskim. Zdecydowanie gorzej wyglądał obraz ziem polskich zaboru austriackiego i Królestwa Kongresowego. Ówczesną Polskę cechowało więc wyraźne zróżnicowanie regionalne gospodarki, poziomu cywilizacyjnego i jakości życia.

Po latach niewoli i zniszczeniach I wojny światowej, kraj potrzebował szeregu kosztownych inwestycji. Ponadto integracji wymagał silnie zróżnicowany system szkolnictwa, służby zdrowia i administracji. Planowanie przestrzenne w okresie międzywojennym było trudne nie tylko ze względu na dużą polaryzację ekonomiczną i cywilizacyjną kraju, ale także w związku z kryzysem gospodarczym przełomu lat dwudziestych i trzydziestych. Największym ówczesnym przedsięwzięciem była budowa Centralnego Okręgu Przemysłowego, której celem była lokalizacja ważnych gałęzi przemysłu w środkowej części kraju, z dala od granicy z Niemcami i ZSRR, i aktywizacja gospodarcza obszarów „biedy”. Było to jedno

z najodważniejszych posunięć planistycznych w dziejach Polski. Drugim ważnym przedsięwzięciem była budowa portu w Gdyni wraz z magistralą węglową.

Ambitne plany Polski międzywojennej zniweczyła II wojna światowa. Po jej zakończeniu zmienił się system polityczny, co wpłynęło na planowanie przestrzenne w następujących latach. W pierwszych latach powojennych naczelnymi zadaniami państwa były: odbudowa kraju ze zniszczeń, nacjonalizacja przemysłu, reforma rolna i zagospodarowanie Ziemi Zachodnich. Według K. Dziewońskiego i B. Malisza (1978)³ zniszczenia wojenne otwierały możliwość radykalnych przekształceń struktury przestrzennej Polski, zmierzających do wyrównywania różnic regionalnych i decentralizacji przemysłu. Niestety, bieżące potrzeby kraju zmuszały do uruchamiania produkcji i odbudowy majątku tam, gdzie to było możliwe, przez co utrwalono dawną strukturę przestrzenną. W kilka lat po zakończeniu wojny strukturę przestrzenną charakteryzowały duże dysproporcje w rozwoju społecznym i gospodarczym. Dotyczyły one głównie rozmieszczenia przemysłu, infrastruktury technicznej i poziomu rozwoju rolnictwa.

Podstawowymi elementami ówczesnej struktury przestrzennej państwa była sieć powiązań komunikacyjnych między najważniejszymi ośrodkami miejskimi i dwie główne osie rozwoju przemysłu (ryc. 1). Jeśli chodzi o powiązania komunikacyjne uwidoczniły się wyraźne ich braki na północy kraju i koncentracja w części środkowej. Dwie osie rozwoju przemysłu przecinały obszar Górnego Śląska, który stanowił wówczas główny biegun rozwoju. K. Dziewoński i B. Malisz (1978) zwracają uwagę na duże zróżnicowanie strefy zainwestowania terenu, która „rozmywała się” w kierunku wschodnim. Dysproporcje pomiędzy Wschodem i Zachodem dotyczyły głównie rozmieszczenia infrastruktury technicznej (w tym przede wszystkim sieci kolejowej i drogowej). Autorzy wyróżnili: najlepiej wyposażony pas województw zachodnich, średnio wyposażoną strefę przejściową i strefę środkowo-wschodnią o nikłym wyposażeniu.

Jaskrawe dysproporcje występowały też pod względem rozmieszczenia głównych ośrodków miejskich, które koncentrowały się w środkowej i zachodniej części kraju. Wśród głównych miast najbardziej na wschód wysunięta była stolica. Funkcje gospodarcze i administracyjne wschodnich ośrodków miejskich (Białystok, Lublin, Olsztyn, Rzeszów) były jeszcze zbyt słabe, aby mogły się one wpisać w podstawowy schemat struktury przestrzennej kraju. Lublin w 1950 r. liczył 28 tys. mieszkańców, Białystok – 20 tys., Rzeszów – niewiele ponad 10 tys., a Olsztyn – niecałe 10 tys. mieszkańców.

Kolejne lata charakteryzował szybki rozwój przemysłu i urbanizacji. Plan sześcioletni 1950–1955 zakładał rozwój przemysłu ciężkiego, ale nadmierny wysiłek inwestycyjny spowodował stopniowe spowolnienie tempa inwestycji i niepokoje społeczne. Do 1960 r. kończono budowę zakładów rozpoczętą w planie 6-letnim.

³ Tekst K. Dziewońskiego i B. Malisza jest najobszerniejszym i przy tym najbardziej syntetycznym opracowaniem na temat przekształceń struktury przestrzennej kraju w okresie 1945–1975 z elementami koncepcji i prognoz zmian do roku 2000. Równie interesująca jest praca T. Lijewskiego (1993), w której autor analizuje zmiany struktury przestrzennej w ujęciu branżowym.

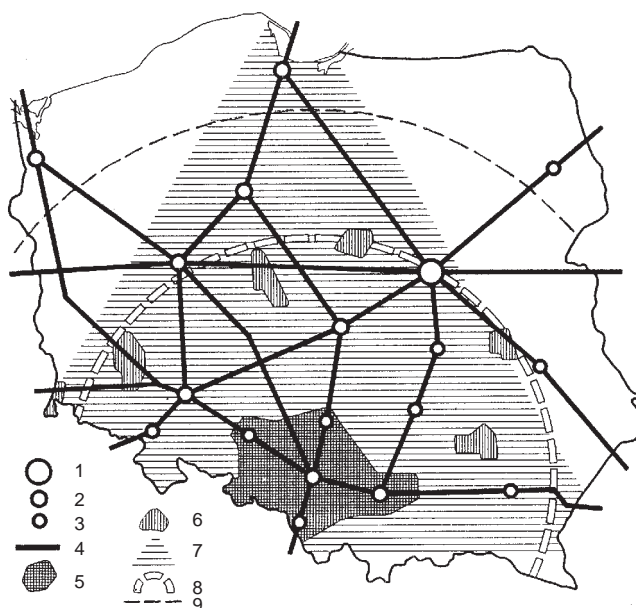


Ryc. 1. Schemat struktury przestrzennej kraju w 1950 r.
 1 – stolica kraju, 2 – największe ośrodki miejskie, 3 – sieć głównych powiązań komunikacyjnych, 4 – główne osie rozwoju przemysłu, 5 – schematyczne strefy zainwestowania terenu malejącego ku wschodowi
 Źródło: Dziewoński i Malisz (1978, s. 26).

Diagram of the country's spatial structure in 1950
 1 – the capital city, 2 – the largest urban centers, 3 – the network of main transportation links,
 4 – the main axes of industrial development, 5 – schematic graph of investment zones
 Source: Dziewoński, Malisz (1978, p. 26).

W kolejnym dziesięcioleciu powstawały nowe zakłady przemysłowe (np. Płock, Turoszów, Tarnobrzeg, Lubin) lub kończono wcześniejsze inwestycje. W efekcie doszło do bardziej równomiernego rozmieszczenia przemysłu w skali kraju, czyli jego dekoncentracji. Jak podkreśla T. Lijewski (1993, s. 35): „...w latach 1950–1970, mimo nieprzerwanego priorytetu przemysłu ciężkiego, zaznaczyła się tendencja do coraz bardziej równomiernego rozmieszczenia przemysłu. Udział starych okręgów przemysłowych w nakładach inwestycyjnych malał..” Zmianom tym towarzyszyła rozbudowa infrastruktury technicznej oraz dynamiczny rozwój miast i systemu osadniczego. W okresie 1950–1970 udział mieszkańców miast wzrósł z 39% do ponad 52% ludności ogółem.

Dzięki tym przekształceniom obraz podstawowych elementów struktury przestrzennej kraju wzbogacony został o kilka nowych ośrodków miejskich średniej wielkości (Białystok, Lublin, Rzeszów), które w procesie urbanizacji uzyskały nowe funkcje (ryc. 2). Miasta połączyła gęstsza sieć komunikacyjna o najwięk-



Ryc. 2. Schemat struktury przestrzennej kraju w 1970 r.

1 – stolica kraju, 2 – główne ośrodki miejskie, 3 – ośrodki miejskie średniej wielkości, 4 – główne powiązania komunikacyjne, 5 – przemysłowy makroregion południowy, 6 – nowe okręgi przemysłowe, 7 – obszar kraju silniej uprzemysłowiony, 8 – łuk zakreślony promieniem 300 km od Katowic, 9 – zasięg oddziaływania nowych okręgów przemysłowych
 Źródło: Dziewoński i Malisz (1978, s. 32).

Diagram of the spatial structure of the country in 1970

1 – the capital city, 2 – key urban centers, 3 – medium-sized urban centers, 4 – main transportation links, 5 – the southern industrial macro-region, 6 – new industrial districts, 7 – the area of the country with a higher level of industrialization, 8 – arc with a radius of 300 km from Katowice, 9 – scope of impact of the new industrial districts

Source: Dziewoński, Malisz (1978, p. 32).

szej koncentracji w środkowej części kraju. Pomimo bardziej równomiernego rozmieszczenia zakładów przemysłowych, Śląsk odgrywał nadal dominującą rolę w tej gałęzi gospodarki narodowej. Niemniej wytworzył się obszar silniej uprzemysłowiony przyjmujący na mapie Polski postać trójkąta o wierzchołkach w rejonie Trójmiasta, Wrocławia i Rzeszowa. W tej strefie znalazły się wszystkie duże aglomeracje miejskie.

W 1970 r. doszło do zmiany ekipy rządzącej, co w konsekwencji przełożyło się na zmiany w polityce gospodarczej państwa. Wzrosły nakłady na przemysł i rozpoczęto budowę nowych zakładów produkcyjnych, zaciągając duże kredyty zagraniczne. Początek lat siedemdziesiątych był okresem największego rozproszenia inwestycji przemysłowych, co sprzyjało łagodzeniu różnic rozwojowych regionów. Niestety zamiary inwestycyjne przerastały możliwości ekonomiczne

kraju. Doprowadziło to w efekcie do kryzysu gospodarczego, który pociągnął za sobą kryzys społeczny. Lata osiemdziesiąte charakteryzował raczej powolny wzrost inwestycji przemysłowych, który nie zmienił zasadniczo obrazu struktury zagospodarowania przestrzennego Polski.

W sumie okres gospodarki socjalistycznej cechował się pewnym łagodzeniem dysproporcji przestrzennych w zakresie rozmieszczenia przemysłu i infrastruktury technicznej oraz warunków bytowych i stopy życiowej. Podwoił się udział ludności mieszkającej w miastach, powstały liczne nowe ośrodki przemysłowe, wzrosła wyraźnie gęstość i poprawiła się jakość sieci komunikacyjnej. Zasięg procesów równoważenia ograniczał się jednak przede wszystkim do środkowej i południowej części kraju. Na wschodzie i północy (z wyjątkiem obszaru gdańskiego i szczecińskiego) sytuacja społeczno-gospodarcza poprawiła się w znacznie mniejszym stopniu. Potwierdza to T. Lijewski (1993), notując, że dziesięć województw (wg podziału 1975) otrzymało w latach 1950–1985 łącznie zaledwie 4% sum wydatkowanych na inwestycje w przemyśle. Były to głównie województwa wschodniej i północno-wschodniej Polski oraz Pomorza Zachodniego.

Po 1989 r. Polska znalazła się w nowej rzeczywistości politycznej, społecznej i gospodarczej. Zapoczątkowana została radykalna transformacja wszystkich elementów życia społeczno-gospodarczego państwa. Towarzyszyło jej głębokie załamanie produkcji przemysłowej, co było wynikiem: spadku siły nabywczej społeczeństwa, zmniejszenia zapotrzebowania na dobra inwestycyjne i zaopatrzeniowe, napływu produktów zachodnich i zerwania więzi kooperacyjnych (Wieloński, 2005). Szybko jednak, bo już w 1992 r. spadek produkcji przemysłowej został zahamowany. Rola przemysłu w gospodarce kraju jednak słabła, głównie na rzecz usług i handlu.

Do Polski zaczęły napływać coraz szerszym strumieniem inwestycje zagraniczne i fundusze pomocowe, wśród których bardzo ważną rolę odgrywały środki na szeroko rozumiany rozwój regionalny. Ich rola w rozwoju struktury przestrzennej kraju wzrosła po wejściu Polski do Unii Europejskiej.

Transformacja gospodarcza ostatnich kilkunastu lat wywarła wpływ na strukturę przestrzenną kraju. Postępował proces koncentracji ludności, dynamiczny rozwój największych aglomeracji miejskich, polepszyło się wyposażenie w podstawowe elementy infrastruktury technicznej, zmniejszyło się znaczenie przemysłu w gospodarce narodowej. Są to powszechnie znane i szczegółowo analizowane procesy. Towarzyszyła im jednak polaryzacja przestrzenna, która z punktu widzenia regionów biednych jest zjawiskiem negatywnym.

Wizje rozwoju polskiej przestrzeni

Największy „wysyp” opracowań dotyczących kierunków rozwoju struktury przestrzennej kraju pojawiał się zazwyczaj w okresie przygotowywania dokumentów planistycznych przestrzennego zagospodarowania kraju lub zmian sys-

temu administracyjnego. Towarzyszyła temu wówczas ożywiona dyskusja ekonomistów, urbanistów, geografów i przedstawicieli nauk technicznych, toczona na konferencjach i w literaturze naukowej. Dzięki temu powstało wiele interesujących koncepcji, które do dziś nie straciły na aktualności.

Wizja okresu odbudowy kraju

W 1946 r., na bazie działającego już od 1944 r. Biura Planowania i Odbudowy, powołano Główny Urząd Planowania Przestrzennego (GUPP), którego podstawowym zadaniem było przygotowanie długookresowego planu przestrzennego zagospodarowania kraju⁴. Zakres planu ustalał *Dekret o planowym przestrzennym zagospodarowaniu kraju*, który przewidywał:

- przeznaczenie terenów na potrzeby różnych funkcji gospodarczych (rolnictwo, leśnictwo, górnictwo itp.) i na rezerwy przyrody,
- rozmieszczenie ludności i sieci głównych ośrodków miejskich,
- rozmieszczenie sieci infrastruktury technicznej,
- podział kraju na regiony stanowiący podstawę podziału administracyjnego państwa (Toeplitz, 1978).

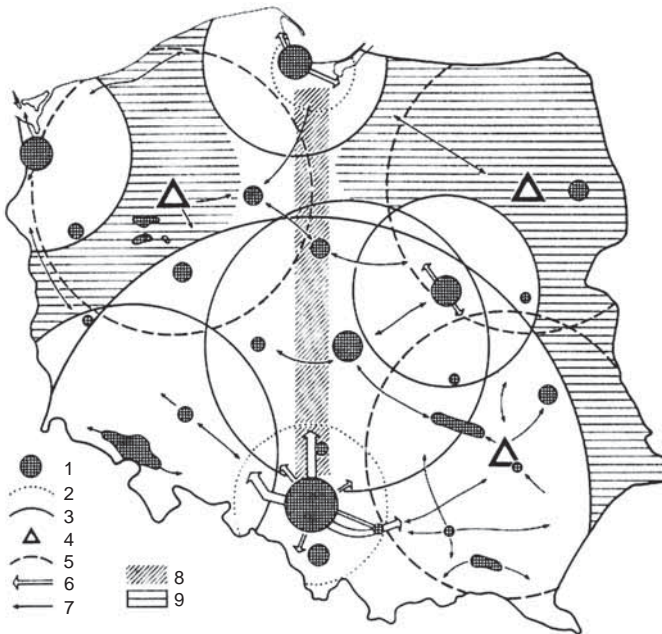
W 1946 r. GUPP przystąpił do opracowania *Studium Planu Krajowego* (SPK), które nigdy nie zostało zakończone. Jak na owe czasy prace prowadzone w ramach *Studium* były jednak bardzo nowatorskie i do dziś mogą wzbudzać zainteresowanie celnością ujęć. Pierwsza jego faza dotyczyła opracowania trzech tematów: komunikacji, przemysłu i sieci osadniczej. Na podstawie doświadczeń z przedwojennych koncepcji planowania regionalnego (w tym głównie opracowań dotyczących Warszawy) przyjęto założenie, że urbanizacja i uprzemysłowienie są „przyciągane” przez szlaki ruchu i koncentrują się przede wszystkim w punktach przecięcia tych szlaków. W związku z tym wyznaczono abstrakcyjne kierunki tranzytowe przechodzące przez Polskę, które powstały z połączenia punktów wlotowych na terytorium kraju. Utworzone w ten sposób pasma poddano „konkretyzacji”, tj. wyszukiwaniu rzeczywistych i proponowanych ciągów komunikacyjnych. Szerokość pasm (szlaków) zależała od ich potencjalnego wpływu na lokalizację intensywnych form zagospodarowania terenu⁵. W punktach przecięcia najważniejszych szlaków znalazły się największe ośrodki miejskie, zaś na skrzyżowaniu szlaków podrzędnych – ośrodki miejskie o znaczeniu regionalnym. Obszarom leżącym pomiędzy pasmami można było przypisać odpowiednie funkcje gospodarcze – rolnicze, leśne, turystyczne. Była to więc próba całościowej organizacji przestrzennej kraju.

Drugim istotnym tematem prac była lokalizacja przemysłu. Analiza rozmieszczenia głównych ośrodków produkcyjnych wykazywała ich nadmierną koncen-

⁴ Szerokie omówienie historii planowania przestrzennego w Polsce znajduje się w opracowaniu *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski* (Malisz, red., 1978).

⁵ Na obszarach występowania złóż mineralnych, w pobliżu portów lub ważnych stacji przeładunkowych pasma rozszerzały się, natomiast na obszarach chronionych, terenach leśnych i tam gdzie występowały korzystne warunki przyrodnicze dla rolnictwa – ulegały zwężeniu.

tracę, co w następstwie powodowało wysysanie sił wytwórczych z terenów słabo uprzemysłowionych. Dlatego autorzy *Studium* postulowali bardziej równomierne rozmieszczenie przemysłu (ryc. 3). Mogło to być realizowane poprzez dekoncentrację istniejących okręgów i utworzenie nowych ośrodków przemysłowych. Ociążeniem dla Górnego Śląska miała być oś przemysłowa północ-południe oraz trzy nowe ośrodki przemysłowe: w okolicy Piły (dobre połączenia komunikacyjne), Wizny (możliwości energetyczne i lasy) i w dawnym COP (możliwość zatrudnienia nadwyżek ludności rolniczej).



Ryc. 3. Hipoteza rozmieszczenia przemysłu (Studium Planu Krajowego 1947)
 1 – okręgi i ośrodki przemysłowe, 2 – zasięg deglomeracji bezpośredni, 3 – zasięg istniejących okręgów przemysłowych, 4 – projektowane ośrodki przemysłowe, 5 – zasięg projektowanych ośrodków przemysłowych, 6 – kierunki dekoncentracji ośrodków przemysłowych, 7 – ważniejsze kierunki rozwoju, 8 – główna oś rozwoju, 9 – obszary wymagające nowych ośrodków przemysłu
 Źródło: Malisz (1984, s. 15).

Hypothesis regarding the distribution of industry (the 1947 National Plan Study)
 1 – industrial districts and centers, 2 – direct range of deglomeration, 3 – range of existing industrial districts, 4 – planned industrial centers, 5 – range of planned industrial centers, 6 – directions to the deconcentration of industrial centers, 7 – important directions of development, 8 – main axis of development, 9 – regions requiring new industrial centers
 Source: Malisz (1984, p. 15).

W tym samym czasie realizowano trzeci temat – rozmieszczenie sieci osadniczej. Do opracowania modelu hierarchicznego sieci ośrodków miejskich wykorzystano teorię Christallera. Model dostosowano do rzeczywistego rozmieszcze-

nia miast, a powstały w efekcie system sieci osadniczej posłużył do podziału kraju na regiony węzłowe i zaproponowania podziału administracyjnego.

Zwieńczeniem wstępnych prac nad planem przestrzennego zagospodarowania kraju było przygotowanie *Programu rozwinięcia koncepcji wstępnej planu krajowego*, który jednocześnie otwierał drugi etap SPK. Obejmował on trzy działy gospodarki: rolnictwo, przemysł i usługi, które podlegały zmianom w trzech kolejnych okresach: odbudowy, uprzemysłowienia i urbanizacji (ryc. 4).

Jeśli chodzi o rolnictwo, dwie pierwsze fazy dotyczyły alokacji nadwyżek ludności rolniczej na ziemie zachodnie i północne, a później do obszarów przemysłowych. W fazie urbanizacji przewidywano kształtowanie się rejonizacji produkcji rolniczej (gospodarka intensywna, ekstensywna, hodowlana). W przypadku przemysłu pierwsza faza to uruchomienie dotychczasowych ośrodków produkcyjnych i wskazanie obszarów nieuprzemysłowionych. Druga faza miała polegać na dekoncentracji przemysłu, trzecia zaś – na ostatecznym jego rozproszeniu. Koncepcja dotycząca usług jest trudna do interpretacji – lepszą jej nazwą byłaby prawdopodobnie urbanizacja. Pierwszy etap obejmował odbudowę miast, drugi – rozwój sieci różnej wielkości ośrodków, trzeci zaś kształtowanie się 29 regionów i ich centrów administracyjnych.

Reforma planowania przestrzennego z 1949 r. zakończyła prace nad *Studium Planu Krajowego*. Zlikwidowano Centralny Urząd Planowania i Główny Urząd Planowania Przestrzennego, a w ich miejsce powołano Państwową Komisję Planowania Gospodarczego. Przez kolejne dwadzieścia lat planowanie prowadzone było bardziej według działów gospodarki narodowej niż podziału terytorialnego (Malisz, 1984; Wełpa, 1978). Pomimo to część propozycji zawartych w *Studium* została zrealizowana (zob. poprzedni rozdział).

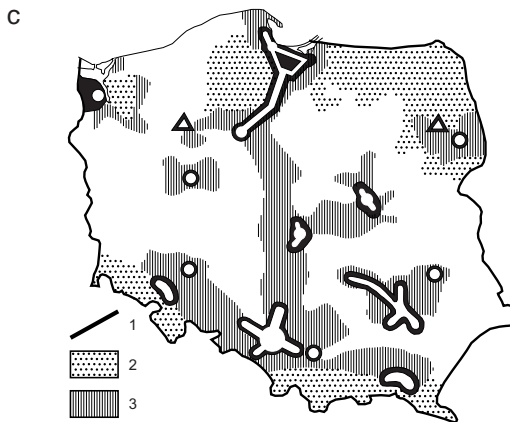
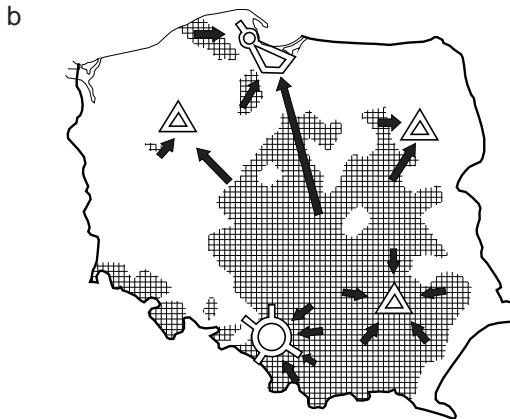
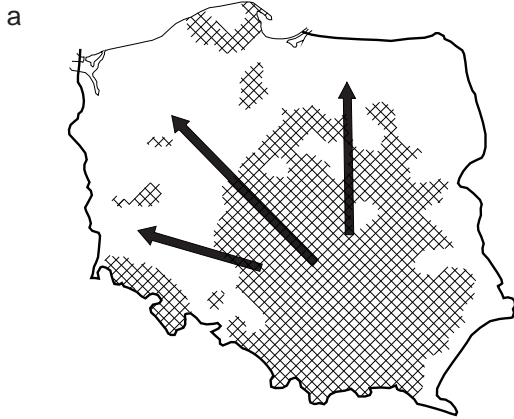
Wizje „Polska 2000”

W 1971 r. podjęto prace nad nowym planem zagospodarowania przestrzennego kraju. Towarzyszyły im dyskusje naukowców i planistów inicjowane przez Instytut Geografii PAN i Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN (*Rozwój...*, 1971, *Prognozy rozwoju...*, 1971). W 1974 r. Prezydium Rządu przyjęło wstępny projekt perspektywicznego planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1990 r. (*Plan...*, 1975)⁶.

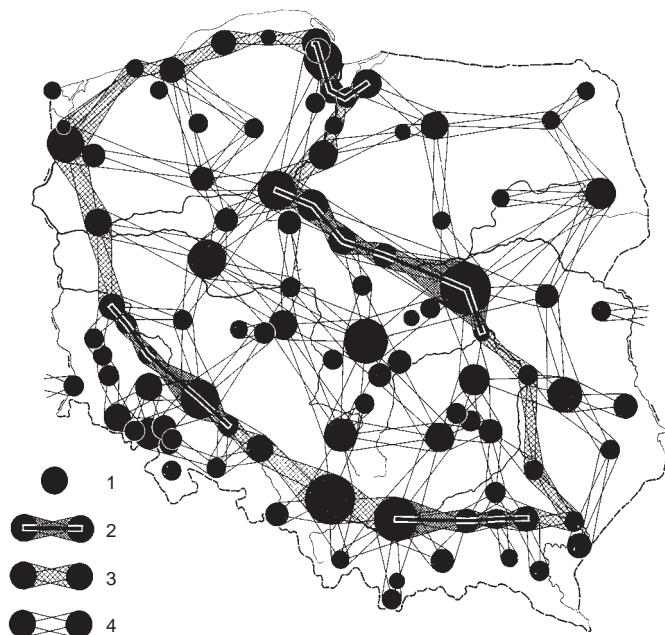
Prace koncepcyjne związane z *Planem* obejmowały: sieć osadniczą, przemysł, rolnictwo i ochronę środowiska. Najwięcej interesujących prognoz opracowano na temat rozwoju sieci osadniczej, w tym głównie osadnictwa miejskiego. W sumie przygotowano kilkanaście koncepcji, spośród których do niniejszego artykułu wybrano trzy⁷.

⁶ Prace nad *Planem przestrzennego zagospodarowania kraju do 1990 r.* przebiegały w kilku etapach i według różnych ram organizacyjnych. Szeroko na ten temat: K. Dziewoński (1978); R. Grabowiecki i S. Zawadzki (1978).

⁷ Szerzej na ten temat piszą S. Leszczycki i inni (1971) oraz S. Heřman i P. Eberhardt (1973).



Pierwszą koncepcję opracował zespół w składzie: M. Budzyński, K. Chwalibóg, J. Górnicki, J. Janczewski, A. Kiciński, A. Kowalewski, I. Rutkiewicz (ryc. 5). Jako podstawowe założenia autorzy przyjęli: dynamiczny wzrost liczby mieszkańców kraju, silną koncentrację ludności w aglomeracjach, specja-



Ryc. 5. Koncepcja lokalizacji sieci osiedleńczej M. Budzyńskiego, K. Chwaliboga, J. Górnickiego, J. Janczewskiego, A. Kicińskiego, A. Kowalewskiego i I. Rutkiewicza.

1 – miasta, 2 – pierwsza faza rozwoju układu koncentracji liniowej,
3 – dalsze fazy rozwoju, 4 – relacje ośrodków miejskich

Źródło: Heřman, Eberhardt (1973, s. 50).

The concept of settlement system location after M. Budzyński, K. Chwalibóg, J. Górnicki, J. Janczewski, A. Kiciński, A. Kowalewski and I. Rutkiewicz.

1 – towns and cities, 2 – the first phase to the development of a linear concentration system, 3 – further phases of development, 4 – relationships of urban centers

Source: Heřman, Eberhardt (1973, p. 50).



Ryc. 4. Program rozwinięcia koncepcji wstępnej planu krajowego (Studium Planu Krajowego) dla rolnictwa

a – okres odbudowy, b – okres uprzemysłowienia, c – okres urbanizacji

1 – wysokie intensyfikacje, 2 – gospodarka hodowlana, 3 – gospodarka intensywna

Program for the development of a preliminary concept for a national plan (National Plan Study). Agriculture

a – period of reconstruction, b – period of industrialization, c – period of urbanization

1 – high intensification, 2 – animal production, 3 – intensive agriculture

Źródło/Source: Toeplitz (1978).

lizację gospodarczą regionów, dynamiczny wzrost majątku trwałego oraz wiodącą rolę przemysłu i nauki. Założenia te były na ogół nadmiernie optymistyczne lub mało realne, co potwierdziły późniejsze lata. Wyboru najkorzystniejszych obszarów urbanizacji dokonano po analizie głównych czynników lokalizacyjnych, tj. rozmieszczenia ludności, potencjału gospodarczego, układu infrastruktury technicznej, rozmieszczenia zasobów wodnych, użytkowania ziemi. Przyjęto, że najkorzystniejsze warunki rozwoju nowej sieci osadniczej występują w dolinach Wisły i Odry, na Podkarpaciu i w strefie nadmorskiej. Pozostałe obszary miały się rozwijać na podstawie już istniejących aglomeracji miejskich.

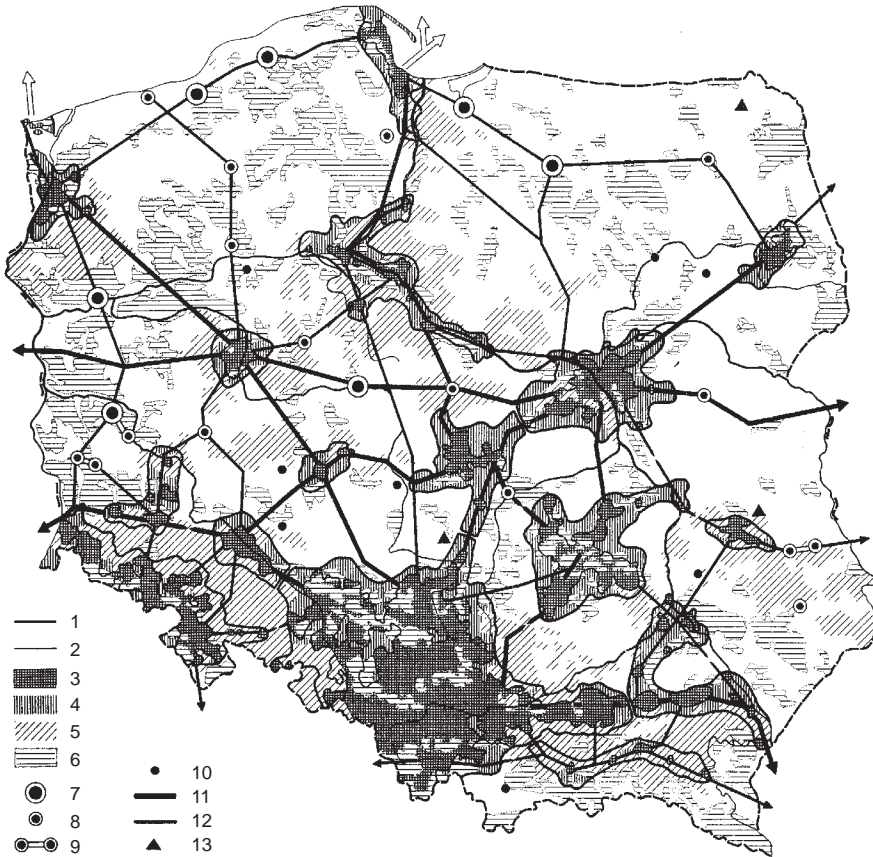
Zdecydowanie bardziej realistyczne i znajdujące potwierdzenie w latach następnych były założenia do prognozy S. Leszczyckiego, P. Eberhardta i S. Heřmana. Wśród najbardziej trafnych założeń znalazły się: liczba ludności w kraju w 2000 r. wyniesie 38 mln, w sektorze rolnictwa i leśnictwa znajdzie zatrudnienie około 17% czynnych zawodowo, produkcja przemysłowa ulegnie automatyzacji i komputeryzacji, w strukturze przestrzennej wzmocnią się procesy koncentracji i urbanizacji przy jednoczesnym zjawisku dekoncentracji w aglomeracjach.

Autorzy stwierdzili, że we współczesnych im strukturach przestrzenno-gospodarczych tworzą się zintegrowane zespoły osadnicze w postaci wielkich miast, które charakteryzuje skupianie potencjałów rozwojowych i silne wzajemne powiązania społeczne i gospodarcze, przebiegające wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych (ryc. 6). Aglomeracje stopniowo wchłaniają znajdujące się w ich otoczeniu małe miasta i wsie. Podstawowym szkieletem struktury przestrzenno-gospodarczej kraju będzie zatem policentryczny system węzłowo-pasmowy, w którym rolę głównych węzłów pełnić będą aglomeracje (Heřman i Eberhardt, 1973).

W sumie koncepcja wskazywała właściwe kierunki rozwoju struktury osadnictwa miejskiego. Część założeń nie mogła być spełniona i wynikało to z kryzysu gospodarczego, trudności związanych z systemem centralnego sterowania gospodarką i słabnącej roli obiektów wielkoprzemysłowych. Wyznaczone zasięgi aglomeracji miejsko-przemysłowych i obszarów centralnych aglomeracji okazały się zbyt obszerne. Zabrakło też propozycji wzmocnienia systemu osadnictwa miejskiego na północy i wschodzie kraju, czyli na obszarach, które wyraźnie odstawały od południowej i środkowej Polski. Jak podkreśla B. Malisz (1984), koncepcja rozwoju aglomeracji miejskich jest nacechowana niewiarą w skuteczność planowania przestrzennego i chociaż najbardziej prawdopodobna, nie jest najbardziej pożądana ze społecznego punktu widzenia.

Trzecią koncepcję dotyczącą przekształceń sieci osadniczej w Polsce opracował B. Malisz (ryc. 7)⁸. Głównym założeniem było to, że innowacje stanowiące podstawowy czynnik rozwoju gospodarczego rozchodzą się wzdłuż pewnych

⁸ Jest ona w wielu miejscach zbieżna z koncepcją P. Zaremby (zob. Heřman i Eberhardt, 1973).



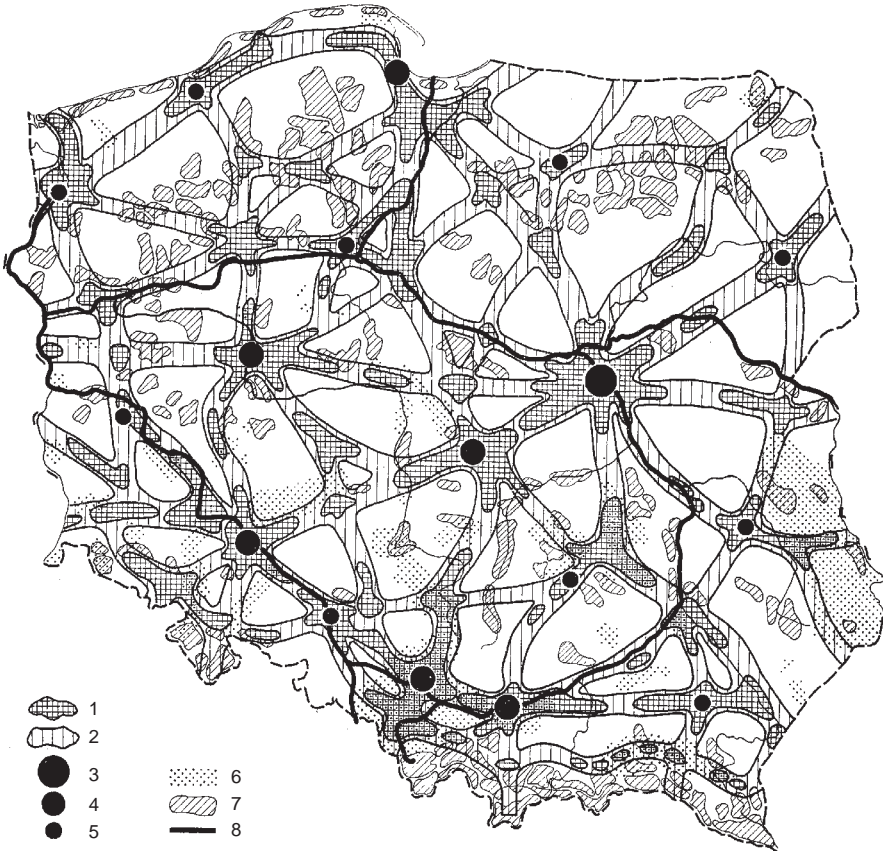
Ryc. 6. Konceptja rozwoju aglomeracji miejskich S. Leszczyckiego, P. Eberhardta i S. Heřmana

1 – zasięgi aglomeracji miejsko-przemysłowych w 2000 r., 2 – zasięgi aglomeracji miejsko-przemysłowych w 1966 r., 3 – obszary centralne aglomeracji w 2000 r., 4 – obszary zurbanizowane aglomeracji w 2000 r., 5 – obszary intensywnego rolnictwa, 6 – większe kompleksy leśne, 7 – ośrodki miejsko-przemysłowe liczące ponad 120 tys. mieszkańców, 8 – ośrodki miejsko-przemysłowe liczące 60–120 tys. mieszkańców, 9 – zespoły jednostek osadniczych, 10 – ośrodki przemysłowe o silnej dynamice, 11 – najważniejsze połączenia komunikacyjne, 12 – uzupełniające połączenia komunikacyjne, 13 – centra nowych okręgów surowcowych
 Źródło: Heřman, Eberhardt (1973, s. 66).

The concept of development of urban agglomerations by S. Leszczycki, P. Eberhardt and S. Heřman

1 – area within urban-industrial agglomerations in 2000, 2 – area within urban-industrial agglomerations in 1966, 3 – central areas of agglomerations in 2000, 4 – urbanized areas of agglomerations in 2000, 5 – areas of intensive agriculture, 6 – larger forest complexes, 7 – urban-industrial centers with more than 120,000 inhabitants, 8 – urban-industrial centers with 60–120,000 inhabitants, 9 – groups of settlement units, 10 – industrial centers with a strong dynamic, 11 – key transportation links, 12 – supplementary transportation links, 13 – centers of the new natural resources districts.

Source: Heřman, Eberhardt (1973, p. 66).



Ryc. 7. Koncepcja układu węzłowo-pasmowego B. Malisza

1 – prawdopodobne obszary aglomeracji, 2 – potencjalne pasma rozwoju osadnictwa miejskiego, 3 – stolica kraju, 4 – ośrodki ponadregionalne, 5 – ośrodki regionalne, 6 – złoża surowców mineralnych, 7 – obszary turystyczno-wypoczynkowe, 8 – szlaki żeglowne
 Źródło: Heřman, Eberhardt (1973, s. 74).

The concept of the nodal belt system by B. Malisz

1 – probable agglomeration areas, 2 – potential development belts of urban settlement, 3 – the capital city, 4 – supra-regional centers, 5 – regional centers, 6 – natural resources deposits, 7 – areas of tourism and recreation, 8 – navigable waterways
 Source: Heřman, Eberhardt (1973, p. 74).

pasz (szlaków). Wzdłuż nich występują najlepsze warunki rozwoju przemysłu, natomiast w punktach ich przecięcia znajdują się najkorzystniejsze warunki do lokalizacji ośrodków obsługi. Rozwój miast wzmacnia znaczenie szlaków, a to z kolei daje miastom nowe szanse rozwoju. Drugie założenie mówi, że człowiek w swoim postępowaniu kieruje się zasadą „najmniejszego wysiłku”, tj. stara się

osiągnąć zamierzenia najmniejszymi nakładami energii i pracy. W związku z tym raz stworzona struktura przestrzenna jest trwała i składa się z elementów liniowych, punktowych i strefowych. Elementy punktowe (węzłowe) wraz z liniowymi (pasmami) stanowią szkielet struktury przestrzennej. W węzłach i pasmach koncentruje się intensywna działalność gospodarcza człowieka.

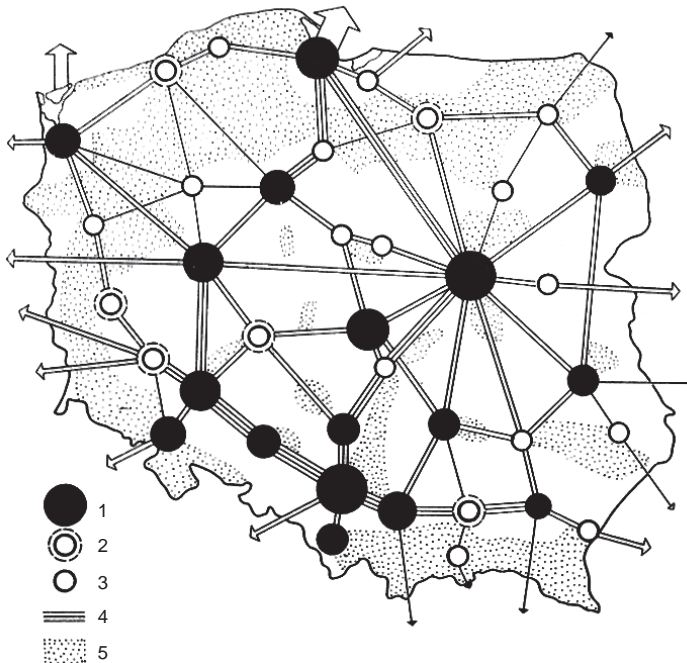
B. Malisz zwraca uwagę, iż nadmierna koncentracja działalności w punktach węzłowych może spowodować degradację środowiska i niedowład infrastruktury technicznej, dlatego proponowana koncepcja ma praktyczne znaczenie w planowaniu polityki przestrzennej. Na jej podstawie można hamować nadmierną koncentrację intensywnych funkcji lub przyspieszać rozwój na obszarach, które wymagają aktywizacji.

Dyskusje nad koncepcjami stanowiły podbudowę opracowywanego *Planu przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 1990*. Ambitne wizje były weryfikowane przez ówczesną władzę centralną, plan musiał bowiem uwzględniać przede wszystkim założenie dynamicznego rozwoju gospodarczego kraju. Ostatecznie plan rozwoju sieci osadniczej oparto na tzw. systemie umiarkowanej koncentracji policentrycznej (ryc. 8). Rozwój ośrodków miejskich miał przebiegać według zróżnicowanego tempa, tj. powolny rozwój aglomeracji już rozwiniętych i intensywny wzrost aglomeracji rozwijających się lub potencjalnych aglomeracji i ośrodków o znaczeniu krajowym. Z punktu widzenia równoważenia rozwoju regionalnego był to korzystny zabieg.

Plan przyjmował szereg innych ustaleń co do życia społeczno-gospodarczego (ryc. 9), które generalnie miały ograniczać rolę przemysłu jako jedyne go czynnika rozwoju regionów i wzmacniały pozycję rolnictwa i turystyki. Jego głównym celem strategicznym było przesunięcie części potencjału przemysłowego z południa kraju na obszary północne i wschodnie. Przemysł miał się tam rozwijać szczególnie w mniejszych ośrodkach miejskich. W zakresie gospodarki rolnej zakładano stosunkowo równomierny rozkład struktury podstawowych elementów produkcji rolnej, a największy udział w produkcji towarowej miały osiągnąć Wielkopolska, Kujawy, Mazowsze i Lubelszczyzna. Bardzo ambitne zamierzenia dotyczyły rozwoju sieci drogowej, w tym przede wszystkim autostrad. Do 1990 r. miały powstać autostrady północ-południe i wschód-zachód, natomiast po 1990 r. kilka nowych odcinków autostrad (lub dróg dwujezdniowych), które nawet we współczesnym planowaniu nie są brane pod uwagę.

Zdaniem B. Malisza (1984), pomimo zaakceptowania *Planu* przez władze polityczne⁹, jego realizacja była bardzo ograniczona. Wynikało to z wewnętrznej słabości *Planu* (jego życzeniowego charakteru), „przeskalowania” założeń ekonomicznych, krytyki nadmiernego rozwoju aglomeracji, lokalizacji dużych inwestycji przemysłowych pomijających założenia *Planu*, niekompetentnych decyzji centralnych i wielu innych czynników zewnętrznych.

⁹ Plan nie był jednak przedstawiony do zatwierdzenia przez Sejm.



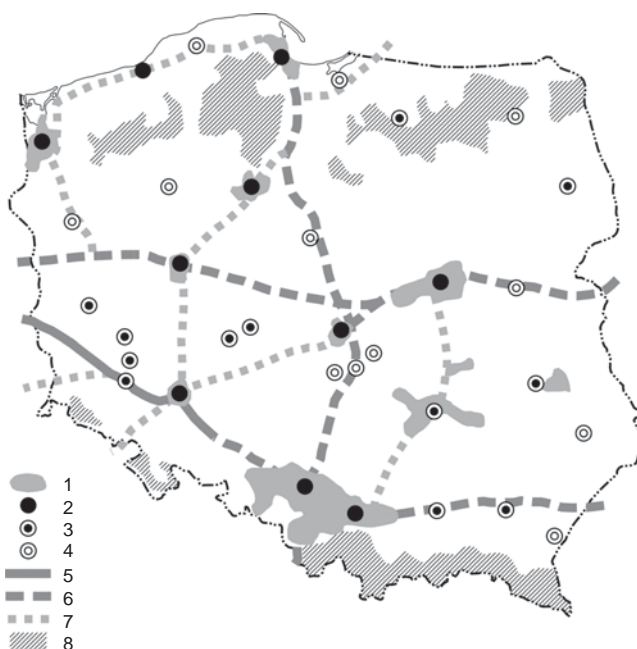
Ryc. 8. System umiarkowanej koncentracji policentrycznej
(wg Planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1990 r.).

1 – aglomeracje miejskie ukształtowane i kształtujące się, 2 – aglomeracje potencjalne pełniące rolę ośrodków wzrostu o znaczeniu krajowym, 3 – ośrodki wzrostu o znaczeniu krajowym, 4 – powiązania ciągami infrastruktury ekonomiczno-technicznej (liczba linii – zróżnicowanie zdolności usługowej), 5 – obszary wypoczynkowo-turystyczne
Źródło: Malisz (1984, s. 28).

The system of moderate polycentric concentration (according to the Plan for the Spatial Organization of the Country up to 1990)

1 – developed and developing urban agglomerations, 2 – potential agglomerations of national significance playing the part of growth centers, 3 – growth centers of national significance, 4 – connections by economic and technical factors of infrastructure (number of routes and diversification of service capacity, 5 – areas of tourism and recreation
Source: Malisz (1984, p. 28).

Na podstawie *Planu zagospodarowania przestrzennego Polski do 1990 r.*, K. Dziewoński i B. Malisz (1978) zaproponowali wizję struktury przestrzennej Polski w 1990 r. (ryc. 10). Ich zdaniem struktura przestrzenna wykazuje dużą trwałość, tj. nie należy oczekiwać istotnych zmian wzajemnych relacji międzyregionalnych. Podkreślają przy tym, że jest to sprzeczne z jednym ze strategicznych celów planu krajowego – przesunięcia potencjału gospodarczego w kierunku północnym i wschodnim oraz dążenia do wyrównania dysproporcji pomiędzy regionami.



Ryc. 9. Wybrane elementy *Syntezy planu zagospodarowania przestrzennego Polski do 1990 roku*

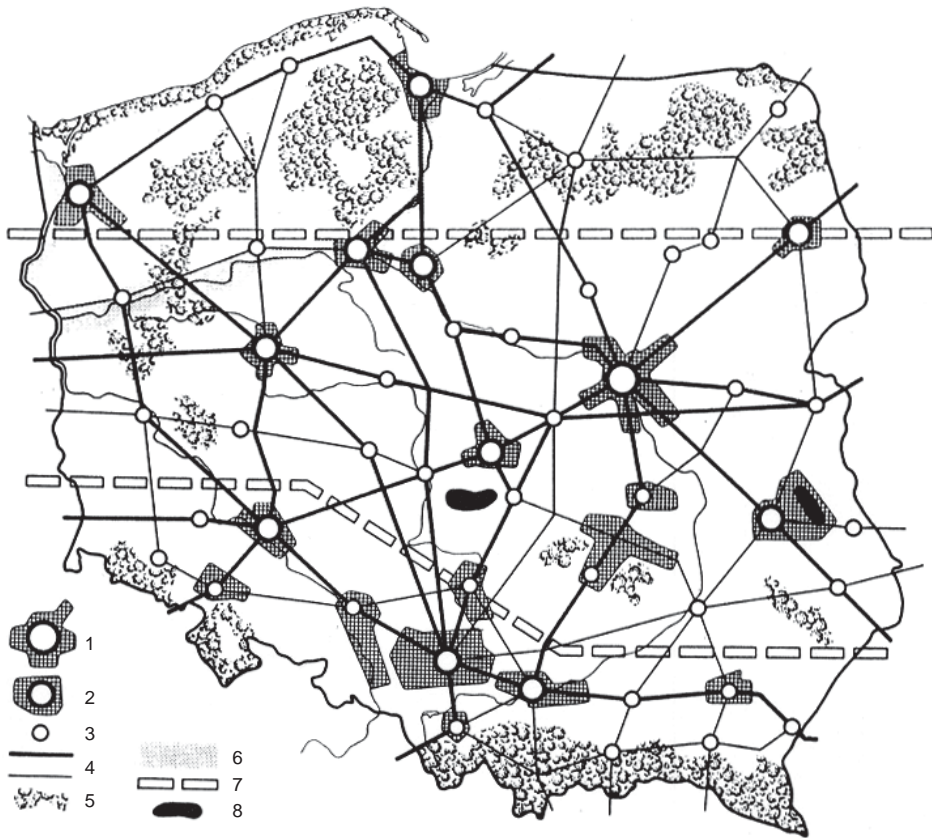
1 – obszary zurbanizowane, 2 – aglomeracje ukształtowane, 3 – aglomeracje potencjalne, 4 – ośrodki wzrostu, 5 – autostrady, 6 – autostrady projektowane do 1990 r., 7 – autostrady projektowane po 1990 r., 8 – obszary o podstawowym znaczeniu dla wypoczynku i turystyki
Źródło: opracowanie własne na podstawie *Planu...* (1974).

Selected elements to the Synthesis of the Plan for the Spatial Organization of the Country up to 1990

1 – urbanized areas, 2 – developed agglomerations, 3 – potential agglomerations, 4 – growth centers, 5 – expressways, 6 – the planned expressways up to 1990, 7 – the planned expressways after 1990, 8 – areas of major significance for tourism and recreation
Source: author's own study on the basis of the *Plan...* (1974).

W przeciwieństwie do wcześniej proponowanych schematów struktury przestrzennej z 1950 i 1970 r. łatwo zauważyć (mówią o tym też autorzy), że w wizji na 1990 r. układ stref zainwestowania zmienia się z południkowego na równoleżnikowy. Wyróżnić można pasma: północne (Pomorze i Mazury), środkowe (Wielkopolska, Mazowsze, północna część Małopolski i Polesie) oraz południowe (Dolny i Górny Śląsk oraz południowa część Małopolski).

W latach osiemdziesiątych ubiegłego wieku podjęto kolejne prace, których celem było przygotowanie przesłanek do opracowania nowego planu zagospodarowania przestrzennego kraju. Sytuacja polityczna i gospodarcza nie sprzyjała snuciu dalekosiężnych planów, dlatego publikowane wyniki badań i eks-



Ryc. 10. Wizja struktury przestrzennej kraju w 1990 r.

- 1 – aglomeracja stołeczna, 2 – aglomeracje miejskie, 3 – pozostałe ośrodki wojewódzkie,
 4 – przebieg pasm infrastruktury technicznej, 5 – obszary turystyczno-wypoczynkowe,
 6 – potencjalne obszary przemysłu wodochłonnego, 7 – schematyczne granice stref
 zainwestowania, 8 – nowe zagłębia węglowe

Źródło: Dziewoński i Malisz (1978, s. 98).

Vision of the country's spatial structure in 1990

- 1 – agglomeration of the capital city, 2 – urban agglomerations, 3 – other voivodship centers,
 4 – course of the belts of technical infrastructure, 5 – areas of tourism and recreation,
 6 – potential areas of water-intensive industry, 7 – schematic limits to investment zones,
 8 – new coalfields

Source: Dziewoński, Malisz (1978, p. 98).

pertyz koncentrowały się na krytyce dotychczasowych poczynań planistycznych i poszukiwania nowych dróg rozwoju planowania przestrzennego i studiów regionalnych (*Problemy polskiej przestrzeni*, 1982; *Przestrzenna organizacja...*, 1981; *Przekształcenia miast...*, 1982; *Strategia uprzemysłowienia...*, 1982).

Współczesne koncepcje zagospodarowania przestrzennego

Po 1989 r., dzięki otwarciu granic oraz stowarzyszeniowym aspiracjom, Polska w coraz większym stopniu włączała się do struktury przestrzennej Europy. Wcześniej, geopolityczne położenie kraju, pomimo istotnego znaczenia dla jego rozwoju, z przyczyn politycznych nie znajdowało właściwego miejsca w koncepcjach zagospodarowania przestrzennego. Obecnie zaś jest to jedno z najważniejszych uwarunkowań zewnętrznych rozwoju polskiej przestrzeni, dlatego opracowywane obecnie projekcje muszą uwzględniać położenie Polski oraz współczesną sytuację gospodarczą i polityczną ujmowaną w skali globalnej, kontynentalnej i regionalnej.

W wyniku procesów „unionizacji” (zob. Kukliński, 1997) polegających na adaptacji polskiej przestrzeni do warunków i parametrów obowiązujących na obszarze Unii Europejskiej stała się ona przestrzenią Wspólnoty. Ma przy tym bardzo istotną rolę do spełnienia, bowiem wschodnia jej część stanowi zewnętrzną granicę współpracy krajów Europy Wschodniej z UE.

Położenie Polski w skali kontynentalnej (europejskiej) i regionalnej (Europa Środkowa i Wschodnia) stwarza dla naszego kraju wiele szans, ale także może stanowić źródło konfliktów. Jedno i drugie wynika z położenia pomiędzy dwoma mocarstwami: gospodarczym – Niemcami i globalnym – Rosją.

Zdaniem J. Kołodziejskiego (1996), Polska ma korzystne położenie geograficzno-ekonomiczne, dzięki czemu może stać się ważnym ogniwem integrującym przestrzeń europejską w środkowej i wschodniej części kontynentu. Takie usytuowanie umożliwia między innymi przepływ innowacji, dóbr i ludzi, tworzy korzystne warunki lokalizacji przedsiębiorczości i wejścia polskiej gospodarki w europejską przestrzeń konkurencyjną oraz otwiera potencjał turystyczny i ekologiczny polskiej przestrzeni przyrodniczej.

Polska przestrzeń traktowana jest więc jako zwornik procesów integracyjnych Europy, zarówno w układzie wertykalnym jak i horyzontalnym. Na kierunku wschód–zachód przebiega integracja Unii Europejskiej ze wspólnotą euroazjatycką niepodległych państw, natomiast na kierunku północ–południe – integracja Europy Bałtyckiej z Europą Południowo-Wschodnią (Kołodziejski, 1998).

Wydaje się jednak, że kierunek północ–południe nie odgrywa w Polsce tak istotnej roli jak wschód–zachód. Dlatego zwornikowe położenie pomiędzy Europejskim Regionem Bałtyckim a Europą południowo-wschodnią (głównie Rumunia i Bułgaria) należy traktować bardziej jak ideę niż jak fakt. Morze Bałtyckie i obszary górskie na południu kraju stanowią poważną barierę dla wszelkiego rodzaju „przepływów”. Ponadto potencjał społeczno-gospodarczy północnych i południowych sąsiadów stanowi margines w stosunku do Rosji z Białorusią i Ukrainą oraz Niemiec i pozostałych krajów zachodniej części kontynentu.

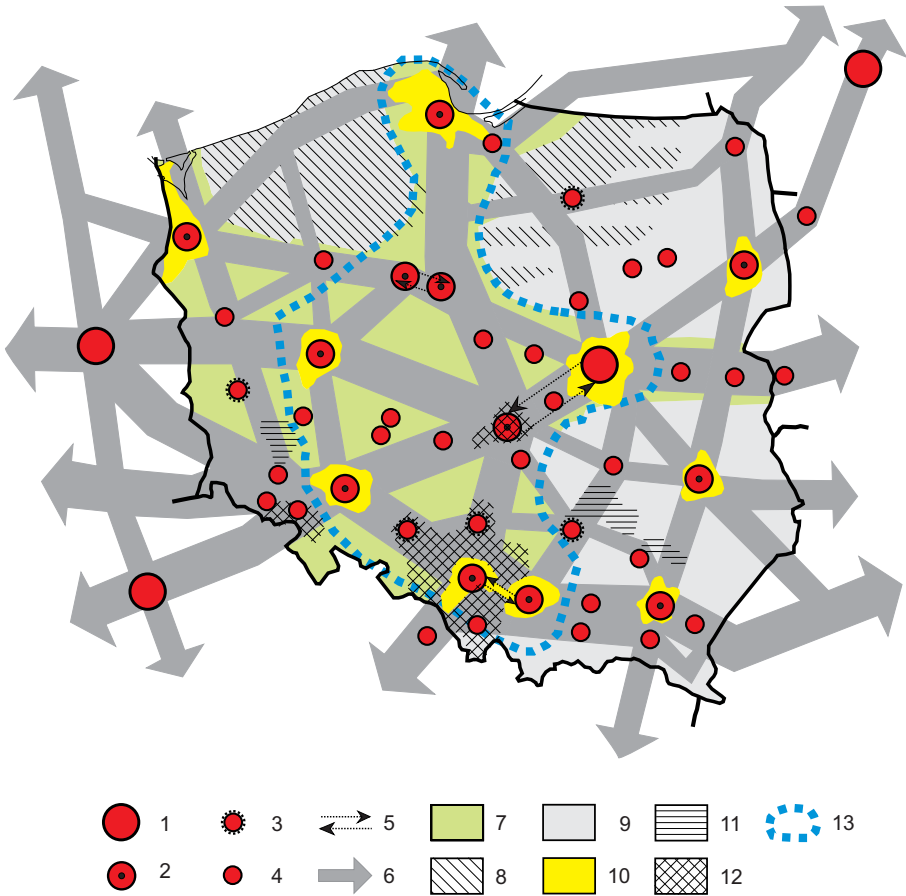
Do podobnych wniosków dochodzi J. Parysek (1995) – jego zdaniem przekształcenia istniejących struktur przestrzennych spowodują powstanie korytarczy współpracy międzynarodowej o przebiegu Wschód–Zachód. O takim kierunku zdecyduje, według niego, przede wszystkim różnica potencjałów pomiędzy obu częściami Europy. Asymetria potencjałów może jednak spychać Polskę w strefę peryferyjną Europy, generować fobie i niechęci na tle zawłaszczania ekonomicznego polskiej przestrzeni przez kapitał zachodni, osłabiać tożsamość kulturową i narodową (Kołodziejski, 1996). Dlatego bardzo ważna jest dyskusja na temat miejsca Polski w strukturze przestrzennej Europy. Była ona szczególnie intensywna w okresie opracowywania *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* (Kołodziejski, 1996, 1997; Kukliński, 1993, 1997; *Podstawy...*, 1997 i inne).

Koncepcje rozwoju przestrzennego Europy u schyłku lat 1980. i na początku 1990. sytuowały Polskę raczej na obszarach peryferyjnych w stosunku do obszarów mających szczególną rolę w rozwoju społecznym i gospodarczym kontynentu. Traktowano ją jako jeden z krajów postsocjalistycznych, słabo powiązanych z przestrzenią Unii Europejskiej. Na przykład w koncepcji „europejskiego banana” najwyższy poziom rozwoju ma obszar ciągnący się od południowo-wschodniej Anglii przez Holandię, Belgię i zachodnią część Niemiec po północne Włochy. Polska położona jest daleko na wschód od tego obszaru. Podobnie jest w przypadku innych koncepcji („niebieskiej gwiazdy” czy „wysp innowacyjnych”), o których szerzej pisze J. Parysek (1995).

Włączenie Polski w system struktury przestrzennej Unii Europejskiej nie zmieniło jej peryferyjnego położenia. Wschodnia część kraju stanowi rubież Unii, które – podobnie jak inne obszary położone marginalnie na kontynencie – nie mają szans na dynamiczny rozwój. Dlatego bardzo ważne są dobre stosunki i szeroka współpraca z naszymi wschodnimi sąsiadami, a w dalszej perspektywie ich wstąpienie do Unii. W tym kontekście wschodnie regiony mają istotną rolę do spełnienia.

Po 1989 r. Polska znalazła się w nowej rzeczywistości społeczno-ekonomicznej, która wymagała diagnozy i nowego spojrzenia na jej strukturę przestrzenną. Podjęto więc nowe studia, których celem było opracowanie aktualnego dokumentu określającego politykę państwa w dziedzinie przestrzennego zagospodarowania kraju na najbliższe 20 lat. Prace nad nową koncepcją realizowano pod kierunkiem J. Kołodziejskiego w Rządowym Centrum Studiów Strategicznych i zakończono w 1999 r.

Kluczowym dylematem polityki przestrzennego zagospodarowania podkreślanym w *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* jest to, jak pogodzić dwa przeciwstawne postulaty – konkurencyjności i efektywności z równością i sprawiedliwością. Autorzy *Koncepcji* koncentrują uwagę na efektywności, aczkolwiek ich zdaniem nie oznacza to zgody na polaryzację przestrzeni. Twierdzą, że ten wybór jest koniecznością polskiej rzeczywistości



Ryc. 11. Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju.

Schemat modelu równoważenia rozwoju

1 – metropolie stołeczne, 2 – europejskie ośrodki polaryzacji, 3 i 4 – ośrodki równoważenia rozwoju, 5 – dwubiegunowe połączenia ośrodków, 6 – potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju, 7 – strefa przyspieszonego rozwoju, 8 – strefa przełamywania recesji, 9 – strefa aktywizacji, 10 – strefa równoważenia metropolizacji, 11 – strefa przełamywania kryzysu bazy ekonomicznej, 12 – strefa aktywnej restrukturyzacji, 13 – strefa narastającej koncentracji potencjału cywilizacyjno-ekonomicznego

Opracowano na podstawie *Koncepcja polityki...* (2001, s. 534).

The concept of the policy for the country's spatial organization.

Diagram of a sustained development model

1 – the capital metropolises, 2 – European centers of polarization, 3, 4 – centers of sustained development (3 – domestic, 4 – regional), 5 – bipolar connection of centers, 6 – potential belts of accelerated growth, 7 – zone of accelerated development, 8 – zone coming out of recession, 9 – zone of growing economic activity, 10 – zone of sustained metropolization, 11 – zone overcoming a crisis regarding the economic base, 12 – zone of active restructuring, 13 – zone of accelerated economic concentration

Source: study on the basis on *Koncepcja polityki...* (2001, p. 534).

i szansą wyjścia z zapóźnienia cywilizacyjnego. Podejmują zatem próbę pogodzenia sprzecznych stanowisk (konkurencyjności i równości), bowiem podstawową zasadą wprowadzania efektywności ma być równoważenie rozwoju. Koncentracja aktywności społeczno-gospodarczej w miejscach o najwyższym potencjale ekonomicznym i najkorzystniejszych dla inwestorów, ma wpłynąć w dalszej perspektywie czasowej na równoważenie rozwoju w skali całego kraju.

Kierunek takiego myślenia ujmuje w sposób syntetyczny model równoważenia rozwoju (ryc. 11). Można w nim wyróżnić trzy główne elementy przestrzeni: potencjalne bieguny polaryzacji, potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju i potencjalne strefy wielofunkcyjnego rozwoju ze strefą przyspieszonego rozwoju.

Biegunami polaryzacji mają być: metropolia stołeczna (konkurująca np. z Wiedniem, Pragą, Budapesztem), tzw. europole (Trójmiasto, Poznań, Kraków, Wrocław i potencjalnie: Szczecin, Łódź, Katowice, Lublin, Białystok, Rzeszów, Toruń-Bydgoszcz) oraz krajowe, ponadregionalne i regionalne ośrodki równoważenia rozwoju (np. Kielce, Zielona Góra, Suwałki itd.). W procesie konkurencji międzynarodowej potencjalne bieguny rozwoju będą tworzyć coraz silniejsze węzły innowacji oddziałujące na cały kraj.

Potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju – to międzynarodowy i krajowy system infrastruktury technicznej, w tym głównie system autostrad i magistrali drogowych oraz linii kolejowych. Na uwagę zasługuje stosunkowo równomierne rozmieszczenie tych pasm na terenie całego kraju. Aktywność społeczno-gospodarcza, konkurencyjna w skali europejskiej, będzie się koncentrować w strefie przyspieszonego rozwoju. Model równoważenia rozwoju zawarty w *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* wzbogacony jest o dodatkowy element, tj. polski biegun rozwoju (pomiędzy Warszawą, Krakowem, Wrocławiem, Poznaniem i Trójmiastem) emitujący pozytywne impulsy na obszary otaczające.

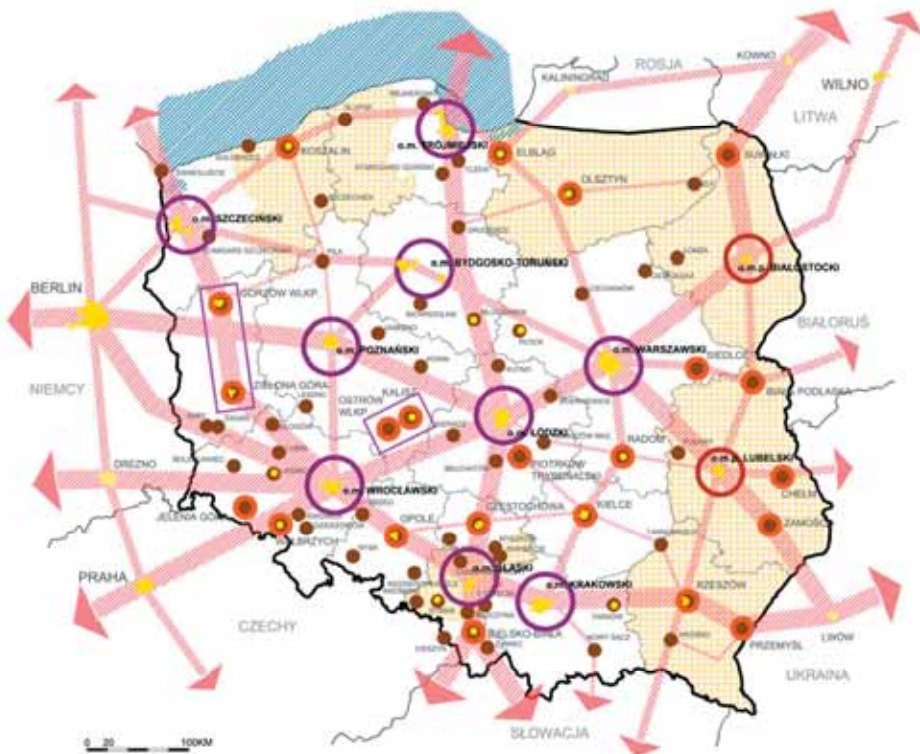
*Zaktualizowana koncepcja zagospodarowania przestrzennego kraju*¹⁰ w zasadzie nie zmienia podstawowych celów polityki przestrzennej wyznaczonych przez *Koncepcję...* (ryc. 12). Naczelnym jej przesłaniem jest zrównoważony rozwój kraju przy założeniu priorytetu efektywności przed równością. W większym stopniu uwzględnia ona wpływ polityki Unii Europejskiej na strukturę przestrzenną kraju oraz kładzie nacisk na wzmacnianie funkcji metropolitalnych.

Ryc. 12. Model dynamicznego równoważenia rozwoju wg *Zaktualizowanej koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju*, 2005

Model for dynamic balancing of development based on the *Updated Concept for the Country's Spatial Organization*, 2005

Źródło / Source: <http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/informator/npr2/dokumenty%20strategiczne/kpzk.pdf>

¹⁰ Korzystałem z tekstu tej *Koncepcji* zamieszczonego na stronie internetowej pod adresem – <http://www.fundusze-strukturalne.gov.pl/informator/npr2/dokumenty%20strategiczne/kpzk.pdf>

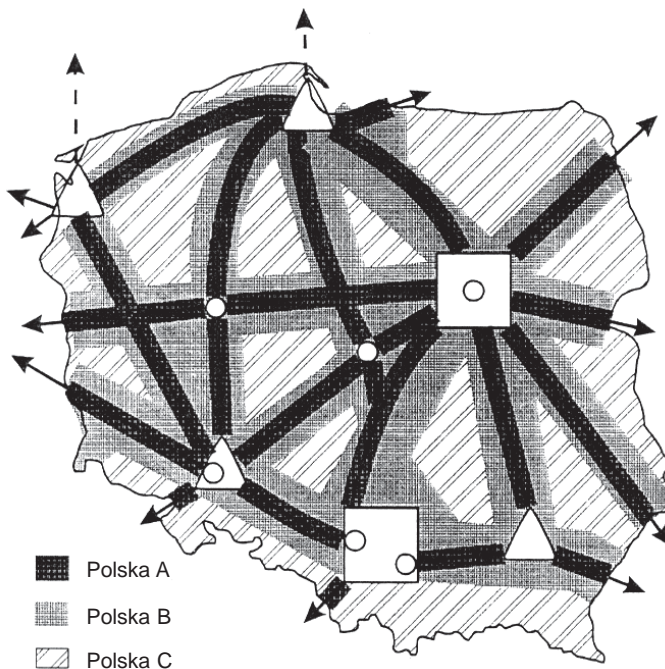


-  potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju, kształtujące się wraz z modernizacją, rozbudową i budową infrastruktury technicznej: **o znaczeniu europejskim**
 -  potencjalne pasma przyspieszonego rozwoju, kształtujące się wraz z modernizacją, rozbudową i budową infrastruktury technicznej: **o znaczeniu krajowym i międzyregionalnym**
 -  potencjalne bieguny polaryzacji - węzły efektywności, konkurencji, innowacji i przedsiębiorczości: **ponadregionalne**
 -  potencjalne bieguny polaryzacji - węzły efektywności, konkurencji, innowacji i przedsiębiorczości: **regionalne**
 -  potencjalne bieguny polaryzacji - węzły efektywności, konkurencji, innowacji i przedsiębiorczości: **dwubiegunowe połączenia ośrodków**
 -  potencjalna strefa wielofunkcyjnego, ekologicznie uwarunkowanego rozwoju **zagospodarowania zasobów polskiego obszaru morskiego**
 -  obszary problemowe
 -  obszary metropolitalne **istniejące**
 -  obszary metropolitalne **potencjalne**
- INNE OZNACZENIA:**
-  granica lądowa i linia brzegowa morska Polski
 -  granice lądowe i linie brzegowe morskie państw sąsiednich
 -  granice województw
 -  obszary miast powyżej 100 tys. mieszkańców
- SŁOWACJA nazwy państw
 WILNO stolicy państw
 CZĘSTOCHOWA nazwy miejscowości

Zaproponowany w *Zaktualizowanej koncepcji...* model równoważenia rozwoju nie różni się więc istotnie od tego jaki jest w *Koncepcji...* Nowym elementem są obszary problemowe obejmujące swoim zasięgiem całą wschodnią i częściowo północną Polskę. W procesie równoważenia rozwoju powinny one odegrać ważną rolę.

Jeśli porównamy schemat struktury przestrzennej w 1970 r. zaproponowany przez K. Dziewońskiego i B. Malisza ze współczesnym modelem równoważenia rozwoju, to okaże się, że zasadniczy obraz obydwu projekcji jest podobny. Wzrosło tylko znaczenie ośrodków miejskich i wzmocniła się rola głównych ciągów komunikacyjnych. Przez 35 lat nie zaszły więc większe zmiany w strukturze przestrzennej kraju.

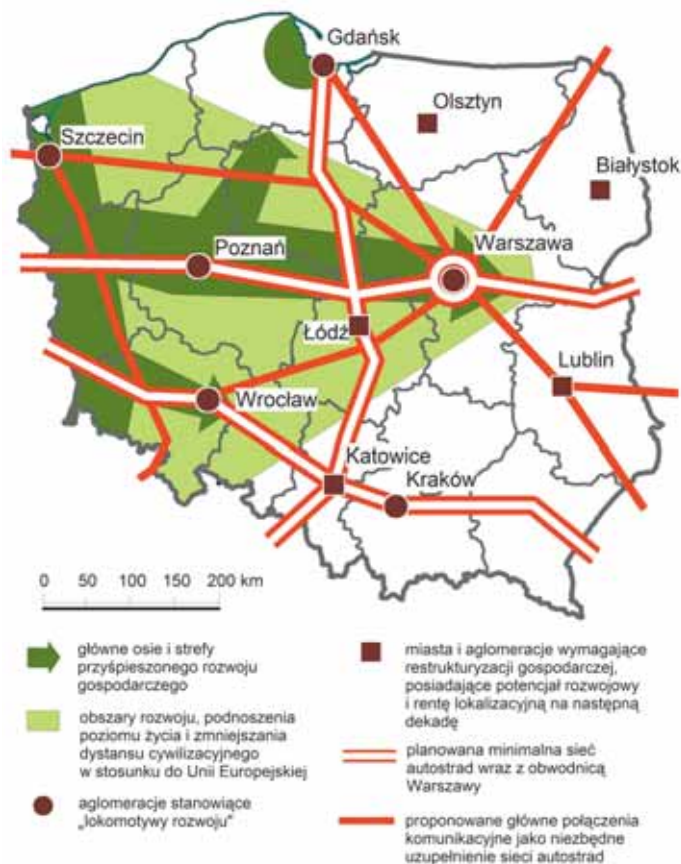
Na fali dyskusji w czasie przygotowywania współczesnej koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju pojawiły się też autorskie wizje rozwoju, ale były one nieliczne w stosunku do wcześniejszych okresów. Jedną z nich zaproponował B. Kacprzyński (1993). W kontekście kontynentalnym autor rozważa podstawowy dylemat polityki przestrzennej – czy likwidować dysproporcje stanu zagospodarowania przestrzeni, czy też „dopasować się” do współczesnej sytuacji gospodarczej bez uwzględniania tych dysproporcji, zdobyć niezbędne środki i dopiero wówczas likwidować zaniedbania. Dla Polski proponuje układ węzło-



Ryc. 13. Schemat zagospodarowania przestrzeni kraju wg B. Kacprzyńskiego (1993, s. 124)
Diagram of the country's spatial organization according to B. Kacprzyński (1993, p. 124)

wo-pasmowy, który składa się z trzech kategorii obszarów (ryc. 13). Pierwszy obszar (Polska A) tworzy policentryczna sieć ośrodków wzrostu, która łączy się z siecią zachodnioeuropejską. W pewnym horyzoncie czasowym owa sieć mogłaby oddziaływać na sąsiadujące obszary zacofania i stopniowo je likwidować (Polska B). Obszary pozostające poza oddziaływaniem układu węzłowo-pasmowego mogą tworzyć rezerwę terenów czystych ekologicznie (Polska C).

Koncepcję kształtowania się struktury przestrzennej w najbliższych latach XXI wieku zaproponował też G. Węclawowicz (1996). Najważniejszym jej elementem jest obszar rozwoju i podnoszenia poziomu życia (wyznaczony przez trójkąt o podstawie leżącej na granicy zachodniej i wierzchołku w sąsiedztwie aglomeracji warszawskiej) (ryc. 14). Główna oś przyspieszonego rozwoju ma przebiegać wzdłuż korytarza komunikacyjnego ciągnącego się od granicy pol-



Ryc. 14. Schemat struktury przestrzennej w pierwszych latach XXI w.
Źródło: Węclawowicz (1996, s. 175).

Diagram of the spatial structure in the first years of the 21st century
Source: Węclawowicz (1996, p. 175).

sko-niemieckiej przez Poznań, po Warszawę. Zastanawiające jest wyłączenie ze strefy rozwoju Górnego Śląska i Krakowa. Jest to przecież obszar o największym w Polsce potencjale społecznym i gospodarczym. Obszar wschodniej Polski pozostaje białą plamą przeciętą w kilku miejscach szlakami komunikacyjnymi, rozchodzącymi się gwiazdźście z Warszawy. Z ośrodków miejskich na wschodzie nie ma Rzeszowa. Tymczasem ostatnie lata wskazują, że pełni on coraz ważniejszą rolę gospodarczą w południowo-wschodnim regionie. Koncepcja zaproponowana przez G. Węclawowicza nawiązuje do modelu równoważenia rozwoju J. Kołodziejskiego, przede wszystkim jeśli chodzi o lokalizację centralnego obszaru rozwoju.

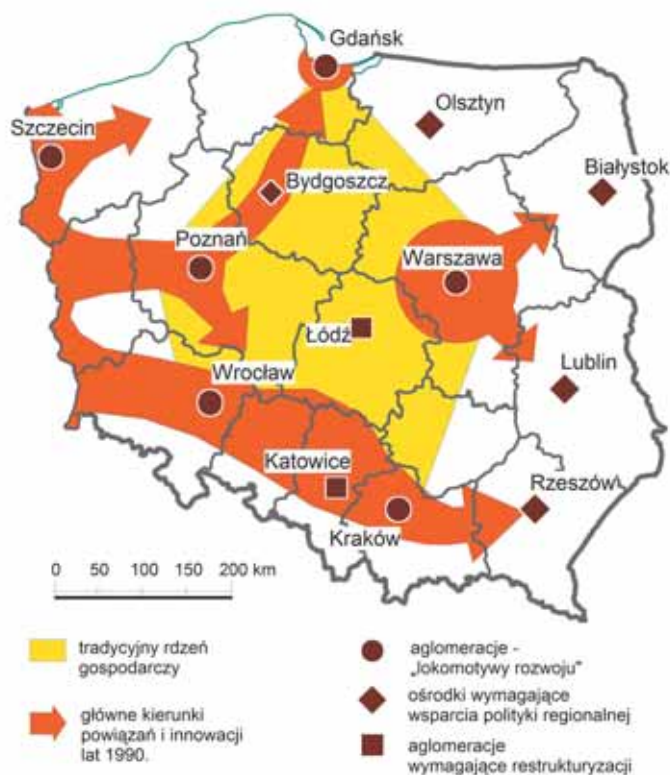
W kilka lat później G. Węclawowicz wspólnie z T. Komornickim (2006) zmodyfikowali wcześniejszą koncepcję i zaproponowali nowe rozwiązanie. Wyodrębnili w nim tradycyjny rdzeń gospodarczy mający postać wieloboku, którego wierzchołki znajdują się w sąsiedztwie Poznania, Trójmiasta, Warszawy, Krakowa i Wrocławia (ryc. 15). Drugim elementem schematu są główne kierunki powiązań i innowacji. Przedstawiona projekcja odbiega zdecydowanie od wcześniejszej propozycji. Po pierwsze główną osią rozwoju jest oś południowa ciągnąca się od granicy zachodniej aż po Rzeszów (tym razem właściwie dostrzeżono jego rolę). Po drugie, zrezygnowano z powiązania Poznania z Warszawą, co jest trudnym do zaakceptowania zabiegiem. Warszawa staje się bowiem „wyspą” nie powiązaną osiami z innymi aglomeracjami miejskimi. Brakuje też osi powiązań o kierunku południkowym na linii Gdańsk–Śląsk.

O ile wcześniejsza koncepcja G. Węclawowicza zakładała pewną perspektywę, o tyle druga idea ogranicza się raczej do diagnozy stanu. Jedynie przedstawione ośrodki miejskie, które podzielono na: „lokomotywy rozwoju”, ośrodki wymagające wsparcia polityki regionalnej i aglomeracje wymagające restrukturyzacji, potraktowane zostały w ujęciu dynamicznym.

Podobny uogólniony scenariusz przestrzennego zagospodarowania kraju w formie głównych pasm rozwoju przedstawił nieco wcześniej R. Domański (1997). Z jego badań¹¹ wynika, że głównymi filarami wspierającymi przestrzenne zagospodarowanie kraju będą: łuk zachodni w postaci pasma biegnącego przez województwa: pomorskie, kujawsko-pomorskie, wielkopolskie i dolnośląskie i dwa pasma równoleżnikowe: środkowe – na linii Poznań–Łódź–Warszawa oraz południowe – biegnące przez Wrocław, Katowice i Kraków. Rosnąca atrakcyjność terenów przygranicznych „rozciągnie” pasma równoleżnikowe na tyle, że będą one biegnęły od zachodniej do wschodniej granicy (zgodnie z przebiegiem głównych ciągów komunikacyjnych).

Opracowany scenariusz jest pesymistyczny dla Polski środkowo-wschodniej i Pomorza Zachodniego. R. Domański zwraca uwagę, iż dalszy ponadprzeciętny

¹¹ Do opracowania scenariuszy przestrzennego zagospodarowania kraju autor wykorzystał metodę Monte Carlo. Zbiory danych w skali województw dla 1993 r. obejmowały głównie: stan gospodarki, czynniki rozwoju jednostek i ich zasoby ludnościowe.



Ryc. 15. Schemat przekształceń struktury przestrzennej Polski w pierwszych latach XXI wieku
 Źródło: Węclawowicz i inni (2006).

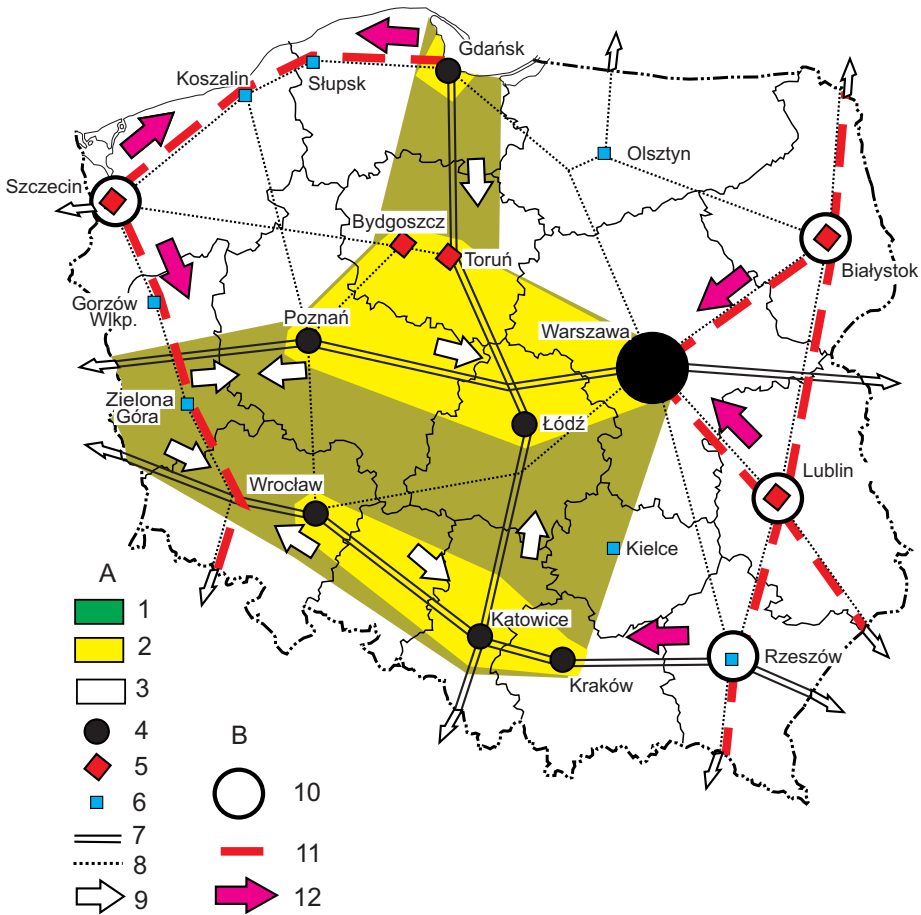
Diagram of transformations in the spatial structure of Poland in the first years of the 21st century

Source: Węclawowicz et al. (2006).

rozwój gospodarczy stref atrakcyjności może powodować pogłębianie się różnic w przestrzennym zagospodarowaniu kraju. Dlatego jednym z celów polityki regionalnej powinna być aktywizacja regionów o mniejszej atrakcyjności i ich głównych ośrodków miejskich.

*

Analiza współczesnej struktury przestrzennej pozwala wyróżnić kilka podstawowych jej elementów, które stanowią swoistą osnowę wszelkich prac planistycznych. Należą do niej przede wszystkim sieć osadnicza i system głównych ciągów komunikacyjnych. W sieci osadniczej najważniejszą rolę odgrywają aglomeracje dojrzałe (Warszawa, Poznań, Kraków, Łódź, Wrocław, Gdańsk, Katowice) i aglomeracje wzrastające (Bydgoszcz-Toruń, Szczecin, Białystok, Lublin),



Ryc. 16. Schemat kształtującej się struktury przestrzennej w Polsce
 A – szkielet struktury przestrzennej: 1 – obszar podwyższonego potencjału rozwojowego, 2 – obszary przyspieszonego wzrostu, 3 – obszary stagnacji, 4 – aglomeracje dojrzałe, 5 – aglomeracje wzrastające, 6 – najważniejsze ośrodki regionalne, 7 – istniejące lub planowane autostrady, 8 – inne ważne magistrale, 9 – kierunki powiązań gospodarczych, B – elementy stymulujące równowagę: 10 – ośrodki-stymulatory rozwoju, 11 – magistrale o znaczeniu priorytetowym, 12 – proponowane kierunki powiązań
 Źródło: opracowanie własne.

Diagram of the developing spatial structure in Poland
 A – outline of spatial structure: 1 – area of above average developmental potential, 2 – area of accelerated growth, 3 – areas of stagnation, 4 – mature agglomerations, 5 – growing agglomerations, 6 – the most important regional centers, 7 – existing or planned expressways, 8 – other important arterial roads or main lines, 9 – directions of economic links, B – elements stimulating sustainability, 10 – growth stimulating centers, 11 – arterial roads or main lines of top priority, 12 – proposed directions of links
 Source: author's own study.

natomiast w systemie ciągów komunikacyjnych – istniejące i planowane autostrady i magistrale kolejowe.

Na bazie tej osnowy w środkowej i zachodniej części kraju tworzy się zwarty obszar podwyższonego potencjału rozwojowego. W jego obrębie występują trzy obszary przyspieszonego rozwoju (północny, środkowy i południowy), które można nazwać obszarami „wyzyskującymi”¹². Są one „magnesem” przyciągającym inwestycje, kapitał i ludzi, a ich potencjał gospodarczy i społeczny jest na tyle duży, że w globalnej gospodarce mogą podejmować konkurencję z innymi obszarami Europy. W przyszłości będą się one rozszerzać prawdopodobnie pasmowo – głównie w układzie wschód–zachód. Pozycję ekonomiczną obszarów wzrostu mają wzmocnić autostrady oraz rozbudowa krajowych i międzynarodowych połączeń lotniczych.

Obszar podwyższonego potencjału rozwojowego otaczają obszary „wyzyskiwane”, stanowiące w większości ekonomiczne peryferie kraju. Ich potencjał społeczny i ekonomiczny jest zasasyany i użytkowany głównie przez obszary przyspieszonego rozwoju. Wyróżnić można trzy duże obszary stagnacji gospodarczej: pomorsko-lubuski, warmińsko-mazursko-podlaski i lubelsko-rzeszowski (ryc. 16).

Ważne z punktu widzenia planowania przestrzennego i strategii rozwoju regionalnego jest wspieranie obszarów stagnacji i umiejętne wzmacnianie ich rozwoju. Głównym elementem równoważenia rozwoju na tych obszarach powinny być regionalne ośrodki miejskie (Szczecin, Białystok, Lublin z Rzeszowem), które są stymulatorami postępu i innowacji. Oprócz funkcji administracyjnych, usługowych i handlowych pełnią one rolę silnych ośrodków akademickich.

W równoważeniu rozwoju równie ważną rolę powinny odegrać perspektywiczne pasma wzrostu wykształcające się wzdłuż ciągów komunikacyjnych (Warszawa-Białystok-Suwałki, Warszawa-Lublin-Zamość, Białystok-Lublin-Rzeszów, Szczecin-Koszalin-Gdańsk, Szczecin-Legnica). W kształtowanie tych pasm należy angażować siły zewnętrzne, głównie do rozwoju infrastruktury technicznej i inwestycji innowacyjnych. Dodatkowo, atutem pasm może być uczestniczenie w wymianie międzynarodowej, ale należy w związku z tym ograniczać ewentualny efekt tunelu (tj. pasma nie powinny mieć wyłącznie tranzytowego charakteru).

Wnioski

W ciągu ostatnich 60 lat w Polsce dopracowano się szeregu interesujących koncepcji rozwoju przestrzennego. Można wyróżnić trzy główne okresy, w których powstało ich najwięcej – powojenny, lat siedemdziesiątych i współczesny. Były to okresy opracowywania planów przestrzennego zagospodarowania i podziału terytorialnego kraju.

¹² Nazwę zaczerpnięto z typologii regionów G. Gorzelaka (1989, s. 34).

Najbardziej dalekosiężna i odważna koncepcja powstała zaraz po II wojnie światowej. Jej podstawowym celem była decentralizacja przemysłu i łagodzenie regionalnych różnic rozwojowych. Niestety konieczność odbudowy głównych elementów ówczesnej struktury przestrzennej uniemożliwiła realizację ambitnych celów zawartych w koncepcji. Niemniej jednak zarysowane kierunki działań były realizowane w większym lub mniejszym stopniu w całym okresie powojennym.

Lata 1970. obfitowały w różnorodne koncepcje rozwoju przestrzennego kraju. Dyskusje nad koncepcjami stanowiły podbudowę *Planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1990 r.* System umiarkowanej koncentracji policentrycznej i zadanie przesunięcia części potencjału przemysłowego z południa na tereny słabo rozwinięte (północ i wschód kraju) świadczą o podjęciu próby równoważenia struktury przestrzennej. *Plan* zakładając bardzo dynamiczny rozwój gospodarczy kraju był nadmiernie optymistyczny i wpisywał się w ówczesną propagandę sukcesu. Późniejszy kryzys gospodarczy uniemożliwił realizację większości proponowanych zadań.

Podstawą współczesnych koncepcji rozwoju struktury przestrzennej kraju jest teoria spolaryzowanego rozwoju. Zakłada się stopniowe rozprzestrzenianie się innowacji i innych czynników rozwojowych z obszarów wzrostu (dynamicznego rozwoju) na szeroko rozumiane peryferia (obszary stagnacji lub powolnego rozwoju), co ma prowadzić do konwergencji rozwoju regionalnego. Polska wydaje się być jednak w początkowym etapie długiej drogi, kiedy to efekty „wysysania” przeważają jeszcze nad efektami „rozprzestrzeniania”.

W *Koncepcji polityki przestrzennego zagospodarowania kraju* (2001) czytamy: „Generalnym założeniem jest strategia dynamicznego równoważenia rozwoju umożliwiająca aktywne i świadome kształtowanie procesu stopniowej likwidacji istniejących dysproporcji” (s. 508). Sposób realizacji tego celu będzie miał w najbliższych latach odwrotny skutek. Zadania zawarte w *Koncepcji* wzmocnią polaryzację przestrzenną, konserwując dotychczasowe zróżnicowanie regionalne. Próba równoważenia rozwoju poprzez etap polaryzacji w perspektywie kilkunastu lat wydaje się zabiegiem niewykonalnym. Trudno zatem o pozytywną ocenę możliwości realizacji podstawowego celu *Koncepcji*. Dotyczy to w równym stopniu jej aktualizacji.

Wszystkie omówione koncepcje w swoich założeniach zakładały potrzebę łagodzenia dysproporcji rozwojowych regionów. Metody realizacji tego celu były różne. Na przykład koncepcja okresu odbudowy kraju zakładała przesunięcie dużych inwestycji przemysłowych na obszary marginalne, co mogło zdynamizować ich rozwój. Z kolei koncepcje współczesne proponują równoważenie rozwoju na drodze konkurencji i polaryzacji aktywności społeczno-gospodarczej w wybranych węzłach i pasmach rozwojowych, które stopniowo obejmą swym zasięgiem szersze obszary.

Cały okres powojenny cechuje jednak pogłębiająca się polaryzacja przestrzeni, prowadząca w skrajnych przypadkach do powstawania obszarów ubóstwa.

Co prawda część zadań zawartych w dokumentach planistycznych okresu socjalistycznego została zrealizowana (głównie w zakresie dekoncentracji przemysłu), ale nie były to działania na tyle silne, aby złagodzić różnicowanie struktury przestrzennej kraju.

Pomimo zmian systemu administracyjnego, zmian struktury społeczno-gospodarczej i zupełnie nowego otoczenia geopolitycznego, nie dopracowano się nowoczesnej wizji przyszłej Polski. Wydaje się, że w koncepcjach zbyt ostrożnie artykułuje się potrzebę zmian.

Polska stoi przed nowymi, ważnymi wyzwaniem ogniskującymi się wokół pościgu ekonomicznego za Europą Zachodnią i włączania się w gospodarkę globalną. Towarzyszą temu nowe procesy i zjawiska, które stopniowo zmieniają wewnętrzny obraz kraju. Są to procesy depopulacyjne, rozrost metropolii, poszukiwanie nowych źródeł energii itp. W najbliższym czasie można się spodziewać napływu dużej fali obcokrajowców. Nadszedł czas aby ponownie podjąć dyskusję nad rozwojem struktury przestrzennej Polski, podobnej do dyskusji z lat 1970.

Polska wymaga dwóch spójnych koncepcji rozwoju struktury przestrzennej: (doraźnej) krótkofalowej – programującej podstawowe zadania w perspektywie najbliższych 20 lat i wizji przyszłości „Polska 2050”, opartej na śmiałych projektach wynikających ze zderzenia nauki z praktyką.

Piśmiennictwo

- Domański R., 1980, *Dostępność, efektywność i przestrzenna organizacja*, Przegląd Geograficzny, 52, 1, s. 3–39.
- , 1997, *Przestrzenna transformacja gospodarki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Dziewoński K., 1978, *Badania naukowe w ramach problemu węzłowego „Podstawy przestrzennego zagospodarowania kraju”*, [w:] B. Malisz (red.), *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski*, Studia KPZK PAN, 64, Warszawa, s. 123–130.
- Dziewoński K., Malisz B., 1978, *Przekształcenia przestrzenno-gospodarczej struktury kraju*, Studia KPZK PAN, 62, Warszawa.
- Gorzela G., 1989, *Rozwój regionalny Polski w warunkach kryzysu i reformy*, Rozwój regionalny – Rozwój lokalny – Samorząd terytorialny, 14, Instytut Gospodarki Przestrzennej WGiSR UW, Warszawa.
- Grabowiecki R., Zawadzki S., 1978, *Metoda opracowania planu przestrzennego zagospodarowania kraju do 1990 r.*, [w:] B. Malisz (red.), *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski*, Studia KPZK PAN, 64, Warszawa, s. 131–144.
- Heřman S., Eberhardt P., 1973, *Prognozy przemian osadnictwa miejskiego Polski*, Biuletyn KPZK PAN, 78, Warszawa.
- Kacprzyński B. 1993, *Europejski schemat zagospodarowania przestrzeni w nowych warunkach*, [w:] A. Kukliński (red.), *Polonia, quo vadis?*, Studia Regionalne i Lokalne, 12, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego UW, Warszawa, s. 105–129.
- Kołodziejewski J., 1996, *Polska przestrzeń w europejskiej perspektywie XXI wieku*, ELIPSA, Warszawa.

- , 1998, *Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju (kppzk)*, Nauka, 3, PAN, Ossolineum, s. 49–82.
- Kołodziejcki J. (red.), 1997, *Polska przestrzeń a wyzwania XXI wieku*, Biuletyn KPZK PAN, 176, Warszawa.
- Koncepcja polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, 2001, Monitor Polski, 26, Warszawa, s. 503–595.
- Kukliński A. (red.), 1993, *Polonia, quo vadis?*, Studia Regionalne i Lokalne, 12, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego UW, Warszawa.
- , 1997, *Polska przestrzeń w perspektywie długiego trwania*, Biuletyn KPZK PAN, 178, Warszawa.
- Leszczycki S., Eberhardt P., Herman S., 1971, *Aglomeracje miejsko-przemysłowe w Polsce 1966–2000*, Biuletyn KPZK PAN, 67, Warszawa.
- Lijewski T., 1993, *Zmiany przestrzennego zagospodarowania Polski w latach 1945–1989*, Studia KPZK PAN, 101, Warszawa.
- Malisz B., 1984, *Trzy wizje polskiej przestrzeni*, [w:] A. Kukliński (red.), *Gospodarka przestrzenna Polski. Diagnoza – rekonstrukcja – prognoza*, Biuletyn KPZK PAN, 125, Warszawa, s. 6–45.
- Malisz B. (red.), 1978, *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski*, Studia KPZK PAN, 64, Warszawa.
- Mync A., 1997, *Dylematy polityki przestrzennego zagospodarowania kraju u progu XXI wieku*, [w:] A. Kukliński (red.), *Polska przestrzeń w perspektywie długiego trwania*, Biuletyn KPZK PAN, 178, Warszawa, s. 93–103.
- Parysek 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. 225–247.
- Plan przestrzennego zagospodarowania kraju do roku 1990*, 1974, Biuletyn KPZK PAN, 85, Warszawa.
- Podstawy naukowo-badawcze polityki przestrzennego zagospodarowania kraju*, 1997, Rządowe Centrum Studiów Strategicznych, Warszawa.
- Problemy polskiej przestrzeni*, 1982, Biuletyn KPZK PAN, 118, Warszawa.
- Prognozy rozwoju sieci osadniczej. Polska 2000*, 1971, Komitet Badań i Prognoz „Polska 2000” PAN, Ossolineum.
- Przestrzenna organizacja gospodarki polskiej. Próba analizy krytycznej*, 1981, Biuletyn KPZK PAN, 117, Warszawa.
- Przekształcenia miast na tle przemian urbanizacyjnych*, 1982, Biuletyn KPZK PAN, 121, Warszawa.
- Rozwój społeczny Polski w pracach prognostycznych*, 1971, PAN, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Strategia uprzemysłowienia a proces urbanizacji*, 1982, Biuletyn KPZK PAN, 119, Warszawa.
- Toeplitz K. L., 1978, *Pierwszy plan krajowy*, [w:] B. Malisz (red.), *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski*, Studia KPZK PAN, 64, Warszawa, s. 23–43.
- Węłpa B., 1978, *Okres ograniczeń zakresu planowania przestrzennego w Polsce (1950–1957)*, [w:] B. Malisz (red.), *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski*, Studia KPZK PAN, 64, Warszawa, s. 47–54.
- Węclawowicz G., 1996, *Contemporary Poland. Space and Society*, UCL Press, London.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P., 2006, *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, Monografie, 6, IGiPZ PAN, Warszawa.

Wieloński A., 2005, *Geografia przemysłu*, Wydawnictwo UW, Warszawa.

Zaremba J., 1978, *Studia do planu krajowego na lata 1961–1975–1980*, [w:] B. Malisz (red.), *40 lat planowania struktury przestrzennej Polski*, Studia KPZK PAN, 64, PWN, Warszawa, s. 55–69.

[Wpłynęło: grudzień 2006; poprawiono: luty 2007 r.]

JERZY BAŃSKI

CONCEPTS FOR THE DEVELOPMENT OF SPATIAL STRUCTURE IN POLAND – POLARIZATION OR SUSTAINABILITY?

The article focuses on an analysis of selected concepts underpinning the spatial development of Poland. What is pointed out is that, notwithstanding the fact all the concepts under examination aimed originally at alleviating regional disparities, the practical actions taken produced the opposite effect, simply strengthening the division between rich and poor regions.

It is possible to distinguish three main periods during which the majority of the concepts and projects regarding the spatial development of Poland were devised: the post war years, the 1970s and the current period. During these periods in particular, plans concerning spatial organization and territorial division were put in place.

Undoubtedly, the most daring and far-reaching concept was that elaborated just after the Second World War. Its basic point was to decentralise industry and alleviate regional discrepancies in development. Unfortunately, it was hampered by the need to rebuild the key elements of the then spatial structure.

Through the 1970s, many and various concepts concerning the spatial organization of the country were developed. They constituted the basis for the Plan for the Spatial Organization of the Country to the year 1990. A system of moderate polycentric concentration and the task of moving part of the industrial potential from the south of the country to less-developed regions (that is the north and east) reflected an attempt to create a more balanced spatial structure. However, the Plan based on the assumption of the dynamic industrial development of Poland was overly optimistic and became a part of the then propaganda of success.

A theory of polarized development forms the basis of contemporary concepts to develop the spatial structure of the country. It assumes that innovations and other developmental factors will gradually spread from growth areas to what may generally be considered peripheries, with the ultimate goal being a convergence of regional development. However, Poland seems to be at the initial stage of that process, and the effects of “sucking out” still prevail over the effects of “spreading out”.

The whole post-War period has been characterized by an ever increasing polarization of space, in extreme cases leading to the emergence of areas of poverty. In spite of changes in the administrative system of the country and in the socio-economic structure, as well as a totally new geopolitical environment, a modern vision for the future shape of Poland is still lacking.

Ogrodnictwo w Polsce. Rozmieszczenie, struktura upraw i rola w produkcji rolniczej

*Horticulture in Poland. Spatial distribution, crop structure and role
in agricultural production*

ROMAN KULIKOWSKI

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

Zarys treści. Po omówieniu roli produkcji ogrodniczej w eksporcie i produkcji towarowej rolnictwa scharakteryzowano przestrzenne rozmieszczenie sadów, krzewów owocowych i plantacji truskawek. Przedstawiono zmiany struktury gatunkowej oraz produkcji owoców i warzyw w okresie powojennym w Polsce. Kończącą część artykułu poświęcono produkcji ogrodniczej w tunelach foliowych i w szklarniach.

Słowa kluczowe: ogrodnictwo, sady, struktura gatunkowa, owoce, warzywa, zmiany, produkcja.

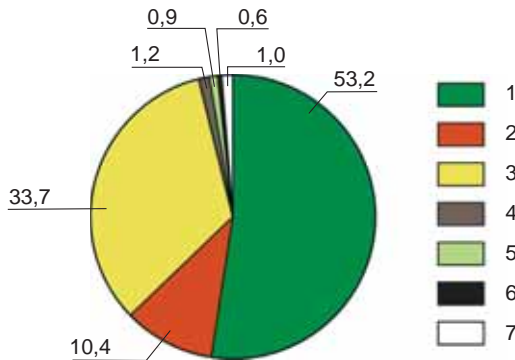
Wstęp

Ogrodnictwo to bardzo ważna gałąź rolnictwa, obejmująca zbiory owoców z drzew i krzewów, warzyw gruntowych i warzyw spod osłon oraz uprawę kwiatów i krzewów ozdobnych. Do grupy warzyw gruntowych zalicza się warzywa uprawiane w celu uzyskania witamin i ważnych dla człowieka mikroelementów oraz warzywa smakowe w uprawie polowej, bądź uprawiane pod osłonami okresowymi o wysokości poniżej 1,5 m. Do warzyw pod osłonami zaliczono uprawy w szklarniach, tunelach foliowych i w inspektach.

Według danych Powszechnego Spisu Rolnego (PSR) 2002 uprawy ogrodnicze zajmowały w Polsce 509,2 tys. ha (3,0% ogólnej powierzchni użytków rolnych), a w ciągu dwóch następnych lat powierzchnia ta wzrosła do 611,2 tys. ha (3,7% UR). Znacznie większe nakłady na produkcję ogrodniczą w porównaniu z innymi uprawami powodowały, że udział tej gałęzi rolnictwa w krajowej produkcji globalnej, a zwłaszcza w produkcji towarowej rolnictwa był wysoki i w 2004 r. wynosił odpowiednio – 11,4% i 13,2% (bez kwiatów i krzewów ozdobnych). W strukturze eksportu produktów rolno-spożywczych w 2005 r. udział

owoców, warzyw i ich przetworów wynosił 16,1%, ustępując jedynie grupie zbóż i ich przetworom – 19,8% (Szczepanik, 2006). W 2003 r. eksport produktów ogrodnictwa osiągał wartość 1 191 mln euro i stanowił aż 30% łącznej wartości polskiego eksportu produktów rolno-spożywczych ogółem (Pawlak, 2005, s. 162). W 2005 r. wyeksportowano z Polski blisko 2,4 mln ton owoców i warzyw, łącznie z ich przetworami za łączną kwotę 1 366 mln euro (*Rynek rolny...*, 2006, tab. 5 i 6). W 2004 r. Polska zajmowała wśród krajów Unii Europejskiej (UE-25) czwarte miejsce pod względem tonażu produkowanych warzyw (po Włoszech, Hiszpanii i Francji) i owoców (po Hiszpanii, Włoszech i Francji). Z nowych krajów UE była to w obu przypadkach pozycja pierwsza.

Uprawy ogrodnicze w Polsce charakteryzowała wyraźna rejonizacja. W roku 2005 ponad połowa powierzchni wszystkich upraw ogrodniczych znajdowała się w woj. mazowieckim, zwłaszcza w pobliżu aglomeracji warszawskiej. Ich strukturę według zajmowanej powierzchni ilustruje rycina 1.



Ryc. 1. Struktura upraw ogrodniczych według zajmowanej powierzchni w Polsce w 2002 r. (%)

1 – sady, 2 – krzewy owocowe, 3 – warzywa polowe, 4 – uprawy pod osłonami,
5 – szkółki drzew i krzewów owocowych, 6 – kwiaty i rośliny ozdobne, 7 – pozostałe

Cultivation structure of horticultural crops in Poland, 2002 (%)

1 – orchards; 2 – fruit bushes; 3 – field vegetables; 4 – plants cultivated under cover;
5 – nursery fruit trees and shrubs; 6 – flowers and ornamental plants 7 – others

Publikacje naukowe na temat ogrodnictwa w Polsce są dość liczne i dotyczą z reguły zagadnień ekonomicznych tej gałęzi (Król, 1962; Krusze, 1965, 1976; Gertych, 1972; Bielenin, 1972; Kubiak, 1998). Wiele prac poświęcono organizacji i agrotechnice w sadach (por. Pieniążek i Makosz, 1978 i inni), jeszcze więcej – zwalczaniu szkodników w sadach oraz agrotechnice uprawy warzyw, krzewów jagodowych i kwiatów. Znacznie mniej jest natomiast prac, których przedmiotem badania jest rozmieszczenie produkcji ogrodniczej w skali kraju i regionów (Krusze, 1958, 1964; Budzyński, 1967; Guzik, 1981; Jedut, 1984; Kulikowski i Gałczyńska, 1986). Jednym z bardziej szczegółowych opracowań o charakterze

przestrzennym na temat ogrodnictwa jest praca B. Górza i Cz. Guzika (1996), ilustrująca rozmieszczenie upraw ogrodniczych w Polsce w 1988 r. (kilkanaście map + opis). Autorką aktualnych i interesujących prac na temat zmian przestrzenno-organizacyjnych polskiego sadownictwa jest E. Kacprzak (2002, 2005). Ciekawe jest także porównanie wielkości produkcji ogrodniczej oraz konkurencyjności polskiego sektora owocowo-warzywnego na tle 25 krajów UE K. Pawlaka (2005).

Głównym celem niniejszego opracowania było zbadanie zróżnicowań w rozmieszczeniu przestrzennym i skali produkcji ogrodniczej w Polsce w okresie powojennym. Zbadano rozmieszczenie oraz zmiany agrotechniki i struktury gatunkowej drzew owocowych w sadach, zmiany wielkości produkcji owoców z drzew, a także rozmieszczenie, strukturę gatunkową oraz wielkość produkcji warzyw (polowych i uprawianych pod osłonami) oraz uprawy krzewów jagodowych, produkcji jagód i roślin ozdobnych.

Podstawą statystyczną opracowania były dane PSR 2002 w skali gmin, publikacja GUS pt. *Uprawy ogrodnicze* (2003). Dane z lat późniejszych zaczerpnięto z Banku Danych Regionalnych, a dane dotyczące produkcji z upraw ogrodniczych zestawiono na podstawie roczników statystycznych – w tym roczników statystycznych rolnictwa.

Zakres przestrzenny opracowania – to obszar całego kraju, a jednostką przestrzenną badań jest gmina. Przestrzenne rozmieszczenie głównych upraw ogrodniczych opracowano w odniesieniu do 2002 r., natomiast zmiany produkcji przedstawiono dla całego okresu powojennego.

Rozwój sadownictwa, zmiany agrotechniki i struktury gatunkowej drzew w sadach i wielkość produkcji owoców

W okresie międzywojennym i po II wojnie światowej aż do połowy lat 1960. polskie sadownictwo charakteryzował niski poziom rozwoju. Było ono rozproszone i zapóźnione pod względem agrotechniki (Kubiak, 1998). Znaczące postępy w rozwoju tej gałęzi gospodarki nastąpiły dopiero w latach 1970. Utworzenie Instytutu Sadownictwa w Skierniewicach (1951 r.), skupiającego wokół prof. Szczepana Pieniązka liczne grono specjalistów prowadzących badania i popularyzujących najnowsze technologie uprawy w sadach przyczyniło się do dużego wzrostu powierzchni sadów i zbiorów owoców. Do rozwoju sadownictwa w latach 1965–1989 przyczyniła się także aktywnie działająca w tym okresie spółdzielczość ogrodnicza. Spółdzielnie ogrodnicze organizowały zbyt owoców, ich eksport oraz system kontraktacji ułatwiający kontakty producentów z zakładami przetwórstwa owocowo-warzywnego, organizowały też zaopatrzenie w podstawowe artykuły niezbędne do produkcji ogrodniczej. Lata 1990. były dla sadownictwa dość trudnym okresem. Trudności te wynikały, podobnie jak

w całym rolnictwie, z konieczności dostosowania się do reguł gospodarki rynkowej, ograniczenia eksportu produktów rolnych do Rosji, a także z konieczności dostosowania produkowanych owoców do gustów konsumenta (konieczność wprowadzenia nowych odmian). Wyższe o ponad 55% przeciętne roczne zbory owoców z drzew w latach 2001–2005 od zbiorów z lat 1990–1994 świadczą, że trudności te zostały już w znacznym stopniu przezwyciężone.

Drzewa i krzewy owocowe uprawiane w sadach towarowych i przydomowych oraz na działkach pracowniczych zaliczane są w Polsce do upraw trwałych. W 2004 r. uprawy trwałe (z półtrwałą uprawą truskawek) zajmowały łączną powierzchnię 394,5 tys. ha (2,3% UR). W produkcji owoców największą rolę odgrywają sady towarowe. Za sad uważa się w Polsce grunt zasadzony drzewami owocowymi o powierzchni powyżej 0,1 ha.

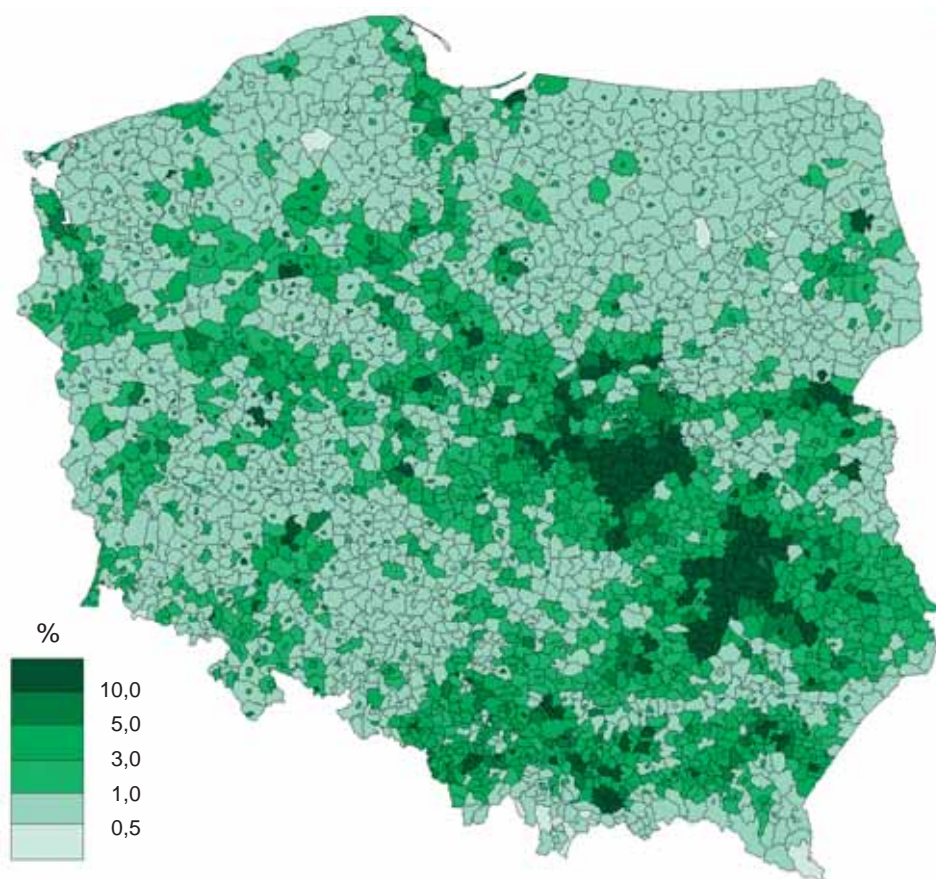
Powierzchnia sadów w Polsce swoje maksimum – 278,6 tys. ha osiągnęła w 1995 r., po czym spadła do 256,7 tys. ha w 2000, a następnie zwiększyła się do 277 tys. ha w 2004 r. (1,7% UR). Liczba gospodarstw użytkujących sady zmniejszyła się w okresie pomiędzy spisami rolnymi 1996 i 2002 o około 20%, wzrosła natomiast w tym okresie przeciętna powierzchnia sadów z 0,6 do 0,86 ha. W rejonach wyspecjalizowanych w towarowej produkcji owoców spotykane są sady o powierzchni do kilkudziesięciu hektarów.

W rozmieszczeniu upraw sadowniczych występuje bardzo duża zmienność przestrzenna i miejscami silna koncentracja. Na ogólną liczbę 317 tys. gospodarstw posiadających sady aż 79,3 tys. ($\frac{1}{4}$) znajduje się w woj. mazowieckim – głównie w południowej jego części w pobliżu Grójca, Warki i Piaseczna. Według PSR 2002 bardzo mało gospodarstw sadowniczych znajdowało się na północy i zachodzie Polski (woj.: warmińsko-mazurskie – 1,8 tys. i lubuskie – 2,3 tys.).

Uprawę drzew owocowych w sadach prowadzono głównie w gospodarstwach indywidualnych i w związku z tym nieco ponad 97% sadów w 2004 r. należało do prywatnego sektora rolnictwa.

Najważniejszy rejon sadowniczy w Polsce położony jest w okolicach: Piaseczna, Góry Kalwarii, Warki, Grójca i Rawy Mazowieckiej. Dostarcza ponad 1/3 krajowej produkcji owoców, choć zajmuje niewiele ponad 1% powierzchni rolniczej kraju. W powiecie grójeckim np. udział sadów wynosi blisko 40% powierzchni UR. Największy udział sadów w ogólnej powierzchni użytków rolnych mają położone w tym rejonie gminy: Błędów – 77,9%, Belsk Duży 74%, Warka 67,7% i Goszczyn 66,9%. W kilku innych gminach tego powiatu sady zajmowały od 30 do 50% powierzchni UR (ryc. 2). W mazowieckim obszarze sadowniczym dominowały jabłonie, przy niewielkim udziale wiśni.

Znacznie mniejsze były rozmiary produkcji owoców w obszarze nadwiślańskim (lubelsko-świętokrzyskim), rozciągającym się w dolinie środkowego biegu Wisły od Puław po Sandomierz. Cechą charakterystyczną tego obszaru obok dominacji jabłoni jest znaczny udział bardziej ciepłolubnych drzew owocowych, w tym moreli.



Ryc. 2. Udział sadów w ogólnej powierzchni użytków rolnych.
Gminy. Rolnictwo ogółem, 2002 r.

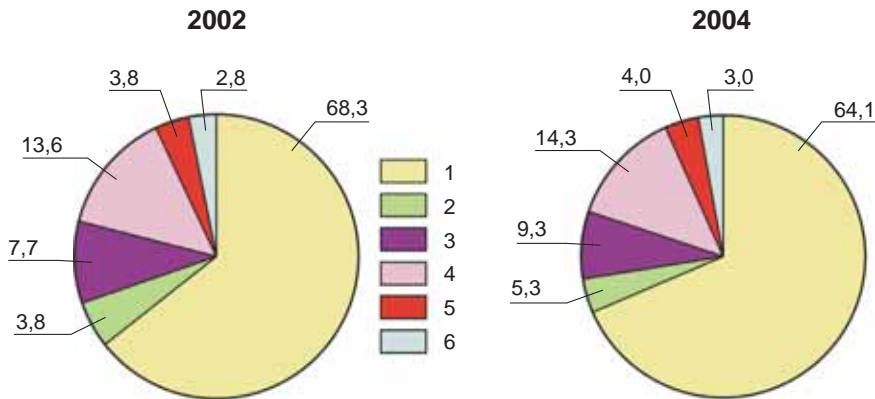
Orchards as a percentage of agricultural land. All agriculture, 2002

Trzeci obszar sadowniczy – to rejon sądecko-limanowski z koncentracją w Kotlinie Sądeckiej. Udział sadów w powierzchni użytków rolnych był tu znacznie niższy niż w okolicach Grójca i jedynie w gminie Jodłownik wynosił około 25%, a w gminach: Raciechowice, Łososina Dolna, Łukawica, Podegrodzie i Łącko wahał się od 10 do 17%. Interesującą cechą sadownictwa w tym rejonie jest, przy dominacji jabłoni, dość znaczny udział śliw.

W strukturze wszystkich drzew owocowych w polskich sadach dominują jabłonie. Według danych PSR 2002 jabłonie uprawiano w 2419 tys. gospodarstw, na powierzchni 147,1 tys. ha. Sady jabłoniowe stanowią nieco ponad 2/3 ogólnej powierzchni sadów i zdecydowanie dominują w ogólnej liczbie drzew owoc-

wych (por. ryc. 3). Najliczniejszą grupę gospodarstw zajmujących się uprawą jabłoni stanowiły gospodarstwa o wielkości sadu do 1 ha (87%).

Kolejne miejsca pod względem powierzchni uprawy w sadach zajmowały wiśnie – 29,4 tys. ha (14,3%) uprawiane głównie w sadach małych; w dalszej kolejności śliwy – 16,5 tys. ha (9,3%) oraz grusze – 8,3 tys. ha i czereśnie – 8,1 tys. ha.



Ryc. 3. Struktura gatunkowa drzew owocowych według zajmowanej powierzchni w 2002 i 2004 r. (%)

1 – jabłonie, 2 – grusze, 3 – śliwy, 4 – wiśnie, 5 – czereśnie, 6 – pozostałe

Species structure of fruit trees by area of cultivation, 2002 and 2004 (%)

1 – apple trees, 2 – pear trees, 3 – plum trees, 4 – cherry trees,

5 – sweet cherry trees, 6 – other fruit trees

Pozostałe drzewa owocowe – głównie brzoskwinie, morele i orzechy włoskie – zajmowały łącznie 6 tys. ha, co stanowiło około 3,0% ogólnej powierzchni uprawy drzew owocowych w sadach.

Duże straty w drzewostanach drzew owocowych powodują niekorzystne warunki pogodowe, takie jak: bardzo niskie temperatury zimowe oraz późne przymrozki wiosenne. Szczególnie duże straty (szacowane na 10 mln drzew w sadach) spowodowała zima w 1987 r. W grójeckim rejonie sadowniczym wymarzło wtedy około 70% jabłoni. Paradoksalnie wspomniana zima z bardzo dużymi mrozami okazała się mieć pozytywny wpływ na sadownictwo tego regionu w następnych latach. Mniejsza ilość owoców spowodowała obniżenie kosztów zbiorów oraz wzrost ich cen na rynku, a wymarzniete, często stare drzewa o obniżonej wydajności zastąpiono nowymi nasadzeniami. Przy tej okazji wprowadzono nowe odmiany jabłoni, szczepione na podkładkach skarłających, które rozpoczynają owocowanie już w następnym roku po zasadzeniu drzewka. W sadach towarowych zwiększano liczbę drzew przypadającą na 1 ha do 1,2 tys., a w skrajnych przypadkach nawet do 2,5 tys. sztuk i więcej.

W całym kraju tylko w latach 1965–1995 liczba drzew w sadach wzrosła z około 33 mln do 60 mln. Pod koniec lat 1990. liczba drzew owocowych w sadach i poza sadami wynosiła 129 mln sztuk, z czego 95,6 mln to były drzewa owocujące.

Na przełomie lat 1980. i 1990. w sadach towarowych zaczęto wprowadzać nowe odmiany jabłoni np. Jonagold, Fiesta, Eliza, Alba, Elster, Jersey Mac, Šampion i inne. Niektóre z tych odmian, będące mutantami koksy, nieco ją przypominają smakiem, ale są odporniejsze na transport oraz szkodniki i choroby grzybowe. Jabłonie tych odmian są niskopiennie, co przy aktualnych wysokich cenach środków chemicznej ochrony roślin i często stosowanych zabiegach ochronnych powoduje obniżenie ogólnych kosztów produkcji owoców.

Plony owoców w sadach, z uwagi na znacznie większą gęstość nasadzeń, osiągają 40 do 60 ton owoców z 1 ha. Znaczne obniżenie koron drzew powoduje, że zbiory są łatwiejsze i tańsze. Przy obniżonych koronach drzew niższe i bardziej efektywne są też nakłady na chemiczne środki ochrony drzew i owoców.

W okresie powojennym przeciętne roczne krajowe zbiory owoców z drzew, wraz ze wzrostem ich liczby i postępami agrotechniki w sadach, wzrastały od około 200 tys. ton w latach 1946–1950 do nieznacznie ponad 900 tys. ton w okresie 1970–1975, 2134 tys. ton – w 1996–2000 i 2559 tys. ton w latach 2001–2005.

Z czasem zmniejszały się też wahania wysokości zbiorów owoców pomiędzy latami o korzystnych i niekorzystnych warunkach pogodowych. W pięcioleciu 1956–1960 różnica w zbiorach owoców z drzew pomiędzy rokiem najkorzystniejszym i najmniej korzystnym wynosiła 3,4 raza, w pięcioleciu 1991–1995 – 1,6 raza, a w latach 2001–2005 już tylko 80%.

Podobnie duże wahania wysokości zbiorów w latach 1950. i 1960. dotyczyły różnych gatunków owoców – na przykład zbiory jabłek w 1962 r. były ponad pięciokrotnie, a w 1965 czterokrotnie niższe od zbiorów z 1964 r. Zbiory gruszek w 1960 r. były 9 razy wyższe niż w roku następnym, w 1961 śliwek zebrano 6 razy więcej niż w 1962, itd.

W ostatnim ćwierćwieczu wyjątkowo niskie zbiory owoców miały miejsce w 1987 r., a to z powodu dużych różnic temperatury pomiędzy lutym, kiedy była ona dodatnia i marcem, kiedy w niektóre dni spadała do -30°C . W efekcie tak dużych wahań temperatury i silnych mrozów bardzo dużo drzew owocowych wymarzło, a ogólnokrajowe zbiory owoców spadły z 2269 tys. ton w 1986 r. do zaledwie 545 tys. ton w roku 1987.

Zbiory owoców z drzew w latach 1950–2005 z podziałem na poszczególne gatunki ilustruje tabela 1. Od początku lat 1950. w zbiorach owoców dominują jabłka. Ich udział w ogólnej produkcji owoców z drzew wahał się od około 40–70% w latach 1950–1970 do 50–60% w latach 1950–1970 i ponad 80% w ostatnich kilkunastu latach. Wzrost ten nastąpił po części kosztem spadku udziału gruszy, śliwek i czereśni w ogólnej produkcji owoców z drzew. W roku

2004, rekordowym pod względem wysokości zbiorów owoców w całym okresie powojennym (3019 tys. ton), jabłka stanowiły 83,5%, gruszki 2,9%, śliwy 4,4%, wiśnie 6,7% i czereśnie 1,6%.

Tabela 1. Zbiory owoców z drzew

Lata	Zbiory w tys. ton						
	ogółem	jabłka	gruszki	śliwki	wiśnie	czereśnie	inne
1950	224,0	112,5	33,8	36,1	26,9	14,7	*
1955	304,4	177,8	29,8	38,5	23,7	29,5	5,1
1960	1113,5	627,1	190,4	167,9	81,1	40,9	6,1
1961–1965	611,9	371,9	61,5	99,5	44,9	29,9	4,2
1966–1970	1061,9	683,9	144,6	142,2	45,5	35,6	8,1
1971–1975	899,9	647,9	81,7	123,6	23,3	18,2	5,2
1976–1980	1363,0	1000,0	103,0	178,0	38,0	32,0	12,0
1981–1985	1853,0	1508,0	102,0	135,0	61,0	31,0	16,0
1986–1990	1404,2	1188,4	52,8	74,2	67,4	15,8	5,6
1991–1995	1770,0	1457,0	67,0	86,0	122,0	28,0	10,0
1996–2000	2134,0	1758,0	68,1	108,0	145,0	37,5	17,4
2001–2005	2762,2	2325,4	78,5	113,9	177,2	43,1	29,1

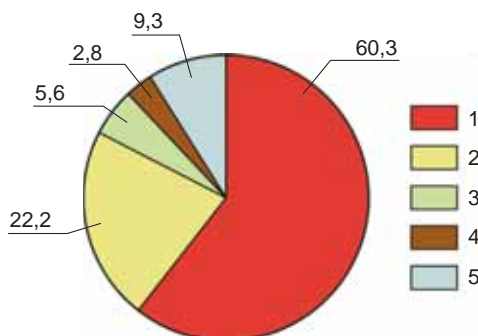
Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

Owoce są coraz częstszym składnikiem diety mieszkańców naszego kraju stanowiąc duże jej urozmaicenie i jedno z podstawowych źródeł witamin. Są też ważnym produktem eksportowym. W 2005 r. wyeksportowano z Polski 636,6 tys. ton owoców świeżych, w tym 427 tys. t jabłek i 613 tys. t przetworów owocowych – głównie koncentratu jabłkowego (247 tys. t) i mrożonek (243 tys. t).

Rozmieszczenie i zmiany struktury gatunkowej i produkcji owoców jagodowych

Bardzo ważnym uzupełnieniem podaży rynkowej owoców z drzew są w Polsce owoce jagodowe. Do owoców jagodowych zaliczono zbiory z krzewów jagodowych (porzeczki, agrest, aronia, leszczyna, winorośl) i plantacji (truskawki, maliny). W 2004 r. krzewy owocowe i plantacje owoców jagodowych zajmowały łączną powierzchnię około 117 tys. ha.

Powierzchnię uprawy krzewów jagodowych i plantacji z podziałem na poszczególne ich gatunki ilustruje rycina 4. Pośród plantacji owoców jagodowych dominują truskawki, które przeważają też w ogólnej powierzchni uprawy roślin jagodowych (52,8% w 2000 r. i 44,8% w 2004).



Ryc. 4. Struktura uprawy krzewów owocowych według zajmowanej powierzchni, 2004 r. (%)
 1 – porzeczka czarna, 2 – maliny, 3 – agrest, 4 – leszczyna, 5 – pozostałe
 Cultivation structure of fruit shrubs by area occupied, 2004 (%)
 1 – blackcurrant, 2 – raspberry, 3 – goosberry, 4 – hazel, 5 – others

W 2004 r. truskawki zajmowały Polsce 52,4 tys. ha. Na terenie dwóch województw: mazowieckiego i lubelskiego mieściło się aż 45,5% ich ogólnokrajowej powierzchni. Rejony o najbardziej rozwiniętej uprawie truskawek to dolina Wisły od Puław po Magnuszew, Wilgę i Sobienie Jeziory oraz w kierunku północno-zachodnim od Warszawy w okolicach Czerwińska n. Wisłą po Sanniki i Gąbin, a także pogranicze woj. mazowieckiego i świętokrzyskiego w pobliżu Szydłowca, Przysuchy i Końskich.

Około 1/3 z ogólnej powierzchni uprawy porzeczek (38,9 tys. ha) znajduje się na Lubelszczyźnie, a na kolejnym miejscu jest woj. mazowieckie z koncentracją uprawy na północ od Warszawy w okolicach Zakroczymia i Płońska.

W ostatnim ćwierćwieczu systematycznie, choć nieznacznie, wzrastała powierzchnia uprawy malin (z 9 tys. ha w 1980 r. do 14 tys. ha w 2004). Najwięcej malin uprawia się w woj. lubelskim (63,4% powierzchni krajowej) i w gminie Czerwińsk n. Wisłą w woj. mazowieckim, gdzie maliny zajmują około 5% użytków rolnych.

Powierzchnia uprawy agrestu spadła z ponad 8 tys. ha w 1995 r. do około 3,6 tys. ha w latach 2002–2004. Najbardziej rozpowszechniona jest jego uprawa w Wielkopolsce, na Górnym Śląsku i na Sądecczyźnie.

W ostatnich 20 latach nastąpił blisko 2,5-krotny wzrost powierzchni pozostałych plantacji, zwłaszcza leszczyny.

Zbiory owoców jagodowych w poszczególnych latach (tab. 2) ulegały mniejszym wahaniom w porównaniu z owocami z drzew i systematycznie wzrastały z przeciętnych w latach 1960–1963 – 91,6 tys. ton, do 420 tys. ton w latach 1981–1985 i 470 tys. ton w ostatnich latach, stanowiąc zwykle około 1/5 zbiorów owoców ogółem.

Tabela 2. Zbiory owoców jagodowych z krzewów i plantacji

Lata	Zbiory w tys. ton					
	ogółem	truskawki	maliny	porzeczki	agrest	pozostałe owoce jagodowe
1960	81,6	17,7	5,8	36,7	19,6	1,8
1965	206,2	147,9	5,9	35,7	16,7	*
1970	180,3	93,8	11,0	51,9	23,6	*
1971–1975	251,2	140,9	17,1	67,7	25,5	*
1976–1980	353,7	182,3	21,5	119,6	30,3	*
1981–1985	420,0	198,7	30,3	152,5	38,5	*
1986–1990	486,6	272,2	33,0	142,8	38,5	0,3
1991–1995	467,8	204,0	33,0	180,4	43,5	5,4
1996–2000	429,7	168,5	40,7	166,0	35,3	19,2
2001–2005	407,3	179,4	51,0	181,4	21,6	36,9

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

W strukturze tonażu owoców jagodowych przeważały zwykle truskawki nad porzeczkami, choć na początku lat 60. i w ostatnich kilku latach kolejność była odwrotna. W 2005 r. na zbiory porzeczek i truskawek przypadało po około 37% ogólnych zbiorów owoców jagodowych, na maliny 13%, na agrest 3,3% i na pozostałe owoce jagodowe 9,2%. Poczynając od lat 1960. podstawowe zmiany w strukturze zbiorów owoców jagodowych, to stopniowe ograniczanie wysokiej dominacji truskawek na rzecz powiększającego się udziału porzeczek, a w ostatnich latach – wzrost udziału malin i grupy pozostałych owoców jagodowych (orzechów laskowych, aronii i winogron).

Do upraw sadowniczych zalicza się także szkółki drzew owocowych oraz drzew i krzewów ozdobnych. Według danych RSP 2002 uprawy te prowadziło 3245 gospodarstw na łącznej powierzchni 4393 tys. ha.

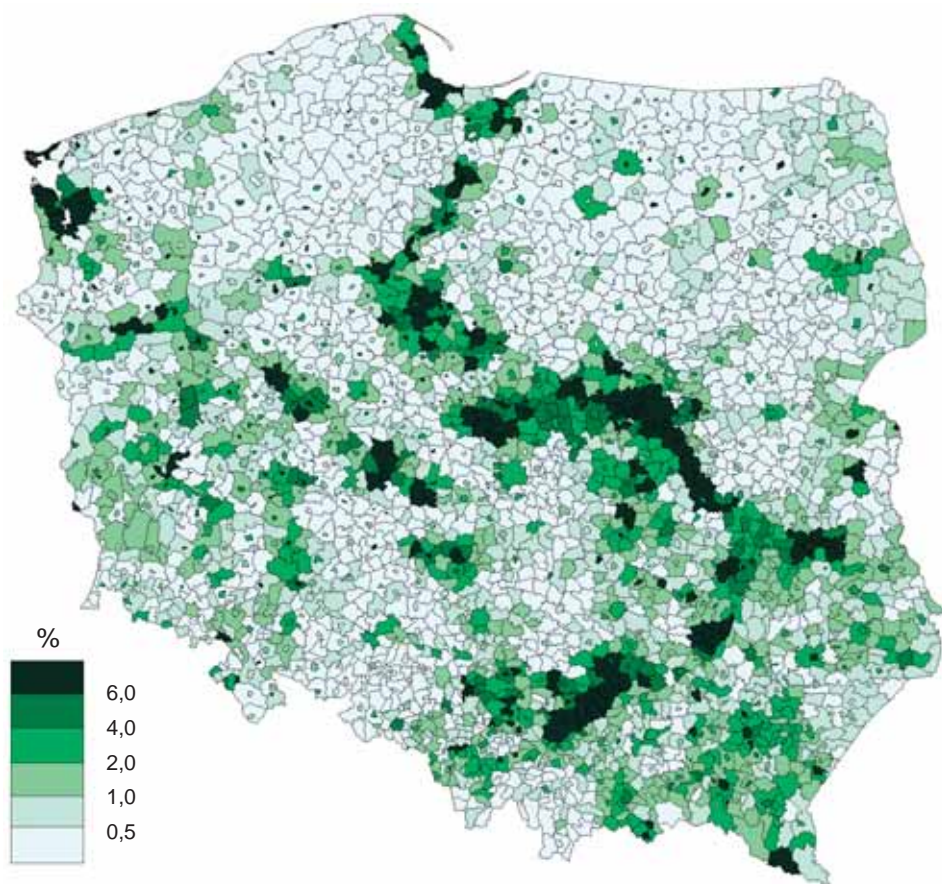
Warzywa gruntowe – rozmieszczenie, struktura gatunkowa i produkcja

Warzywnictwo jest jedną z podstawowych gałęzi w dziale produkcji roślinnej rolnictwa. Warzywa uprawia się w różnych celach: niektóre z powodu dużej zawartości witamin, inne w celach smakowych, a zdecydowaną większość z powodu obu tych cech oraz zawartości różnych mikroelementów niezbędnych człowiekowi do prawidłowego rozwoju.

Powierzchnia zasiewów warzyw gruntowych po wzroście z 130,5 tys. ha w 1950 r. do około 190 tys. ha w 1960 i 253 tys. ha w 1970 r. utrzymywała się na niewiele zmienionym poziomie aż do 1990 r., po czym wzrosła do 291,4 tys. ha

w 1994 r. Trudności ze zbytem warzyw, powodowane likwidacją spółdzielczości ogrodniczej i utrudnieniami w eksporcie spowodowały, że ich powierzchnia zmniejszyła się do 171 tys. ha w 2002 r., po czym w trzech następnych latach nastąpił jej ponowny wzrost do 224 tys. ha w 2005 r. W 95,3% warzywa pochodziły z indywidualnych gospodarstw rolnych.

Udział warzyw w ogólnokrajowej powierzchni zasiewów wahał się od 0,9% w 1950 r. do niewiele poniżej 2% i tylko w połowie lat 1990. przekraczał nieznacznie tę wielkość. Uprawą warzyw polowych zajmowały się praktycznie prawie wszystkie gospodarstwa rolne w kraju, chociaż ich uprawa wykazywała zdecydowaną koncentrację w niektórych rejonach, zwłaszcza w pobliżu dużych miast i ośrodków przetwórstwa (por. ryc. 5). Najwięcej warzyw uprawiano w czterech województwach: mazowieckim, wielkopolskim, łódzkim i małopolskim.



Ryc. 5. Udział warzyw polowych w ogólnej powierzchni zasiewów.
Rolnictwo indywidualne, 2002

Field vegetables as a percentage of the total area sown. Individual agriculture, 2002

skim, na które przypada prawie połowa ogólnej powierzchni uprawy warzyw polowych w Polsce. Bardzo mało warzyw uprawiano zaś w woj.: opolskim, warmińsko-mazurskim, śląskim i na Ziemi Lubuskiej.

W przypadku województw mazowieckiego, łódzkiego i małopolskiego uprawa warzyw polowych koncentrowała się głównie w strefach podmiejskich Warszawy, Łodzi i Krakowa. Szacuje się, że ze strefy podmiejskiej Warszawy, zwłaszcza z terenów na zachód od miasta pochodzi blisko 10% krajowej produkcji warzyw polowych. Duże natężenie uprawy warzyw pokrywa się tu z występowaniem urodzajnych gleb typu czarne ziemie. Największe udziały warzyw w ogólnej powierzchni zasiewów występowały w miastach będących siedzibami gmin wyspecjalizowanych w produkcji warzywniczej (Zakroczym 67,5%, Ożarów Mazowiecki 61,7%, Konstancin-Jeziorna 45,4%) i w kilku dzielnicach Warszawy (Warszawa-Bemowo – 55,2%, Warszawa-Wawer 54,4 i Warszawa-Ursus 48%) oraz w gminach sąsiadujących z miastem od zachodu (Ożarów Mazowiecki 36,5%, Raszyn – 34,7%, Stare Babice 32,4%, Michałowice 32,0%, oraz w gminach: Zakroczym 25,6% i Karczew 23%).

Warzywa zajmowały także znaczną część upraw w pobliżu Krakowa (Igłomia-Wawrzeńczyce 57,3%, Koniusza 38,6% i Charsznica w powiecie miechowskim – 33,1%) oraz w kilku gminach na północ od Łodzi w powiecie łęczyckim (Góra Świętej Małgorzaty – 38,9%, Piątek – 19,8%, Łęczyca – 19,2%).

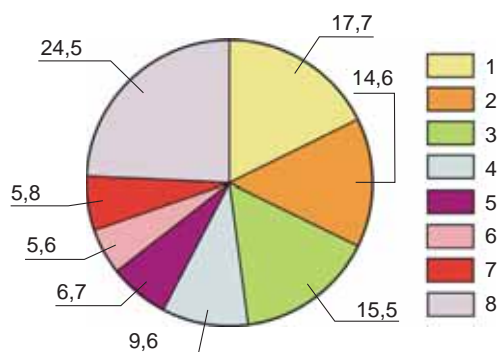
Duży był ponadto udział warzyw w powierzchni zasiewów w pobliżu innych większych rynków zbytu, takich jak Trójmiasto, Szczecin, Poznań, Lublin oraz Bydgoszcz, Toruń oraz w sąsiedztwie dużych zakładów przetwórczych (gminy: Samborzec – 56,9%, Obrazów 41,4%, Dwikozy 26,1%, Sadlinki k.Kwidzyna 26%).

W obrazie przestrzennym rozmieszczenia produkcji warzyw polowych w Polsce rzuca się w oczy jej silne związanie z urodzajnymi glebami w dolinie Wisły, a częściowo też Warty i Noteci.

W 2005 r. w strukturze upraw warzyw polowych (ryc. 6) największy był udział cebuli (17,6%) i kapusty (15,8%). Kolejne miejsca zajmowały: marchew jadalna (14,7%), dalej ogórki (9,6%), buraki ćwikłowe (6,8%) i pomidory (5,8%). Istotne zmiany w strukturze upraw warzyw to przede wszystkim spadek powierzchni uprawy kapusty i pomidorów przy jednoczesnym wzroście powierzchni uprawy cebuli, kalafiorów i grupy warzyw smakowych (selera, pietruszki i pora). Na wielką skalę warzywa polowe uprawiano w 4,5 tys. dużych gospodarstwach rolnych, a przeciętna powierzchnia pod warzywami w tych gospodarstwach wynosiła blisko 11 ha (*Systematyka...*, 2003, s. 49).

W dziesięciu gminach na terenie kraju występuje dominacja lub przewaga warzyw w kierunkach użytkowania gruntów ornych¹. Jednak tylko w gminach

¹ Kierunki wyznaczono stosując metodę kolejnych największych ilorazów (metoda Donta) pozwalającą na określenie proporcji pomiędzy uprawami tworzącymi kierunek zależności od ich wagi w strukturze zasiewów. Symbole: w – warzywa, p – pszenica, z – ziemniaki.



Ryc. 6. Struktura gatunkowa uprawy warzyw gruntowych według zajmowanej powierzchni, 2004 r. (%)

1 – cebula, 2 – marchew jadalna, 3 – kapusta, 4 – ogórki, 5 – buraki ćwikłowe, 6 – kalafior, 7 – pomidory, 8 – pozostałe

Species structure of field vegetables cultivation, 2004 (%)

1 – onions, 2 – carrots, 3 – cabbages, 4 – cucumbers, 5 – beets, 6 – cauliflowers, 7 – tomatoes, 8 – other field vegetables

Igłomia-Wawrzeńczyce i Samborzec występuje kierunek wybitnie warzywniczy z udziałem pszenicy (w_5+p_1), a w gminie Góra Świętej Małgorzaty – warzywniczy z pszenicą i ziemniakami ($w_4+p_1+z_1$). W dalszych 43 gminach, położonych w wyżej wymienionych rejonach występują kierunki warzywniczo-pszenne (w_3+p_2) z udziałem ziemniaków, jęczmienia lub odłogów oraz kierunki pszenno-warzywnicze (p_3+w_2) i warzywniczo-pszenne (w_2+p_2) oraz warzywniczo-ziemniaczane (w_2+z_2) z udziałem innych roślin. W kolejnych 27 gminach występują kierunki z udziałem warzyw na poziomie 1 ilorazu (por. Kulikowski, 2005, s. 186).

Warzywa stanowią ważną pozycję w produkcji globalnej (5,8%) i produkcji towarowej rolnictwa (6%). Ponad połowę ich zbiorów dostarczały 4 województwa (mazowieckie, wielkopolskie, łódzkie i małopolskie). Najmniejsze zbiory pochodzą natomiast z woj.: opolskiego, warmińsko-mazurskiego i podlaskiego. O ile małe zbiory warzyw w dwóch ostatnich województwach można uzasadnić małym udziałem urodzajnych gleb i trudniejszymi niż w innych rejonach kraju warunkami klimatycznymi, o tyle trudno wytłumaczyć fakt, że produkcja warzyw w woj. opolskim, przy znacznym udziale dobrych gleb i korzystnych warunkach klimatycznych, była blisko 17 razy mniejsza niż w woj. mazowieckim.

Krajowe zbiory warzyw gruntowych (tab. 3) rosły wraz ze wzrostem powierzchni zasiewów i plonów – od przeciętnych rocznych wynoszących w okresie 1955–1959 2,1 mln t do 5,4 mln t w latach 1991–1995, po czym uległy zmniejszeniu do 4,7 mln t w ostatnim pięcioleciu, głównie w rezultacie znacznego spadku powierzchni zasiewów.

Tabela 3. Powierzchnia uprawy i zbiory warzyw gruntowych

Lata	Powierzchnia uprawy w tys. ha	Zbiory w tys. ton							
		ogółem	kapusta	cebula	marchew jadalna	buraki cukrowe	ogórki	pomidory	pozostałe warzywa
1950	130	1972	1068,0	126	192	212	111	72	191
1960	190	3359	1730,0	182	391	740	209	164	303
1965	232	3713	1778,0	324	444	334	201	185	446
1970	253	3536	1652,0	365	490	440	439	354	438
1971–1975	244	3764	1441,2	341	441	373	397	352	419
1976–1980	253	4053	1523,0	353	503	381	306	278	713
1981–1985	248	4493	1545,0	437	668	426	325	384	740
1986–1990	256	5218	1703,0	558	758	484	376	441	898
1991–1995	278	5374	1725,0	657	809	523	401	399	860
1996–2000	244	5420	1864,0	686	886	503	357	290	917
2001–2005	208	4653	1365,0	700	861	365	281	235	846

Źródło: obliczenia własne na podstawie danych GUS.

W strukturze wagowej ogólnych zbiorów warzyw w pierwszym okresie po II wojnie światowej zdecydowanie dominowała kapusta (54% w 1950 i 51,5% w 1960 r.), z czasem jej udział spadł do 33% w 1990 i 27,6% w 2005 r. W tym ostatnim roku kolejne miejsce po kapuście zajmowała grupa pozostałych warzyw (kalafior, pietruszka, seler i por) z udziałem 20,4%, a następnie marchew jadalna 14,4%, cebula 12,9% oraz ogórki 19,6%, buraki ćwikłowe 6,8% i pomidory – 5,8%.

Znaczny przyrost w okresie powojennym nastąpił w zbiorach cebuli, marchwi jadalnej i kalafiorów.

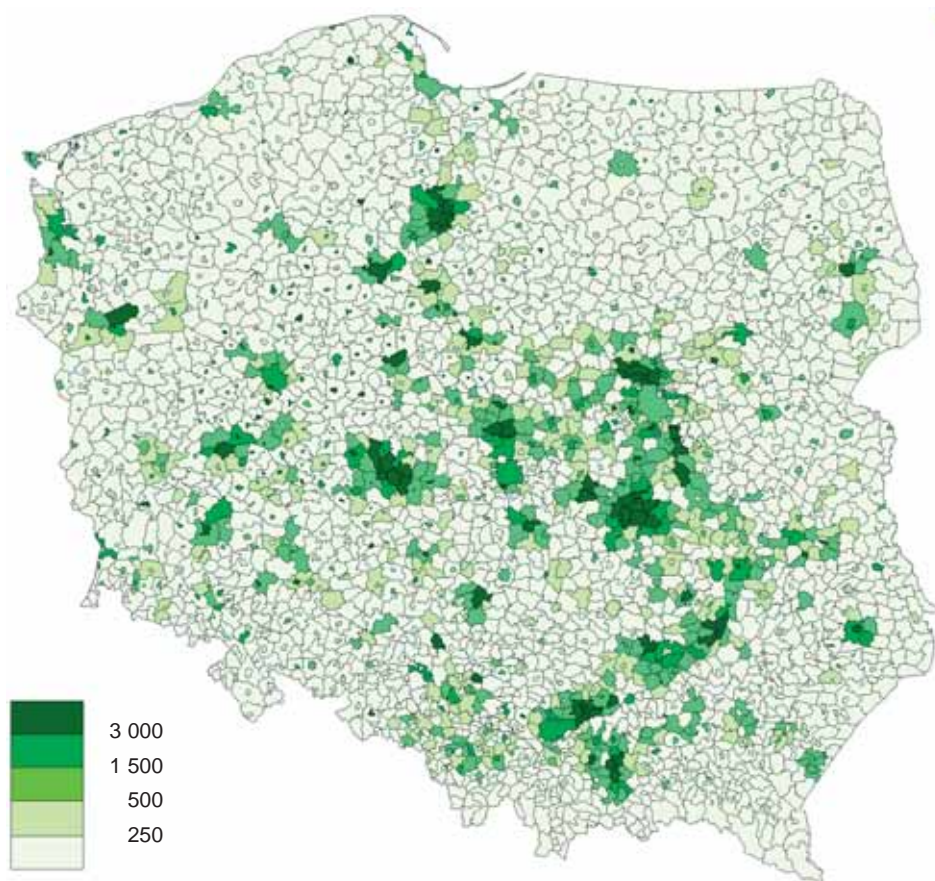
Warzywa z upraw pod osłonami

Ważnym uzupełnieniem produkcji warzyw polowych jest ich uprawa pod osłonami. Przez uprawy pod osłonami rozumiana jest uprawa w szklarniach, inspektach i tunelach foliowych o wysokości w części szczytowej powyżej 1,5 m.

Ogólna powierzchnia upraw pod osłonami w ciągu ostatniego trzydziestolecia wzrosła z 16 580,5 tys. m² w 1975 r. do blisko 44 000 tys. m² w końcu lat 1980. i po znacznym spadku w okresie restrukturyzacji (do około 24 000 tys. m² w 2000 r.) wzrosła następnie bardzo znacznie, osiągając 62 236 tys. m² w 2002 r. (głównie dzięki wzrostowi powierzchni tuneli foliowych). Przed 1970 r. w ogólnej powierzchni upraw pod osłonami dominowały inspekty (61% w 1967 r.), po czym nastąpił bardzo szybki spadek ich udziału do 0,8% w 2004 r.

Według danych RSP 2002 na ogólną powierzchnię 6324 ha warzyw uprawianych pod osłonami w Polsce około 40% przypadało na pomidory, 23% na ogórki i 19,3% na paprykę. Pomidory pod osłonami uprawiano głównie w woj. wielkopolskim (18,2% ogólnej powierzchni uprawy pomidorów pod osłonami) i mazowieckim (17,2%). Blisko połowa ogólnokrajowej powierzchni uprawy ogórków pod osłonami przypadała na woj.: mazowieckie, łódzkie i wielkopolskie, a 3/4 powierzchni uprawy papryki spod osłon – na mazowieckie, w tym gros na gminy na zachód od Radomia.

Powierzchnia szklarni po systematycznym wzroście do końca lat 1980. (do ponad 1930 tys. ha w latach 1987–1988) w latach 1990. uległa znacznemu zmniejszeniu, co w pierwszym etapie wiązało się z ograniczeniem eksportu



Ryc. 7. Powierzchnia upraw warzyw pod osłonami w m² na 100 ha użytków rolnych. Rolnictwo ogółem, 2002

Vegetable cultivation under cover in m² per 100 ha of agricultural land. Total agriculture, 2002

kwiatów do Rosji, a następnie z dynamiczną zmianą funkcji stref podmiejskich. W gminie Jabłonna, wyróżniającej się przed laty bardzo wysoką specjalizacją w produkcji kwiatów ciętych, część szklarni zamieniono na hurtownie produktów żywnościowych, papierosów, elektroniki itd. W wielu innych szklarniach w tej wsi znajdują się sklepy, składy materiałów budowlanych, a nawet warsztaty naprawy samochodów, w części z nich zaś powrócono do wcześniej prowadzonej uprawy nowalijek.

W ostatnich latach w strukturze powierzchni upraw pod osłoną dominują tunele foliowe (60% w 2004 r.).

Przestrzenne zróżnicowanie upraw pod osłonami w skali gmin określono stosując wskaźnik liczby m² upraw pod osłonami na 100 ha UR (ryc. 7). Przeciętna powierzchnia upraw warzywniczych prowadzonych pod osłonami w 2002 r. wynosiła w Polsce 374 m² na 100 ha UR, a w gospodarstwach indywidualnych, do których należy 97,6% tych upraw, 426 m². Najwyższy poziom w skali kraju wskaźnik ten osiąga w gminach wyspecjalizowanych w produkcji papryki, położonych na zachód od Radomia (gminy: Potworów – 39 185 m² na 100 ha UR, Radzanów 34 321 m², Klwów – 24 734 m², Przytyk 19 491 m²).

Wraz z likwidacją gospodarstw państwowych udział indywidualnych gospodarstw rolnych w ogólnych zbiorach warzyw spod osłon wzrósł z 73,4% w 1980 r. do 90,7% w 2004.

Przeciętne roczne zbiory warzyw spod osłon wzrosły z 42,6 tys. ton w latach 1966–1970 do 129 tys. t w okresie 1976–1980 i około 700 tys. t od 2002 do 2004.

Pozostałe uprawy ogrodnicze

Poza uprawą warzyw pod osłonami w 2002 r. ponad 27 tys. gospodarstw prowadziło uprawę kwiatów i gruntowych roślin ozdobnych na łącznej powierzchni nieco ponad 3 tys. ha. W blisko 7 tys. gospodarstw prowadzono gruntową uprawę kwiatów i roślin ozdobnych pod osłonami na łącznej powierzchni 1417 ha. Duża była koncentracja uprawy kwiatów pod osłonami w gminie Jabłonna oraz w kilku innych gminach w bliskim sąsiedztwie Warszawy, zwłaszcza od jej zachodniej i południowej strony. Jeszcze w początku lat 1980. wyniki badań terenowych prowadzonych przez autora wskazywały, że efekty uzyskiwane z pracy w wysoko wyspecjalizowanym rolnictwie w produkcji ogrodniczej były na tyle wysokie i konkurencyjne w stosunku do innych źródeł dochodów, że nie notowano tam znacniejszego odpływu ludności z rolnictwa. Obecnie jednak produkcja kwiatów w gminie Jabłonna oraz innych terenach strefy podmiejskiej Warszawy uległa załamaniu. Początkowo przyczyną, dla której poważnie ograniczono produkcję kwiatów pod osłonami był brak opału oraz znaczny wzrost podatków od produkcji ogrodniczej. W następnych kilku latach wprowadzono znaczne podwyżki cen nośników energii oraz cen środków chemicznej ochrony

roślin. Na przełomie lat 1980. i 1990. nastąpiło zahamowanie eksportu kwiatów do byłego ZSSR. We wcześniejszych latach około 70% goździków, które dominowały wśród uprawianych na tym terenie kwiatów ciętych eksportowano na ten rynek. Dodatkowe trudności ze zbytem kwiatów na rynku krajowym wiązały się ze spadkiem siły nabywczej klientów, spowodowanym kryzysem ekonomicznym początków transformacji oraz konkurencją kwiatów importowanych, zwłaszcza z Holandii, gdzie koszt ich produkcji był o 40 do 50% niższy niż w Polsce.

Wraz z rozwojem ogrodów działkowych, a zwłaszcza terenów rekreacyjnych wzrastała też podaż drzew i krzewów ozdobnych. Według danych RSP 2002 ich uprawą zajmowało się 3245 gospodarstw, a ich łączna powierzchnia w roku spisowym wynosiła 4393 ha.

Do upraw ogrodniczych GUS zalicza też uprawy grzybów jadalnych, które w 2002 r. produkowane były w 3784 gospodarstwach na łącznej powierzchni 1,7 mln m². W uprawie grzybów jadalnych dominującą pozycję zajmują pieczarki. W 2005 r. wyeksportowano z Polski około 135 tys. ton pieczarek i ich przetworów za sumę 1,7 mln euro.

Zakończenie

Uprawy ogrodnicze stanowią bardzo ważną gałąź produkcji rolnej, zarówno z punktu wysokości udziału w towarowej produkcji roślinnej (29% w 2005 r.), jak też ich dużej roli w diecie konsumentów z uwagi na zawartość witamin, mikroelementów oraz właściwości smakowe. W strukturze upraw i wartości produkcji ogrodniczej dominują warzywa polowe i owoce. W produkcji jabłek Polska stała się potęgą, zajmując trzecie w świecie miejsce pod względem zbiorów.

W okresie powojennym nastąpił znaczny wzrost powierzchni upraw ogrodniczych przy jednoczesnym bardzo dużym wzroście zbiorów owoców z drzew, owoców jagodowych, warzyw polowych i warzyw spod osłon (por. tabele 1, 2, 3).

Wszystkie uprawy ogrodnicze charakteryzuje wysoka koncentracja wokół dużych ośrodków konsumpcji i zakładów przetwórstwa owocowo-warzywnego.

Wyniki badań terenowych prowadzonych na początku lat 1980. na terenie rolniczej strefy podmiejskiej Warszawy wskazywały na to, że nie notowano znaczącego odpływu ludności z rolnictwa tych obszarów. W ostatnich kilkunastu latach zanotowano jednakże duże zmiany funkcji w gminach położonych w bliskim sąsiedztwie centrum aglomeracji w kierunku rozwoju funkcji pozarolniczych (głównie usług). Dotyczyło to zwłaszcza obszarów wyspecjalizowanych w produkcji warzyw i kwiatów. Na terenach sadowniczych, położonych w nieco większym oddaleniu od Warszawy (40–60 km) zmiany polegają na wprowadzeniu nowych, bardziej poszukiwanych przez konsumentów gatunków owoców i zastosowaniu nowoczesnych metod ich uprawy (znaczne zagęszczenie drzew w sadach, obniżenie koron drzew, zastosowanie podkładek umożliwiających

duże zbiory w krótkim okresie po założeniu nowego sadu itp.). Innymi słowy, na terenach sadowniczych nie notowano istotnych zmian funkcji na nierolnicze.

Warzywa, owoce i ich przetwory stanowią ważną pozycję w eksporcie produktów rolnych. W 2005 r. wyeksportowano z Polski blisko 1,1 mln ton warzyw i ich przetworów oraz pieczarek, za ogólną kwotę ponad pół mld euro. W zbiorach owoców Polska zajmuje czwarte miejsce wśród krajów UE, a w zbiorach warzyw plasuje się na miejscu trzecim. Plony warzyw uzyskiwane w naszym kraju w 2004 r. były zbliżone do przeciętnych unijnych. Według K. Pawlak (2005) w 2002 r. stopień samowystarczalności Polski w zaopatrzeniu w owoce wynosił 90,6%, a w warzywa 102,7%.

Po wstąpieniu naszego kraju do UE otworzyły się większe możliwości eksportu produktów ogrodnich na rynki krajów Europy Zachodniej, co może być podstawą do dalszego rozwoju tej gałęzi rolnictwa.

Piśmiennictwo

- Bielenin S.H., 1972, *Intensywność produkcji sadowniczej*, Prace Instytutu Sadownictwa, 16.
- Budzyński F., 1967, *Rozmieszczenie produkcji warzyw i owoców*, PWRiL, Warszawa.
- Gertych Z., 1972, *Niektóre zagadnienia ekonomiki warzywnictwa*, Biuletyn Warzywnicy, Skierniewice.
- Górz B., Guzik Cz., 1996, *Warzywnictwo i sadownictwo*, plansza 8.81 [w:] *Atlas Rzeczypospolitej Polskiej*, Główny Geodeta Kraju, Warszawa.
- Guzik Cz., 1981, *Geograficzno-ekonomiczna analiza sadownictwa w karpackim rejonie sadowniczym*, UJ, Rozprawy Habilitacyjne, Kraków, 193 s.
- Jedut R., 1984, *Sadownictwo lubelskiego rejonu nadwiślańskiego*, [w:] *Przewodnik Ogólnopolskiego Zjazdu PTG, Lublin, 13–15 IX 1984, cz. 2*, PTG-UMCS, Lublin, s. 102–108.
- Kacprzak E., 2002, *Zmiany przestrzenno-organizacyjne sadownictwa w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań.
- Kacprzak E., 2005, *Zmiany przestrzenno-strukturalne polskiego sadownictwa w latach 1988–2005*, [w:] B. Głębocki (red.), *Struktura przestrzenna rolnictwa Polski u progu XXI wieku*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 193–217.
- Król B., 1962, *Próba badania opłacalności produkcji sadowniczej*, Zeszyty Naukowe, WSR w Krakowie, seria Ekonomika, 2.
- Krusze N., 1958, *Podmiejska gospodarka warzywnicza. Stan i perspektywy rozwoju w Okręgu Warszawskim*, PWRiL, Warszawa.
- , 1964, *Gospodarka ogrodnicza w Polsce*, PWRiL, Warszawa.
- , 1965, *Ogólna ekonomika ogrodnictwa*, PWRiL, Warszawa.
- , 1976, *Ekonomika i organizacja przedsiębiorstw ogrodnich*, PWRiL, Warszawa.
- Kubiak K., 1998, *Ekonomika i organizacja gospodarstw ogrodnich*, Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, Warszawa.
- Kulikowski R., 2005, *Rolnicze użytkowanie ziemi w Polsce w świetle wyników RSP z 2002 r.* [w:] B. Głębocki (red.), *Struktura przestrzenna rolnictwa Polski u progu XXI wieku*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 159–192.

- Kulikowski R., Gałczyński A., 1986, Analiza przestrzenna produkcji warzyw w rolnictwie nieuspołecznionym w woj. st. warszawskim, *Postępy Nauk Rolniczych*, 4, s. 75–94.
- Makosz E., 1978, *Sady zblokowane*, PWRiL, Warszawa.
- Mierwiński J., 2004, *Rynek warzyw spod osłon w Polsce i w Europie*, Studia i Monografie IERiGŻ-PIB, 120, Warszawa.
- Nosowska B., Strojewska I., 2006, *Rynek owoców*, [w:] *Rynek rolny. Analizy, tendencje, ceny*, IERiGŻ, *Biuletyn Miesięczny*, 3, s. 35–43.
- Pawlak K., 2005, *Wybrane aspekty konkurencyjności polskiego sektora owocowo-warzywnego na tle krajów Unii Europejskiej*, *Więś i Rolnictwo*, 3 (128), s. 162–178.
- Pieniążek S., 1968, *Sadownictwo*, PWRiL, Warszawa.
- Pieniążek S. (red.), 1995, *Sadownictwo*, PWRiL, Warszawa.
- Rynek rolny. Analizy, tendencje, ceny*, 2006, IERiGŻ Państwowy Instytut Badawczy, *Biuletyn Miesięczny*, 3.
- Stępka G., Smoleński T., 2006, *Rynek warzyw*, [w:] *Rynek rolny. Analizy, tendencje, ceny*, IERiGŻ, *Biuletyn Miesięczny*, 3, s. 26–34.
- Systematyka i charakterystyka gospodarstw rolnych*, 2003, *Narodowy Spis Powszechny Ludności i Mieszkań. Powszechny Spis Rolny 2002*, GUS, Warszawa, s. 307.
- Szczepanik I., 2006, *Konkurencyjność polskich producentów żywności na rynkach zagranicznych*. Referat na Konferencję IERiGŻ-PIB nt. „Ekonomiczne i społeczne uwarunkowania rozwoju polskiej gospodarki żywnościowej po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej”, Pułtusk, 11–12 grudzień 2006 r., maszynopis.
- Uprawy ogrodnicze. Powszechny Spis Rolny 2002*, 2003, GUS, Warszawa.

[Wpłynęło: styczeń; poprawiono: kwiecień 2007 r.]

ROMAN KULIKOWSKI

HORTICULTURE IN POLAND. SPATIAL DISTRIBUTION, CROP STRUCTURE AND ROLE IN AGRICULTURAL PRODUCTION

Horticulture is a branch of agriculture that includes fruit production on trees and shrubs, field vegetable production and the production of vegetables under cover, as well as cultivation of decorative or ornamental shrubs and plants. In 2005, the area under horticultural crops (including strawberry plantations) was of nearly 620,000 ha (3.8% of Poland's arable land), accounting for 13% of the country's commercial agricultural production. In the same year, Poland exported almost 2.4M tonnes of fruit and vegetables (including in the form of preserves), the total value of this reaching 1.366 bn euros. In terms of the tonnage of vegetable and fruit output, Poland ranks fourth among EU countries.

The largest region of orchards is located to the south of Warsaw, in the vicinity of Grójec, Warka and Góra Kalwaria - its share of Poland's total fruit production being 35%.

The second fruit region, but of much lesser importance, is the Nadwiślański Region (located along the Vistula in Lublin and Świętokrzyskie voivodships), while the third is the Carpathian orchard region located in the foothills of the Carpathian Mountains. The share of all agricultural land taken by orchards is as illustrated in Fig. 2.

Among the fruit-tree species cultivated in orchards, the apple is the main important, with other crops on a significantly lesser scale including sour cherry, plum, pear and sweet cherry. Table 1 compares harvests of fruit from trees in different periods and with a division by species.

Within the total area supporting berry cultivation, the most widespread crops are strawberries (45%) and currants (33%). Raspberries and gooseberries account for only a much less major share (Fig. 4). In turn, harvests of berry fruits represent nearly one-fifth of total fruit output.

Changes in the area of field-vegetable cultivation and output are illustrated in Table 3, while the structure by species is as depicted in Fig. 5. The most intensive concentration of field-vegetable cultivation is to be found in the suburban areas of the large cities (in particular Warsaw, Kraków, Gdańsk, Szczecin and Poznań), as well as in the neighbourhood of the large fruit and vegetable processing plants.

Vegetables also dominate where cultivation under cover is concerned. In 2002, the total area of protected cultivation under cover was 62,236 m², the largest share of this (60%) being accounted for by plastic tunnels. The structure in terms of vegetables cultivated under cover is largely dominated by tomatoes (40%), followed by cucumbers with a 23% share and vegetable peppers with 19.3%. The spatial distribution of cultivation under cover as measured by the number of m² under glass and tall plastic tunnel per 100 ha of arable lands is presented in Fig. 7.

In 2002, nearly 7000 arable farms were involved in the open-field cultivation of flowers, as well as decorative trees and shrubs, the total area being 5800 ha.

Model przestrzennego zachowania turystów

Modelling tourists' spatial behaviour

LUDWIK MAZURKIEWICZ

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

Zarys treści. Przestrzenne zachowanie turystów rozumiane jest w artykule jako podejmowany przez jednostkę proces decyzyjny, dotyczący wyboru miejsca lub miejsc docelowych z punktu widzenia odległości do nich oraz ich turystycznej atrakcyjności. Do opisu tego procesu zaproponowano model zachowania przestrzennego turystów. Jego konstrukcję oparto na dwóch podstawowych koncepcjach obowiązujących we współczesnej literaturze przedmiotu: z jednej strony na ujęciu, w którym podkreśla się znaczenie czynników wypychających turystów z miejsc ich stałego pobytu, z drugiej strony na podejściu, w którym nacisk położony jest na przyciąganie turystów przez miejsca docelowe.

Słowa kluczowe: zachowanie turystyczne, atrakcyjność turystyczna, motywy podróży, proces wyboru miejsc docelowych, koszt odległości.

Wprowadzenie

Zjawisko przestrzennego zachowania ludzi stanowi istotny składnik przedmiotu geografii społeczno-gospodarczej, łączy w sobie bowiem, w charakterystyczny sposób, dwie najważniejsze dla tego przedmiotu kategorie: człowieka i przestrzeń. Jest jednak trudne do uchwycenia, jak każde zjawisko społeczne o przestrzennym charakterze. Jego opis wymaga wskazania czynników decydujących o tym, że ludzie opuszczają miejsca swojego pobytu i podejmując podróże trafiają do zupełnie innych miejsc w przestrzeni. W artykule zjawisko to omówiono na przykładzie podróży turystycznych.

Geografowie zajmujący się przestrzennymi zachowaniami turystów traktują je najczęściej jak zjawisko masowe (Warszyńska i Jackowski, 1978; Matczak, 1992; Warszyńska, 1999). W tym ujęciu, przedmiotem badań są strumienie złożone z reguły z dużej lub bardzo dużej liczby jednostek przemieszczających się między różnymi miejscami w przestrzeni. Skala zjawiska sprawia jednak, że jego opis wymaga wprowadzenia uproszczeń. Podstawowym jest założenie, że

zachowania turystów składających się na strumienie przemieszczeń są jednakowe. Tymczasem sens zachowań w przestrzeni kryje się w ich różnorodności. Jej uchwycenie nie jest jednak możliwe, gdy podróże traktowane są jako zjawisko o masowym charakterze. Jedynym wyjściem jest zejście z poziomu makroskali na poziom indywidualny i taki jest rozpatrywany w niniejszym artykule. Przedmiotem artykułu jest zachowanie ujawniane przez jednostkę pokonującą przestrzeń z zamiarem dotarcia do wybranego miejsca lub miejsc docelowych, w których spodziewa się zaspokojenia swoich turystycznych oczekiwań. Jest to zagadnienie, którego podstawowe aspekty już od dawna stanowią obiekt zainteresowania polskich geografów, jednak dopiero niedawno doczekało się ono w miarę pełnej teoretycznej analizy (Krzymowska-Kostrowicka, 1997). Artykuł nawiązuje w pewnym stopniu do tego podejścia. Jego celem jest skonstruowanie modelu zachowania przestrzennego turystów na podstawie ujęć prezentowanych we współczesnej literaturze przedmiotu. Przedtem jednak warto dokładniej określić, co w dalszym ciągu rozumie się pod pojęciem zachowania przestrzennego turystów.

Specyfika turystyki polega na tym, że ma najbardziej przestrzenny charakter ze wszystkich sposobów spędzania wolnego czasu, ponieważ przestrzeń wywiera znaczący wpływ na zachowanie turysty. Ten wpływ przejawia się na dwa sposoby. Z jednej strony przestrzeń – a raczej jej fragmenty jakimi są miejsca – jest obiektem specyficznego rodzaju konsumpcji. Konsumpcja nie dotyczy jednak miejsc jako takich, ale korzyści, których dostarczają, przy tym nie każde miejsce, a dokładniej korzyści z nim związane stanowią przedmiot konsumpcji turystycznej. Chodzi jedynie o miejsca, w których nośnikiem korzyści są występujące tam walory turystyczne. Takie miejsca noszą nazwę turystycznych. Specyficzny charakter procesu konsumpcji korzyści dostarczanych przez walory miejsca turystycznego polega na tym, że angażowane są weń wszystkie zmysły jednostki i właśnie taka konsumpcja, która pozwala turyście doznać często niezwykłego wręcz bogactwa wrażeń i przeżyć stanowi istotę tego, co nazywa się atrakcyjnością turystyczną miejsca.

Z drugiej strony, przestrzeń pojawia się w zachowaniu turysty pod postacią zjawiska wpływu odległości. Rola odległości jest akurat odwrotna w stosunku do tej, jaką odgrywa miejsce: o ile miejsce przyciąga turystów, o tyle odległość stawia opór i utrudnia dotarcie do niego. Spośród miejsc prezentujących jednakową atrakcyjność, turyści wybierają z reguły te, które położone są bliżej. Równocześnie, z miejsc położonych w tej samej odległości, ale o różnej atrakcyjności, turyści wybierają bardziej atrakcyjne. Są to dwa fundamentalne atrybuty przestrzennego zachowania turystów. Zachowanie to będzie w dalszym ciągu rozumiane jako proces wyboru miejsca lub miejsc zakończenia podróży turystycznej (miejsca lub miejsc docelowych) z punktu widzenia ich odległości oraz turystycznej atrakcyjności.

We współczesnej literaturze, zachowanie turystów traktowane jest jako rezultat działania dwu podstawowych grup przyczyn (czynników):

- czynników wypychających turystów z miejsc stałego pobytu (zamieszkania),
- czynników przyciągających ich do miejsc docelowych (turystycznych).

To, jak zachowuje się turysta zależy zatem:

- 1) od przyczyn wewnętrznych, osobowych, związanych z nim samym, wypychających go z miejsca stałego pobytu i zapoczątkowujących zjawisko podróży turystycznej;
- 2) od przyciągającej siły walorów turystycznych, odmiennej dla różnych miejsc i powodującej, że turysta wybiera jedno miejsce, nie poświęcając lub poświęcając niewiele uwagi innym (Uysal i Jurowski, 1994; Rojek, 1997; Krzymowska-Kostrowicka, 1997; Przecławski, 1997; Kim i Lee, 2001; Gallarza i inni, 2001).

W literaturze przedmiotu pojawiło się szereg podejść opisujących i wyjaśniających zachowania turystów. Tym, co je różni, jest nierównomierne rozłożenie akcentu między obydwie rodzaje czynników. Jedne ujęcia większą uwagę przypisują zjawisku wypychania, a więc przyczynom powstawania przemieszczeń turystycznych (ujęcia typu *push*), drugie – przyciąganiu ich przez miejsca docelowe, a więc przyczynom decydującym o wyborze tych miejsc (ujęcia typu *pull*) (Kim i Lee, 2001; Gallarza i inni, 2001; Kowalczyk, 2002). Aspekt przestrzenny pojawia się jedynie w tej drugiej grupie podejść. Ponieważ są one w głównej mierze dziełem psychologów i socjologów, nacisk kładzie się w nich przede wszystkim na atrakcyjność jako podstawowy czynnik odpowiedzialny za wybór miejsc przez turystów, dużo mniejszą uwagę poświęca się natomiast czynnikowi odległości. Proponowany dalej model przestrzennego zachowania turystów opiera się w związku z tym na dwóch podstawowych założeniach:

- 1) zachowania tego nie można opisać skupiając uwagę jedynie na czynnikach przyciągających turystów do miejsc w przestrzeni, a więc ograniczając się do podejścia typu *pull*; należy uwzględnić również czynniki wypychające turystów, a więc podejście typu *push*;
- 2) aby w pełni ująć przestrzenny charakter powyższego zachowania należy więcej uwagi poświęcić czynnikowi odległości.

Do skonstruowania modelu wykorzystano dwa inne modele istniejące już w literaturze przedmiotu, reprezentatywne dla obydwu wspomnianych rodzajów ujęć:

- 1) model systemów atrakcji turystycznej (*tourism attraction systems*), opisujący i wyjaśniający zachowanie turystów przede wszystkim na podstawie wpływu czynników wypychających turystów i generujących podróże turystyczne (podejście typu *push*);
- 2) model wyboru miejsc docelowych (*destination choice model*), opisuje proces tego wyboru uwzględniający wpływ atrakcyjności miejsc docelowych oraz odległości do nich (podejście typu *pull*).

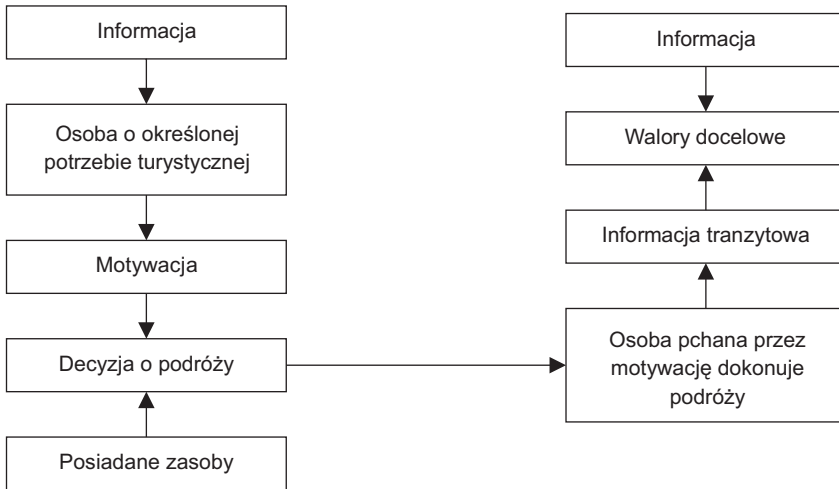
Ich logiczna struktura wydawała się najlepiej, w porównaniu z innymi podejściami, przystosowana do uzupełnienia o aspekt przestrzenny.

Model systemów atrakcji turystycznej

Zgodnie z modelem systemów atrakcji turystycznej (*tourism attraction systems*) (Leiper, 1990; Richards, 2002), siła z jaką miejsce przyciąga turystów nie zależy tylko i wyłącznie od jego walorów turystycznych. Współczesne, postmodernistyczne podejście kładzie nacisk również, jeśli nie przede wszystkim, na ich symboliczny wymiar, wyrażony znaczeniem, jakie komunikują przypisywane im teksty czy znaki, ułatwiające społeczną konsumpcję walorów (MacCannel, 1976). Jest to ściśle związane z rosnącym znaczeniem informacji w społeczeństwach, w których coraz intensywniej wykorzystywane są technologie informatyczne i coraz częściej, pod wpływem wzrostu zamożności, decyzje zakupowe opierają się raczej na jakości niż cenie produktów. Obecnie decydującą rolę odgrywa potężna superstruktura informacyjna, kształtująca coraz wyraźniej naszą kulturę i codzienne życie, nasze zasady, normy, gusta, styl życia, zachowania oraz reakcje na otaczający świat, które okazują się mieć większy wpływ na zachowania ludzi niż bodźce ekonomiczne. Tę strukturę prezentują rozmaite formy promocji, które pojawiają się nie tylko w tradycyjnych mediach, ale stają się wszechobecne także w Internecie. W przypadku turystyki jest to informacja w głównej mierze wizualna, wytwarzająca silne bodźce wzrokowe, zawarta w materiale informacyjnym biur podróży, materiale informacyjnym jakim dysponują hotele w miejscach docelowych oraz stanowiąca treść promocji turystycznej, prowadzonej zarówno w mediach tradycyjnych jak i w Sieci. Znaczenie tej informacji oraz jej siła oddziaływania mają coraz większy wpływ na decyzje turystów. Zgodnie z modelem systemów atrakcji turystycznej, o sile przyciągania nie decydują same walory miejsc (obszarów) docelowych, ale przede wszystkim siła oddziaływania informacji o tych miejscach, a dokładniej o korzyściach jakie oferują turystom. Nie należy zatem mówić o atrakcji, ale raczej o czymś bardziej złożonym, co nazwać można systemem atrakcji turystycznej, na które składają się trzy elementy: (1) turysta, (2) walory turystyczne miejsca i (3) informacja o tych walorach (Richards, 2002).

Walory miejsca mają motywujący wpływ na turystę. W modelu wyróżnia się trzy rodzaje tych walorów. Pierwszy rodzaj to walory inicjujące, a więc te atrybuty miejsca, które przyciągają turystę lub wywierają decydujący wpływ na jego decyzję o przybyciu do miejsca. Drugi rodzaj to walory drugorzędne. Są to atrybuty znane wcześniej, nie posiadające jednak znaczenia przy opracowywaniu planu podróży. Trzeci rodzaj to walory docelowe, czyli te atrybuty, których turysta nie znał wcześniej i które odkrywa po przybyciu na miejsce (Leiper, 1990; Richards, 2002).

Zdefiniowano także trzy rodzaje informacji: informację wyjściową, a więc tę, która zbierana jest przed podróżą, informację tranzytową – którą turysta napotyka w czasie podróży do miejsca przeznaczenia oraz informację miejscową, występującą tam, gdzie przybywa turysta. Istnieje ścisły związek między bodźcem (motywacją) wywołującym podróż, rodzajem walorów w miejscu docelowym oraz rodzajem informacji. Żeby u turysty pojawiła się motywacja skłaniająca go do podjęcia podróży, potrzebna jest informacja wyjściowa promująca jakąś atrakcję turystyczną w miejscu docelowym, która pełni rolę waloru inicjującego. Informacja wyjściowa, motywująca turystów do podjęcia podróży, musi trafiać w ich oczekiwania. Tylko w tym przypadku podejmą decyzję o opuszczeniu miejsca zamieszkania. Po drodze docierać będzie do nich informacja tranzytowa, przyciągająca ich do innych miejsc, w miejscu docelowym zaś spotkają się z informacją miejscową, dotyczącą nie tylko tego miejsca, ale również innych (Richards, 2002). Strukturę modelu pokazano na rycinie 1.



Ryc. 1. Model systemów atrakcyjności turystycznej
Źródło: opracowanie własne na podstawie: G. Richards (2002, s. 1051).

Tourism attraction systems

Source: figure developed by the author based on the diagram from G. Richards (2002, p. 1051).

W przeciwieństwie do ujęć typu *pull*, gdzie decydującą rolę odgrywa przyciągająca siła walorów turystycznych, w modelu systemów atrakcji turystycznej turyści nie są przyciągani do miejsc docelowych. Turysta podejmuje podróż, wypychany (*pushed*) motywacją wywołaną informacją o miejscu, w którym znajdują się walory jakich oczekuje.

Sama motywacja jednak nie wystarcza. O tym, czy zapadnie decyzja o podróży decydują także posiadane zasoby – wolnego czasu i pieniędzy. Wywierają one

wpływ na długość pokonywanego dystansu, rodzaj transportu i długość pobytu. Istnieje ścisły związek między tymi zjawiskami a potrzebną informacją i walorami, których ona dotyczy. Turyści, którzy wybierają się na większe odległości muszą zbierać więcej informacji wstępnej, podczas gdy ci, którzy usytuowani są bliżej miejsca docelowego, przypuszczalnie wiedzą o nim więcej i potrzebują informacji mniej. Również czas pobytu w miejscu docelowym wywiera wpływ na potrzebną informację. Turyści planujący krótki pobyt wybierają tylko te walory, które wydają się im najważniejsze, wykorzystując w mniejszym stopniu informację miejscową na poszukiwanie innych, znajdujących się tutaj walorów. Zwiększanie długości pobytu powoduje, że turyści więcej czasu poświęcają informacji miejscowej, nie tylko pod względem jej ilości, ale także zróżnicowania. Im większy zatem mają turyści dystans do pokonania i im krócej mają zamiar przebywać w miejscu docelowym, tym więcej czasu poświęcają planowaniu podróży i zbieraniu informacji o miejscu, polegając równocześnie w większym stopniu na tym, co oferują im biura podróży. W modelu uwzględniono również wpływ dotychczasowego doświadczenia na motywacje i zachowanie turystyczne jednostki. Przyjeżdżając po raz kolejny do miejsca, które już wcześniej odwiedziła, poszukuje innego rodzaju informacji, w porównaniu z tą, jakiej wymagała przy pierwszej wizycie, niekoniecznie też chce obcować z walorami, które pociągały ją za pierwszym razem (Richards, 2002).

Przedstawiony model daje się zastosować do opisu podstawowych rodzajów indywidualnych zachowań turystycznych. W literaturze istnieje kilka klasyfikacji tych zachowań, wśród których największą popularnością cieszy się zaproponowana przez E. Cohena (por. Przeclawski, 1997, s. 39). Ona też wydaje się najbardziej stosowna do naszych rozważań. Klasyfikacja zachowań turystycznych E. Cohena oparta jest na dychotomicznym kryterium „swojskości–nowości” (*familiarity–novelty*) odnoszącym się do sposobu spędzania podróży turystycznej. Podział obejmuje cztery podstawowe rodzaje zachowań turystycznych, przy czym najczęściej eksponowane są dwa skrajne przypadki, ponieważ opierając się na nich łatwo jest zdefiniować dwa przypadki pośrednie. Pierwszym skrajnym przypadkiem jest zachowanie, jakie ujawnia typowy turysta masowy podróżujący w sposób zorganizowany (*organized mass tourists*), nabywający najbardziej popularne oferty biur podróży i przy minimum wysiłku spędzający czas w miejscach docelowych, w których zostały zapewnione warunki podobne do tych do jakich przyzwyczał się w swoim miejscu zamieszkania, bez ryzyka konfrontacji z odwiedzaną rzeczywistością, której często nie potrafi zrozumieć i której najczęściej się obawia. Przeciwny biegun prezentowany jest przez zachowanie, jakie ujawnia typowy podróżnik, wagabunda (*drifter*) sam organizujący sobie wyprawy, najczęściej poza popularnymi szlakami, zdany całkowicie na siebie, poszukujący nowych, nieznanych miejsc, a w nich egzotycznych i ekstremalnych przeżyć. Pośrednie rodzaje zachowań prezentuje, z jednej strony, tzw. indywidualny turysta masowy (*individual mass tourist*),

a więc turysta masowy w sensie stosunku do odwiedzanych miejsc, ale podróżujący indywidualnie, z drugiej zaś strony, odkrywca (*explorer*), poszukujący nowości i niecodzienności, ale ciągle przywiązany do komfortu. Zachowanie indywidualnego turysty masowego przypomina w dużym stopniu zachowanie zorganizowanego turysty masowego, natomiast badacz jest bardziej zbliżony do włóczęgi (wagabundy). To podobieństwo sprawia, że każda koncepcja zdolna wyjaśnić obydwie skrajne przypadki turystycznych zachowań nadaje się również do opisu przypadków pośrednich. Motywacja do odbycia podróży, jeśli chodzi o turystę masowego pojawia się w decydującym stopniu pod wpływem informacji i argumentów dostarczanych przez biura podróży. Nie interesuje go, a przynajmniej nie wywiera wpływu, informacja tranzytowa czy miejscowa, kierująca uwagę na walory spotykane po drodze czy walory w miejscu docelowym, inne niż te, z których ma zamiar korzystać. W przypadku obydwu rodzajów turystów poszukujących przygód, wykorzystują oni wszystkie rodzaje informacji, a więc wstępną, tranzytową i miejscową, a także wynikającą z własnego doświadczenia, gotowi w każdej chwili zmienić decyzję co do miejsca i walorów turystycznych, z którymi chcą obcować.

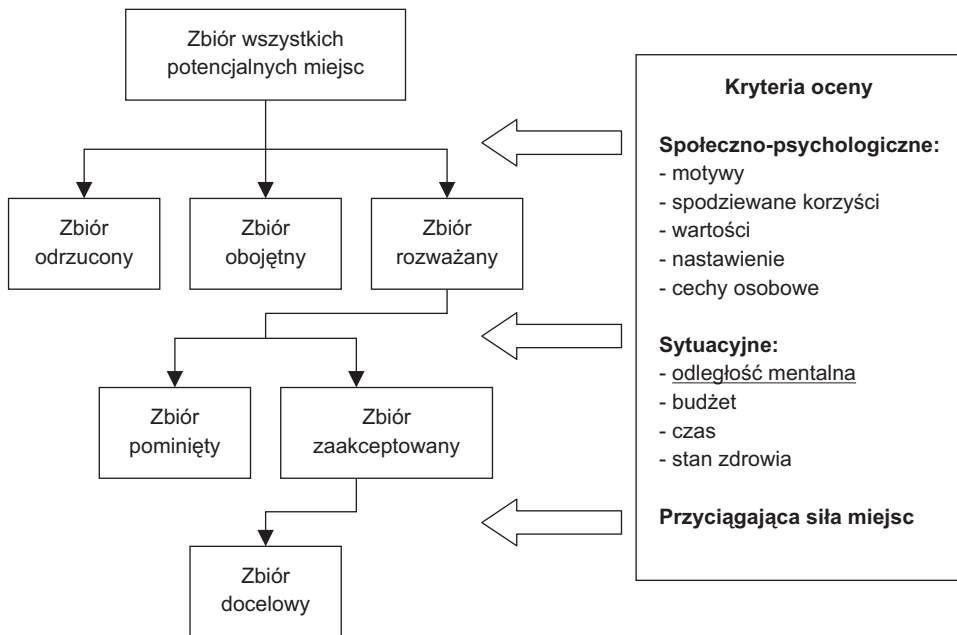
Model wyboru miejsc docelowych

Zachowanie przestrzenne turystów to nie tylko powstawanie podróży i wpływ różnych czynników na jej przebieg, ale także proces wyboru miejsc docelowych. Ten proces to sposób, w jaki turyści przeszukują nieraz bardzo dużą liczbę miejsc, próbując znaleźć jedno lub kilka, w których spodziewają się zaspokoić swoje turystyczne oczekiwania. Pojawiło się kilka podejść próbujących opisywać powyższy proces. Wspólne dla nich są dwa podstawowe założenia: o sekwencyjnym charakterze procesu selekcji miejsc zakończenia podróży oraz o istotnym znaczeniu przyciągającej siły tych miejsc (Woodside i Lysonski, 1989; Crompton, 1992; Crompton i Ankomah, 1993; Delleaert i inni, 1998). W niewielu spośród podejść tego typu uwzględniono także odległość jako ważny czynnik mający wpływ na to, które miejsce czy miejsca wybierze potencjalny turysta. Chyba najciekawsza jest propozycja nosząca nazwę modelu wyboru miejsc docelowych (*destination choice model*). Właśnie on został wybrany na potrzeby dalszych rozważań (Ankomah i inni, 1996). Zgodnie z jego założeniami, turysta zaczyna swój wybór od ustalenia większego, wstępnego zbioru potencjalnych miejsc, następnie zaś poddaje ten zbiór stopniowej redukcji – aż do momentu, gdy określili ostateczne miejsce czy też miejsca docelowe, które stanowią cel jego podróży. Kryterium, na podstawie którego następuje selekcja, jest informacja o walorach turystycznych miejsc oraz ich odległość (mentalna).

Proces selekcji wyjściowego zbioru wszystkich potencjalnych miejsc rozważanych wstępnie przez turystę przebiega w trzech etapach. W pierwszym etapie turysta wyodrębnia w ramach tego zbioru trzy podzbiory:

- 1) miejsca, które z różnych powodów nie akceptuje (zbiór odrzucony),
- 2) miejsca, które traktuje obojętnie, głównie z powodu niedostatecznej informacji o ich walorach turystycznych (zbiór obojętny),
- 3) miejsca, które traktuje jako prawdopodobne miejsca docelowe w określonym przedziale czasu, najczęściej w okresie roku (zbiór rozważany).

W drugim etapie turysta rozpatruje jedynie ostatni zbiór, dzieląc go, z jednej strony, na zbiór miejsc, w stosunku do których nie zamierza podejmować żadnej działalności (zbiór pominięty) oraz zbiór miejsc, w odniesieniu do których decyduje się na zbieranie informacji (zbiór zaakceptowany). W etapie trzecim, opierając się na zebranej informacji, wyodrębnia – w ramach zbioru zaakceptowanego – jedno lub więcej miejsc docelowych, stanowiących cel jego podróży (Ankomah i inni, 1996). Strukturę modelu pokazano na rycinie 2.



Ryc. 2. Model wyboru miejsc docelowych

Źródło: opracowanie własne na podstawie: P. K. Ankomah i inni (1996, s. 139).

Destination choice model

Source: figure developed by the author based on the diagram from P. K. Ankomah et al. (1996, p. 139).

W procesie redukcji wyjściowego zbioru potencjalnych miejsc, turysta kieruje się różnymi kryteriami. Są to:

- 1) kryteria społeczno-psychologiczne (motywy, spodziewane korzyści, wartości, nastawienie, cechy osobowe),

- 2) kryteria sytuacyjne (odległość mentalna, budżet, czas, stan zdrowia),
- 3) przyciągająca siła miejsc.

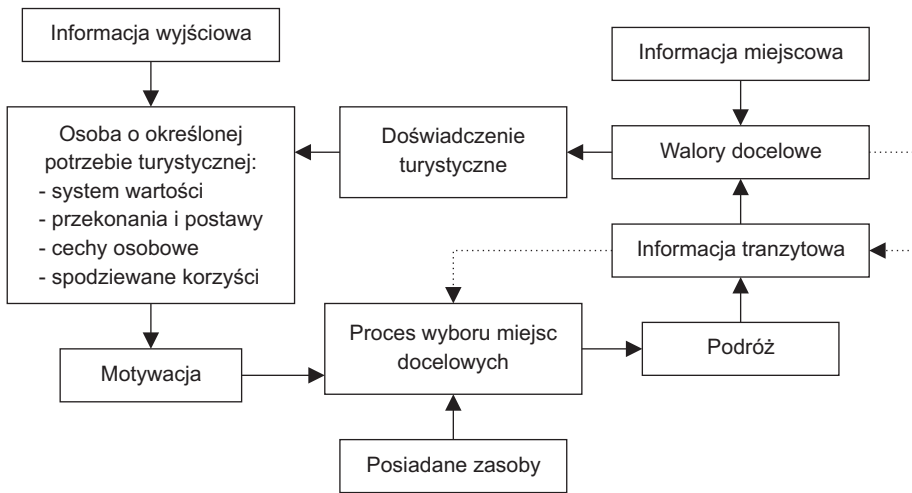
Ważne jest założenie o wpływie odległości na wybór miejsc docelowych. Przyjęto, że chodzi o odległość mentalną (*cognitive distance*). Zdefiniowano ją jako odwzorowanie rzeczywistej odległości w ludzkiej świadomości, ukształtowane przez doświadczenie codziennego życia (Crompton i Kim, 2001). Zgodnie z modelem, turysta poszukujący odpowiedniego miejsca czy miejsc docelowych kieruje się ich dostępnością. Wyjściowy zbiór potencjalnych miejsc docelowych określany jest właśnie na podstawie ich odległości mentalnej. Dla turystów, którzy muszą pokonywać opór przestrzeni, istnieje pewna odległość, zwana odległością krytyczną, która działa jak ograniczenie zabezpieczające przed nadmiernym wzrostem kosztów podróży. Miejsca znajdujące się w jej obrębie składają się na wyjściowy zbiór, od którego potencjalny turysta zaczyna proces selekcji. Wyodrębniając w jego ramach zbiór rozważany, a następnie zbiór zaakceptowany, posługuje się jako kryterium informacją o walorach turystycznych miejsc, a także o odległości do nich.

Model zachowania przestrzennego turystów

Omówione wyżej obydwa podejścia stanowiły podstawę do skonstruowania modelu zachowania przestrzennego turystów. Jak wspomniano we wstępie, ma on operować kategoriami nawiązującymi do obydwu grup czynników odpowiedzialnych za zachowania turystów: czynników generujących podróże oraz czynników przyciągających je do miejsc docelowych. Ponieważ proces generowania i przebiegu podróży opisany jest przez model systemu atrakcji turystycznych, to właśnie jego założenia stanowią osnowę proponowanego tutaj modelu przestrzennego zachowania turystów, a dopiero w nią wmontowane są założenia modelu wyboru miejsc docelowych. Pokazano to na rycinie 3, na której widać dodatkowy prostokąt, w który do systemu atrakcji turystycznej wprowadzone zostaną założenia modelu wyboru miejsc docelowych.

W porównaniu z systemem atrakcji turystycznej, wprowadzono jeszcze inne zmiany. Rozbudowano system pojęć charakteryzujących potencjalnego turystę, uwzględniono jego dotychczasowe doświadczenie turystyczne, a także powiązania o informacyjnym charakterze związane z informacją tranzytową (strzałki z przerywaną linią). Podobnie jak w modelu systemu atrakcyjności turystycznych, punktem wyjścia jest potencjalny turysta, a więc osoba prezentująca określone oczekiwania turystyczne. Poszukuje ona informacji wyjściowej o różnych miejscach oraz znajdujących się tam walorach turystycznych. Nie każda otrzymana informacja staje się bodźcem (motywe) do podjęcia starań, aby wybrać się w podróż. Musi być to informacja obiecująca korzyści, które najlepiej trafią do przekonania potencjalnego turysty. Otrzymałą informację zestawia on ze swoim doświadczeniem zdobytym podczas dotychczasowych wyjazdów. Może

to być czynnik potwierdzający korzyści przekazywane przez informację i wtedy przyszły turysta staje się bardziej umotywowany, może też zdarzyć się tak, że doświadczenie nie potwierdza tego co zawiera informacja, i wówczas motywacja ulega wyraźnemu osłabieniu. Można wreszcie wyobrazić sobie, że turysta nie odwiedzał jeszcze analizowanych miejsc, czy miejsc im podobnych i wtedy informacja staje się jedynym czynnikiem decydującym o tym, czy pojawi się bodziec wypychający potencjalnego turystę z miejsca stałego pobytu.



Ryc. 3. Wyjściowa struktura modelu przestrzennego zachowania turystów
Model of tourists' spatial behaviour – an initial structure

Nie tylko informacja i dotychczasowe doświadczenie mają wpływ na motywację. Równie ważne są cechy psychiczne i osobowe potencjalnego turysty. Stanowią one filtr, przez który „przeceowana” jest informacja wyjściowa i turystyczne doświadczenie. Przyszły turysta ocenia jedno i drugie z punktu widzenia systemu wartości jakie uznaje, swoich przekonań i postaw, cech osobowych oraz korzyści, których spodziewa się po walorach oferowanych przez poszczególne miejsca. W efekcie otrzymuje obraz tych miejsc, określony w kategoriach swoich potrzeb i oczekiwań i dopiero na podstawie tego obrazu może pojawić się, lub też nie, bodziec (motywacja) do podjęcia starań, aby wybrać się w podróż. Prawdopodobieństwo pojawienia się motywacji zależy od tego, na ile pozytywna okazała się zawartość otrzymanego obrazu.

Zanim osoba wypychana przez motywację rozpocznie podróż, musi dokonać wyboru, które miejsce czy miejsca zostaną przez nią odwiedzone. Służy temu procedura wyboru miejsc docelowych. Przyjmuje się, że osoba przystę-

pująca do wyboru miejsca czy miejsc docelowych rozpoczyna go od ustalenia zbioru wszystkich dostępnych potencjalnych miejsc, co do których nastawiona jest pozytywnie i które mieszczą się w zasięgu określonej przez nią odległości krytycznej. Analizując informacje o ich atrakcyjności, a także odległości do nich wyodrębnia zbiór rozważany, a następnie zaakceptowany, w odniesieniu do którego decyduje się na zbieranie informacji. Jest to zbiór miejsc, co do których potencjalny turysta orientuje się jaką prezentują atrakcyjność jeśli chodzi o ich walory turystyczne i jaka jest ich odległość. Zbierana informacja dotyczy natomiast dwóch podstawowych rzeczy: kosztów pobytu (KP) oraz kosztu oporu odległości (KO). Informację dotyczącą poziomu atrakcyjności poszczególnych miejsc, kosztu pobytu w nich oraz kosztu odległości do nich przyszły turysta zestawia z zasobami wolnego czasu i posiadanych pieniędzy i wybiera te kombinacje dwóch rodzajów kosztów (poziom atrakcyjności uwzględniony jest w kosztach pobytu, KP) odnoszące się do poszczególnych miejsc, które wydają się mu najbardziej korzystne, a dokładniej, mieszczą się w granicach posiadanych zasobów.

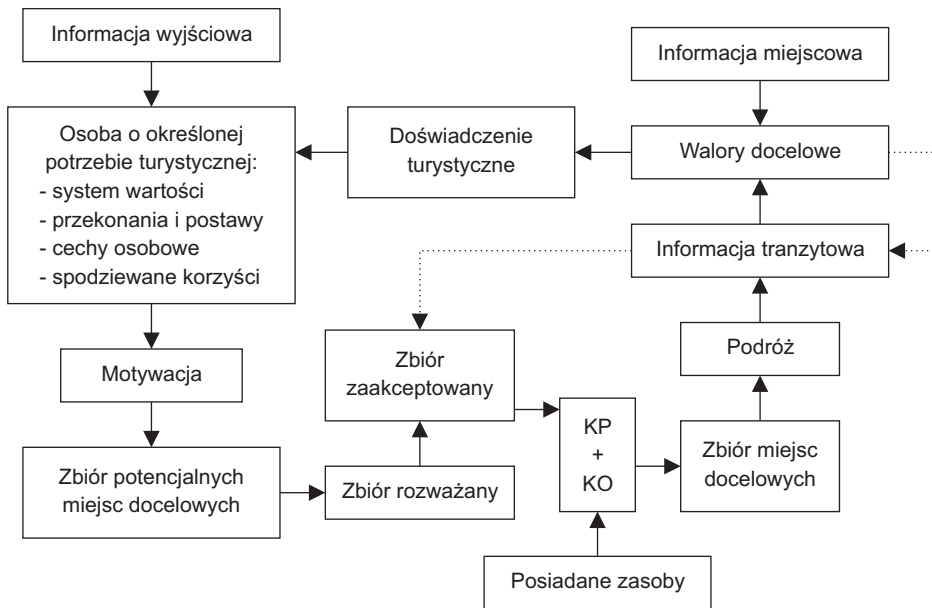
Jeśli potencjalny turysta wybiera się do jednego miejsca docelowego, to oznacza, że to miejsce zostało wskazane przez najkorzystniejszą z obliczonych kombinacji, jeśli natomiast miejsc, do których ma zamiar się wybrać jest więcej, to oznacza, że najkorzystniejsze okazały się kombinacje obliczone właśnie dla nich.

Wprowadzając omówiony proces wyboru miejsc docelowych do struktury przedstawionej na rycinie 3, otrzymano model przestrzennego zachowania turystów (ryc. 4).

Przestrzenny aspekt wyrażony jest na rycinie na dwa sposoby. Pierwszy związany jest ze zbiorem miejsc docelowych, których atrakcyjność turysta już ocenił i jest na tyle do niej przekonany, że zdecydował się zbierać o nich informacje dotyczące kosztów pobytu i odległości (zbiór zaakceptowany). Drugi sposób przejawia się pod postacią kosztów oporu odległości (KO). Są one uzupełnieniem odległości mentalnej, którą wstępnie kieruje się turysta wybierając miejsca, uwzględnienie tych kosztów jest jednak niezbędne zawsze wtedy, gdy odległość mentalna staje się zbyt mało precyzyjnym sposobem oceny przy podejmowaniu ostatecznej decyzji o podróży.

Podobnie jak w przypadku omówionego systemu atrakcji turystycznej, proponowany model daje się zastosować do opisu wyróżnionych wcześniej, podstawowych rodzajów zachowań turystycznych. Pierwszy skrajny przypadek to zorganizowany turysta masowy, zdający się całkowicie na to, co załatwi mu biuro podróży. Realizuje zaproponowany plan, nie interesując się możliwością robienia czegoś ponad ustalony schemat. Wśród turystów wyróżnić masowych można dwa podstawowe rodzaje jeśli chodzi o zakres przestrzennej penetracji: turyści odwiedzający jedno miejsce oraz turyści zainteresowani odwiedzeniem większej liczby miejsc. Ci pierwsi, po dokonaniu wyboru miejsca docelowego,

udają się w podróż do niego, nie zwracając uwagi na informację tranzytową przyciągającą uwagę innymi miejscami, a po dotarciu do celu wykorzystują informację miejscową w takim stopniu, w jakim przewiduje to program pobytu. Turysta masowy, który wybrał się odwiedzić więcej miejsc, zachowuje się dość podobnie: przemieszcza się z miejsca do miejsca, spędza tam czas według ustalonego wcześniej planu, nie interesuje go jednak informacja tranzytowa, informacja miejscowa zaś tylko w takim zakresie, w jakim jest to przewidziane w programie podróży.



Ryc. 4. Model przestrzennego zachowania turystów
Model of tourists' spatial behaviour

Indywidualny turysta masowy dysponuje również swoim planem podróży nie uwzględnia w nim jednak, w takim stopniu jak turysta masowy, ofert biur podróży, a równocześnie w nieco większym stopniu jest wrażliwy na informację tranzytową i miejscową. Podobnie jednak jak tamten może być zainteresowany odbyciem podróży do jednego miejsca lub wielu miejsc i również podobnie spędza w nich czas.

Drugi skrajny rodzaj to podróżnik-włóczęga. Dla niego podróż jest sposobem na zaspokojenie ciekawości świata, zainteresowania innymi ludźmi i ich kulturą, zaspokojenie emocji jakie budzą inne miejsca, często niebezpieczne, ale przyciągające swoją odmiennością i niecodziennością. Nie jest zainteresowany

wygodami i bezpieczeństwem jakie proponują biura podróży. Wręcz odwrotnie – pociąga go miejscowy styl życia i związana z nim szczególna, niepowtarzalna atmosfera miejsca. Dlatego podróżnik najczęściej dostosowuje się do napotkanych warunków, je to co miejscowi ludzie, śpi w podobny sposób, spędza czas na kontaktach z nimi, stara się ich zrozumieć i często przyswoić ich kulturę. Rzadko jest to turysta spędzający czas w jednym miejscu. Najczęściej, wybierając się w podróż stara się zobaczyć więcej miejsc. Dokonuje ich wyboru, w sposób jednak mniej rygorystyczny, w tym sensie, że bierze pod uwagę możliwość odwiedzenia dodatkowych miejsc, jeśli okaże się, że są tego warte. Jego budżet jest wprawdzie ograniczony, ale jeśli trzeba, ponosi koszty związane z koniecznością pokonania dodatkowej odległości, zmniejszając równocześnie ilość środków przeznaczonych na pobyt. Po dokonaniu wyboru miejsc docelowych, podróżnik rusza w drogę starając się do nich dostać, ale każda informacja tranzytowa, która przyciągnie jego uwagę i wywoła zainteresowanie innym miejscem lub miejscami może spowodować zmianę marszruty. Na rycinie 4 zaznaczono to jako strzałkę łączącą informację tranzytową ze zbiorem zaakceptowanym. Oznacza to, że wybrany wcześniej zbiór miejsc docelowych może zostać poszerzony o nowe miejsce(a), które wspólnie z tamtym zbiorem traktować należy jako nowy zbiór, w tym przypadku zbiór zaakceptowany, gdyż podróżnik musi zebrać odpowiednie informacje, na podstawie których określi nowy zbiór miejsc docelowych. Ta nowa informacja dotyczy kosztów związanych z nowym wyborem. Konfrontując je z posiadanymi zasobami, decyduje się na to, jaki będzie nowy zbiór miejsc docelowych. Przemieszczając się między nimi, podróżnik jest cały czas otwarty na informację zarówno miejscową jak i tranzytową, i jeśli jedna albo druga spowoduje pojawienie się zainteresowania kolejnym, dodatkowym miejscem, włącza się opisany wyżej mechanizm zmiany decyzji. Tym razem symbolizują go dwie strzałki: biegnąca od walorów docelowych do informacji tranzytowej oraz od tej informacji do zbioru zaakceptowanego. Tak jak poprzednio, oznacza to, że pojawia się nowy zbiór zaakceptowany i turysta zbiera informację o kosztach pozwalającą ustalić czy zaliczyć nowe miejsce do zbioru docelowego i czy budżet pozwoli, żeby tam się udać. W obydwu opisanych, skrajnych przypadkach, turyści odwiedzając miejsca docelowe doznają przeżyć i powiększają sumę dotychczasowych wrażeń. Dzięki temu zwiększa się ich doświadczenie turystyczne, które stanowi następnie jeden z podstawowych czynników wpływających na motywację, gdy turysta zacznie myśleć o nowej wyprawie turystycznej.

Odkrywca (*explorer*) również podróżuje samotnie. Nastawiony jest na odkrywanie nowych miejsc, stara się poznać ich historię, mieszkańców, ich kulturę i obyczaje, często również próbuje mówić ich językiem. Podobnie jak włóczęga jest pełen zrozumienia i sympatii dla spotykanych ludzi, preferuje jednak pewne minimum komfortu, co nie pozwala mu angażować się w ich życie w takim stopniu jak podróżnikowi. Odkrywca rzadko spędza czas w jednym miejscu – najczęściej stara się zobaczyć więcej miejsc. Podobnie jak podróżnik-włóczęga,

nie robi precyzyjnego planu podróży, zawsze więc bierze pod uwagę możliwość odwiedzenia dodatkowych miejsc jeśli stanie się to możliwe. Jego przestrzenne zachowanie upodabnia się w związku z tym do prezentowanego przez wagabundę i daje się opisać w przedstawiony wyżej sposób.

Podsumowanie

Artykuł ma teoretyczny charakter. Przedstawiono w nim model zachowania przestrzennego turystów opisujący podróż jako proces decyzyjny podejmowany na poziomie indywidualnym. Jego konstrukcję oparto na dwóch podstawowych koncepcjach obowiązujących we współczesnej literaturze przedmiotu: z jednej strony na ujęciu, w którym podkreśla się znaczenie czynników wypychających turystów z miejsc ich stałego pobytu, z drugiej strony na podejściu, w którym nacisk położony jest na zjawisko przyciągania turystów przez miejsca docelowe. Koncepcje te są w głównej mierze dziełem psychologów i socjologów, a to powoduje, że w opisywanym przez nie zachowaniu turystów wyeksponowany jest czynnik atrakcyjności miejsc docelowych, czynnik wpływu odległości traktuje się natomiast marginesowo. Zaprezentowany w artykule model stanowi, po pierwsze, syntezę założeń prezentowanych przez obydwie koncepcje, co oznacza, że czynniki wypychające i przyciągające traktowane są w nim jako dwa niezbędne aspekty tego samego zjawiska, po drugie zaś, w jego konstrukcję wpisano, obok dwóch wcześniej wymienionych, koszt odległości jako trzeci czynnik, co pozwoliło nadać modelowi przestrzenny charakter. Jak pokazano, model daje się zastosować do opisu podstawowych typów zachowań turystycznych nie ustępując podejściom, na podstawie których został skonstruowany.

Piśmiennictwo

- Ankomah P.K., Crompton J.L., Baker D., 1996, *Influence of cognitive distance in vacation choice*, *Annals of Tourism Research*, 23, s. 138–150.
- Cohen E., 1972, *Towards a Sociology of International Tourism*, *Sociological Research*, 39, s. 164–182.
- Crompton, J.L., 1992, *Structure of vacation destination choice set*, *Annals of Tourism Research*, 19, s. 420–434.
- Crompton J.L., Ankomah P.K., 2001, *Choice Set Proposition in Destination Decisions*, *Annals of Tourism Research*, 28, s. 512–515.
- Crompton J.L., Kim, S.S., 1996, *The influence of Cognitive Distance in Vacation Choice*, *Annals of Tourism Research*, 23, s. 138–150.
- Delleaert B., Ettema E., Lindh C., 1998, *Multifaced Travel Decisions: A Constraint-Based Conceptual framework to Describe Tourists' Sequential Choices of Travel Components*, *Tourism Management*, 19, s. 313–320.
- Gallarza M., Saura I.G., Garcia H.C., 2001, *Destination Image: Towards a Conceptual Framework*, *Annals of Tourism Research*, 29, s. 56–78.

- Kowalczyk A., 2002, *Geografia turystyki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Krzymowska-Kostrowicka A., 1997, *Geokologia turystyki i wypoczynku*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Leiper N., 1990, *Tourist Attraction Systems*, Annals of Tourism Research, 17, s. 367–384.
- MacCannell D., 1976, *The Tourist: A New Theory of the Leisure Class*, Macmillan, London.
- Matczak A., 1992, *Model badań ruchu turystycznego: studium metodologiczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Przeclawski K., 1997, *Człowiek a turystyka: zarys socjologii turystyki*, Wydawnictwo AL BIS, Kraków.
- Richards G., 2002, *Tourism Attraction Systems*, Annals of Tourism Research, 29, s. 1048–1064.
- Uysal M., Jurowski C., 1994, *Testing the Push and Pull Factors*, Annals of Tourism Research, 21, s. 844–846.
- Warszyńska J., 1999, *Główne problemy badawcze geografii turystyki*, Turyzm, 9, 1.
- Warszyńska J., Jackowski A., 1978, *Podstawy geografii turystyki*, PWN, Warszawa.
- Woodside A.G., Lysonski S., 1989, *A General Model of Traveler Destination Choice*, Journal of Travel Research, 27, s. 8–14.

[Wpłynęło: listopad 2006; poprawiono: kwiecień 2007 r.]

LUDWIK MAZURKIEWICZ

MODELLING TOURISTS' SPATIAL BEHAVIOUR

This paper presents a model that describes tourist travel in terms of a decision-making process at the level of an individual person. The contemporary subject literature interprets such a process as determined by the so-called push factors that are intrinsic to people and assume the form of motives pushing people to leave their places of residence to travel to tourist localities, as well as the so-called pull factors attracting travelers to visit vacationing spots, mainly on account of their boasting attractive natural and cultural attributes. In line with this division, there are two types of models distinguished to describe the influence of the factors in question. On the one hand there are models emphasising push factors (and hence called push models), and on the other models in which the significance of pull factors is stressed (known as pull models). The spatial aspect to individual travel behaviour is only taken account of in the latter set of models by reference to the power of attraction destinations exert on tourists. At the same time, not much attention is paid to the influence of distance on travel decisions. The aim of the model presented in the paper is, firstly, to combine the two groups of factors, inasmuch as they are deemed to be of the same significance in the description of individual travel behaviour, and secondly, to emphasize the role that distance plays in this behaviour. Using the model it is possible to explain the basic types of tourist behaviour known from the literature.

Druga tura wyborów prezydenckich 2005: czy można było przewidzieć?

Second round of the presidential elections, 2005: was the forecast possible?

PRZEMYSŁAW ŚLESZYŃSKI

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

Zarys treści. W artykule przedstawiono prognozę II tury wyników wyborów prezydenckich w 2005 r. na podstawie wyników I tury. Została ona napisana na podstawie niepublikowanej analizy przeprowadzonej w październiku 2005 r. pomiędzy obiema turami. W założeniach metodycznych wykorzystano fakt współwystępowania wyższych wskaźników poparcia dla poszczególnych kandydatów, na podstawie którego obliczono możliwe przepływy elektoratów. Wyniki są obiecujące: dla 31% gmin reprezentujących 48% uprawnionych do głosowania błąd w stosunku do wyników rzeczywistych wahał się +/- 3%. Szczególnie dobre rezultaty osiągnięto w przypadku miast, w tym największych (Warszawa z dokładnością 0,1 punktu procentowego).

Słowa kluczowe: geografia wyborcza, prognozowanie, wybory prezydenckie 2005, Polska.

Wprowadzenie

Rok wyborczy 2005 był szczególny pod wieloma względami. Po pierwsze, po raz pierwszy w historii III Rzeczypospolitej niemal równocześnie odbyły się wybory parlamentarne i prezydenckie. Po drugie, obie kampanie, a szczególnie prezydencka, były bardzo emocjonujące i obfitowały w nieprzewidziane zwroty. Po trzecie, i może najważniejsze, wyborów parlamentarnych i prezydenckich nie wygrali faworyci największych i najbardziej renomowanych ośrodków badawczych (CBOS, GfK Polonia, OBOP, Pentor, PBS), czyli Platforma Obywatelska i Donald Tusk. Różnica wskazań wszystkich największych sondażowni zaledwie na kilka dni przed II turą wyborów sięgała 12 i więcej punktów procentowych (*Ocena zgodności...*, 2005), a w przypadku GfK Polonia w sondażu zamieszczonym 20 października 2005 r., czyli tydzień przed II turą wyborów, aż 32 punktów (D. Tusk wygrywał z L. Kaczyńskim różnicą 62 do 38% – co daje 24 punkty procentowe różnicy), podczas gdy faktyczny wynik wyborczy był na korzyść L. Kaczyńskiego stosunkiem 54:46%, czyli 8 punktów. Najbardziej zbliżone do

rzeczywistości okazały się sondaże Polskiej Grupy Badawczej, które – chociaż wygrywały rankingi porównawcze z wcześniejszych wyborów (m.in. *Ocena zgodności...*, 2004) – były najmniej obecne w mediach.

Kompromitacja ośrodków badania opinii publicznej, niezależnie od ich przyczyn¹, każe szukać alternatywnych sposobów pozyskiwania wiedzy na temat preferencji wyborczych ludności. Możliwości są tutaj trzy. Pierwsza jest oczywista i związana z reprezentatywnością próby, która w heterogenicznym i niestabilnym pod względem preferencji polskim społeczeństwie musiałaby zapewne być bardzo duża. Po drugie, można przeprowadzić test wyborczy pod postacią prawyborów, jednak szczegółowe analizy wskazują, że one również są obarczone dużym błędem (Biskup, 2001). Istnieje wreszcie trzecia możliwość, związana z pomiarem stabilności i przepływu elektoratów. Dotychczas takie analizy były prowadzone za pomocą wywiadów kwestionariuszowych oraz badań ankietowych i dostarczały wiedzy o preferencjach wyborczych zwykle w drugiej turze głosowania wyborów prezydenckich (Pankowski, 2000). Przegląd badań związanych z przewidywaniem wyników wyborów prezydenckich w tych systemach wyborczych (krajach), w których występuje możliwość wyboru w drugiej turze, przedstawili ostatnio W.A. Kamakura i inni (2006).

W sumie prognostyka spotyka się z wieloma zastrzeżeniami (Rosenstone, 1983; Lewis-Beck i Rice, 1992; Brown i Chappell, 1994; Sitek, 1995; Lewis-Beck i Tien, 1999; Stambough i Thorson, 1999; Bodio i Chodubski, 2004; Lewis-Beck i inni, 2004; Norpoth, 2004), niemniej podejmowane są – z różnym skutkiem praktycznym – próby empiryczne w tym zakresie (Campbell, 1996; Holbrook i DeSart, 1999; Rallings i Thrasher, 1999; Stambough i Thorson, 1999; Kamakura i inni, 2006), także dla Polski (Szkatuła i inni, 2000), przy czym niekiedy stosowane są zaawansowane techniki matematyczne (Jiao i inni, 2006). Sam problem przewidywania wyników wyborów formułowany jest

¹ Po wyborach w mediach nastąpiła burzliwa dyskusja, w tym wśród socjologów i politologów oraz przedstawicieli firm badawczych, którzy błędy sondażowe tłumaczyli przede wszystkim niereprezentatywnym doborem próby (wywiad telefoniczny, nadreprezentujący miasta oraz lepiej wykształconych i sytuowanych), niezdecydowaniem i ukrywaniem rzeczywistych preferencji politycznych przez respondentów, dużym odsetkiem odmownych odpowiedzi w przypadku próby losowo-adresowej, a także odwróceniem trendów wyborczych w ostatniej fazie kampanii wyborczej. Zob. m.in. dzienniki: *Gazeta Prawna* z dn. 26.10.2005 (*Dlaczego ośrodki badawcze się pomyliły?*), *Rzeczpospolita* z dn. 25.10.2005 (*Zabrakło sondaży z piątku*), 25.11.2005 (*Poza granicami błędu statystycznego*), *Gazeta Wyborcza* z dn. 31.10.2005 (*Żniwa sondaży – kto wygrał wybory*), *Puls Biznesu* z dn. 19.12.2005 (*Dużo niedoszacowali, bo tylko telefonowali*), tygodniki: *Polityka* nr 44 z dn. 5.11.2005 (*Sąd nad sondażami*), *Newsweek* nr 43 z dn. 24.10.2005 (*Prezydent: Lech Kaczyński. Jak on to wygrał?*) oraz miesięcznik *Brief* z grudnia 2005 (*Sondaże polityczne – prawda czy fałsz*). Równocześnie jednak podnoszone były też zarzuty o manipulację postawami wyborczymi – zob. m.in. *Nasz Dziennik* z dn. 24.10.2005 (*Sondaże informują czy manipulują*) i 25.10.2005 (*Efekty politycznej poprawności*), a także tygodniki: *Gazeta Polska* (26.10.2005), *Nasza Polska* (25.10.2005), *Najwyższy Czas* (29.10.2005) i in., przy czym sprawa rozbieżności sondaży długo jeszcze gościła na łamach prasy (zob. np. *Rzeczpospolita* z dn. 24.11.2005 – *Poza granicami błędu statystycznego*, 9.03.2006 – *Różne metody, różne wyniki* i 25.08.2006 – *Partie kontra sondaże*, *Gazeta Polska* z dn. 23.12.2006 – *Grupa trzymająca sondaże*). Trzeba tu podkreślić, że olbrzymie różnice pomiędzy sondażami a rzeczywistymi wynikami wyborów w Polsce nie były dotychczas przedmiotem rzeczowej, szczegółowej i empirycznej dyskusji naukowej, tymczasem w krajach o rozwiniętej demokracji takie analizy są dosyć częste (zob. np. Jérôme i inni, 1999).

w literaturze naukowej co najmniej od lat 40. ubiegłego wieku (Bean, 1948), a od ponad dwu dekad wydawane jest specjalnie poświęcone tym zagadnieniom czasopismo *International Journal of Forecasting*. Trzeba jednak podkreślić, że zarówno w światowej, jak i w rodzimej literaturze, trudno znaleźć opracowania w szczególowej dezagregacji przestrzennej. Wychodząc z założenia, że poparcie dla partii przekłada się na stosunek do innych wyborów, M. Kowalski (2002) przed referendum w 2003 r. dość trafnie przewidział przestrzenny rozkład poparcia dla traktatu akcesyjnego z Unią Europejską, natomiast P. Śleszyński (2003) określił możliwy wynik wyborów w układzie okręgów jednomandatowych.

Badania przepływów elektoratów zarówno w skali ogólnej, jak i w podziale na dowolny zbiór jednostek, są obciążone wieloma zastrzeżeniami. Najważniejsze z nich można sformułować następująco (Śleszyński, 2003):

- 1) brak zdecydowania i identycznych zachowań wyborców;
- 2) zmienność przepływów w zależności od środowiska, np. miejskiego i wiejskiego;
- 3) duża grupa niezdecydowanych wyborców;
- 4) różny charakter wyborów samorządowych, parlamentarnych oraz prezydenckich;
- 5) różne zachowanie podmiotów politycznych, mogących wskazywać, kogo powinni poprzeć ich wyborcy.

Pierwsze z wymienionych uwarunkowań wskazują, że trudno jest założyć podobny profil elektoratów w zróżnicowanych kulturowo-cywilizacyjnie i społeczno-ekonomicznie obszarach. Innymi słowy sprowadza się to do stwierdzenia, że na określonych obszarach głosy elektoratu, który uzyskał niewystarczające poparcie, mogą zostać skierowane na odmienne podmioty polityczne. Szczególnie jaskrawym przykładem może tu być elektorat Sojuszu Lewicy Demokratycznej, który – jak wskazują badania (Kowalski, 2000) – w obrębie społeczności wiejskich kieruje się w stronę partii populistycznych (Samoobrona), zaś w obrębie społeczności miejskich – w kierunku ugrupowań liberalnych (Unia Wolności, Platforma Obywatelska).

Równocześnie istnieje duża zmienność przepływów elektoratów nawet w krótkim czasie, także w obrębie tych samych podmiotów politycznych. W przypadku polskiego społeczeństwa powszechny jest pogląd o względnym niewykryształizowaniu się sceny politycznej. Przykładowe badania OBOP, przeprowadzone w odstępie zaledwie dwumiesięcznym – pomiędzy czerwcem a sierpniem 1997 r. – wykazały, że wśród zamierzających głosować w jesiennych wyborach parlamentarnych 83% ponownie zamierza oddać głos na SLD, 79% na AWS, 69% na UW oraz 51% na PSL (*Preferencje...*, 1997). Według cytowanego źródła, istniały ponadto znaczne zróżnicowania w przepływach poszczególnych elektoratów, nieraz do przeciwstawnych obozów politycznych (np. elektorat UW do SLD i AWS).

Kolejnym czynnikiem ograniczającym szczegółowe analizy jest fakt, że istnieje duża grupa niezdecydowanych, którzy nie wiedzą, na kogo oddać głos poza swoim kandydatem. W badaniu OBOP z 2000 r. dotyczącym preferencji w wyborach prezydenckich na pytanie "Gdyby wybrany przez Pana(ią) kandydat nie startował w wyborach lub wycofał się w trakcie kampanii wyborczej, to na którego kandydata z tej listy oddał(a)by Pan(i) swój głos?", elektoraty dwóch ówczesnych największych podmiotów politycznych (SLD, AWS) wykazały 11–15-procentowy brak zdecydowania co do swoich kandydatów – A. Kwaśniewskiego i M. Krzaklewskiego (Pankowski, 2000).

Nie istnieje też proste przełożenie przepływów elektoratów w obrębie różnych wyborów – parlamentarnych do sejmu, prezydenckich, czy samorządowych, ze względu na ich charakter, uwarunkowany między innymi relacją pomiędzy cechami osobowościowymi kandydatów a upartyjnieniem, czy scentralizowaniem danej ordynacji wyborczej. Wykazane zostało to między innymi w badaniach ankietowych OBOP na przykładzie wyborów do Sejmu i wyborów samorządowych (*Październik...*, 1998).

Przepływy elektoratów mogą być różne, w zależności od tego, kto zdobędzie największe liczby głosów. Można sobie wyobrazić sytuację, w której elektorat jednej z partii, której kandydat zajął trzecie lub dalsze miejsce, głosuje inaczej, w zależności od wyłonionej dwójki zwycięzców pierwszej tury. Na przykład elektorat LPR, której kandydat zajął 3. miejsce, w sytuacji, gdy zwyciężają kandydaci przeciwnych ideowo SLD i PO, raczej w nikłym stopniu uczestniczy w drugiej turze wyborów, głosując przy tym zapewne w większości na PO, na zasadzie wyboru „mniejszego zła”.

Ostatnia uwaga dotyczy zachowań wyborców wskutek apeli kandydatów, którzy przegrali w pierwszej turze, a chcieliby poprzeć któregoś z wybieranych w drugiej turze. Może to skutkować zupełnie innym przepływem elektoratów niż w przypadku braku takiego apelu. Sytuacje takie są powszechne w przypadku wyborów prezydenckich i mogą być nawet wcześniej zaplanowaną częścią kampanii wyborczych, mających służyć „wydrenowaniu” różnych kategorii wyborców. Na przykład w Polsce badania wskazują na duży odsetek tzw. uciekającego elektoratu, czyli wyborców, których może przejść inne ugrupowanie polityczne (Cwalina i Falkowski, 2005).

W sumie wymienione przyczyny określające powody ewentualnych rozbieżności między symulowanym lub prognozowanym a rzeczywistym wynikiem wyborów, skłaniają do daleko idącej ostrożności w wyciąganiu wniosków z przeprowadzonych analiz. Niemniej rezultaty mogą być pomocne w wyjaśnianiu złożoności polskiej przestrzeni wyborczej.

Metody badań i dane źródłowe

Przeprowadzone analizy korelacji poparcia politycznego pomiędzy poszczególnymi komitetami wskazują, że im bardziej zbliżony program ideowy, stawiane cele, stosunek do historii, tradycji, określonych wartości, itd., tym siła współwystępowania większa (Węclawowicz, 1995; Węclawowicz i inni, 1998; Kowalski i Śleszyński, 2000; Sobczyński, 2000; Cwalina, 2003; Żukowski, 2003). Można się zatem spodziewać, że elektorat w II turze będzie kierował się w stronę kandydatów bardziej podobnych do tego, na którego oddał głos w turze pierwszej. Dlatego w niniejszym studium przyjęto założenie, że przepływy elektoratów są wprost proporcjonalne do siły współwystępowania poparcia. Obliczenie przepływów elektoratów sprowadzało się zatem do obliczeń współczynników korelacji pomiędzy wynikami poszczególnych kandydatów na urząd prezydenta w pierwszej turze. W dalszej kolejności obliczano liczbę głosów, które zostały przechwycone, przyjmując, że jeśli współczynnik korelacji liniowej wynosi 1, to przejście głosów jest całkowite, 0 – w równym stopniu (po połowie) na obydwie kandydatury, a jeśli -1 , to całość głosów przechodzi na przeciwnika. Analizy przeprowadzono w podziale na gminy (2478 jednostek), wykorzystując dane Państwowej Komisji Wyborczej, z pominięciem głosów z zagranicy. Uwzględniono podstawowe zróżnicowanie na miasto i wieś, które jest jedną z głównych osi podziałów, dobrze znaną i udokumentowaną w badaniach z zakresu geografii wyborczej (Zarycki, 1997; Kowalski, 2000; Rykiel, 2005). Jako „miasto” w uproszczeniu przyjęto wszystkie gminy miejskie, jako „wieś” – gminy miejsko-wiejskie i wiejskie. Z jednej strony wynikało to z agregacji dostępnych danych, z drugiej – z konieczności oddzielenia jednostek różnych pod względem funkcjonalnym i społeczno-gospodarczym. W praktyce oznacza to włączenie mniejszych miasteczek do kategorii „wieś”, co jest bardziej uzasadnione z funkcjonalnego punktu widzenia, niż rozpatrywanie ich razem z dużymi miastami. Dodatkowe obliczenia wykazały nadto, że kategorie gmin wiejskich i miejsko-wiejskich wykazują wiele podobieństw pod względem wartości współczynników korelacji.

W dalszej kolejności istotnym problemem było uwzględnienie kwestii zmian poziomu frekwencji wyborczej, związanej z mobilizacją elektoratów. W przypadku wyborów prezydenckich w 2005 r. można było się spodziewać, że ze względu na fakt, że Lech Kaczyński zajął drugie miejsce w pierwszej turze, w drugiej turze głosowania w większym stopniu zostanie uaktywniony jego elektorat (a w pewnym sensie negatywny Donalda Tuska). Na takiej samej zasadzie można też było zakładać, że elektorat D. Tuska został „uspokojony” ciągłymi wiadomościami dotyczącymi pewnego zwycięstwa w drugiej turze. Druga pozycja kandydata PiS mogła dać również impuls do mobilizacji całego elektoratu narodowo-konserwatywnego. Równocześnie możliwa do postawienia hipoteza o zniechęceniu wskutek przegranej wydaje się mniej prawdopodobna ze

względem na stosunkowo niedużą, trzyprocentową różnicę pomiędzy wynikiem D. Tuska i L. Kaczyńskiego, możliwą do odrobienia w II turze głosowania, przemawiającą za zajęciem efektu mobilizacji².

W przypadku uwzględnienia frekwencji możliwe są różne drogi postępowania, niemniej to wybór metody ma największy wpływ na powodzenie prognozy. Po pierwsze, można arbitralnie założyć wzrost poziomu frekwencji i na tej podstawie poszukiwać statystyczno-matematycznej metody pomiaru zwiększonego lub zmniejszonego przepływu elektoratów. Inny sposób, który tu wykorzystano – to przesłedzenie współwystępowania poparcia dla poszczególnych kandydatów z poziomem uczestnictwa w wyborach. Zakłada się w tym przypadku, że dodatnie współczynniki korelacji świadczą o możliwym wzroście frekwencji w II turze głosowania, a ujemne – nawet o jego spadku. Logika tego założenia wypływa z faktu, że nie wszyscy wyborcy uczestniczą w następnej turze z tego powodu, że ich kandydat do niej nie przeszedł. Po drugie, prawdopodobnie działa opisana wcześniej mobilizacja, polegająca na uruchomieniu dodatkowego elektoratu dwóch kandydatów z największą liczbą głosów, ale pod warunkiem, że obaj zdobyli podobną liczbę głosów.

Możliwa jest też demobilizacja w przypadku dużej różnicy głosów w pierwszej turze, dużych różnic sondażowych na korzyść któregoś z kandydatów, albo też skutecznej kampanii zniechęcającej (negatywnej), ujawniającej np. nieznanne dotychczas kompromitujące fakty o jednym z kandydatów. Opisane różnice wynikają ponadto z faktu, że ostateczny wynik wyborów ustala się i tak dopiero w II turze, a więc na „pewniki” z pierwszej tury idzie oddać głos mniejsza liczba wyborców. W sumie, w II turze głosowania o wyniku frekwencji decyduje chęć uczestnictwa elektoratu kandydatów, którzy do niej nie weszli oraz opisana dodatkowa mobilizacja (lub demobilizacja) elektoratów dwóch kandydatów zwyciężskich z pierwszej tury. Powyższe uwagi potwierdza pobieżna analiza poziomu frekwencji w wyborach prezydenckich po 1989 r., w których doszło do II tury głosowania. Cofając się kolejno od najnowszych do najstarszych, w 2005 r. frekwencja w II turze głosowania była większa o 1,2 punktu procentowego, w 1995 – o 3,5, a w 1990 – o 7,2 niższa.

W analizie niestety nie uwzględniono faktu, że kandydaci, którzy przegrali w pierwszej turze, mniej lub bardziej otwarcie poparli L. Kaczyńskiego lub D. Tuska. Publicznie do poparcia L. Kaczyńskiego wystąpił Maciej Giertych, który zrezygnował jeszcze przed I turą. Jawnie (choć nie od razu) zrobił to też w stosunku do kandydata PiS Andrzej Lepper. Poparcie Marka Borowskiego dla kandydata PO ze zrozumiałych względów było bardziej stonowane, ale czytelne dla obozu postkomunistycznego.

Brak uwzględnienia wezwania przegranych kandydatów do poparcia L. Kaczyńskiego lub D. Tuska jest chyba największym mankamentem prezen-

² Więcej na temat uwarunkowań wygranej L. Kaczyńskiego w wyniku zmian frekwencji autor napisał w innym miejscu (Śleszyński, 2007).

towanej metody. Wynikało to z braku podstaw do matematycznego sposobu kwantyfikacji takiego poparcia, gdyż jest oczywiste, że poszczególne elektoraty w różny sposób zastosowałyby się do takiego apelu (w prasie na przykład często była dyskusja na temat tzw. zdyscyplinowania elektoratu poszczególnych partii i ugrupowań, w literaturze naukowej więcej piszą na ten temat m.in. W. Cwalina i A. Falkowski (2005)). W przyszłości wskazane byłoby opracowanie modelu uwzględniającego różne stopnie przepływów głosów w zależności od rodzaju elektoratu; na razie jednak, ze względu na to, że są to dopiero pierwsze próby kwantyfikacji przepływów głosów w układzie przestrzennym, przyjmijmy bardziej uproszczoną drogę postępowania.

Analizy przepływu głosów

Zgodnie z przedstawionymi założeniami metodycznymi najpierw obliczono współczynniki korelacji liniowej (tab. 1). Wartości liczbowe były zgodne z oczekiwanymi. W przypadku Donalda Tuska współczynniki korelacji były dodatnie z poparciem dla Marka Borowskiego, Henryki Bochniarz i Janusza Korwina-Mikke, przy czym wyższe wartości odnotowano dla zbioru miast (307 jednostek). Pozytywne współwystępowania Lecha Kaczyńskiego były natomiast sporadyczne, zarówno na wsi, jak i w mieście.

Tabela 1. Korelacje zwycięzców I tury głosowania z wszystkimi kandydatami w wyborach prezydenckich 2005

Kandydat	Poparcie w pierwszej turze głosowania (%)		Współczynniki korelacji					
			Donald Tusk		Lech Kaczyński		frekwencja	
	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś	miasto	wieś
Donald Tusk	42,7	28,7	1,00	1,00	-0,60	-0,23	0,22	-0,11
Lech Kaczyński	32,7	33,5	-0,60	-0,23	1,00	1,00	0,31	0,55
Andrzej Lepper	7,3	24,6	-0,52	-0,71	-0,25	-0,48	-0,59	-0,31
Marek Borowski	12,7	7,6	0,03	0,51	-0,63	-0,53	-0,35	-0,20
Jarosław Kalinowski	0,8	3,0	-0,61	-0,67	0,24	-0,07	-0,16	-0,01
Janusz Korwin-Mikke	1,8	1,0	0,10	0,49	0,03	-0,04	0,24	0,07
Henryka Bochniarz	1,5	1,0	0,16	0,59	-0,48	-0,33	-0,11	-0,12
Pozostali	0,6	0,7	-0,19	0,03	-0,18	-0,16	-0,33	-0,14

Źródło: Państwowa Komisja Wyborcza, obliczenia własne.

Korelacje z frekwencją wskazywały na częstsze pozytywne współwystępowania udziału w wyborach i głosowania na Lecha Kaczyńskiego (miasto: +0,31, wieś: +0,55). Donald Tusk dodatnie wartości odnotował tylko w mie-

ście (+0,22). Obliczone współczynniki korelacji odniesiono do oddanych głosów w ten sposób, że cały elektorat danego kandydata z pierwszej tury został rozłożony odpowiednio do Donalda Tuska i Lecha Kaczyńskiego. W rezultacie największą liczbę głosów od kandydata z I tury przechodziło na tego, który miał najwyższy dodatni współczynnik korelacji.

W dalszej kolejności przepływy liczby głosów związane z frekwencją. Zrealizowano to w ten sposób, że udział procentowy obliczony na podstawie korelacji z pierwszej tury pomnożono przez $1 + \frac{1}{2}$ współczynnika korelacji (dlatego, że zawierał się on w przedziale od +1 do -1, czyli miał rozpiętość 2). Maksymalne zwiększenie poparcia w przypadku korelacji +1 wyniosłoby zatem 150% liczby głosów, obniżenie (przy współczynniku mającym wartość -1) – do 50%. Założenie to jest oczywiście arbitralne, gdyż zamiast połowy liczby głosów równie dobrze można by przyjąć inną wartość.

W następnej kolejności obliczono wartości liczbowe wag (tab. 2). Wahają się one od 0 (elektoraty D. Tuska i L. Kaczyńskiego z I tury raczej w nikłym stopniu przeszły na stronę przeciwnika) do 1,276 (mobilizacja elektoratu L. Kaczyńskiego na wsi). Warto podkreślić, że obliczone przepływy są dość zgodne z tym, co prezentowała codzienna prasa na podstawie sondaży telefonicznych, jednak w tej analizie uwzględniają zróżnicowanie na miasto i wieś. Na przykład obliczone korelacje i wagi wychwyciły znane z wcześniejszych badań zjawisko, że elektorat Samoobrony i Andrzeja Leppera na obszarach wiejskich jest bardziej narodowo-konserwatywny niż w miastach, stąd większe jego poparcie na wsi dla Lecha Kaczyńskiego (Kowalski, 2000).

Tabela 2. Wagi przepływu liczby głosów w II turze głosowania w wyborach prezydenckich 2005

Kandydat	Wagi przepływu liczby głosów			
	na Donalda Tuska		na Lecha Kaczyńskiego	
	miasto	wieś	miasto	wieś
Donald Tusk	1,112	0,945	0,000	0,000
Lech Kaczyński	0,000	0,000	1,155	1,276
Andrzej Lepper	0,276	0,300	0,428	0,544
Marek Borowski	0,606	0,687	0,221	0,214
Jarosław Kalinowski	0,219	0,262	0,701	0,732
Janusz Korwin-Mikke	0,580	0,631	0,540	0,405
Henryka Bochniarz	0,652	0,660	0,291	0,279
Pozostali	0,416	0,512	0,420	0,420

Źródło: obliczenia własne.

Porównanie

Ogólne wyniki symulacji wskazują, że przy przyjętych założeniach Lech Kaczyński wygrałby w II turze liczbą głosów w wysokości 178 tys. (tab. 3), podczas gdy faktycznie było to ponad 1 mln głosów. W wartościach procentowych były to zaledwie 0,2 punktu procentowego (faktycznie – około 8%). Porównanie wyników w skali całego kraju wskazuje też, że nastąpiło przeszacowanie liczby głosów oddanych na Donalda Tuska (zwłaszcza na wsi – o 13%) i nieco mniejsze niedoszacowanie w przypadku Lecha Kaczyńskiego (najmniej w mieście – o 4%). Oznacza to, że kwantyfikacja matematyczna nie pozwoliła ściśle wyznaczyć skali przepływów, czyli że musiały w większym stopniu zadziałać mobilizacja i demobilizacja poszczególnych elektoratów i wzajemnie się one nie zrównoważyły. Jeśli jednak zsumujemy łączne głosy, to okaże się, że prognozowany poziom frekwencji był o 300 tys. wyższy od faktycznego, czyli zaledwie o 1 punkt procentowy. Dobrze więc zdiagnozowano wzrost frekwencji, natomiast pewnego dopracowania wymagałaby analiza przepływów, uwzględniająca bardziej precyzyjnie zachowania się poszczególnych elektoratów, w tym ich mobilizację i demobilizację.

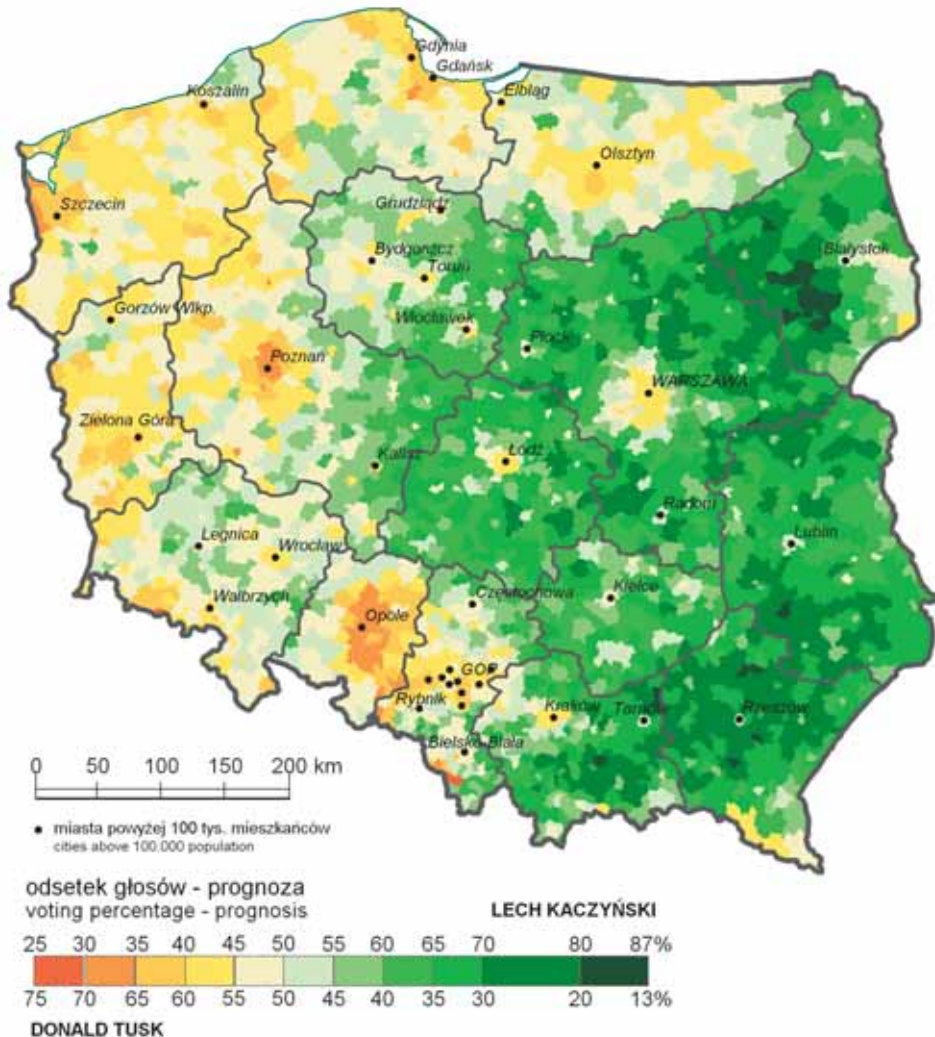
Tabela 3. Prognoza przepływów liczby głosów w II turze głosowania w wyborach prezydenckich 2005

Kandydat	Przepływ liczby głosów (tys.)					
	na Donalda Tuska			na Lecha Kaczyńskiego		
	razem	w tym		razem	w tym	
		miasto	wieś		miasto	wieś
Donald Tusk	5 685	3 839	1 846	0	0	0
Lech Kaczyński	0	0	0	5 972	3 059	2 913
Andrzej Lepper	663	162	501	1 161	251	910
Marek Borowski	976	622	354	336	226	110
Jarosław Kalinowski	68	14	54	195	45	150
Janusz Korwin-Mikke	127	82	45	106	77	29
Henryka Bochniarz	123	78	45	54	35	19
Pozostali	40	19	21	36	19	17
Razem:						
– prognoza	7 683	4 817	2 866	7 860	3 712	4 148
– wynik rzeczywisty	6 996	4 462	2 534	8 236	3 874	4 362
– wynik rzeczywisty = 100	109,8	108,0	113,1	95,4	95,8	95,1

Źródło: Państwowa Komisja Wyborcza, obliczenia własne.

W celu sprawdzenia rozkładu przestrzennego prognozy, jej wyniki (ryc. 1) zestawiono z rzeczywistym poparciem w II turze (ryc. 2), w celach porównawczych stosując na mapach te same przedziały poparcia. Dodatkowo wykonano mapę z różnicami rzeczywistego poparcia w stosunku do prognozowanego (ryc. 3).

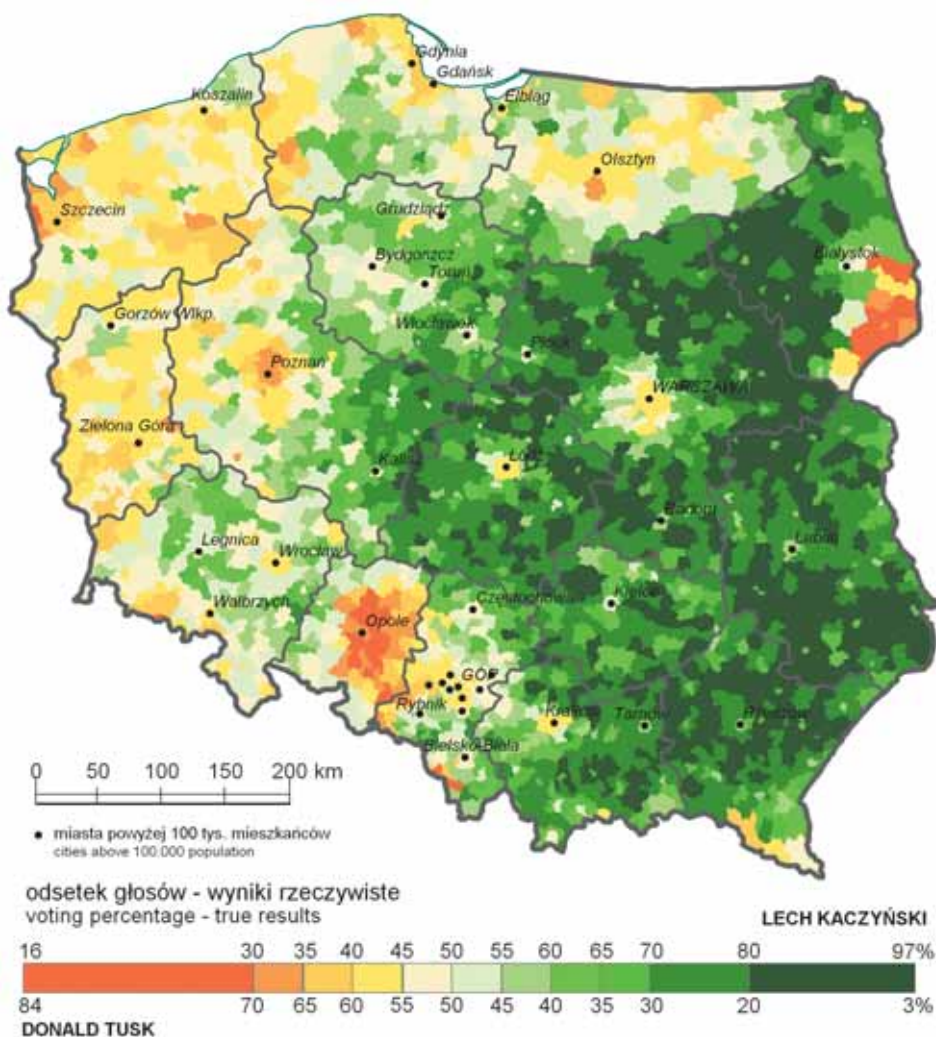
Obraz kartograficzny generalnie jest bardzo podobny, a wartości przeszacowań i niedoszacowań układają się charakterystycznie. Przede wszystkim granice



Ryc. 1. Prognoza II tury wyborów prezydenckich w 2005 r.
na podstawie rozkładu głosów w I turze w gminach

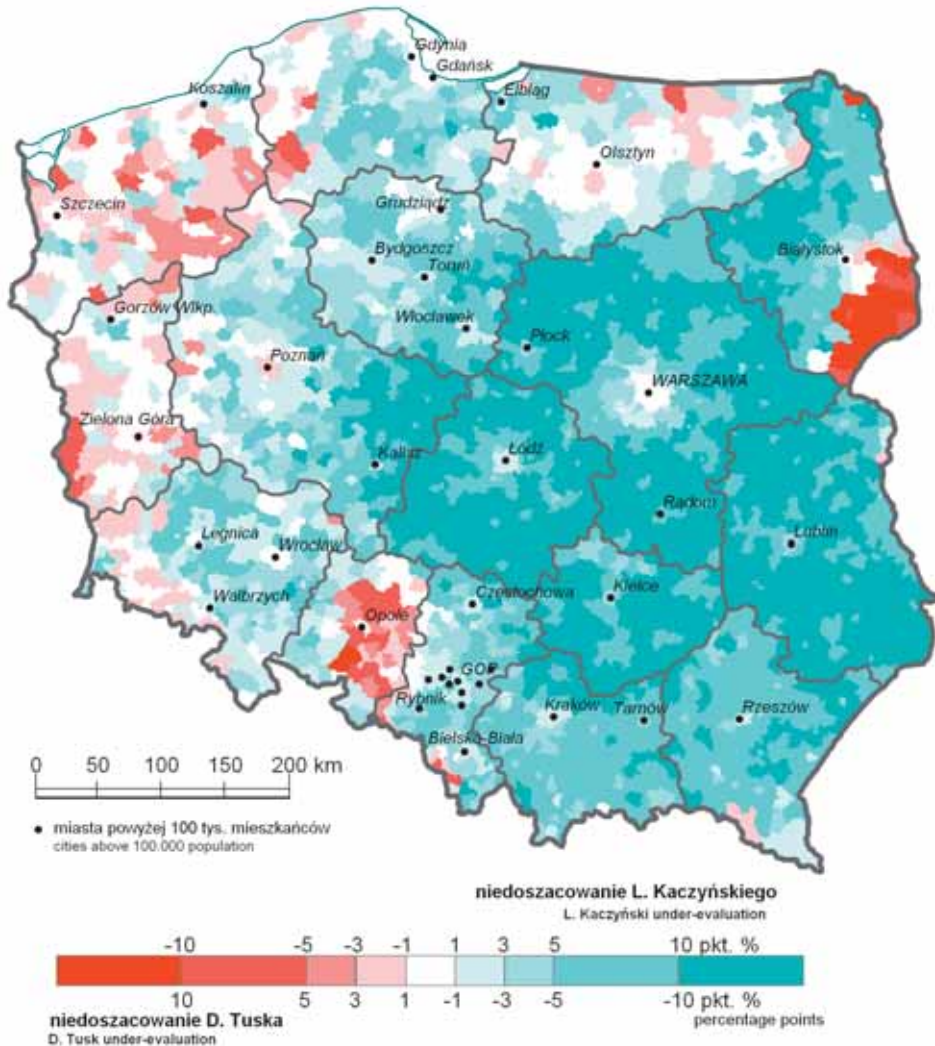
The second-round prognosis for the Presidential elections in gminas, 2005,
on the basis of the distribution of votes in the first round

obszarów o różnych wartościach prognozowanego poparcia bardzo silnie nawiązują do granic historycznych. Niedoszacowanie Lecha Kaczyńskiego generalnie jest związane z byłym zaborem rosyjskim i austriackim (czyli zasiedziałością mieszkańców), zaś niedoszacowanie Donalda Tuska – z tzw. Ziemią Odzyskanymi (czyli dużym udziałem ludności napływowej). Od tego obrazu dają się łatwo oddzielić równie charakterystyczne wyjątki, które stanowią równocześnie najczęściej obszary o największych wartościach błędów prognozy.



Ryc. 2. Rzeczywiste wyniki II tury wyborów prezydenckich w 2005 r. w gminach
The actual results of the 2005 Presidential elections in gminas

Największe różnice dotyczą Białostocczyzny. Jest to region zamieszkały w dużej części przez mniejszość białoruską i (lub) prawosławną. Na jego odrębność kulturową, która ma znaczenie przy preferencjach wyborczych zwrócił uwagę m.in. M. Kowalski (1998). Mieszkańcy tych rejonów zwykle w bardzo dużym stopniu popierali ugrupowania i kandydatów lewicowych (postkomunistycznych). Podobnie było w wyborach parlamentarnych i prezydenckich 2005.



Ryc. 3. Porównanie prognozy i rzeczywistych wyników II tury wyborów prezydenckich w 2005 r. w gminach

A comparison of the forecast and the actual results of the second round of the 2005 Presidential elections in gminas

Wyjątek ten potwierdza przedstawione na wstępie uwagi na temat różnego zachowania poszczególnych grup wyborców w odmiennych warunkach kulturowych. W tym przypadku nastąpił przepływ elektoratu w stronę Donalda Tuska w dużo większym stopniu niż w przypadku innych rejonów kraju.

Równie charakterystyczny jest obszar Śląska Opolskiego, zamieszkałego przez mniejszość niemiecką. Mobilizacja elektoratu związana z jego tożsamością wystąpiła także wśród Ślązaków i Litwinów (na odrębności z tym związane zwracali uwagę m.in. R. Matykowski i A. Tobolska, 1993 oraz R. Matykowski, 1997). W sumie przeszacowanie wyników L. Kaczyńskiego wynosiło zazwyczaj powyżej 5%.

Na obszarze byłego Królestwa Kongresowego „wyspą” wśród obszaru niedoszacowania poparcia dla Lecha Kaczyńskiego pozostaje aglomeracja warszawska, przy czym w samej stolicy prognoza okazała się bardzo trafna – wynik przewidywać różnił się tu zaledwie o 0,1 punktu procentowego od rzeczywistego rezultatu.

Wysokie nawiązywanie skali błędów prognozy do regionów historycznych każe wskazywać na cywilizacyjno-kulturowe uwarunkowania zwiększonych lub zmniejszonych przepływów elektoratów, względnie uruchamianie tych kategorii i grup mieszkańców, które nie uczestniczyły w I turze głosowania. Większa mobilizacja elektoratu Lecha Kaczyńskiego mogła zatem wynikać z przywiązania do tradycyjnych (konserwatywnych) wartości. Dokładne wyjaśnienie mechanizmu leży w sferze psychologii społecznej bądź socjologii, ale można wstępnie postawić tezę o znaczeniu mechanizmu obronnego wśród elektoratu narodowo-konserwatywnego. Jest to zresztą temat zasługujący na odrębną, pogłębioną analizę.

Syntetyczne porównanie prognozy i rzeczywistych wyników II tury przedstawiono w tabeli 4. Błąd poniżej 1% stwierdzono w 281 gminach (11,3% ich liczby), a w granicach +/- 1–3 w kolejnych 483 (19,5%). Ponieważ lepsze wyniki

Tabela 4. Porównanie prognozy i rzeczywistych wyników II tury wyborów prezydenckich w 2005 r. według rozmiaru błędu przeszacowania i niedoszacowania

Błąd (przeszacowanie lub niedoszacowanie)	Liczba gmin	Udział w liczbie	
		gmin	uprawnionych do głosowania
+/- 1%	281	11,3	16,8
+/- 1–3%	483	19,5	30,9
+/- 3–5%	430	17,4	20,4
+/- 5–10%	653	26,4	21,9
+/- 10 i więcej %	631	25,5	10,0
Razem	2 478	100,0	100,0

Źródło: Państwowa Komisja Wyborcza, obliczenia własne.

prognozy zaobserwowano w gminach miejskich, udziały są jeszcze korzystniejsze w przypadku odniesienia do liczby uprawnionych do głosowania. W sumie błąd poniżej 3% dotyczył blisko połowy dorosłych mieszkańców Polski. Tylko w co czwartej gminie błąd był większy niż 10%, a mieszkało tam 10% uprawnionych do głosowania.

Ponieważ stwierdzono, że wyniki prognozy były bardziej zbliżone do rzeczywistych w przypadku miast, zamieszczono dodatkowe porównanie (tab. 5). Okazuje się, że w najludniejszych ośrodkach wyniki prognozy były bardzo zbliżone do rzeczywistych, przede wszystkim w odniesieniu do procentowego poparcia. Różnice w wynikach były rzadko większe niż 3%. W pięciu dużych miastach – Warszawie, Wrocławiu, Poznaniu, Szczecinie i Białymstoku – błąd wyniósł 1 punkt procentowy lub mniej.

Tabela 5. Porównanie prognozy i rzeczywistych wyników II tury wyborów prezydenckich w 2005 r. w miastach powyżej 200 tys. uprawnionych do głosowania

Miasto	Liczba uprawnionych do głosowania w II turze (tys.)	Głosy oddane (tys.) na				Różnica pomiędzy wynikiem rzeczywistym a prognozą		
		L. Kaczyńskiego		D. Tuska		w punktach procentowych	liczby głosów (wynik rzeczywisty = 100)	
		prognoza	wynik rzeczywisty	prognoza	wynik rzeczywisty		L. Kaczyński	D. Tuska
Warszawa	1 360	370	359	549	531	-0,1	103,0	103,3
Łódź	629	148	154	202	189	-2,7	95,9	107,0
Kraków	599	163	166	218	205	-1,9	98,3	106,3
Wrocław	515	125	125	186	178	-1,0	100,1	104,3
Poznań	454	96	93	188	186	0,4	103,2	101,4
Gdańsk	367	88	88	154	144	-1,4	100,9	107,0
Szczecin	326	72	71	115	109	-1,0	100,9	105,2
Bydgoszcz	297	75	78	94	86	-2,9	96,7	108,5
Lublin	282	90	94	82	74	-3,5	96,1	110,6
Katowice	261	58	60	92	86	-2,7	95,9	107,1
Białystok	224	63	61	63	61	0,0	102,5	102,6
Gdynia	201	46	46	86	80	-1,2	102,0	107,4
Razem	5 515	1 394	1 395	2 029	1 929	-1,3	99,9	105,2

Źródło: Państwowa Komisja Wyborcza, obliczenia własne.

Podsumowanie

Wyniki analiz dają się opisać z poznawczego, metodycznego i praktycznego punktu widzenia.

Aspekt badawczy pozwala na wyciągnięcie wniosków co do przestrzennego rozkładu różnic i ich uwarunkowań. Zakładając, że przedstawiona metoda jest poprawna, najcenniejszym spostrzeżeniem jest tu uchwycenie cywilizacyjno-kulturowego charakteru zróżnicowań błędów. Równocześnie z dodatkowych analiz wiadomo (Śleszyński, 2007), że wyższe poparcie dla Lecha Kaczyńskiego wiązało się ze wzrostem frekwencji, szczególnie na obszarach byłego zaboru rosyjskiego. Z drugiej strony, na tzw. Ziemiach Odzyskanych nastąpił spadek frekwencji. Oznacza to, że mamy do czynienia z potwierdzeniem znanych uwarunkowań, zakorzenionych cywilizacyjnie i kulturowo. Metodologiczne podstawy prognoz w przyszłości muszą więc w większym stopniu nawiązywać do regionalnych zróżnicowań.

Charakterystyczne jest również zróżnicowanie poziomu błędów w relacji miasto-wieś. Dokładniejsze wyniki prognozy dotyczącej miast świadczą o większej możliwości zastosowań na tych obszarach. Wieś okazała się mniej przewidywalna, a więc ewentualne analizy muszą w większym stopniu uwzględniać specyfikę kulturową, funkcjonalną i społeczno-gospodarczą.

Dlatego z metodycznego punktu widzenia przyszłe analizy powinny być zmodyfikowane. Najważniejsze wydaje się wprowadzenie zróżnicowania na regiony historyczno-kulturowe, w których analizy korelacji, a prawdopodobnie i ustalenie wag, powinno przebiegać niezależnie. Metodycę warto też uszczegółowić o bardziej sformalizowane ustalanie wag przepływów elektoratów. Nie jest to jednak wyjściem odwołanie się do badań socjologicznych. Gdyby bowiem wprost zastosować prezentowane w mediach przepływy bez najmniejszego zróżnicowania funkcjonalnego (choćby najprostszego – na miasto i wieś), okazałyby się, że wyniki prognozy są dużo bardziej odległe od przedstawianych w niniejszym opracowaniu.

W aspekcie metodycznym warto też zwrócić uwagę na inną zależność, związaną z wielkością gminy. Najmniejsze błędy odnotowano w gminach największych. Współczynnik korelacji pomiędzy liczbą uprawnionych do głosowania a wielkościami błędów dla całego zbioru gmin wyniósł wprawdzie tylko 0,11, ale dla 200 największych gmin – już 0,23. Da się to wytłumaczyć lepszą prognostyką dla bardziej reprezentatywnych jednostek.

Na zakończenie można sformułować wnioski praktyczne. Przede wszystkim trzeba podkreślić, że prezentowana analiza pozwoliła zadowalająco przewidzieć wyniki II tury wyborów prezydenckich w 2005 r., zwłaszcza w aspekcie regionalnym. Jest to szczególnie istotne, jeśli wyniki prognozy odniesie się do sondaży przedwyborczych, których błąd był nieporównywalnie większy – mniej więcej

taki, jaki uzyskano dla 25% najgorzej „przewidzianych” gmin, reprezentujących tylko 10% uprawnionych do głosowania (błąd większy niż +/- 10% rzeczywistego wyniku).

Sukces zaprezentowanej metody można uznać za istotny w dyskusji o znaczeniu geografii wyborczej i jej obiektywnych przewagach w wielu aspektach nad innymi, bardziej eksponowanymi dziedzinami nauk o zachowaniach politycznych.

Piśmiennictwo

- Bean L.H., 1948, *How to Predict Elections*, Knopf, New York.
- Biskup B., 2001, *Prawyborzy w systemie rekrutacji przywódców politycznych (doświadczenia polskie)*, [w:] T. Bodio (red.), *Przywództwo polityczne*, Elipsa, Warszawa, s. 306–319.
- Bodio T., Chodubski A., 2004, *O prognostyce w politologii*, *Studia Politologiczne*, 7, s. 261–190.
- Brown L.B., Chappell Jr. H.W., 1999, *Forecasting presidential elections using history and polls*, *International Journal of Forecasting*, 15, 2, s. 127–135.
- Campbell J., 1996, *Polls and votes: the trial-heat presidential election forecasting model, certainty, and political campaigns*, *American Politics Quarterly*, 24, s. 408–433.
- Cwalina W., 2003, *Historyczno-geograficzne uwarunkowania modeli zachowań wyborczych. Analiza porównawcza dwóch regionów Polski w kontekście wyborów prezydenckich w 2005 r.*, [w:] M. Kowalski (red.), *Przestrzeń wyborcza Polski*, Oddział Akademicki PTG, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 87–114.
- Cwalina W., Falkowski A., 2005, *Marketing polityczny. Perspektywa psychologiczna*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk.
- Holbrook T.M., DeSart J.A., 1999, *Using state polls to forecast presidential election outcomes in the American states*, *International Journal of Forecasting*, 15, 2, s. 137–142.
- Jérôme B., Jérôme-Speziari V., Lewis-Beck M.S., 1999, *Polls fail in France: forecasts of the 1997 legislative election*, *International Journal of Forecasting*, 15, 2, s. 163–174.
- Jiao Y., Syau Y.-R., Stanley L.E., 2006, *Fuzzy adaptive network in presidential elections*, *Mathematical and Computer Modelling*, 43, 3-4, s. 244–253.
- Kamakura A.W., Afonso M.J., De Bruyn A., 2006, *Modeling voter choice to predict the final outcome of two-stage elections*, *International Journal of Forecasting*, 22, 4, s. 689–706.
- Kowalski M., 1998, *Wyznanie a preferencje wyborcze mieszkańców Białostocczyzny (1990–1997)*, *Przegląd Geograficzny*, 70, 3-4, s. 269–282.
- , 2000, *Geografia wyborcza Polski. Przestrzenne zróżnicowanie zachowań wyborczych Polaków w latach 1989–1998*, *Geopolitical Studies*, 7, IGiPZ PAN, Warszawa.
- , 2002, *Geografia hipotetycznego poparcia dla Unii Europejskiej w Polsce*, [w:] J. Kitowski (red.), *Czynniki i bariery regionalnej współpracy transgranicznej -- bilans dokonania*, Uniwersytet Rzeszowski, Oddział Rzeszowski PTG, Wydawnictwo Oświatowe Fosze, Rzeszów, s. 235–243.
- Kowalski M., Śleszyński P., 2000, *Uwarunkowania zachowań wyborczych w województwie śląskim*, Dokumentacja Geograficzna, 21, Warszawa.
- Lewis-Beck M.S., Nadeau R., Bélanger E., 2004, *General election forecasts in the United Kingdom: a political economy model*, *Electoral Studies*, 23, 2, s. 279–290.

- Lewis-Beck M.S., Rice T.W., 1992, *Forecasting Elections*, CQ Press, Washington DC.
- Lewis-Beck M.S., Tien Ch., 1999, *Voters as forecasters: a micromodel of election prediction*, *International Journal of Forecasting*, 15, 2, s. 175–184.
- Matykowski R., 1997, *Udział i zróżnicowanie poparcia mniejszości narodowych w Polsce w wyborach parlamentarnych z dnia 21 września 1997 roku*, *Sprawy Narodowościowe*, 6, 2, s. 261–272.
- Matykowski R., Tobolska A., 1994, *Mniejszości narodowe w Polsce w świetle wyników wyborów do Sejmu z dnia 27 października 1991 roku*, *Sprawy Narodowościowe*, 3, 1, s. 131–143.
- , 1993, *Aktywność elektoralna i zróżnicowanie przestrzenne poziomu poparcia mniejszości narodowych w Polsce w wyborach parlamentarnych z dnia 19 września 1993 roku*, *Sprawy Narodowościowe*, 2, 2, s. 215–228.
- Norpoth H., 2004, *Forecasting British elections: a dynamic perspective*, *Electoral Studies*, 23, 2, s. 297–305.
- Ocena zgodności wyników sondaży z rzeczywistymi wynikami wyborów. Wybory do parlamentu europejskiego 13 czerwca 2004*, 2004, Centrum im. Adama Smitha, Warszawa.
- Ocena zgodności wyników sondaży z rzeczywistymi wynikami wyborów. Wrzesień–październik 2005*, 2005, Centrum im. Adama Smitha, Warszawa.
- Pankowski K. (oprac.), 2000, *Kandydaci na prezydenta i ich szanse wyborcze – pewność głosowania, alternatywy wyborcze, elektoraty negatywne*, CBOS, Warszawa.
- Parysek J.J., Adamczyk Z., Grobelny R., 1991, *Geografia polskich wyborów prezydenckich 1990 r.*, *Przegląd Geograficzny*, 63, 3-4, s. 245–270.
- Październik '98: preferencje do Sejmu a wybory samorządowe*, 1998, OBOP, Warszawa.
- Preferencje partyjne Polaków pod koniec sierpnia '97*, 1997, OBOP, Warszawa.
- Rallings C. Thrasher M., 1999, *Local votes, national forecasts – using local government by-elections in Britain to estimate party support*, *International Journal of Forecasting*, 15, 2, s. 153–162.
- Rosenstone S. J., 1983, *Forecasting Presidential Elections*, Thousand Oaks CA, University Press, New Haven CT.
- Rykiel Z., 2005, *Geografia wyborcza i problematyka wyborcza w Polsce*, *Czasopismo Geograficzne*, 75, 4, s. 275–296.
- Sitek W. (red.), 1995, *Czy można przewidzieć? Socjologiczno-metodologiczne doświadczenia polskich badań przedwyborczych*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków.
- Sobczyński M., 2000, *Zróżnicowanie przestrzenne postaw politycznych mieszkańców Łodzi*, Wydawnictwo UŁ, Łódź.
- Stambough, S.J.; Thorson G.R., 1999, *Toward stability in presidential forecasting: the development of a multiple indicator model*, *International Journal of Forecasting*, 15, 2, s. 143–152.
- Szkatuła G., Hołubiec J., Wagner D., 2000, *Forecasting voting behaviour using machine learning – Poland in transition*, *Annals of Operations Research*, 97, s. 31–41.
- Śleszyński P., 2003, *Symulacja wyników wyborów w ordynacji większościowej jednomandatowych okręgów wyborczych*, [w:] M. Kowalski (red.), *Przestrzeń wyborcza Polski*, Oddział Akademicki PTG, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 163–178.
- , 2007, *Dlaczego Lech Kaczyński wygrał wybory prezydenckie 2005. Studium z geografii elektoralnej*, *Czasopismo Geograficzne* (w druku).
- Węclawowicz G., 1995, *The electoral geography in the national, regional and intra-urban scale*, *Conference Papers*, 24, IGiPZ PAN, s. 59–69.

- Węclawowicz G., Jarosz A., Śleszyński P., 1998, *Wybory parlamentarne 1991 i 1993*, Atlas Warszawy, 5, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Zarycki T., 1997, *Nowa przestrzeń społeczno-polityczna Polski*, Europejski Instytut Rozwoju Regionalnego i Lokalnego UW, Warszawa.
- Żukowski T., 2003, *Wybory samorządowe 2002 i referendum akcesyjne 2003 – perspektywa subregionów*, [w:] M. Kowalski (red.), *Przestrzeń wyborcza Polski*, Oddział Akademicki PTG, IGiPZ PAN, Warszawa, s. 131–152.

[Wpłynęło: listopad 2006; poprawiono: luty 2007 r.]

PRZEMYSŁAW ŚLESZYŃSKI

THE SECOND ROUND OF THE PRESIDENTIAL ELECTIONS, 2005: COULD IT HAVE BEEN FORECAST?

The article presents forecasts for the second round of the Presidential elections called in October 2005, on the basis of the results from the first round. The analysis was created between the first and second rounds of the Presidential elections, once the candidates to enter the second round were known as Donald Tusk (Civic Platform) and Lech Kaczyński (Law and Justice). The analysis is based on the assumption that stronger complicity of support for two different political parties means a higher probability of swings between parties occurring in the second round. It was further assumed that a stronger complicity between the turnout and support in the first round will have a proportional influence in increasing the electorate's motivation in the second round. Data has been analysed by local authority area or *gmina* (for 2478 entities in Poland). A division into urban and rural areas was considered. The flow of votes in the second round was calculated by relying on the coefficient of linear correlation among the percentage shares of the vote for individual candidates. It was further assumed that, the higher the coefficient of correlation, the greater the number of votes shifted from one to another. Most of the votes cast for Lech Kaczyński from candidates who did not get to the second round but received more than 1% of the vote came from: Andrzej Lepper and Jarosław Kalinowski. In Donald Tusk's case the sources were Marek Borowski, Janusz Korwin-Mikke and Henryka Bochniarz respectively. According to the correlation analysis, the increase in Lech Kaczyński's share of the vote in the second round was simultaneously assumed as a result of the electorate's mobilization. This turned out to be in line with the truth (for more about the relationship between frequency and results in the second round see article, P. Śleszyński, 2007).

The results are impressive: in the 31% of the gminas (in which 48% of right-wing voters live) the miscalculation was of less than $\pm 3\%$. Particularly good results were obtained in cities, e.g. in Warsaw (0.1% error). To sum up, in 75% of gminas, the forecast turned out to be more accurate than those of the largest research (polling) companies.

Typologia procesu starzenia się ludności miast i gmin Polski na tle jego demograficznych uwarunkowań¹

Typology of population ageing in Polish towns and communities

SŁAWOMIR KUREK

Instytut Geografii, Akademia Pedagogiczna, 30-084 Kraków, ul. Podchorążych 2;
e-mail: sgkurek@ap.krakow.pl

Zarys treści. W artykule przedstawiono przestrzenne zróżnicowanie procesu starzenia się ludności i jego demograficznych uwarunkowań (przyrostu rzeczywistego, ruchu naturalnego i wędrownego ludności) w miastach i gminach Polski w okresie międzypisowym 1988–2002 z wykorzystaniem powszechnie stosowanych mierników. Podjęto próbę skonstruowania typologii procesu starzenia się ludności w zależności od jego demograficznych czynników na podstawie wskaźnika W_{SD} , wskaźnika przyrostu rzeczywistego ludności oraz współczynnika ruchu naturalnego i salda migracji.

Słowa kluczowe: starzenie się ludności, miasta i gminy Polski, typologia przestrzenna, przyrost rzeczywisty, przyrost naturalny, saldo migracji.

Wstęp

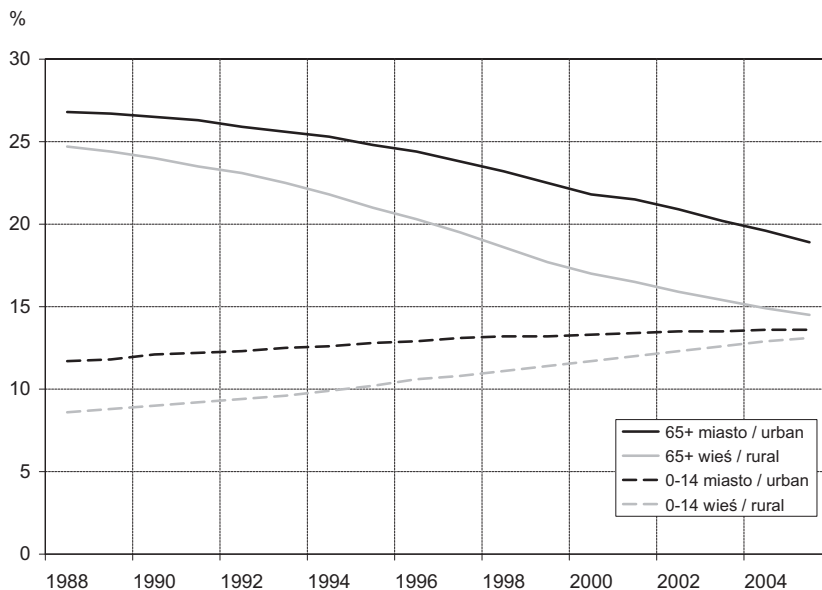
Proces demograficznego starzenia się ludności, polegający na zwiększaniu się udziału osób starszych w populacji, jest nieuniknioną konsekwencją przejścia demograficznego od wysokiej do niskiej płodności. Jego bezpośrednimi uwarunkowaniami są: poziom urodzeń i umieralności oraz migracje.

Starzenie się ludności może postępować wskutek relatywnego zmniejszenie tempa przyrostu młodszej populacji, będącego konsekwencją spadku natężenia urodzeń (starzenie się od podstawy piramidy wieku), bądź przyspieszenia przyrostu liczby osób starszych (starzenie się od wierzchołka piramidy) powodowane przez zmniejszenie umieralności w starszych grupach wieku (Preston i inni, 1989; Grundy, 1996; Jackson, 2000; Frątczak, 2002; Andrews i Philips, 2005). Obydwa te czynniki mogą się sumować bądź znosić. Spadek płodności poniżej poziomu zastępowalności pokoleń, który w krajach Europy Zachodniej uwidocz-

¹ Praca finansowana ze środków Ministerstwa Nauki i Informatyzacji (za lata 2005–2006) jako projekt badawczy nr 2P04E 006 28: „Przestrzenne zróżnicowanie starzenia się ludności w Polsce”.

nił się już w latach 60. ubiegłego wieku (wiązany często z teorią tzw. drugiego przejścia demograficznego) jest w głównej mierze odpowiedzialny za wysokie tempo starzenia się społeczeństw (Van de Kaa, 1987, 2003). W Polsce i innych krajach Europy środkowo-wschodniej znaczący spadek poziomu urodzeń pojawił się na początku lat 90., co było związane z transformacją społeczno-gospodarczą (Kemper i Kurek, 2006). Ostatnie badania (Kinsella i Philips, 2005) pokazały wzrost roli umieralności w kształtowaniu się zjawiska starzenia się ludności. Po ustabilizowaniu się wskaźnika śmiertelności niemowląt na niskim poziomie, wzrost spodziewanej długości życia odbywa się przez spadek umieralności w starszym wieku, przyczyniając się do zwiększenia liczebności osób starszych. Trzeci demograficzny czynnik starzenia się ludności to migracje, których rola wzrasta w układach lokalnych. Jak powszechnie wiadomo, migrują głównie ludzie młodzi i obszary napływowe ulegają procesowi odmładzania populacji, natomiast regiony emigracyjne charakteryzuje znaczne przyspieszenie procesu starzenia się, prowadzące często do ich depopulacji. Jednak po ustaniu takich przemieszczeń (np. w wyniku restrukturyzacji przemysłu) wraz z upływem czasu dawne obszary imigracyjne będą się wyróżniać wysoką dynamiką starzenia, gdyż w wiek starości demograficznej wejdą liczne kohorty imigrantów. Podobnie na obszarach emigracyjnych, po zakończeniu odpływu ludności młodej, z biegiem czasu tempo starzenia zmaleje, gdyż w wiek starszy będą wchodzić „przeźrebiane” kohorty ludności, która pozostała na miejscu (Riley i inni, 1983). W ostatnich latach wzrasta jednak rola i natężenie migracji osób starszych (Potrykowska, 2003). Obszary napływowe atrakcyjne pod względem krajobrazu czy klimatu stają się docelowym miejscem dla osób w starszym wieku i ich udział znacząco wzrasta (Grundy, 1996; King i inni, 1998; Avramov i Maskova, 2003; *Ageing Population*, 2004; Kinsella i Philips, 2005).

W Polsce po 1988 r., w okresie transformacji społeczno-gospodarczej zaobserwowano intensywny spadek urodzeń, przyrostu naturalnego oraz natężenia migracji wewnętrznych (Kurek, 2004). Jednocześnie udział ludności w wieku 65 i więcej lat wzrósł w okresie 1988–2005 z 9,8 do 13,3%, a udział dzieci w wieku 0-14 lat znacząco zmalał – z 25,5 do 16,2%. W układzie miasto–wieś (ryc. 1) nadal obszary wiejskie wyróżniają się większym odsetkiem wymienionych grup wieku, z tym że w przypadku osób starszych różnice te zmniejszają się. Liczba urodzeń w ciągu roku w tym samym okresie zmalała z 590 tys. do 364 tys., chociaż w ostatnich trzech latach zanotowano niewielki wzrost (o 13 tys.). Współczynnik urodzeń dla Polski ogółem zmalał z 15,6 do 9,6‰, a w układzie miasto–wieś większy jego spadek zanotowano na obszarach wiejskich. Poziom zgonów był w miarę ustabilizowany (minimalny spadek z 9,9 do 9,7‰), a wyższe wartości współczynnika obserwowane są na obszarach wiejskich. Od 2002 r. notuje się w Polsce ubytek naturalny ludności, a w miastach już od 1998 r. (ryc. 2). W badanym okresie współczynnik przyrostu naturalnego dla Polski ogółem zmalał z 5,9 do –0,1‰. Natężenie migracji w ruchu

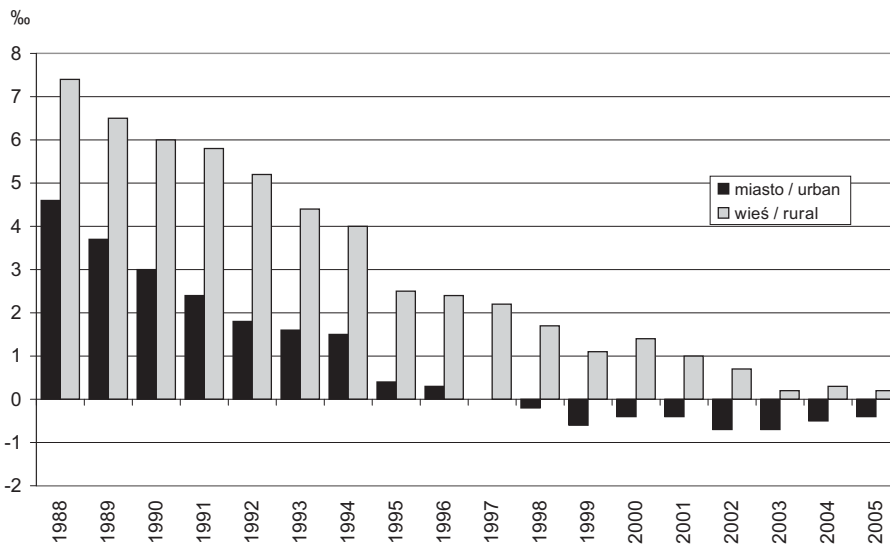


Ryc. 1. Ludność w wieku 0–14 oraz 65 lat i więcej w Polsce (%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Population aged 0–14 and 65 and over in Poland (%)

Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.



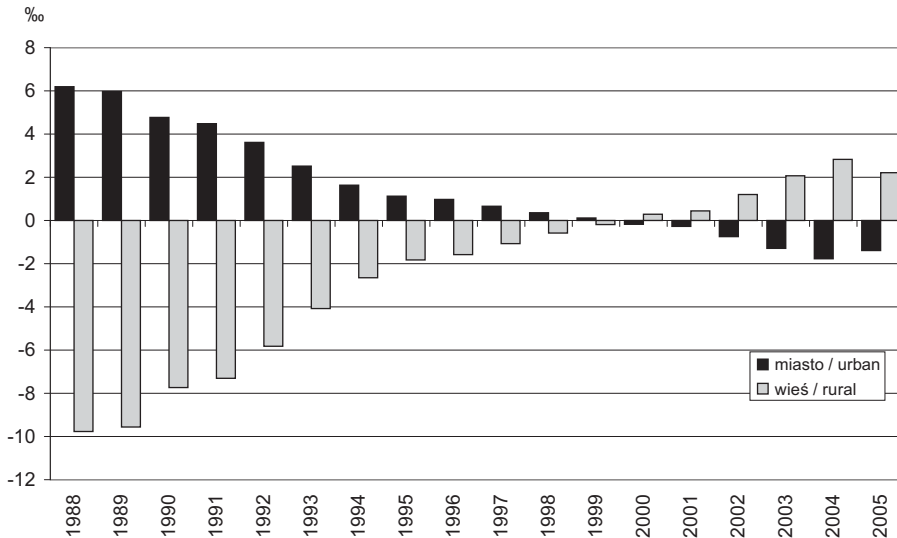
Ryc. 2. Współczynnik przyrostu naturalnego w Polsce w latach 1988–2005 (na 1000 ludności)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rate of natural increase rate in Poland in the years 1988–2005 (per 1000 population)

Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

wewnętrznym zmalało z 640 tys. do 422 tys. osób, ale najbardziej znamienne jest zmiana głównych kierunków przemieszczeń ludności (ryc. 3). Od 2000 r. notuje się ujemne saldo migracji w miastach, co jest związane z brakiem ofert pracy, niedostatkiem mieszkań i postępującym procesem suburbanizacji.



Ryc. 3. Współczynnik salda migracji wewnętrznych w Polsce w latach 1988–2005 (na 1000 ludności)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Net internal migration rate in Poland in the years 1988–2005 (per 1000 population)

Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

Celem artykułu jest dokonanie typologii przestrzennej stanu zaawansowania i dynamiki starzenia się ludności Polski na tle jego demograficznych uwarunkowań, tj. przyrostu naturalnego i salda migracji. Wykorzystano powszechnie stosowane mierniki starości demograficznej oraz przedstawiono zróżnicowanie współczynników przyrostu rzeczywistego ludności i jego składowych: przyrostu naturalnego i salda migracji. Do konstrukcji typologii posłużono się metodą tablicy znaków. Analizę przeprowadzono w układzie miast i gmin w międzypisowym okresie 1988–2002 według podziału administracyjnego z dnia 1.01.2002 r. Za materiał źródłowy posłużyły dane Głównego Urzędu Statystycznego w Warszawie. Do wydzielenia klas w kartogramach zastosowano metodę kwantylową (Paślawski, 1998), dzieląc badane jednostki na 8 klas o jednakowej liczebności.

Poziom starości demograficznej w 1988 r.

W 1988 r. udział ludności w wieku 65 lat i więcej w poszczególnych miastach i gminach Polski odznaczał się dużą zmiennością i wynosił od 0,0 do 21,7%. Zaobserwowano istotne różnice regionalne wartości tego wskaźnika, a także w układzie miasto-wieś. Niskim odsetkiem osób w starszym wieku wyróżniały się obszary Polski północnej i zachodniej, co było spowodowane zasiedlaniem tych ziem w okresie powojennym przez ludność młodą. Z kolei, wysoki udział ludności w wieku 65 lat i więcej charakteryzował obszary Polski środkowej i wschodniej, a szczególnie województw podlaskiego, lubelskiego, łódzkiego, południowej części świętokrzyskiego oraz wschodniej części mazowieckiego. Były to obszary rolnicze, położone peryferyjnie w stosunku do większych miast, z których ludność młoda emigrowała w poszukiwaniu pracy do rozwijających się wówczas ośrodków przemysłowych. W układzie poszczególnych badanych jednostek, najniższym odsetkiem ludności w tej grupie wieku cechowały się miasta. Były to zwykle ośrodki o rozwiniętych funkcjach przemysłowych, związanych z inwestycjami głównie w przemyśle ciężkim i górnictwie. Do stwarzanych nowych miejsc pracy migrowali przede wszystkim ludzie młodzi i osiedlali się na stałe, zakładając rodziny. Wskaźniki urodzeń i przyrostu naturalnego w tych nowo rozwijających się ośrodkach były bardzo wysokie, przyczyniając się do odmładzania struktury wieku. Najniższe wartości zanotowano w Polkowicach (2,0%), Łęcznej (2,5), Nowej Sarzynie (2,6), Lubinie (2,8), Jastrzębiu-Zdroju (3,0), Żorach (3,2), Helu (3,3), Jelczu-Laskowicach i Policach (3,4), Zdzeszowicach (3,6) oraz Głogowie i Bełchatowie (3,7). Wyjątkiem było miasto Borne Sulinowo, gdzie nie zanotowano osób w wieku powyżej 65 lat. Miasto to pełniło funkcję militarną i wśród ludności cywilnej na stałe było tam zameldowane jedynie 17 osób. Na przeciwnym biegunie stanu zaawansowania starością demograficzną znalazły się obszary wiejskie. Maksymalne wartości zanotowano w gminach: Gorzków (województwo lubelskie; 21,7%), Bielsk Podlaski (podlaskie; 21,6%) oraz Nowy Korczyn (21,2%) i Działoszyce (21,1%) w świętokrzyskim.

Poziom starości demograficznej można także mierzyć na podstawie relacji między ludnością w starszym wieku a ludnością młodą. W niniejszej analizie zastosowano indeks starości demograficznej, mówiący o tym, ile osób w wieku 65 lat i więcej przypada na 100 osób z przedziału 0–14 lat:

$$W_s = \frac{L_{65+}}{L_{0-14}} * 100$$

gdzie: W_s – indeks starości; L_{65+} – udział ludności w wieku 65 i więcej lat.

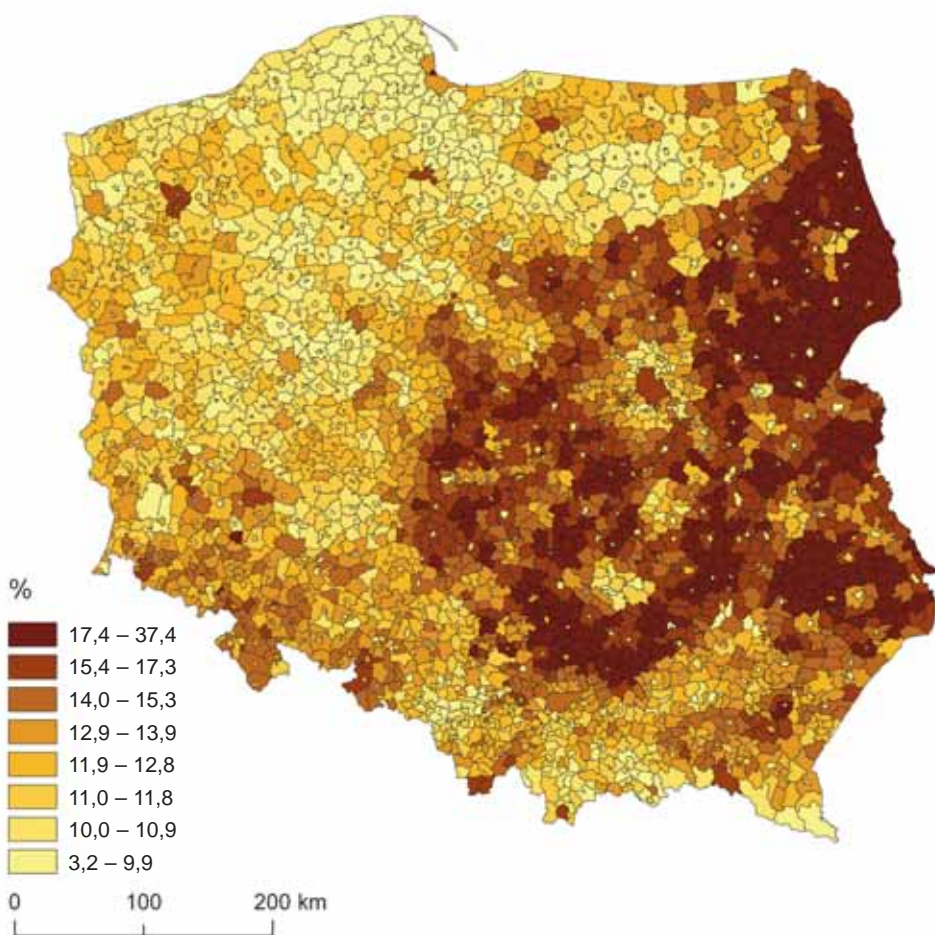
Przestrzenny rozkład wartości indeksu starości demograficznej w 1988 r. potwierdził zróżnicowanie regionalne badanego zjawiska i podkreślił odrębność

ziem północnych i zachodnich, podobnie jak w przypadku odsetka ludności starszej. W 14 gminach wiejskich wartość tego wskaźnika przekroczyła 100, co oznacza, iż udział ludności w wieku 65 lat i więcej przewyższył tam udział dzieci w wieku 0-14 lat. Najwyższe wartości zanotowano w Bielsku Podlaskim (146,5), Dubiczach Cerkiewnych (129,7), Orli (125,3) oraz Czyżach (117,1) – wszystkie położone w województwie podlaskim. Wśród miast, najwyższy indeks starości demograficznej charakteryzował Podkowę Leśną w aglomeracji warszawskiej (87,9), Kozięgłowy (79,2; województwo śląskie), Suraż (77,0; podlaskie) oraz Ćmielów (75,1; świętokrzyskie). W dużych miastach zanotowano średnie wartości tego wskaźnika (Łódź 66,7, Warszawa 62,1, Poznań 50,7, Kraków 47,0, Wrocław 41,2, Gdańsk 42,2, Szczecin 35,5). Niskim poziomem starości demograficznej cechowały się miasta, a wśród nich przeważały jednostki małe, o liczbie ludności nie przekraczającej 20 tysięcy. Niemniej jednak, podobnie jak w przypadku udziału ludności w wieku 65 lat i więcej, najniższe wartości indeksu starości wystąpiły w ośrodkach przemysłowych różnej wielkości (Łęczna 6,5, Polkowice 6,9, Nowa Sarzyna 7,1, Żory 9,2, Jelcz-Laskowice 9,5, Lubin 10,6, Bełchatów 10,6, Police 10,7, Jastrzębie-Zdrój 11,3, Głogów 11,7, Połaniec 12,2).

Poziom starości demograficznej w 2002 r.

W 2002 r. układ przestrzenny rozmieszczenia ludności w wieku 65 lat i więcej nie zmienił się – nadal istniał podział na starsze demograficznie ziemie środkowe i wschodnie oraz młodsze północno-zachodnie (ryc. 4). Zwiększyły się natomiast wartości skrajne i ich rozpiętość (od 3,2 do 37,4%). Obszary wiejskie nadal charakteryzował najwyższy poziom starości demograficznej, a w 6 gminach ludność w tej grupie wieku stanowiła ponad 1/3 ogółu populacji (Kleszczole 37,4%, Orla 36,1, Dubicze Cerkiewne 35,0, Czyże 34,8 i Bielsk Podlaski 34,7 – wszystkie w woj. podlaskim). Spośród miast najwyższe wartości zanotowano w miastach uzdrowiskowych (Szczawno-Zdrój 20,2%, Sopot 18,9) oraz w miastach bardzo małych, które stosunkowo niedawno otrzymały prawa miejskie (Wąchock 18,8%, Ćmielów 18,7 oraz Kleszczole 18,6). Względnie wysokie wskaźniki charakteryzowały także największe ośrodki miejskie (Warszawa 16,6%, Łódź 16,5, Wrocław 14,7, Kraków 14,0, Poznań 13,7, Gdańsk i Szczecin 13,6). Natomiast niskim odsetkiem osób w starszym wieku wyróżniały się miasta górniczo-przemysłowe (Łęczna 3,2%, Połaniec 5,0, Bełchatów 5,1, Polkowice 5,2, Żory 5,3, Jastrzębie-Zdrój 6,8), miasta nadmorskie (Reda 5,6%, Hel 6,3), a spośród obszarów wiejskich – gminy Miedzna w woj. śląskim (5,3%), Lutowska w podkarpackim i Kołbaskowo w zachodniopomorskim (6,3%) oraz gminy nadmorskie (Międzyzdroje 6,7, Wejherowo 7,0%).

W porównaniu z rokiem 1988 wzrosły również wartości indeksu starości demograficznej. W 2002 r. w 178 gminach (5,8% ogółu badanych jednostek) wartość indeksu starości demograficznej przekroczyła 100, co oznacza, że



Ryc. 4. Udział ludności w wieku 65 lat i więcej w gminach w 2002 r.

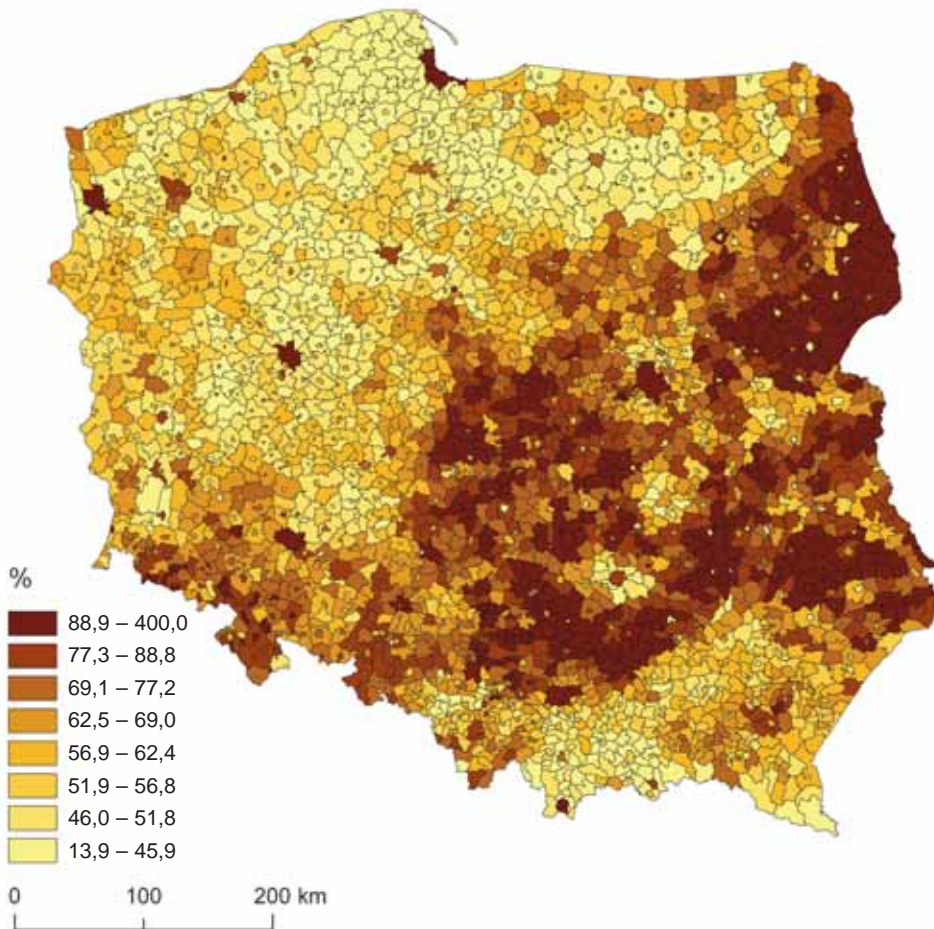
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

The percentage of the population aged 65 and over in gminas as of 2002

Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

udział osób w wieku 65 lat i więcej przewyższył odsetek dzieci w wieku 0–14 lat. W kilku z nich udział ludności starszej był 3- a nawet 4-krotnie większy od udziału dzieci (Kleszczele o wartości indeksu 400, Orla 334,9, Czyże 324,1 i Dubicze Cerkiewne 309,4, wszystkie w podlaskim). Niemniej jednak, wysokie wartości indeksu starości zanotowano także w miastach, zarówno w dużych (Warszawa 135,2, Łódź 133,0, Wrocław 112,5), jak i bardzo małych (Wąchock 121,4, Ćmielów 117,7) oraz pełniących funkcje uzdrowiskowe (Szczawno-Zdrój 157,8, Sopot 156,7, Ciechocinek 116,1). Relatywnie najniższy stan zaawansowania starością demograficzną zaobserwowano w ośrodkach przemysłowych

(Łęčna 13,9, Połaniec 22,8, Polkowice 24,5, Bełchatów 26,2) oraz obszarach wiejskich, w większości położonych na wybrzeżu (gminy Luzino 25,3 i Wejherowo 25,7). Układ terytorialny rozmieszczenia indeksu starości demograficznej w porównaniu z 1988 r. uległ nieznacznym zmianom. Obszar zaawansowanej starości objął także region Sudetów, natomiast jednostki o niskim udziale tego wskaźnika koncentrowały się w województwie pomorskim, zwłaszcza na Kaszubach (ryc. 5). Szczególnie niekorzystna sytuacja w tym zakresie wystąpiła w gminach Podlasia położonych wzdłuż granicy z Białorusią. Peryferyjne położenie, wzmocnione ustanowieniem wschodniej granicy Unii Europejskiej, unie-



Ryc. 5. Indeks starości demograficznej w gminach w 2002 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Demographic ageing index for gminas as of 2002

Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

możliwia aktywizację gospodarczą tych obszarów, które charakteryzuje duży odpływ ludzi młodych. Niekorzystna relacja ilościowa pomiędzy ludnością starszą a młodą pojawiła się w wielkich miastach, co jest wynikiem gwałtownego spadku urodzeń od lat 90. Ponadto trwające od dłuższego czasu wyludnianie się regionu Sudetów doprowadziło do dużego zachwiania równowagi wiekowej. Z kolei, obszary względnie młode pod względem struktury wieku – to Kaszuby, a także południowa Małopolska, cechujące się od wielu lat dużą prężnością demograficzną, wyrażaną wysokimi współczynnikami ruchu naturalnego ludności. Zmniejszanie się liczby urodzeń szybciej znajduje odzwierciedlenie w udziale dzieci w całej populacji niż w udziale ludności starszej, w związku z czym przedstawiony tu wskaźnik, będący relacją pomiędzy tymi dwiema grupami wieku ludności, wykazuje większe zróżnicowanie czasowo-przestrzenne od udziału procentowego ludności starszej.

Dynamika procesu starzenia się ludności w okresie 1988–2002

Dynamikę procesu starzenia się ludności określono na podstawie wskaźnika starzenia się demograficznego (W_{SD}), bazującego na punktowych różnicach pomiędzy udziałami ludności młodej i starszej (Długosz, 1997):

$$W_{SD} = [U_{(0-14)t} - U_{(0-14)t+n}] + [U_{(\geq 65)t+n} - U_{(\geq 65)t}]$$

gdzie:

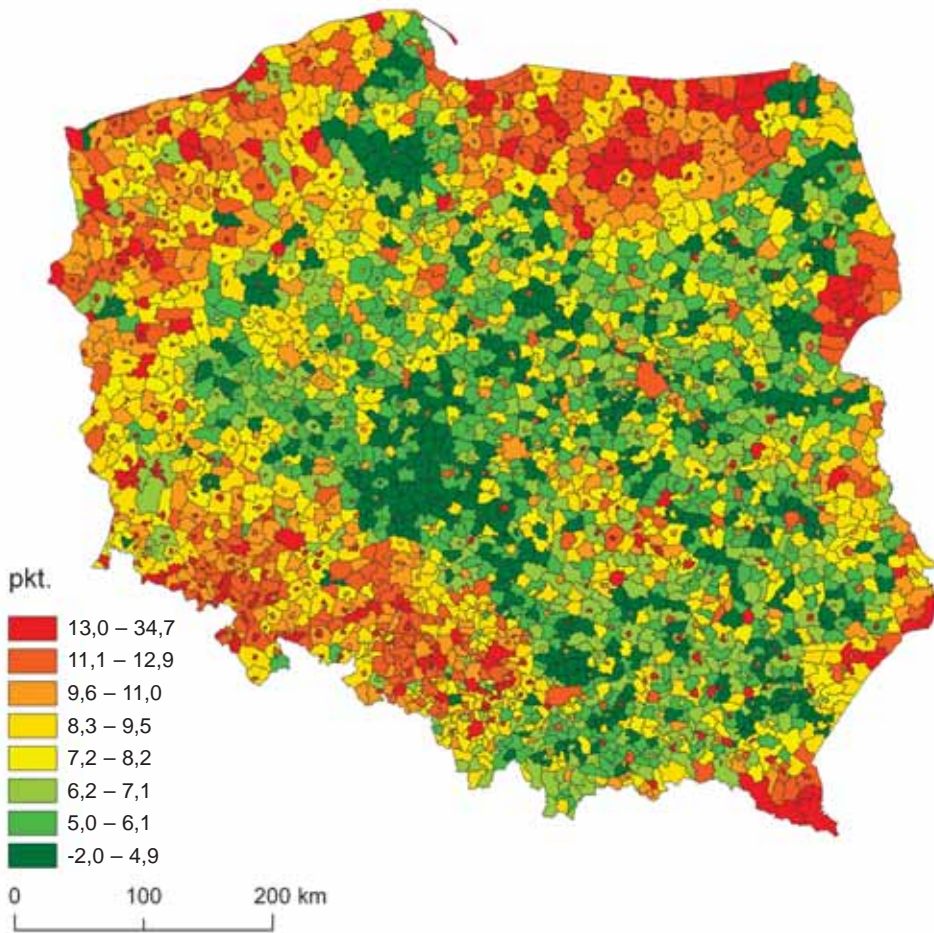
$U_{(0-14)t}$ – udział ludności w wieku 0–14 lat na początku badanego okresu;

$U_{(0-14)t+n}$ – udział ludności w wieku 0–14 lat na koniec badanego okresu;

$U_{(\geq 65)t}$ – udział ludności w wieku 65 lat i więcej na początku badanego okresu;

$U_{(\geq 65)t+n}$ – udział ludności w wieku 65 lat i więcej w końcu badanego okresu.

Im wartość tego wskaźnika jest wyższa, tym starzenie się społeczeństwa jest bardziej dynamiczne. Ujemna wartość W_{SD} świadczy o odmładzaniu się populacji. W okresie 1988–2002 prawie wszystkie gminy charakteryzował postępy proces starzenia się ludności. Tylko w trzech badanych jednostkach zanotowano ujemne wartości tego wskaźnika: w mieście Wyśmierzyce w woj. mazowieckim (–2,0), w Czajkowie w wielkopolskim (–1,8) i Brąszewicach w łódzkim (–0,7). W układzie przestrzennym (ryc. 6) zaobserwowano, iż im później został zapoczątkowany proces starzenia się ludności, tym przebiega on intensywniej. Obszary uważane dotychczas za młodsze demograficznie (zwłaszcza Polski północno-zachodniej) charakteryzuje wysoka dynamika starzenia mierzona wskaźnikiem W_{SD} . Wysokie wartości tego wskaźnika zanotowano w województwach: warmińsko-mazurskim, zachodniopomorskim, dolnośląskim, opolskim i śląskim oraz wzdłuż wschodniej granicy państwa. Niskie wartości wskaźnika



Ryc. 6. Wskaźnik starzenia się demograficznego W_{SD} w gminach w okresie 1988–2002
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

The dynamic ageing index W_{SD} in gminas in the years 1988–2002
 Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

W_{SD} wystąpiły szczególnie w południowo-wschodniej części woj. wielkopolskiego, zachodniej części łódzkiego, południowej – pomorskiego oraz w pasie województw Polski wschodniej i południowo-wschodniej. Skłania to do wysunięcia przypuszczenia, iż w niedługim czasie różnice pomiędzy ziemiemi zachodnimi a środkowo-wschodnimi zniwelują się, a biegunami wzrostu zjawiska starzenia się ludności będą ośrodki miejskie. W podziale na miasto i wieś, największa dynamika starzenia się ludności charakteryzowała generalnie miasta, głównie małej i średniej wielkości, natomiast większość obszarów wiejskich cechowały

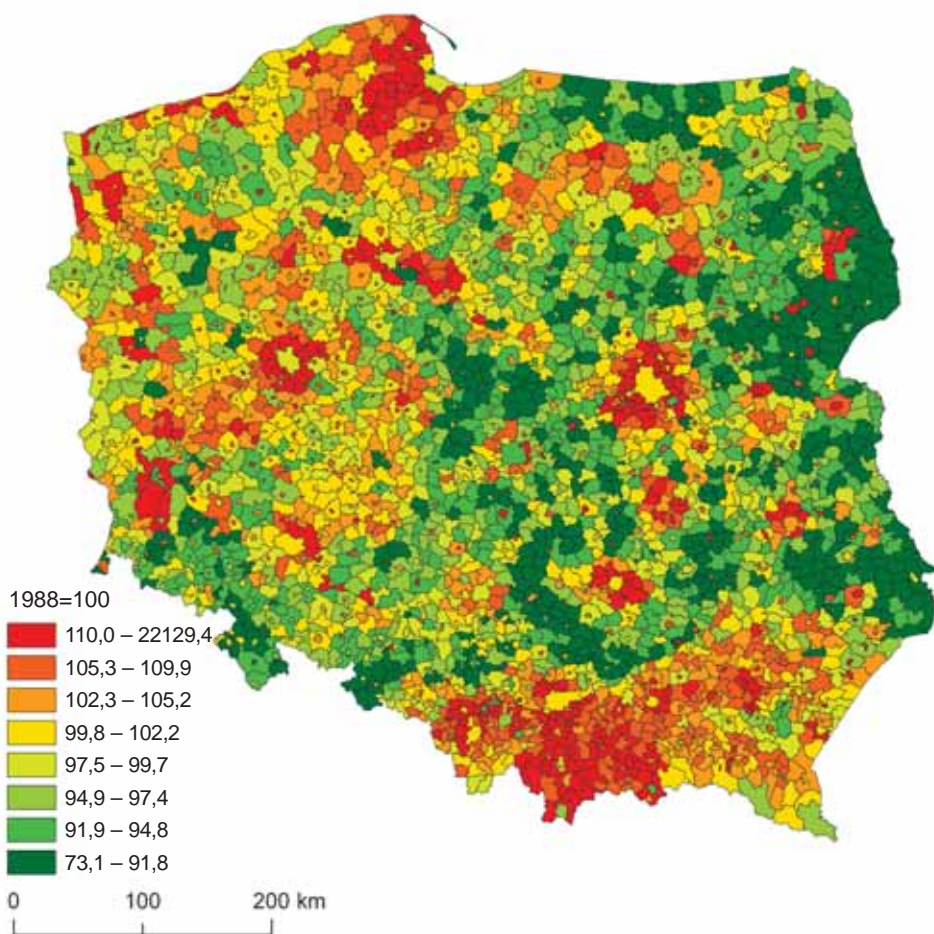
względnie niskie wartości W_{SD} . Wyjątek stanowiły tu gminy województwa podlaskiego, a więc te, w których stan zaawansowania starością demograficzną był najwyższy. Były to: Kleszczele (o wartości W_{SD} 26,2), Orla (21,4), Czyże (21,3) i Dubicze Cerkiewne (19,4). Maksymalną wartość W_{SD} zanotowano w mieście Borne Sulinowo (34,7), co było związane z opuszczeniem go przez stacjonujące tu wojska radzieckie i zasiedleniem ludnością cywilną. Z pozostałych miast, największą dynamikę tego zjawiska zaobserwowano w Nowej Sarzynie (21,1; woj. podkarpackie), Ożarowie (20,1; świętokrzyskie), Żorach (20,1; śląskie) oraz Jelczu-Laskowicach (dolnośląskie) i Ustrzykach Dolnych (podkarpackie) – po 19,5. Jeśli chodzi o największe aglomeracje, to według rankingu we Wrocławiu wartość W_{SD} wynosiła 14,2, w Szczecinie 13,4, Gdańsku 12,6, Warszawie 11,6, Krakowie 11,2, Poznaniu 10,8 i Łodzi 10,4.

Porównując stan zaawansowania starości demograficznej z lat 1988 i 2002, a także dynamikę zmian w badanym okresie należy stwierdzić większą polaryzację procesu starzenia się ludności. Zjawisko to nasiliło się na przygranicznych obszarach Polski wschodniej oraz w regionie Sudetów. Jednocześnie relatywnie młodszą strukturę wieku obserwuje się w południowej Małopolsce i na Kaszubach. Duże znaczenie mają tu mentalność i tradycje zamieszkującej ludności, wyrażane w wysokim poziomie rodności i przyrostu naturalnego. Z drugiej strony zaobserwowano wzrost dynamiki starzenia się ludności w miastach, zwłaszcza w ośrodkach największych, w porównaniu z obszarami wiejskimi, z których zahamowany został odpływ ludności do miast. Przyczyn tego zróżnicowania należy upatrywać w kontekście transformacji społeczno-gospodarczej, a więc w trudnościach na rynku pracy, w sytuacji mieszkaniowej oraz dyfuzji zachodnioeuropejskich wzorców modeli rodziny, polegających m.in. na obniżeniu poziomu płodności, odkładaniu w czasie urodzeń i zwiększeniu średniego wieku zawieranych małżeństw. Kolejną cechą przemian przestrzennego obrazu starości demograficznej jest szybkie starzenie się terenów Polski północno-zachodniej, uważanych dotychczas za młodsze demograficznie wskutek ich zasiedlenia ludnością młodą w okresie powojennym. Przyczyną dużej dynamiki starzenia się tych obszarów (zwłaszcza na wsi) jest wysoki poziom bezrobocia w wyniku upadku Państwowych Gospodarstw Rolnych i związane z tym emigracje ludzi młodych. Tradycyjny obraz demograficzny Polski powojennej z podziałem na starsze tzw. ziemie dawne środkowo-wschodnie i odzyskane północno-zachodnie powoli się więc zaciera i należy przewidywać, iż na przestrzenny układ poziomu starości demograficznej będzie miała wpływ sytuacja ekonomiczna poszczególnych regionów kraju, stymulująca w pewnym sensie zachowania prokreacyjne i migracyjne ludności.

Przyrost rzeczywisty ludności i jego główne składowe

W okresie międzypisowym liczba ludności wzrosła w 1464 badanych jednostkach, co stanowiło 48% ogółu. Wśród nich było 595 miast (68% ogółu wszystkich jednostek miejskich) oraz 869 gmin (41% ogółu jednostek wiejskich). Ponad 20-krotnie wzrosła liczba ludności Bornego Sulinowa, ale było to związane ze zmianą funkcji tego miasta, o czym wspomniano wcześniej. Ponadto najwyższy wskaźnik przyrostu rzeczywistego charakteryzował małe miasta i gminy położone na obrzeżach wielkich aglomeracji (np. Wesoła – 179,5, Piaseczno – 162,8 i Łomianki – 160,3 w aglomeracji warszawskiej, Żukowo – 152,7 i Kosakowo – 160,8 w gdańskiej, Czerwonak – 163,2 i Murowana Goślina – 150,2 w poznańskiej oraz Dobra (Szczecińska) – 179,6 w szczecińskiej. W największych ośrodkach miejskich zaobserwowano bądź minimalny wzrost (np. Kraków – 101,6; Warszawa – 100,9; Wrocław – 100,2) bądź ubytek liczby ludności (Gdańsk – 99,4; Poznań – 98,5; Łódź – 92,4). Największy spadek liczby ludności (poniżej 20%) nastąpił na obszarach wiejskich województwa podlaskiego (gminy Kleszczele o wskaźniku dynamiki 73,1; Czyże – 74,8; Dubicze Cerkiewne – 75,1; Bielsk Podlaski – 76,6). Wśród miast największy poziom depopulacji wystąpił w ośrodkach bardzo małych (np. Nowe Warpno w zachodniopomorskim o wskaźniku dynamiki 81,6; Ujazd w opolskim – 83,9 czy Skalbmierz w świętokrzyskim – 84,7). W układzie przestrzennym (ryc. 7) obszary o największej dynamice liczby ludności koncentrowały się w województwie pomorskim, na południu małopolskiego i śląskiego oraz wokół większych aglomeracji (warszawskiej, krakowskiej, poznańskiej, bydgosko-toruńskiej). Jako czynniki sprzyjające przyrostowi ludności na wymienionych obszarach należy wymienić atrakcyjność osadniczą terenów położonych na Pogórzu Karpackim, w Beskidach Zachodnich oraz na wybrzeżu, tradycyjnie wysokie współczynniki przyrostu naturalnego wśród ludności Kaszub i terenów górskich, oraz rozwój stref podmiejskich, wyrażający się zwiększonym napływem ludności. Do rejonów o ubytku rzeczywistym ludności zaliczyć należy obszary tzw. „ściany wschodniej”, Polski środkowej (zwłaszcza województw: łódzkiego, świętokrzyskiego i północno-wschodniej części mazowieckiego) oraz Sudetów.

W okresie 2001–2003 najwyższe wartości współczynnika przyrostu naturalnego zaobserwowano w gminach województw małopolskiego (Słupnice – 13,9‰; Łabowa 13,0; Piwniczna-Zdrój 10,7) oraz pomorskiego (Sierakowice 10,3‰; Luzino 10,2). Wśród 50 jednostek w rankingu o najwyższych wartościach tego współczynnika było tylko 8 spoza tych dwóch województw. Dodatni współczynnik przyrostu naturalnego charakteryzował 1660 badanych jednostek (55% ogólnej liczby), z tego 476 miast (54% wszystkich miast) i 1184 gminy (55% gmin). Wśród miast najwyższe wartości wystąpiły w Garwolinie (woj. mazowieckie – 7,2‰), Toszku (śląskie) i Żukowie (pomorskie) – po 7,1‰.



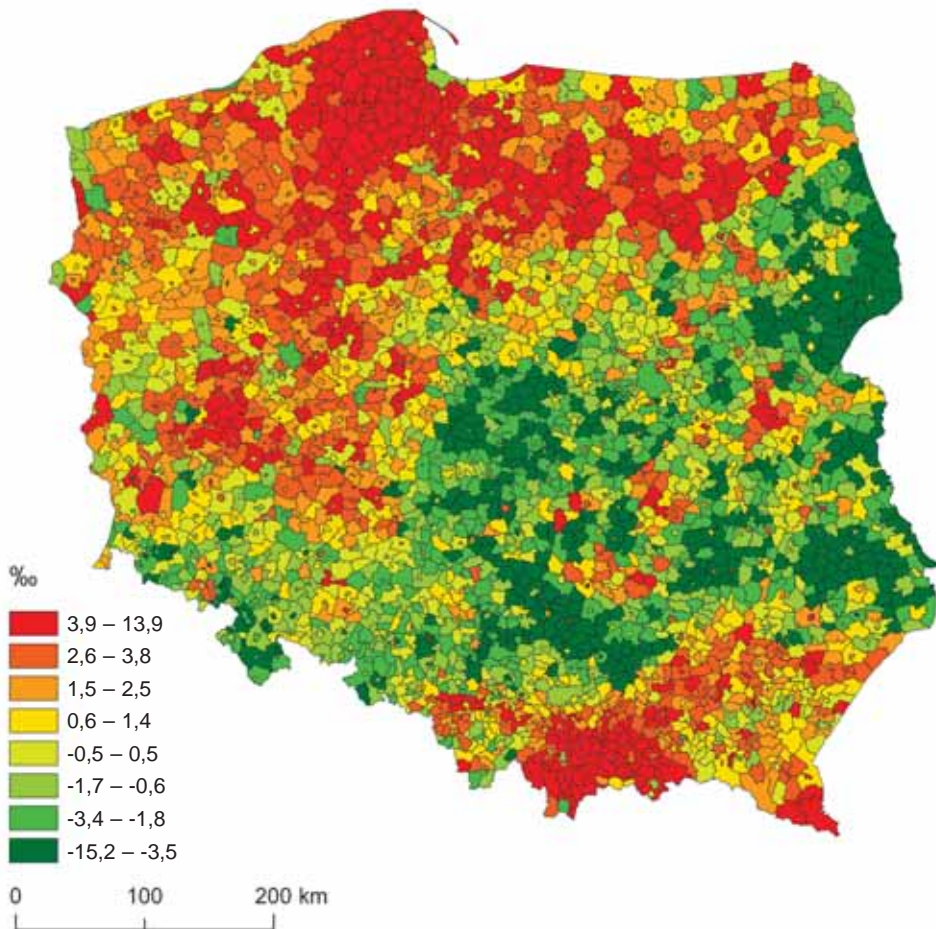
Ryc. 7. Przyrost rzeczywisty ludności w gminach w okresie 1988–2002
 Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Real population growth in gminas in the years 1988–2002
 Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

Z kolei największym ubytkiem naturalnym cechowały się obszary wiejskie położone w woj. podlaskim w powiecie hajnowskim (Kleszczele –15,2%, Białowieża –14,0%, Narewka –13,6%, Czyże –13,5%, Dubicze Cerkiewne –12,5%). Wśród miast ujemne wartości tego wskaźnika wystąpiły w ośrodkach bardzo małych (np. Grabów nad Prosną –11,0%, Zagórów –9,0%, Tykocin –8,3%). Ubytek naturalny był charakterystyczny również dla dużych miast (np. Gdańsk –0,8%; Kraków –1,3%; Poznań –1,8%; Wrocław –2,3; Warszawa –3,3%; Łódź –6,4%). Obszary o wysokim przyroście naturalnym koncentrowały się w Polsce północno-zachodniej oraz południowej (ryc. 8), natomiast tereny o dużym ubytku

ku naturalnym w Polsce środkowej (zwłaszcza woj. łódzkie i świętokrzyskie) oraz wschodniej (podlaskie i lubelskie).

Przestrzenny rozkład wartości salda migracji za okres 2001–2003 był bardzo zróżnicowany, a obszary o wysokim dodatnim bilansie przemieszczeń ludności koncentrowały się wokół największych aglomeracji (Warszawy, Łodzi, Krakowa, Poznania, Wrocławia, Trójmiasta oraz bydgosko-toruńskiej). Najwyższe wartości zaobserwowano w gminach: Dobra Szczecińska (pow. policki) – 56,9‰, Jabłonna – 53,4‰ (pow. legionowski), Suchy Las – 44,8‰ (poznański), Osielsko – 43,1‰ (bydgoski) oraz Piaseczno – 41,9‰ i Lesznowola – 41,8‰ (pow. piase-

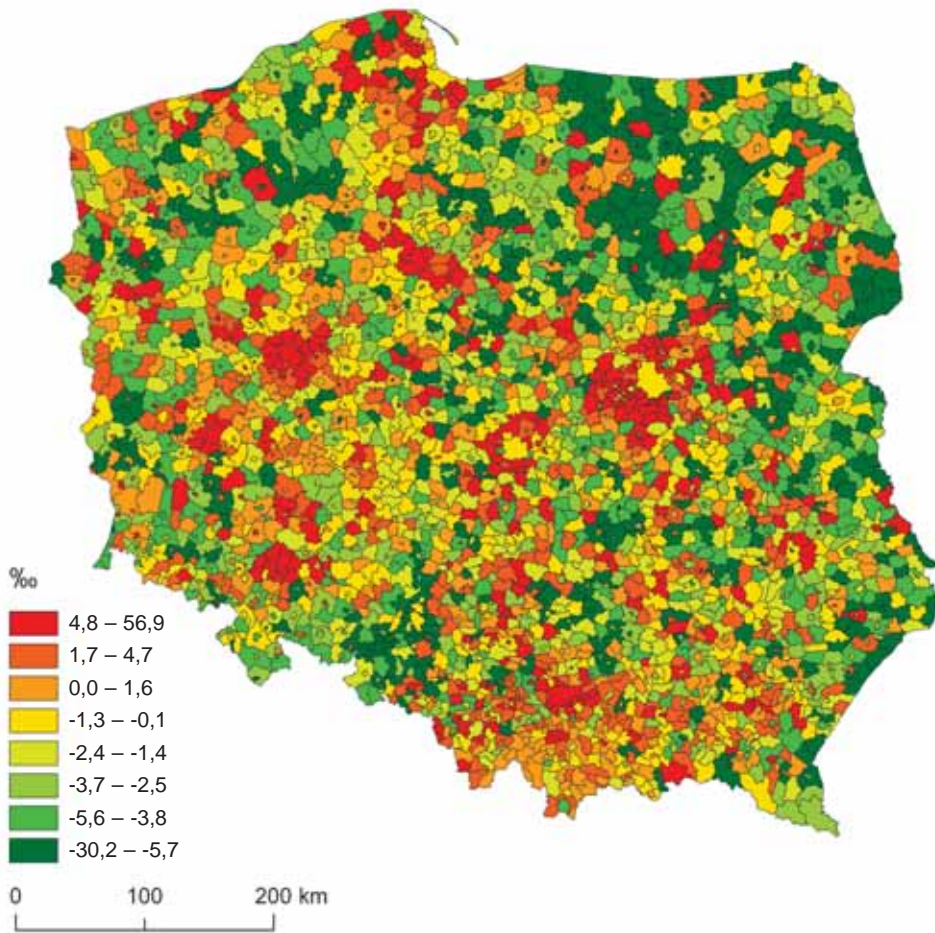


Ryc. 8. Współczynnik przyrostu naturalnego w gminach w latach 2001–2003
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Rate of natural increase rate in gminas in the years 2001–2003
Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

czyński). Generalnie, dodatnie saldo migracji charakteryzowało 1072 badane jednostki (35% ogółu), z czego 243 stanowiły miasta (28% wszystkich ośrodków miejskich). Spośród miast najwyższe wartości zaobserwowano w Bornem Sulinowie (40,9‰), Piasecznie (27,3‰), Markach (25,6‰) i Luboniu (25,4‰). W największych miastach występował dość niski, dodatni (np. Warszawa – 3,6‰, Kraków – 2,3‰, Wrocław – 1,3‰) bądź ujemny współczynnik salda migracji (Łódź i Gdańsk po –1,1‰, Poznań –1,6‰). Największa przewaga odpływu nad napływem była w małych miastach (np. Mirosławiec w powiecie waleckim –30,2‰, Nowe Miasto nad Pilicą w powiecie grójeckim –27,8‰ czy Kolonowskie –27,7‰, Głogówek –24,8‰ i Biała –17,1‰ w woj. opolskim). Wśród obszarów wiejskich najniższe saldo migracji zanotowano w gminach: Dubicze Cerkiewne (–15,0‰) i Dobrzyniewo Duże (–14,4‰) w woj. podlaskim. Ujemny bilans przemieszczeń ludności występował na terenach Polski północno-wschodniej, wschodniej, północno-zachodniej oraz Opolszczyzny (ryc. 9).

Porównując mapę rozmieszczenia głównych składowych przyrostu rzeczywistego ze stanem zaawansowania starości demograficznej, należy stwierdzić większe podobieństwo obrazu przestrzennego w przypadku przyrostu naturalnego niż salda migracji. Potwierdza to zresztą wysoki współczynnik korelacji pomiędzy indeksem starości demograficznej a współczynnikiem przyrostu naturalnego (–0,781), czyli im wyższy poziom przyrostu naturalnego na danym obszarze, tym mniejsze zagrożenie starością demograficzną i odwrotnie. Obszary o ubytku naturalnym ludności, spowodowanym głównie poprzez niski poziom urodzeń, charakteryzuje malejący udział dzieci i młodzieży, tym samym odsetek osób w wieku starszym uległa stopniowo zwiększeniu. Ponadto, populacje o „starej” strukturze wieku wyróżniają się relatywnie wysokim poziomem umieralności, co wpływa na wartość wskaźnika przyrostu naturalnego. Zmniejszenie natężenia migracji oraz zmiana dominujących kierunków przemieszczeń ludności nie spowodowała zasadniczych zmian poziomu starości demograficznej (współczynnik korelacji pomiędzy indeksem starości a współczynnikiem salda migracji o wartości –0,158). Do końca lat 1980. w bilansie przemieszczeń ludności dominował kierunek ze wsi do miast, w związku z intensywnymi procesami uprzemysłowienia i tworzenia nowych miejsc pracy. Migrowali głównie ludzie młodzi. Nowa sytuacja społeczno-ekonomiczna od początku lat 1990. spowodowała zmniejszenie natężenia napływu ludności do miast oraz wzrost znaczenia przemieszczeń ludności z miast na wieś, zwłaszcza z ośrodków największych. Nastąpiły także zmiany struktury wieku migrantów – nasiliły się migracje osób w wieku starszym produkcyjnym i poprodukcyjnym. Od czasu wejścia Polski do Unii Europejskiej nastąpił gwałtowny wzrost emigracji zagranicznych w związku z otwarciem rynków pracy. W najbliższym czasie może to spowodować szereg konsekwencji społeczno-ekonomicznych dla procesu starzenia się ludności. Powszechnie wiadomo, iż wyjeżdżają głównie osoby z regionów peryferyjnie położonych, wsi i małych miast, a więc obszarów o już znacznie zdefor-



Ryc. 9. Współczynnik salda migracji w gminach w latach 2001–2003

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Net migration rate in gminas in the years 2001–2003

Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

mowanej strukturze wieku (np. Podlasie, Lubelszczyzna, Podkarpacie). Dalszy ubytek ludności z tych regionów spowoduje nasilenie procesów depopulacyjnych i zwiększenie dynamiki starzenia się. Dlatego obszary te będą stwarzać duże wyzwania dla polityki regionalnej państwa czy w ramach struktur Unii Europejskiej, aby zaktywizować gospodarczo te tereny poprzez napływ inwestycji i kapitału, stwarzając nowe miejsca pracy. Takie działania mogą przyczynić się z jednej strony do zahamowania odpływu ludzi młodych, a z drugiej – do stworzenia warunków i perspektyw ekonomicznych do powrotu osób, które wyjechały za granicę bez zamiaru osiedlania się tam na stałe.

Typologia starzenia się ludności na tle ruchu naturalnego i wędrownego

Aby szczegółowo zbadać zależności pomiędzy stanem zaawansowania starości demograficznej i dynamiką procesu starzenia się a poziomem ruchu naturalnego i wędrownego ludności, zaproponowano typologię opartą na metodzie tablicy znaków. Przyjęto cztery wskaźniki: wskaźnik dynamiki starzenia się W_{SD} za okres 1988–2002, współczynnik przyrostu rzeczywistego oraz współczynniki przyrostu naturalnego i salda migracji (uśrednione za okres 2001–2003). Za podstawę podziału przyjęto odchylenia od średniej arytmetycznej dla cech określających stan i dynamikę starzenia się ludności oraz odchylenia od 0 dla cech określających główne składowe przyrostu rzeczywistego ludności. Otrzymano teoretyczny układ 16 typów, które uporządkowano od „najstarszego” do „najmłodszego” posługując się wskaźnikiem W_{SD} , oraz kolejno współczynnikami: przyrostu rzeczywistego (W_{PRZ}), przyrostu naturalnego (W_{PN}) oraz salda migracji (W_{SM}) – tabela 1. Aby zgeneralizować obraz przestrzenny, na kartogramie wyróżniono 8 typów głównych, łącząc typy najbardziej podobne do siebie. Celem dokonania tej typologii była próba odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób proces starzenia się populacji miast i gmin jest uzależniony od przyrostu (lub ubytku) rzeczywistego ludności oraz od jego głównych składowych, a także czy na obszarach depopulacyjnych oraz tych o ubytku naturalnym i migracyjnym postępuje proces starzenia się ludności i czy zjawiska te są skoncentrowane przestrzennie. Typologia uwzględnia zmiany badanego zjawiska w czasie, co pozwoli określić tendencje przestrzennego zróżnicowania procesu starzenia się ludności i będzie podstawą dokonania prognoz w tym zakresie.

Analiza miast i gmin wykazała, iż wszystkie typy były reprezentowane, z tym że w 8 klasach udział badanych jednostek nie przekroczył 5% ogółu. W układzie 16 klas najliczniej reprezentowany był podtyp Va, o ujemnych wartościach poszczególnych wskaźników, następnie podtyp IVa o dodatnich wartościach z wyjątkiem salda migracji oraz podtyp Ia – o największym zagrożeniu procesem starzenia się ludności (dynamika W_{SD} powyżej średniej, depopulacja oraz ubytek naturalny i migracyjny). Najmniej liczny był podtyp IIb, w którym nastąpił co prawda ubytek rzeczywisty ludności w okresie 1988–2002, ale w latach 2001–2003 jego składowe zanotowały wartości dodatnie. Analizując rozmieszczenie typów należy stwierdzić ich dużą koncentrację przestrzenną (ryc. 10). Typ I rozmieszczony jest głównie w Polsce wschodniej w strefie przygranicznej, na Górnym Śląsku i Opolszczyźnie oraz w Sudetach (zwłaszcza Kotliną Kłodzka). Podtyp Ia obejmuje 144 miasta i 176 gmin. Z dużych miast w tej grupie znalazły się Łódź, Gdańsk, Poznań i Bydgoszcz. Gminy położone wzdłuż wschodniej granicy państwa (zwłaszcza granicy z Białorusią), która od 2004 r. jest granicą Unii Europejskiej charakteryzuje niski poziom aktywności ekonomicznej,

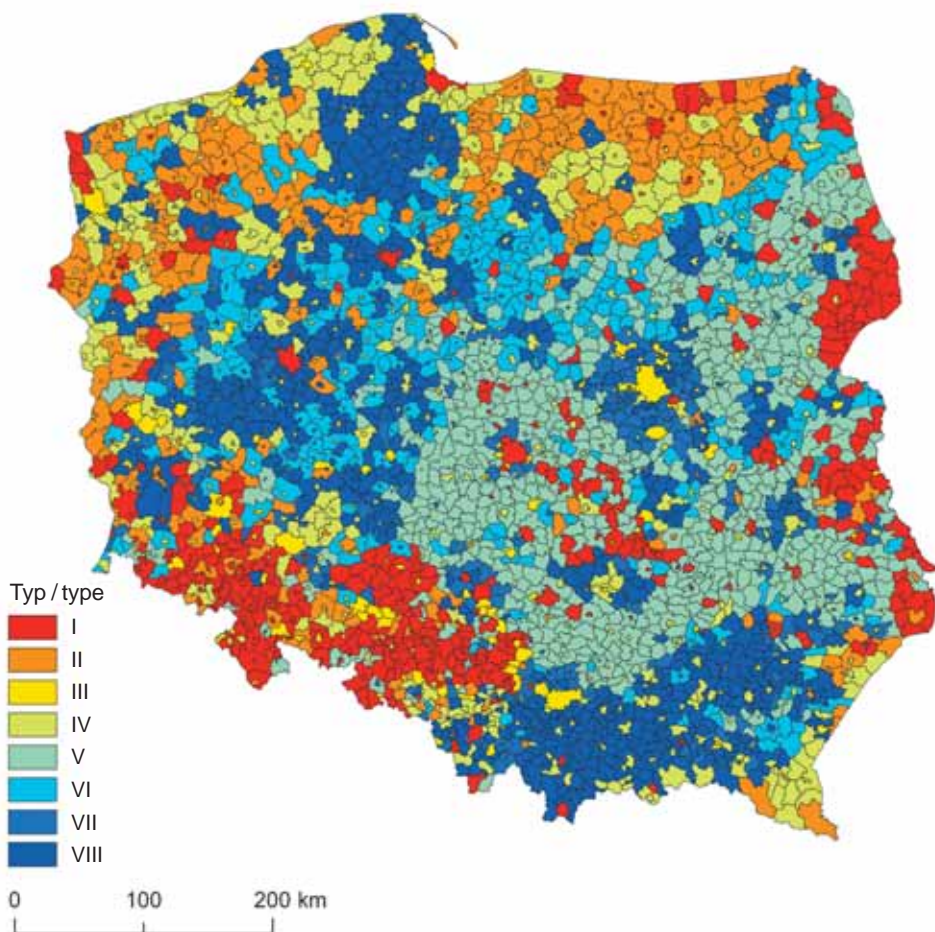
Tabela 1. Typologia starzenia się ludności na tle jego demograficznych uwarunkowań

Typ	Podtyp	W _{SD}	W _{PRZ}	W _{PN}	W _{SM}	Liczba jednostek	%
I	Ia	+	-	-	-	320	10,5
	Ib	+	-	-	+	83	2,7
II	IIa	+	-	+	-	248	8,1
	Ib	+	-	+	+	33	1,1
III	IIIa	+	+	-	-	94	3,1
	IIIb	+	+	-	+	63	2,1
IV	IVa	+	+	+	-	349	11,5
	IVb	+	+	+	+	163	5,4
V	Va	-	-	-	-	453	14,9
	Vb	-	-	-	+	145	4,8
VI	VIa	-	-	+	-	243	8,0
	VIb	-	-	+	+	57	1,9
VII	VIIa	-	+	-	-	56	1,8
	VIIb	-	+	-	+	154	5,1
VIII	VIIIa	-	+	+	-	194	6,4
	VIIIb	-	+	+	+	391	12,8

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

są to obszary peryferyjne o dużym odpływie ludności zwłaszcza młodej. Obszar Górnego Śląska, który w latach 70. i 80. notował wysoki napływ ludności do tworzonych miejsc pracy w przemyśle ciężkim, obecnie przeżywa regres demograficzny. W wiek poprodukcyjny zaczynają wchodzić liczne roczniki przybyłe w tamtych latach, a napływ ludności uległ znacznemu zmniejszeniu. Ubytek migracyjny ludności charakteryzuje również Opolszczyznę (zwłaszcza jej wschodnią część) – wiąże się to z emigracją ludności do Niemiec. Z kolei wysoka dynamika starzenia się ludności Sudetów jest związana z zachodzącymi tam od lat 1970. procesami depopulacyjnymi, potęgowanymi przez likwidację górnictwa węgla kamiennego i przemysłu ciężkiego. Podtyp Ib jest mniej liczny – dotyczy 24 miast i 59 gmin. Od podtypu Ia wyróżnia go dodatnie saldo migracji. Typ II obejmował część Polski północno-wschodniej i północno-zachodniej, a w szczególności obszar województwa warmińsko-mazurskiego i zachodniopomorskiego. Dominowały tu jednostki podtypu IIa (68 miast i 180 gmin). Tereny te, uważane do tej pory za młodsze demograficznie, choć nadal mają dodatni przyrost naturalny, cechuje postępujący proces depopulacji i ubytek migracyjny. Do podtypu IIb, najmniej licznego, zakwalifikowano tylko 3 miasta i 30 gmin. W typie III dominowały miasta (w liczbie 124); zanotowano tu tylko 33 gminy.

W podtypie IIIa były to głównie małe ośrodki, położone na terenie wszystkich województw, a ich cechą charakterystyczną był dodatni przyrost rzeczywisty ludności w okresie międzyspisowym. Niemniej jednak, w latach 2001–2003 wykazywały one ubytek naturalny i wędrownkowy ludności, przy dynamice starzenia się powyżej średniej dla Polski. Do podtypu IIIb zakwalifikowano duże ośrodki (Warszawa, Kraków, Wrocław, Szczecin, Gdynia), w których notuje się ubytek naturalny ludności pomimo dodatniego bilansu wędrownkowego. Przewaga miast nad gminami zaznaczyła się również w typie IV (w stosunku 342 do



Ryc. 10. Typologia starzenia się ludności w Polsce
Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GUS.

Typology of Poland's population ageing
Source: author's own study on the basis of Central Statistical Office data.

170). Należy przy tym pamiętać, że miast ogółem jest prawie czterokrotnie mniej od liczby badanych obszarów wiejskich. Podtyp IVa wyróżniał się ujemnym saldem migracji przy dodatnim przyroście naturalnym. Ubytek migracyjny notuje się od kilku lat wśród ludności miejskiej ogółem, a w tej grupie znalazło się stosunkowo dużo miast na prawach powiatu (np. Kielce, Lublin, Nowy Sącz, Rzeszów, Tarnów, Toruń). Obszary wiejskie tej klasy typologicznej koncentrowały się głównie w województwie pomorskim, zachodniopomorskim oraz na peryferiach województwa podkarpackiego. Podtyp IVb z kolei występował m.in. w strefach podmiejskich średnich i niektórych dużych ośrodków (np. w powiecie gdańskim, olsztyńskim, kieleckim, wrocławskim czy koszalińskim). Cechą charakterystyczną tego podtypu jest dodatnia wartość wszystkich wskaźników, a więc mimo postępującego starzenia się obszary te notują przyrost rzeczywisty, naturalny i wędrownkowy ludności. Można tu wnioskować, że z jednej strony ruch ludności w strefach podmiejskich (zwłaszcza wokół miast średnich) w ostatnich latach nie spowodował jeszcze znaczących zmian struktury wieku, a z drugiej strony do obszarów tych napływają osoby dobrze sytuowane, a więc w średnim wieku lub starsze, co nie prowadzi bezpośrednio do odmładzania struktury wieku. Jednostki typu V koncentrowały się w Polsce środkowej i wschodniej, szczególnie na peryferiach województw mazowieckiego i łódzkiego, w południowej części świętokrzyskiego oraz w podlaskim i lubelskim. Podtyp Va, najliczniejszy, charakteryzował się niską dynamiką procesu starzenia się ludności, poniżej średniej krajowej, ale jednocześnie depopulacją w okresie międzypisowym oraz ubytkiem naturalnym i wędrownkowym ludności w ostatnich latach. Zdecydowanie dominowały w nim obszary wiejskie (431 gmin i tylko 22 miasta). Tereny te zdążyły się „zestarzeć” demograficznie w latach 70. i 80., ze względu na masowe migracje w poszukiwaniu pracy do miast (zwłaszcza Warszawy, Łodzi, Białegostoku i Lublina) i dlatego w latach 90., po zahamowaniu migracji wieś-miasto, nie cechował ich już taki duży przyrost ludności starszej czy spadek udziału dzieci i młodzieży. Kolejny podtyp, Vb wyróżniał się także znaczną przewagą terenów wiejskich (135 gmin i 10 miast) i koncentrował się wokół ośrodków przemysłowych Polski środkowej i wschodniej (np. w powiatach bełchatowskim, białostockim, częstochowskim, krańickim, piotrkowskim, puławskim czy żyrardowskim). Był tu dodatni przyrost migracyjny. Wśród miast tego typu znalazły się wyłącznie ośrodki bardzo małe (o liczbie ludności poniżej 5 tysięcy). Jednostki typu VI rozmieszczone były głównie na terenie województw kujawsko-pomorskiego, mazowieckiego i wielkopolskiego. W podtypie VIa zanotowano tylko 4 miasta oraz 239 gmin. Cechą wyróżniającą był tu dodatni przyrost naturalny, pomimo spadku liczby ludności w okresie międzypisowym. Następny podtyp – VIb – był również zdominowany przez jednostki wiejskie (53 gminy wobec 4 miast). Pomimo depopulacji w okresie międzypisowym występował tu przyrost naturalny i wędrownkowy ludności w ostatnich latach. Typ VII reprezentowany był przez 69 miast i 141 gmin. W tej

klasie były jednostki, które w okresie 1988–2002 zanotowały wzrost liczby ludności, ale w ostatnich latach zaznaczył się wśród nich ubytek naturalny i migracyjny (podtyp VIIa). Wystąpiły one w województwach wielkopolskim, kujawsko-pomorskim, lubelskim i podkarpackim. Z wyjątkiem Terespola, były tu bardzo małe miasta. Kolejny podtyp, VIIb cechował się ubytkiem naturalnym pomimo przyrostu rzeczywistego i wędrownego ludności. Koncentrował się głównie w strefach oddziaływania największych aglomeracji: Warszawy, Łodzi, Krakowa i Poznania. W przypadku największych ośrodków, wraz ze wzrostem poziomu zamożności mieszkańców i rozwojem budownictwa jednorodzinnego w ich otoczeniu, można już zaobserwować spowolnienie procesu starzenia się ludności w stosunku do obszarów sąsiednich. Do relatywnie najmłodszych demograficznie typów zagrożenia starością zaliczono typ VIII – o dodatnim przyroście naturalnym, zróżnicowanym ze względu na saldo migracji. Zdominowany on był przez obszary wiejskie (467 gmin i 78 miast). Koncentrował się głównie na terenie województw pomorskiego, wielkopolskiego, podkarpackiego i małopolskiego (podtyp VIIIa). Ponadto wystąpił w otoczeniu aglomeracji warszawskiej i bydgosko-toruńskiej (podtyp VIIIb). Tereny Kaszub i Małopolski od dłuższego czasu charakteryzuje najwyższy w Polsce poziom rodności i przyrostu naturalnego. Można także zauważyć, że jednostki tego typu rozmieszczone są wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych wymienionych obszarów (np. wzdłuż drogi Kraków-Rzeszów, Kraków-Zakopane czy Poznań-Konin). Ludność chętnie osiedla się w miejscach o dobrej dostępności komunikacyjnej, zwłaszcza z korzystnym dojazdem do większych ośrodków. Wśród miast w tej grupie zanotowano rozwijające się ośrodki satelitarne w otoczeniu dużych aglomeracji (np. Marki, Zielonka, Piaseczno, Swarzędz, Luboń, Grodzisk Wielkopolski czy Głogów Małopolski).

Wnioski końcowe

Stan zaawansowania starości demograficznej i dynamika procesu starzenia się ludności są zróżnicowane terytorialnie, a zróżnicowanie to najpełniej objawia się przy analizie w układzie miast i gmin. Zmiany struktury wieku są podyktowane zarówno obecnym, jak i przeszłym poziomem ruchu naturalnego i wędrownego ludności, które z kolei kształtują dynamikę rozwoju ludności. Na trendy w ruchu ludności nakładają się impulsy ekonomiczne, takie jak tworzenie nowych miejsc pracy, wzrost poziomu zamożności, rozwój budownictwa mieszkaniowego czy z drugiej strony stagnacja i regres gospodarczy niektórych obszarów. Na podstawie przedstawionej typologii dynamicznej procesu starzenia się ludności można prognozować, iż niekorzystne przekształcenia struktury wieku będą postępować na obszarach peryferyjnych (zwłaszcza tzw. „ścianie wschodniej”). Dodatkowo proces starzenia się ludności będzie potęgowany przez zapoczątkowane w 2004 r. zagraniczne migracje zarobkowe lud-

ności młodej, które ze względu na zakres czasowy badań, a przede wszystkim z powodu braku dostępnych danych nie są uwzględnione w niniejszym opracowaniu. Ponadto wysokie zagrożenie starością demograficzną wystąpi na Górnym Śląsku i w Sudetach, gdzie restrukturyzacja przemysłu ciężkiego i górnictwa spowodowała znaczny odpływ ludności, a ludność, która tu przybyła w latach 70. i 80. weszła w wiek poprodukcyjny. Należy się także spodziewać wyrównania różnic poziomu starości demograficznej pomiędzy ziemiami północno-zachodnimi a pozostałymi częściami kraju – oznaką jest wysoka dynamika starzenia się miast i gmin województw warmińsko-mazurskiego, zachodniopomorskiego, dolnośląskiego i opolskiego. Relatywnie wolniej będzie się starzeć społeczeństwo województwa wielkopolskiego, otoczenia największych aglomeracji oraz Kaszub i Małopolski. Głównym czynnikiem odpowiedzialnym za taki stan rzeczy będzie w pierwszych dwóch przypadkach pozytywny bilans przemieszczeń ludności, związany z różnego rodzaju korzyściami ekonomicznymi, natomiast w trzecim przypadku – tradycyjnie wysoki współczynnik przyrostu naturalnego. Nadal będą się starzeć obszary wielkich miast w związku z postępującym rozwojem funkcji rezydencjonalnej w strefach podmiejskich. W pozostałych częściach kraju (środkowej i wschodniej – głównie na obszarach wiejskich), które obecnie charakteryzuje stan zaawansowania starości, proces przemian struktury wieku ulegnie nieco spowolnieniu, ze względu na zahamowanie migracji ze wsi do miast. Oczywiście poważnym problemem demograficznym jest odpływ ludności młodej za granicę, który, jeśli nie poprawią się perspektywy ekonomiczne na obszarach peryferyjnych, może doprowadzić do ich postępującej depopulacji.

Przedstawiona typologia zagrożenia starzeniem się ludności pozwoliła przedstawić szczegółowo sytuację jeśli chodzi o czynniki warunkujące poziom starości demograficznej. Posługując się nią wyróżniono regiony o dużym stopniu koncentracji przestrzennej oraz określono trendy starzenia się ludności. Potwierdziła się też wysoka zależność procesu demograficznego starzenia się ludności ze wskaźnikami ruchu naturalnego i wędrownego.

Piśmiennictwo

- Ageing Population*, 2004, [w:] *Regions: Statistical Yearbook*, Eurostat, European Communities, s. 17–20.
- Andrews G.J., Phillips D.R. (red.), 2005, *Ageing and Place: Perspectives, Policy, Practice*, Routledge, New York.
- Avramov D., Maskova M., 2003, *Active ageing in Europe*, *Population Studies*, 41, 1, Council of Europe.
- Długosz Z., 1997, *Stan i dynamika starzenia się ludności Polski*, *Czasopismo Geograficzne*, 68, 2, s. 227–232.
- Frątczak E., 2002, *Proces starzenia się ludności Polski*, *Studia Demograficzne*, 142, 2, s. 3–28.

- Grundy E., 1996, *Population ageing in Europe*, [w:] D. Coleman (red.), *Europe's Population in the 1990s*, Oxford University Press, Oxford, s. 267–295.
- Jackson S., 2000, *Age concern? The geography of greying Europe*, *Geography*, 85, 4, s. 366–369.
- Kemper F.J., Kurek S., 2006, *Population ageing in Germany and Poland. A comparison of regional developments in the 1990s*, *Arbeitsberichte*, Heft 120, Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin.
- King R., Warnes A.M., Williams A., 1998, *International retirement migration in Europe*, *International Journal of Population Geography*, 4, 2, s. 91–111.
- Kinsella K., Phillips D.R., 2005, *Global Aging: The Challenge of Success*, *Population Bulletin*, 60, 1, s. 3–40.
- Kotowska I., 1999, *Przemiany demograficzne w Polsce w latach 90. w świetle koncepcji drugiego przejścia demograficznego*, *Monografie i Opracowania*, 461, Szkoła Główna Handlowa w Warszawie.
- Kurek S., 2004, *The population ageing process against vital statistical changes in Polish towns*, *Bulletin of Geography*, 3, UMK Toruń, s. 83–96.
- Mirkin B., Weinberger M.B., 2001, *The demography of population ageing*, [w:] *Population ageing and living arrangements of older persons: critical issues and policy responses*, *Population Bulletin of the United Nations, Special Issue*, 42/43, s. 41–58.
- Pasławski J., 1998, *Jak opracować kartogram*, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa.
- Potrykowska A., 2003, *Przestrzenne zróżnicowanie procesu starzenia się ludności i migracji osób starszych w Polsce*, *Przegląd Geograficzny*, 75, 1, s. 41–59.
- Preston S.H., Hime C., Eggers M., 1989, *Demographic conditions responsible for population aging*, *Demography*, 26, 4, Washington, s. 691–702.
- Riley M.W., Hess B.B., Bond K. (red.), 1983, *Aging in society. Selected reviews of recent research*, Lawrence Erlbaum Associates Publishers, Hillsdale, New Jersey, London.
- Reher D.S., 2004, *The demographic transition revisited as a global process*, *Population, Space and Place*, 10, s. 19–41.
- Van de Kaa D.J., 1987, *Europe's second demographic transition*, *Population Bulletin*, 42, 1, Population Reference Bureau: Washington, D.C., s. 1–57.
- , 2003, *The idea of a second demographic transition in industrialized countries*, *The Japanese Journal of Population*, 1, 1, s. 1–34 (<http://www.ipss.go.jp>).

[Wpłynęło: listopad 2006; poprawiono: marzec 2007 r.]

SŁAWOMIR KUREK

THE TYPOLOGY OF POPULATION AGEING IN POLISH TOWNS AND COMMUNITIES

The article aims at a spatial typology of the level and dynamics of population ageing in Poland against its demographic conditioning, namely natural increase and the net migration balance. The typology in question was based on four indicators: the coefficient of dynamic demographic ageing W_{SD} , the population growth rate and the coefficients of natural increase and net migration. The division of units was obtained on

the basis of plus/minus deviations from the national average in the case of the dynamic ageing coefficient, and according to the “zero” value in the case of remaining variables. A theoretical scheme of 16 types was obtained, these being ranked from the oldest to the youngest. The analysis comprised 3046 administrative units (towns and gminas, i.e. local authority areas) and was conducted in the inter-census period 1988–2002. The typology showed areas of high ageing risk concentrated in peripheral rural communities of eastern Poland, as well as in the formerly heavily industrialised areas of Upper Silesia and the Sudety Mountains. On the basis of the present situation as regards the level and dynamics of population ageing, as well as the trends for population growth and the main components thereof, it is possible to anticipate the disappearance of disparities between north-western and east-central parts of Poland, at the same time as there is an intensifying of differences between urban and rural communities, as well as between core and peripheral areas. This spatial pattern will be enhanced by ongoing foreign emigration of the young population mainly.

E-Urbs – Europejskie studia magisterskie z zakresu miejskich badań porównawczych. Nowatorski sposób nauczania

MARCIN STĘPNIAK

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

Obszary miejskie są przedmiotem zainteresowań naukowców różnych dziedzin, m.in. geografów, ekonomistów, socjologów, psychologów, architektów i planistów przestrzennych. Sztywne trzymanie się poszczególnych dziedzin naukowych powoduje, że ten sam teren jest obiektem wielu różnych, niezależnych studiów, przedstawiających zaledwie pewien wycinek jego złożonej charakterystyki. Kompleksowe badania miast wymagają natomiast spojrzenia multidyscyplinarnego i, w konsekwencji, współpracy badaczy różnych specjalności. Warto też zauważyć, że coraz częściej badania miejskie mają charakter porównawczy.

Wychodząc naprzeciw tym potrzebom, w roku akademickim 2006–2007 został utworzony nowy kierunek studiów dotyczący problematyki miejskiej: Europejskie studia magisterskie z zakresu miejskich badań porównawczych. Są to międzynarodowe, multidyscyplinarne roczne studia drugiego stopnia (60 kredytów ECTS – *European Credit Transfer System*), łączące intensywne zajęcia w ramach „szkoły letniej” i nauczanie *on-line* z wykorzystaniem najnowszych możliwości technicznych (tzw. *wirtualny kampus*). Program studiów skoncentrowany jest na poznawaniu teorii i metodologii badań miejskich, a także na identyfikacji i interpretacji współczesnych zmian zachodzących w miastach europejskich. Studia kończą się przedstawieniem pracy magisterskiej dotyczącej badań porównawczych przynajmniej dwóch ośrodków miejskich reprezentujących różne kraje.

Projekt skierowany jest do osób z całego świata zainteresowanych problematyką miast. Dzięki innowacyjnym rozwiązaniom technicznym w większości zajęć studenci mogą brać udział w miejscu zamieszkania (przez Internet), bez konieczności odbywania kosztownych podróży. Jednocześnie umożliwiło to zaangażowanie w projekt wielu światowej klasy naukowców, nie tylko z wielu różnych krajów europejskich, ale również Stanów Zjednoczonych.

Pomysłodawcami i organizatorami kursu są dwaj naukowcy związani z Uniwersytetem w Urbino (Włochy): Yuri Kazepov i Giovanni Torrisi. Współorganizatorem studiów jest sieć ośmiu instytucji partnerskich – ośrodków akademickich z całej Europy: Uniwersytet w Barcelonie (Hiszpania), Uniwersytet Kopenhaski (Dania), Uniwersytet Bicoca w Mediolanie (Włochy) Uniwersytet Humboldta w Berlinie (Niemcy), Uniwersytet w Birmingham (Wielka Brytania), Katolicki Uniwersytet w Lueven (Belgia), Uniwersytet Amsterdamski (Holandia) oraz, jako jedyny z Polski, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk. Każda z wymienionych wyżej jednostek wyznaczyła opiekuna naukowego projektu (*tutora*). Polskimi opiekunami są dr Ewa Korcelli-Olejniczak oraz dr Marek Jerczyński. Koordynatorem projektu z ramienia PAN jest prof. dr hab. Grzegorz Węclawowicz.

Prześledzenie krajów pochodzenia i dotychczasowego wykształcenia studentów pierwszego rocznika E-Urbs w pełni potwierdza wielodyscyplinarny i międzynarodowy charakter studiów. Wśród 24 osób przeważają socjologowie, a także, choć w mniejszym stopniu, geografowie i planiści przestrzenni, ale znaleźli się również m.in. architekt, psycholog i lingwista. Większość studentów pochodzi z krajów europejskich (17 osób, w tym najwięcej z Polski – 5), ale udział w projekcie biorą również osoby z Indii, Kanady, Stanów Zjednoczonych, Argentyny, Kamerunu i Ghany. Trzeba w tym miejscu podkreślić, że dzięki grantowi przyznanemu przez Komisję Europejską, uczestnicy pierwszego roku programu zostali zwolnieni z opłacania czesnego.

Program zajęć E-Urbs został podzielony na trzy główne etapy. Pierwszym z nich jest, trwająca trzy tygodnie, intensywna „szkoła letnia” w Urbino (Włochy), poprzedzona trzydniowym „kursem wprowadzającym”, obejmującym m.in. przeszkolenie w zakresie korzystania z e-platformy – podstawowego narzędzia zajęć *on-line*. Następnie odbywa się sześć kursów (po dwa w każdym tygodniu) zakończonych egzaminami (w sumie 15 punktów ECTS). Każdy z przedmiotów obejmuje minimum 10 godzin wykładów, a część z nich rozszerzona jest dodatkowo o ćwiczenia praktyczne. Uczestniczenie w zajęciach wymaga od studentów gruntownego zaznajomienia się z literaturą przygotowaną uprzednio przez wykładowców. Materiały te studenci mogą znaleźć na wspomnianej e-platformie w formie plików elektronicznych.

Po zakończeniu „szkoły letniej” rozpoczynają się zajęcia *on-line*. Obejmują one również sześć przedmiotów (łącznie 27 punktów ECTS) i podzielone są na dwa okresy: październik-grudzień oraz styczeń-marzec. Zajęcia mają formę *chatu* i również wymagają wcześniejszego przestudiowania literatury. Egzamin z obu etapów studiów, zarówno ze „szkoły letniej” jak i kursów *on-line* przeprowadzane są przez Internet. Po zalogowaniu się za pomocą osobistego klucza, każdy ze studentów losuje indywidualny zestaw siedmiu pytań (dwóch opisowych oraz pięciu testowych). Egzamin są oceniane według włoskiego systemu ocen w skali 0–31 punktów, przy czym do zaliczenia wymagane jest zdobycie

minimum 18 punktów. Poza egzaminami studenci są oceniani na podstawie dwóch, tematycznie powiązanych, prac zaliczeniowych. Zgodnie z założeniami organizatorów, mają one być załącznikiem planowanej pracy magisterskiej. Pierwsza z nich dotyczy wybranego teoretycznego zagadnienia z zakresu badań miejskich i powinna bazować na przeglądzie literatury dotyczącej danego tematu. Druga praca łączy opracowane zagadnienie teoretyczne z proponowaną metodologią badań empirycznych.

Po zaliczeniu wszystkich kursów studenci są zobowiązani do odbycia kilkutygodniowego (w okresie maj–lipiec) stażu badawczego w jednej z instytucji partnerskich. Staż ten ma być poświęcony na kwerendę biblioteczną i przeprowadzenie badań niezbędnych do napisania pracy magisterskiej. Wybór przyjmującego ośrodka akademickiego jest uzależniony od tematyki proponowanej pracy oraz specjalizacji potencjalnego promotora. Egzamin magisterski (zaplanowany na listopad) jest składany przed komisją skupiającą przedstawicieli wszystkich zaangażowanych w projekt ośrodków naukowych.

Jak już wspomniano, program studiów obejmuje w sumie 12 przedmiotów – 6 mających „tradycyjną” formę wykładów i ćwiczeń i 6 w formie internetowych *chatów*. W ramach szkoły letniej odbywają się następujące zajęcia:

- The Key Issues in Urban Studies (prowadzący: Helmut Haussermann i Birgit Glock, Niemcy),
- Understanding of Urban Change (Chris Kesteloot, Belgia),
- Introducing Comparative Studies (Maurizio Pisati i Erica Barbiani, Włochy),
- Urban Governance in Transition: Debates and Practices (Hans Thor Andersen, Dania),
- Urban Research Design (Wim Ostendorf, Holandia),
- Quantitative and Qualitative Methodological Approaches to Urban Studies (Giampaolo Nuvolati, Matteo Colleoni, Marianna D'Ovidio i Daniele Cologna, Włochy).

Początkowo studenci zapoznają się przede wszystkim z teoretycznymi i koncepcyjnymi podstawami studiów miejskich. Program pierwszego kursu, zatytułowanego *The Key Issues in Urban Studies*, obejmuje koncepcje m.in. szkoły chicagowskiej, ekologii społecznej oraz neomarksistowskiej interpretacji przemian struktury miast europejskich. Omawiana jest również problematyka związana z segregacją społeczno-przestrzenną, efektem sąsiedztwa (*neighborhood effect*) i marginalizacją przestrzenną. Ostatnie dwa wykłady kursu poświęcone są tematyce miast postsocjalistycznych oraz omówieniu, na przykładzie wschodnich landów Niemiec, procesu „kurczenia się” miast (tzw. zjawisko *shrinking cities*). Z kolei zajęcia Chrisa Kesteloota koncentrują się na historii europejskiej urbanizacji – od miast greckich i rzymskich, przez okres średniowieczny, rewolucji przemysłowej aż po erę miasta globalnego. Następnie omawiane są struktury społeczno-przestrzenne i ich współczesna dynamika oraz znaczenie migracji i rynku mieszkaniowego w przemianach i rozwoju miast. Na zakoń-

czenie prezentowane są przestrzenne, organizacyjno-administracyjne i ekonomiczno-fiskalne determinanty rozwoju regionu miejskiego.

Następnie studenci mogą zapoznać się z podstawowymi metodami porównywania danych dotyczących ośrodków miejskich. Omawiane są dwa możliwe podejścia do badań – studium przypadku i badania przekrojowe. Teoretyczne ujęcie tego zagadnienia jest ilustrowane empirycznymi przykładami badań porównawczych zróżnicowania etnicznego mieszkańców miast włoskich. Kończące kurs zajęcia Erici Barbiani poświęcone są omówieniu techniki nazywanej *visual sociology*, polegającej na wykorzystaniu w badaniach fotografii dokumentalnej jako narzędzia prezentowania oraz analizy zagadnień społecznych. Wykłady Hansa Thora Andersena dotyczą z kolei problematyki zarządzania miastem, szczególnie w kontekście współcześnie zachodzących zmian ery Internetu i globalizacji. Program obejmuje m.in. zagadnienia zróżnicowanych reżimów miejskich, a także znaczenia różnego rodzaju sieci powiązań i partnerstwa pomiędzy aktorami miejskimi. Omawiane są też szczegółowo zalety i wady poszczególnych modeli zarządzania ośrodkami miejskimi oraz możliwości i ograniczenia zastosowania ich w praktyce.

Odbywają się również dwa kursy nastawione przede wszystkim na zdobycie praktycznych umiejętności niezbędnych do zajmowania się studiami miejskimi. Pierwszy z nich prezentuje metodologię przygotowania naukowego projektu badawczego dotyczącego obszarów miejskich. Po teoretycznym wprowadzeniu przedstawiającym schemat opracowany przez Normana Bleikie i zaprezentowany w książce *Designing Social Research. The Logic of Anticipation* (2000; Polity Press, Cambridge), odbywają się zajęcia o charakterze seminaryjnym, podczas których omawiane są praktyczne przykłady tego rodzaju projektów. Drugi kurs jest poświęcony przybliżeniu metod ilościowych i jakościowych przydatnych w badaniach miejskich. Poruszana problematyka dotyczy zarówno sposobów analizy danych ilościowych i związanych z nimi podstaw statystyki, jak i metod przygotowania, przeprowadzania i interpretowania jakościowych badań kwestionariuszowych i wywiadów. Prezentowane są również podstawy kartografii tematycznej, choć trzeba w tym miejscu podkreślić, że poziom zajęć nie czyni ich atrakcyjnymi dla osób związanych wcześniej, choćby pośrednio, z geografią.

Przed omówieniem programu przedmiotów z drugiego, internetowego, etapu studiów, warto poświęcić nieco uwagi na zaprezentowanie technicznych udogodnień umożliwiających studentom udział w wykładach na odległość. Zajęcia odbywają się z wykorzystaniem stworzonej specjalnie w tym celu wirtualnej e-platformy, nazwanej przez jej twórców „wirtualnym campusem”. Dzięki tej nowoczesnej technologii, przygotowanej specjalnie na potrzeby studiów E-Urbs, możliwe było stworzenie interaktywnego narzędzia do nauczania *on-line*. Najważniejszym elementem tej „wirtualnej akademii” jest *chat* (patrz ryc. 1). Zajęcia mają formę konsultacji, podczas których studenci mogą zadawać pytania

i pisać komentarze dotyczące tematyki danych zajęć. Poza okienkiem tekstowym, prowadzący ma do dyspozycji interaktywną tablicę stworzoną na kształt zwykłej tablicy szkolnej, ale poszerzoną na przykład o możliwość zamieszczania cyfrowych zdjęć, rysunków, czy wykresów. Po zakończeniu *chatu* studenci mogą przegrać z e-platformy zapis lekcji w formie pliku tekstowego. Obok „oficjalnej” i rejestrowanej dyskusji, *chat* umożliwia prowadzenie rozmów zarówno na forum publicznym (dotyczących np. wątków pobocznych bądź luźno związanych z zajęciami, a także wszelkich spraw technicznych i administracyjnych związanych z kursem E-Urbs), jak również prywatnych dialogów z poszczególnymi uczestnikami zajęć.



Ryc. 1. Chat do prowadzenia zajęć

E-platforma służy studentom nie tylko w trakcie *chatów* i egzaminów. Pozwala również korzystać ze specjalnej biblioteki zbiorów elektronicznych, w której znajdują się przede wszystkim materiały opracowywane przez wykładowców, niezbędne do przygotowania się do zajęć i egzaminów. Również studenci mają do swojej dyspozycji miejsce na serwerze, tzw. *e-portfolio*, gdzie mogą zamieszczać wyszukane przez siebie artykuły naukowe, swoje prace zaliczeniowe i wszelkie inne wymagane dokumenty (np. CV, planowany projekt badawczy itp.). Dzięki temu studenci mają w dowolnym momencie dostęp zarówno do własnych materiałów, jak i do plików umieszczanych tam przez pozostałych uczestników. Ponadto, profesorowie prowadzący poszczególne zajęcia przygotowują tzw. *Self Evaluation Tool* – przykładowy zestaw pytań wraz z odpowiedziami, który może być pomocny w trakcie nauki do egzaminu. To wszystko stanowi pomocny zestaw narzędzi, które ułatwiają pracę, szczególnie w drugim, internetowym etapie nauki.

Każdy z sześciu kursów *on-line* liczy od czterech do siedmiu tematycznych *chatów*. Wszystkie przedmioty mają swoich koordynatorów (jednego lub więcej),

odpowiedzialnych za całokształt zajęć i wewnętrzną spójność programu, a także za ułożenie i sprawdzanie egzaminów. Warto tu jednak podkreślić, że poszczególne *chaty* prowadzone są przez różnych zaproszonych do projektu profesorów, przez co każdy temat może być omawiany przez specjalistę z danej dziedziny. Ponadto, dzięki spotkaniom *on-line*, organizatorzy E-Urbs mogli zaprosić do projektu ekspertów z całego świata. Jest to niewątpliwa przewaga prowadzenia zajęć „na odległość” nad „tradycyjnymi” wykładami.

Pierwsze zajęcia drugiego (internetowego) etapu studiów są zatytułowane *Competitiveness and Economic Change in Urban Europe*. Koordynują je Montserrat Pareja (Hiszpania) i Robert Kloosterman (Holandia), a obejmują 7 *chatów*. Pierwsze z nich dotyczą współczesnych przemian gospodarczych, takich jak internacjonalizacja finansów, czy zmiana znaczenia ‘miejsca’ w ekonomii. Kolejne spotkania poruszają zagadnienia rozwoju opartego na wiedzy i związanej z nim koncepcji *creative city*, a także wpływu współczesnej migracji na przemiany struktur miejskich. W programie znajduje się też silny „polski akcent” – porównanie Warszawy i Barcelony – jako dwóch intensywnie rozwijających się ośrodków miejskich Europy. Kurs kończy się *chatem* poświęconym relatywnie nowej koncepcji miasta globalnego, zwanego również „globalnym regionem miejskim”.

W trakcie zajęć *Housing, Planning and the Urban Built Environment and Mobility* (koordynatorzy: Austin Barber i Rob Rowlands z Wielkiej Brytanii) poruszane są zagadnienia związane z mieszkalnictwem, zróżnicowaniem społeczno-przestrzennym ludności i spójnością społeczną oraz ich miejscem w teorii i praktyce polityki miejskiej. W kręgu omawianych zagadnień znajduje się także kwestia bezdomności – jednego z największych współczesnych problemów społecznych w miastach europejskich. Bardzo ciekawe jest też porównawcze przedstawienie prywatyzacji zasobów mieszkaniowych, omówione na przykładach Wielkiej Brytanii, Holandii, Węgier i Słowenii. Temat ten nabiera szczególnego znaczenia zwłaszcza w konfrontacji z polskimi doświadczeniami w tej dziedzinie. Dzięki tym zajęciom można prześledzić różne motywacje decydentów, ogniskujące się na bardzo zbliżonych działaniach. Na przykład: prywatyzacja w Słowenii i na Węgrzech przeprowadzana była w celu pozyskania przez samorządy lokalne środków finansowych, natomiast w Wielkiej Brytanii miała za zadanie promować posiadanie mieszkania na własność. Z perspektywy miast polskich, równie interesująca jest problematyka ostatnich dwóch zajęć – regeneracji centrum miasta i powstawania nowych przestrzeni mieszkaniowych. Bez wątpienia warto uważnie przyjrzeć się tym procesom w innych krajach, aby wiedzieć jakiego rodzaju problemy mogą się w ich trakcie pojawić i w jaki sposób je rozwiązywać.

Program kursu zatytułowanego *Social and Cultural Change*, koordynowanego przez Hansa Thora Andersena (Dania), dotyczy przemian jakie zachodziły w społeczeństwach miast zarówno zachodniej, jak i środkowo-wschodniej

Europy, począwszy od przełomu lat 1970. i 1980. Sporo miejsca poświęcono kwestiom zmieniających się systemów stratyfikacji społecznej, a także różnym typom reżimów społecznych. Istotnym zagadnieniem jest identyfikacja mieszkańców z poszczególnymi elementami przestrzeni miejskiej, jej wpływem na indywidualne decyzje, na cementowanie się lokalnych więzi społecznych, a także – w ujęciu globalnym – na rozwój ośrodków miejskich. W trakcie jednego z *chatów*, na przykładzie Polski, przedstawiane są społeczne i kulturowe aspekty transformacji ustrojowej w krajach postsocjalistycznych. Podobnie jak w trakcie pierwszego kursu *on-line* wskazywane są szanse rozwoju miasta związane z gospodarką opartą na wiedzy, tak w tej części zajęć podkreśla się znaczenie kultury i jej instytucji dla poprawy ekonomicznej sytuacji miast. Liczne przykłady (m.in. Bilbao, Paryża, Barcelony czy Amsterdamu) pokazują, że inwestycje w różnego rodzaju centra kulturalne mogą pełnić kluczową rolę w renowacji poszczególnych dzielnic, a nawet całego ośrodka miejskiego. Konsekwencją jest poprawa jakości życia mieszkańców. Wzrastają także dochody związane ze wzmożonym ruchem turystycznym w danym miejscu.

Przedmiot nazwany Identity and Diversity jest koordynowany przez Iana Ratha i Annemarie Bodaar z Holandii. Poświęcono go przede wszystkim problematyce asymilacji imigrantów (szczególnie spoza państw Unii Europejskiej) i ich wpływowi na przemiany postrzegania przestrzeni publicznej miast. Jedne z zajęć poświęcone są w całości teorii i empirycznym przykładom manifestowania zróżnicowania etnicznego w przestrzeni publicznej. Podczas kursu przedstawiane są również współczesne poglądy na to, jakie szanse i jakie zagrożenia niesie ze sobą koncentracja przestrzenna grup imigrantów w miastach przemysłowych i poprzemysłowych w Europie i Ameryce Północnej.

Kurs pod tytułem Governance, citizenship and participation in changing urban contexts (koordynatorzy: Marisol García z Hiszpanii i Yuri Kazepov z Włoch) koncentruje się na współczesnych zmianach systemów zarządzania w miastach europejskich. Zajęcia przedstawiają zależności pomiędzy społecznymi i politycznymi wymiarami życia publicznego. Wykładowcy pokazują, że aktualna ewolucja miejskiej przestrzeni politycznej jest nie tylko efektem procesów globalizacji i wzrastającego znaczenia imigrantów w życiu społecznym, ale również wynika z powszechnego przewartościowania pojęcia „sprawiedliwości społecznej”, polegającej m.in. na potrzebie aktywnego zapobiegania społecznemu wykluczeniu. Jeden z *chatów* poświęcony jest omówieniu teorii i wskazaniu praktycznych przykładów różnych modeli partnerstwa publiczno-społecznego w lokalnych systemach władzy i typów aktywnego uczestniczenia mieszkańców w życiu politycznym ośrodka miejskiego. Przedstawiane są też współczesne wyzwania związane z zarządzaniem i społecznym zaangażowaniem w sprawy lokalne przed jakimi stają miasta Europy. Patrząc z polskiej perspektywy trochę szkoda, że nie ma w programie tego cyklu ani jednych zajęć uwzględniających specyficzne, środkowoeuropejskie uwarunkowania związane z transformacją.

W kończącym etap kursów *on-line* przedmiocie zatytułowanym Quality of life: traditional and innovative issues Giampaolo Nuvolati (Włochy) przedstawia ewolucję sposobu oceny warunków życia mieszkańców miast. Jakość życia jest przedstawiana jako wypadkowa dostępu do różnego rodzaju zasobów i usług. Wskazuje się zarówno na koncepcje teoretyczne, jak i wskaźniki stosowane w tego rodzaju badaniach. Prezentowane są również wyniki empirycznych badań z użyciem tych wskaźników, na przykładzie miast włoskich.

Jak widać w przedstawionym powyżej zarysie programu studiów, zajęcia obejmują wiele różnych aspektów studiów miejskich i w pełni wykorzystywany jest ich multidyscyplinarny charakter. Przyjmując punkt widzenia geografa (szczególnie geografa fizycznego), może w nim brakować odniesienia do problematyki środowiska naturalnego w jakim funkcjonują miasta, jednak pewnym wytłumaczeniem może być fakt, że kurs utrzymany jest w nurcie nauk społecznych.

Studia E-Urbs są bez wątpienia nowatorskim projektem, choć obejmują także „tradycyjne” metody nauczania, takie jak „szkoła letnia” oraz staż badawczy. System kursów *on-line*, będący podstawą programu E-Urbs, ma niewątpliwe zalety. Należy do nich na przykład ograniczenie nakładów finansowych – zarówno ze strony organizatorów (wynajęcie sal, opłacenie podróży i zapewnienie noclegu prowadzącym zajęcia itp.), jak i studentów (m.in. koszty transportu i utrzymania w mieście uniwersyteckim). Dzięki możliwości prowadzenia zajęć z dowolnego miejsca bez konieczności czasochłonnych podróży, łatwiej było namówić do współpracy wielu wybitnych specjalistów z całego świata. Pewną wadą jest brak klasycznych wykładów, które zawsze porządkują wiedzę, szczególnie w sytuacji gdy literatura do wykładów nie obejmuje podręczników akademickich, a głównie artykuły w czasopismach. W przypadku *chatów* o charakterze konsultacji dobrym pomysłem byłoby przedstawianie przez prowadzącego obszernego, systematyzującego wprowadzenia do danego zagadnienia. Innym rozwiązaniem byłoby umieszczanie przez profesorów multimedialnej prezentacji podsumowującej poszczególne zagadnienia.

Trwający obecnie pierwszy, inauguracyjny rok studiów E-Urbs, nie jest oczywiście wolny od wad. Jednak wśród nich przeważają głównie drobne, organizacyjne niedociągnięcia, wynikające przede wszystkim z braku doświadczenia w prowadzeniu tego rodzaju kursów. Należy mieć nadzieję, że koordynatorzy projektu zapoznają się z wszelkimi uwagami dotyczącymi kursu przedstawianymi przez studentów w ankietach, a tegoroczne, zupełnie nowe doświadczenia pozwolą im wyciągnąć odpowiednie wnioski i jeszcze lepiej przygotować zajęcia w kolejnych latach. Na zakończenie warto odnotować, że jest to bodaj pierwszy tak szeroko zakrojony nowoczesny projekt edukacyjny, w którego organizację zaangażowany byłby polski ośrodek naukowy.

Więcej szczegółowych informacji dotyczących studiów E-Urbs można znaleźć na stronie www.e-urbs.net.

B. Fingleton (red.) – *New Directions in Economic Geography*, Edward Elgar, Cheltenham, UK–Northampton, MA, USA 2007; VIII + 369 s.

Jednym z nowszych nurtów światowej geografii społeczno-ekonomicznej, a ściślej ekonomicznej, jest tzw. „nowa geografia ekonomiczna”. Nie wchodząc w szczegóły można rzec, że podejście zaproponowane przez Paula Krugmana opiera się „na sformalizowanych modelach, które mają nadać geografii legitymizację naukową na gruncie głównego nurtu ekonomii. Krugman uznaje wyłącznie przydatność idei, które można ująć w postaci modelu matematycznego, zarzucając współczesnej geografii ekonomicznej, że odeszła od formalnych modeli, będących jedynym intelektualnie wartościowym przedsięwzięciem naukowym. Model musi być oparty na dwóch zasadach – maksymalizacji i równowadze” (Domański, 2004, s. 171)¹.

Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że tak pojmowana nowa geografia ekonomiczna (NGE) nawiązuje, przynajmniej częściowo, do Isardowskiej *regional science*. Podobnie jak w tej ostatniej, teoria często bywa utożsamiana z modelem, i odwrotnie. Co więcej, recenzowana książka ukazała się w serii pn. *New Horizons in Regional Science*. Publikacja liczy 12 rozdziałów, poprzedzonych wprowadzeniem redaktora, i ma 18 autorów.

We wprowadzeniu, B. Fingleton traktuje NGE jako rdzeń teorii będącej przede wszystkim „wynikiem twórczej wyobraźni ekonomistów a nie geografów”, co wywołało szok w społeczności prawdziwych geografów ekonomicznych i uzasadnioną krytykę z ich strony. Niezrażony ostrą krytyką ze strony geografów i części ekonomistów Fingleton uważa, że nurt ten pobudził przedstawicieli obu dyscyplin do poszukiwań modyfikacji teorii, albo wręcz był traktowany jako nowa i ekscytująca subdyscyplina nauk ekonomicznych. Dalej twierdzi on, że rezultatem tej działalności jest ożywienie wspólnej płaszczyzny między geografią i ekonomią, z nowymi teoriami i metodami analitycznymi, nowymi publikacjami – zarówno geografów jak i ekonomistów, nowymi czasopismami w rodzaju *The Journal of Economic Geography* czy *Spatial Economic Analysis*.

Recenzowana „książka jest konstruktywnym wkładem w ten interaktywny proces: jest napisana przez życzliwie nastawionych i wolnych od uprzedzeń ekonomistów interesujących się geografią ekonomiczną, ekonomistów wykształconych również jako geografowie ekonomiczni i przez właściwych geografów ekonomicznych” (s. 2). Tych ostatnich jest jednak zdecydowana mniejszość. Zdaniem redaktora, książkę w pewnym zakresie można traktować jako konstruktywną krytykę NGE, ukierunkowując ją na „trzecią drogę”, której zwolennikiem jest Fingleton. Trzecia droga – to jasno zdefiniowany model, weryfikujący hipotezy na temat precyzyjnie określonych relacji i interakcji tak, aby rzu-

¹ B. Domański (2004), *Nowe idee w światowej geografii społeczno-ekonomicznej*, [w:] Z. Chojnicki (red.), *Geografia wobec problemów teraźniejszości i przyszłości*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, s. 169–190.

cić światło na złożoną rzeczywistość. Model ten miałby obejmować wszystkie ważniejsze zmienne i służyć również predykcji. Z tak ogólnymi i oczywistymi stwierdzeniami trudno polemizować.

Rozdział 1 zarysowuje niektóre początkowe (zdaniem redaktora – nierealne) koncepcje NGE i ilustruje teorię na dwa sposoby. Jeden jest symulacją, która bierze pod uwagę zredukowane formy zgodne z prostą wersją teorii NGE i próbuje zastosować dane w badaniu regionów W. Brytanii. Generalnie ten prosty model sprawdza się, dane zdają się korespondować z wynikami krótkookresowej równowagi. Ale zdaniem Fingletona, stanowi to ważną wskazówkę do przyszłych badań. Fakt dobrego dopasowania modelu nie oznacza, że teoria leżąca u jego podstaw jest prawdziwa, ani że jest on lepszy niż inny, akurat nietestowany. A zatem informacja płynąca z tej kalibracji jest taka, że nie należy przeceniać dobrego dopasowania statystycznego. Drugi przykład dotyczy modelu dynamiki długookresowej, w którym liczbę regionów redukuje się z 36 do dwóch: rdzenia i peryferii. Taka uproszczona sytuacja, zależnie od warunków, ewoluuje w kierunku polaryzacji lub symetrii.

W rozdziale 2, G.I.P. Ottaviano podnosi kwestie obserwowanej równoważności między dwiema klasami modeli – opartych odpowiednio na czynniku ruchliwości i połączeniach wertykalnych. Kwestie są ilustrowane w kategoriach dwóch nowych wersji modeli, których analityczne rozwiązania ujawniają, że dwie klasy mają tę samą podstawową strukturę, a zatem te same właściwości równowagi. Zgodnie z tym, prowadzą do tych samych kluczowych predykcji empirycznych. To sugeruje potrzebę dodatkowych teoretycznych wysiłków, aby osadzić dwie klasy modeli w bogatszym otoczeniu, w którym nowe endogeniczne zmienne reagują różnie, w zależności od tego, której klasie przypiszemy rolę dominującą.

Następnie B. Fingleton próbuje porównać teorię NGE z konkurencyjną teorią ekonomiki miast. Mają one wiele wspólnego, na przykład opierają się na teorii monopolistycznej konkurencji Dixita-Stiglitz, ale też różnią się. W szczególności, pierwsza z nich uwzględnia koszty transportu, podczas gdy druga – nie. Oba empiryczne modele powinny zezwalać na włączenie dodatkowych współzmiennych losowych, aby otrzymać stosunkowo dobre aproksymacje do danych, którymi są nominalne stawki zarobków w 200 regionach UE. Zasadniczy rezultat jest taki, że teoria NGE, jak przejawia się to w zredukowanej postaci równania, nie jest lepsza niż teoria ekonomiki miast jako predyktor zróżnicowania stawek zarobków. W istocie dane potwierdzają obie teorie, bez całkowitego odrzucenia jednej lub też całkowitego potwierdzenia drugiej. Rozdział ten jest jednym z kilku, które potwierdzają ograniczoną wartość teorii NGE jako realistycznego modelu.

W rozdziale 4, S. Brakman i H. Garretsen próbują pójść krok dalej w zakresie modelowania NGE. Podstawowe rozróżnienie między NGE i jej poprzedniczką, nową teorią handlu, jest takie, że małe zmiany kluczowych parametrów modelu mogą prowadzić do dużych zmian w aglomerowaniu, jeśli gospodarka znajduje się blisko tzw. punktów przelomowych. Jeśli szacunki kluczowych parametrów modelu są dostępne, powstaje pytanie, co te szacunki implikują w praktyce. Odpowiedź na to pytanie jest istotna przede wszystkim dla polityków. Autorzy próbują znaleźć odpowiedź, i czyniąc to pokazują, jak trudno ją uzyskać. Ich konfrontacja empirii z teorią wskazuje na poważne ograniczenia obecných badań w zakresie NGE.

Rozdział 5 składa się z dwóch części. W pierwszej, F. Cerina i F. Pigliaru dokonują przeglądu ważniejszych rezultatów typowego modelu NGE i wzrostu oraz oceniają wkład tej literatury do kwestii długookresowych różnic dochodów w różnych krajach. W drugiej części dyskutują rzetelność niektórych wyników tych modeli, które łączą się bezpośrednio z istotnymi implikacjami politycznymi i pokazują, że wyniki te w istotny sposób zależą od bardzo restrykcyjnych wartości niektórych parametrów modelu. W szczególności, przykłady analityczne autorów pokazują, że: (1) kiedy handel jest wystarczająco kosztowny, symetryczna równowaga może nie być stabilna w sytuacji, gdy kapitał jest także doskonale mobilny; (2) tempo wzrostu może zależeć od przestrzennej alokacji przemysłów, gdy skutki uboczne mają także implikacje globalne; oraz (3) kiedy przedsiębiorstwa przemysłowe koncentrują się tylko w jednym regionie, kraje mogą nie wzrastać w tym samym tempie w kategoriach realnych.

Następnie, B. Fingleton i P. McCann skupiają się na „pięcie achillesowej” modelowania NGE – hipotezie „góry lodowej” kosztów transportu. Termin ten, wprowadzony przez P. Samuelsona (1952) implikuje, że (na półkuli północnej) dryfująca na południe góra lodowa traci swoją masę wskutek topnienia w stałym, proporcjonalnym stopniu w jednostce odległości. Główna idea wyводу autorów jest taka, że hipoteza góry lodowej nie jest realistycznym sposobem przedstawiania kosztów transportu, a mimo to, jest podstawowym elementem teorii NGE. Przyczyna, dla której są one nierealistyczne jest taka, że koszty transportu, tak jak są przedstawiane w przestrzennych wersjach modeli NGE, nie pozwalają na jakąkolwiek ekonomikę odległości i korzyści skali w przewozie dóbr lub przesyłaniu informacji. Nie pozwalają one na możliwe zróżnicowanie struktury kosztów odległości między nakładami a wynikami, zwłaszcza związanymi z informacjami o kosztach transakcyjnych. W przeciwieństwie do dynamiki i równowagi, które są wynikiem założenia góry lodowej, badanie modeli lokalizacji produkcji sugeruje, że stabilne warunki równowagi lokalizacyjnej są niemożliwe. Pewien postęp jest możliwy przy zastosowaniu alternatyw, na przykład funkcji wykładniczej, która przynajmniej uwzględnia ekonomikę odległości poddając w wątpliwość, czy kiedykolwiek otrzymamy satysfakcjonujące modele empiryczne w ramach teorii NGE.

J. Dewhurst i P. McCann badają relacje między wielkością obszaru i rozmiarem jego specjalizacji przemysłowej, wskazując na potrzebę ostrożności wnioskowania na podstawie zagregowanych danych regionalnych. Piśmiennictwo sugeruje, że pewne układy specjalizacji przemysłowej i wymiany regionalnej będą empirycznie widoczne w gospodarce przestrzennej. W szczególności, odnowione zainteresowanie teoretyczne rolą odgrywaną przez ekonomikę aglomeracji w określaniu struktur regionalnej specjalizacji, prowadzi do rozwoju i identyfikacji takich efektów skupiania. Jednakże fundamentalna kwestia, a mianowicie wybór przestrzennych jednostek analizy, jest w literaturze pomijana.

W celu przedyskutowania relacji między wielkością regionu i poziomem jego specjalizacji, autorzy analizują brytyjskie dane sektorowego zatrudnienia na różnych poziomach agregacji przestrzennej. To pozwala im na odróżnienie wpływu wielkości regionu na miary przemysłowej specjalizacji od miar związanych z ekonomiką aglomeracji. Ogólne wnioski analizy potwierdzają, że regionalna specjalizacja ma się odwrotnie do wielkości regionu, jak również do pozycji obszaru w ramach hierarchii miast. Jednakże trzeba mieć świadomość faktu, że relacja ta nie tylko nie jest monotoniczna, lecz także

może być przedmiotem kwestii podnoszonych przez problem modyfikowanych jednostek obszaru. Rezultaty wymagają ogromnej ostrożności przy interpretacji.

Bezpośrednim celem krytyki w rozdziale 8 nie jest sama NGE, lecz niektóre założenia i metody odnoszące się do tradycyjnego neoklasycznego modelu wzrostu. Krytyka odnosi się zatem do standardowych teoretycznych założeń stosowanych również w NGE. M. Roberts, J.S.L. McCombie i A. Angeriz dowodzą, że stosunkowo niewiele, jeśli cokolwiek, wiemy na temat międzyregionalnych różnic we wzroście produktywności w UE, przypisywanych przestrzennym różnicom wydajności czynników lub przestrzennym nierównościom tempa zmian technicznych. W istocie, teoretyczne ramy zazwyczaj stosowane jako tło w badaniach empirycznych zakładają, że wszystkie regiony są technicznie sprawne (kompetentne) i że technologia jest czystym dobrem publicznym. Inaczej mówiąc, typowe stosowane ramy są „dawnymi” neoklasycznymi ramami wzrostu, które pośrednio zakładają, że wszystkie regiony nie tylko pełnią ich funkcje produkcyjne, lecz że pełnią te same funkcje produkcyjne. W tym przypadku, przestrzenne różnice produktywności są przypisywane wyłącznie przestrzennym różnicom produktywności pracy, pochodzącym z różnic kapitałowej intensywności produkcji. W podobny sposób, przestrzenne różnice tempa wzrostu produktywności przybierają postać przestrzennych różnic we wzroście produktywności pracy przypisywanym różnym regionom, znajdującym się w różnych stadiach nierównowagi. Aby przewyżczyć niektóre ze wspomnianych ograniczeń, autorzy rozdziału stosują nieparametryczną technikę „analizy okrążenia danych” (*data envelopment analysis*) w celu obliczenia wzrostu produktywności. Analiza wyników ujawnia, że w przełomowym okresie pogłębiania integracji krajów UE (1986–2002), przeciętny region spadł znacznie poza europejską granicę przemysłu przetwórczego, notując spadek względnej wydajności rzędu 24%.

Niedawne dyskusje w geografii ekonomicznej podniosły zasadnicze pytania nt. sposobów, w jaki zarówno pojmujemy ekonomiczne systemy przestrzenne, jak i stosujemy empiryczny dowód, aby podeprzeć nasze wyjaśnienia. Każdy zgodzi się, że należy konfrontować idee z dowodami empirycznymi. Lecz istnieje szeroki wachlarz poglądów, co to może oznaczać w praktyce. Coraz częściej i z różnym skutkiem, teoretyczne żądania są konfrontowane z dowodami empirycznymi przy zastosowaniu narzędzi konwencjonalnej ekonometrii przestrzennej. Podzielając zaangażowanie w rozumowanie matematyczne i statystyczne, autorzy używają tych narzędzi inaczej. Ich podejście do zrozumienia ewoluujących krajobrazów ekonomicznych podkreśla samodestabilizujący charakter konkurencyjnej dynamiki w gospodarce kapitalistycznej, podnosząc możliwość trwałej nierównowagi dynamiki przestrzenno-czasowej. Podczas gdy można opisać proces leżący u podstaw tej niestabilności, empiryczna analiza tych teorii jest rzadkością. W tym rozdziale, P. Plummer i E. Sheppard podejmują pierwszy krok ku wzbogaceniu ekonometrycznego testowania poprzez zarysowanie empirycznej metodologii, która nawiązuje do ekonometrii nieliniowych systemów dynamicznych. Obejmuje rozwinięcie i adaptowanie matematycznych i statystycznych narzędzi do kompleksowych dynamik przestrzenno-czasowych. Pozwala to, zdaniem autorów, na empiryczne porównanie niektórych twierdzeń NGE z regionalną ekonomią polityczną.

W rozdziale 10 A. Soci dokonuje przeglądu piśmiennictwa na temat bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) i próbuje odnieść empiryczne wyniki do teoretycznych struktur, w szczególności NGE. Liczne empiryczne konkluzje ukazują BIZ jako ważny

aspekt gospodarczej rzeczywistości, któremu brakuje jednolitego teoretycznego wyjaśnienia. Autorka rozważa sytuację, w której NGE mogłaby rzucić światło na mechanizmy działające w przypadku BIZ. Przestrzeń – zarówno w fizycznym jak i ekonomicznym znaczeniu – musi odgrywać rozstrzygającą rolę w podejmowaniu przez firmy decyzji co do ich lokalizacji lub zmiany lokalizacji. Niestety, dotychczas mało uczyniono aby włączyć coś więcej niż ducha teorii NGE w teoretyczne i empiryczne ramy BIZ. Sugeruje się, że przyszłe badania powinny porzucić ujęcie makro i skupić się na szczegółowych studiach firm i danych mikro, z większym naciskiem na aspekty przestrzenne oraz że NGE powinna wiązać się bardziej z teorią handlu, aby stać się bardziej przystosowaną do potrzeb badań BIZ.

Rozdział 11 dostarcza empirycznego dowodu, że nawet w czasach pozornie pozbawionego przestrzeni świata, globalnej wymianie informacji za pomocą Internetu, przy minimalnych kosztach transakcyjnych, sprzyja bliskość. To prawda, że w rezultacie istnienia Internetu, geograficzna bliskość znaczy mniej, a ważne pozostają spójność i podobieństwo językowe. A. D'Ignazio i E. Giovannetti rozpoczynają debatę nad wpływem technologii informacyjno-komunikacyjnych na pojęcie odległości, odnoszącej się do wymiarów geograficznych lub wirtualnych oraz dyskutują rolę zaufania i reputacji w sytuacjach charakteryzujących się powtarzalnymi kontrastami, jak przejawia się to w okręgach przemysłowych. Wiąże się to z NGE poprzez dyskusję, w jaki sposób wspomniana technologia wywiera dwa przeciwstawne efekty na aglomerację: osłabienie sił odśrodkowych i przesunięcie ośrodka grawitacji sił dośrodkowych, ogniskując skupianie wokół lokalizacji wirtualnych. Pomimo niemal zerowych kosztów transakcyjnych autorzy dowodzą jednak, że bliskość odgrywa rolę, zwłaszcza w przypadku kosztów monitorowania i karania zachowań dewiacyjnych, co odgrywa istotną rolę w działalności kooperacyjnej.

Autorzy rozdziału 12 próbują odpowiedzieć na pytanie, dlaczego europejska polityka strukturalna jest poniżej ambitnych celów ekonomicznej i społecznej spójności? Zgodnie z niedawnymi zastosowaniami NGE, a także pomimo wielce normatywnej i politycznej orientacji, A. Rodriguez-Pose i U. Fratesi stosują teoretyczne ramy NGE jako tło do wyjaśniania. Dowodzą oni, że nadmierne kładzenie nacisku na infrastrukturę i – w mniejszym stopniu – na wsparcie biznesu, może przyczynić się do większej koncentracji działalności gospodarczej w centrum kosztem peryferii – trendu, którego nie można skompensować pozytywnymi zwrotami z inwestycji w zasoby ludzkie w okresie niskiej mobilności siły roboczej.

Modele NGE dają pewne możliwości wyjaśniania w tym zakresie. Inwestowanie w infrastrukturę transportową przyczynia się do większego skupiania gospodarki, czyniąc jakąkolwiek zmianę sytuacji obecnej równowagi raczej trudną. Co więcej, udoskonalanie samej infrastruktury transportowej może być przyczyną wzrostu skupiania i kreowania nierówności. Modele NGE pokazują, w jaki sposób infrastruktura łącząca różne regiony zwykle faworyzuje te z silniejszą tkanką produkcyjną i tym samym dalej wzmacnia aglomerację. To również pozwala wyjaśnić, dlaczego wydatki na kapitał ludzki, które w zamierzeniu miały podnieść kwalifikacje i przezwyciężyć niedostatki peryferii, były jedynym elementem polityki zapewniającym znaczny i trwały wzrost.

*

Praca wymaga od czytelnika bardzo dobrego przygotowania matematycznego. Już pobieżny przegląd treści uzmysławia nam, że jest to przede wszystkim książka z zakresu ekonometrii przestrzennej. Niewątpliwie pytania jakie stawiają autorzy należą do pierwszorzędnych w ekonomice regionalnej i w naukach zajmujących się przestrzenią, w tym w geografii społeczno-ekonomicznej. Problem polega na tym, czy udaje się im znaleźć satysfakcjonujące odpowiedzi. Zdaniem niżej podpisanego, niestety nie. Nawet najlepszy model, wykorzystujący odpowiednie dane, nie jest wystarczającym potwierdzeniem w budowie odpowiedniej teorii, o czym już wspomiano.

Niewątpliwie pozytywnym elementem publikacji jest świadomość ograniczeń NGE przez autorów i redaktora. Wykazują oni ogromną ostrożność interpretacyjną. Niemniej, nie sposób oprzeć się wrażeniu, że tytuł nie odpowiada treści pracy, w której nie ma nowych kierunków! Publikacja ogranicza się zaledwie do przedstawienia rozmaitych modeli i ostrożnej interpretacji wyników. Tylko rozdział A. Soci, jako jedyny, pozbawiony jest modelowania, a omówienie BIZ ukierunkowane jest problemowo, z perspektywy NGE.

Regional science była tworem interdyscyplinarnym i bardziej odpowiadała duchowi czasów, w których się zrodziła. Dzisiaj jesteśmy świadomi wielu ograniczeń w jej podejściu. NGE, nazywana czasem przez niektórych „(nową) geograficzną ekonomią”, jest przede wszystkim tworem ekonomistów, poszukujących nowych pól badawczych, a nie samych geografów. Niemniej, geografowie powinni śledzić nowe tendencje, zwłaszcza jeśli dotyczą obszaru będącego przedmiotem ich tradycyjnych zainteresowań badawczych, a nazwa podejścia sugeruje, że mamy do czynienia z geografią.

Oczywiście NGE nie jest i nie może być panaceum na wszystkie bolączki współczesnej geografii społeczno-ekonomicznej. Może wpłynąć na pewien powrót zainteresowania modelowaniem procesów, raczej ekonomicznych niż społecznych, po ponad dwóch dekadach *désintéressement*. Jednak główny zarzut jaki stawia się NGE (a odnosi się on także do wspomnianej książki) polega na tym, „że nie posuwa ona nas naprzód w wyjaśnianiu obserwowanych w przestrzeni procesów gospodarczych w stosunku do innych koncepcji współczesnej geografii” (Domański, *op. cit.*, s. 172). NGE pomija relacje społeczne, ekonomiczne i polityczne między różnymi podmiotami działającymi w przestrzeni. Pomija także wpływ wielu czynników – kulturowych, społecznych, instytucjonalnych i innych. Geografowie nauczyli się, że przestrzeni nie można sprowadzać wyłącznie do relacji geometrycznych, a rozwoju społeczno-gospodarczego tłumaczyć za pomocą praw geometrii czy fizyki. Jeszcze więcej zastrzeżeń budzi wiara w wyższość i uniwersalny charakter podejścia NGE, co sugerują jej twórcy, a częściowo także autorzy publikacji.

Zbigniew Taylor
IGiPZ PAN, Warszawa

**R. Domański – *Gospodarka przestrzenna: Podstawy teoretyczne*,
Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2006; 231 s.**

Minęło już kilka lat od chwili uruchomienia kierunku studiów „gospodarka przestrzenna” i obecnie jest on realizowany w uczelniach o różnicowanym profilu podstawowym. Przedmiot ten jest wykładany w uniwersytetach, akademiach ekonomicznych oraz politechnikach. Wynika z tego bardzo ważna (z dydaktycznego, ale i naukowego punktu widzenia) cecha – każda uczelnia wywiera swoje, dobrze rozumiane, piętno na treści programowej tego młodego kierunku. Różnorodność zawsze sprzyjała rozwojowi, ale tożsamość gospodarki przestrzennej jako kierunku studiów oraz jako formalizującej się nowej dyscypliny naukowej wymagała ujednoczenia jej podstaw teoretycznych – zwłaszcza na poziomie dydaktycznym.

W 2006 r. pojawił się na rynku księgarskim podręcznik autorstwa Ryszarda Domańskiego, zatytułowany *Gospodarka przestrzenna: Podstawy teoretyczne*. Dotychczas nie było na nim tak uporządkowanego, systematycznego i uniwersalnego wykładu, sprzyjającego wypracowaniu zróżnicowanych programów studiów wynikających z tradycji i rodowodów każdej z uczelni, zakotwiczonych jednak we wspólnych podstawach teoretycznych.

Gospodarka przestrzenna jako względnie młoda dziedzina dydaktyczna nie doczekała się wcześniej zwięzłego opracowania o charakterze podręcznikowym na tyle ogólnego, by był akceptowany przez wszystkie „szkoły gospodarki przestrzennej” w Polsce oraz na tyle szczegółowego, aby jego treść mogła być użyteczna również w praktyce gospodarki przestrzennej.

Podręcznik Ryszarda Domańskiego wypełnia tę lukę. Na jego treść składa się 10 rozdziałów. Przedstawiono w nich problematykę gospodarki przestrzennej jako nauki, zjawiska i procesy dynamiczne dla niej charakterystyczne, zagadnienia równowagi i nierównowagi przestrzennej, prawidłowości i mechanizmy dominujące w gospodarce przestrzennej, a także sposoby budowania teorii oraz przegląd teorii już ugruntowanych. Książka jest jednocześnie zgodna z aktualnymi tzw. standardami nauczania jej głównego przedmiotu, jakim są „podstawy gospodarki przestrzennej”. Zawiera wszystkie, wymagane przez te standardy treści ułatwiając pojęciową identyfikację tej szczególnej, wielodyscyplinarnej dziedziny wiedzy naukowej i praktycznej.

Spełnia też jeszcze jedno niezmiernie ważne zadanie – porządkuje zakres problematyki gospodarki przestrzennej tworząc, mimo dydaktycznego charakteru opracowania, jej wzorzec naukowy. Ułatwia czytelnikom zrozumienie procesów i struktur przestrzenno-gospodarczych niedostępnych bezpośredniej obserwacji i nieujawnianych w tradycyjnym statystycznym i kartograficznym opisie zdarzeń przestrzennych. Wyjaśnia, dlaczego do zrozumienia tych procesów i struktur dochodzi się przez pogłębione poszukiwanie i identyfikację zależności między zjawiskami zachodzącymi w przestrzeni ekonomicznej. Przekonuje również, że odkrywanie tych zależności, formułowanie i testowanie hipotez odnoszących się do procesów powstawania i funkcjonowania struktur przestrzennych, budowanie, porządkowanie oraz systematyzacja teorii i modeli gospodarki przestrzennej prowadzi do formalizacji naukowych podstaw gospodarki przestrzennej.

Opracowanie jest więc ważne także z „pozadydaktycznych” powodów – prezentuje bowiem podstawy teoretycznego (ścisłego) podejścia do badań przestrzeni gospodarczej. Rozdziały poświęcone relacjom deterministycznym i stochastycznym, statyce i dynamice, prawidłowościom i mechanizmom występującym w gospodarce przestrzennej, czy przeglądowi głównych teorii, a zwłaszcza rozdziały 7 i 9 poświęcone sposobom budowania teorii w gospodarce przestrzennej oraz metodom modelowania tej gospodarki ugruntowują pozycję gospodarki przestrzennej jako samodzielnej, chociaż wielodyscyplinarnej z definicji, dziedziny nauki.

Pewien niedosyt wynika ze zbyt skromnego, moim zdaniem, zaprezentowania teorii czy modeli odwołujących się do zjawisk nieliniowych i chaotycznych (w sensie chaosu deterministycznego). Doskonałym wprowadzeniem do takich zagadnień są rozdziały poświęcone przestrzennej równowadze gospodarki, czy zwłaszcza zjawiskom dynamicznym w gospodarce przestrzennej (rozdział 4 i 5). Zjawiska nieliniowe są oczywiście bardzo szeroko omawiane we wcześniejszych publikacjach autora (np. w wydanej w tym samym roku książce pt. *Geografia ekonomiczna: Ujęcie dynamiczne*; Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa), ale mimo podręcznikowego charakteru omawianej publikacji, czyli niejako podsumowującego ugruntowany dorobek naukowy i praktyczny danej dziedziny wiedzy, wydaje się, że zagadnienia te są na tyle istotne, że mogłyby być szerzej zaprezentowane również w tym miejscu.

Zresztą, zjawiska nieliniowe wytyczą zapewne wkrótce znacznie szerszą ścieżkę badawczą gospodarki przestrzennej, a co za tym idzie pojawi się konieczność (jeśli już się nie pojawiła) wytyczenia takiej ścieżki o charakterze dydaktycznym. W końcu podręcznik akademicki, zgodnie z tradycją uniwersytecką, nie powinien unikać najnowszych, nawet nie do końca jeszcze ugruntowanych czy zweryfikowanych trendów teoretycznych z danej dziedziny wiedzy, ponieważ daje to szansę na szybszy rozwój wynikający z potencjalnego, odpowiednio wczesnego zainteresowania takimi problemami najmłodszego pokolenia badaczy, którzy przecież „dorastają” w kontaktach z opracowaniami podręcznikowymi.

Podsumowując, z przyjemnością polecam podręcznik R. Domańskiego wszystkim, którzy zajmują się zarówno teorią, jak i praktyką gospodarki przestrzennej oraz nie tylko studentom, ale i młodym uczonym wkraczającym dopiero w zachwycający krajobraz badań otaczającej nas przestrzeni gospodarczej. Jest to wartościowa pozycja, wypełniająca istotną lukę na rynku wydawniczym, a jako opracowanie rekomendowane przez Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN gwarantuje „standaryzację” nauczania jednego z najważniejszych przedmiotów kierunkowych na studiach z zakresu gospodarki przestrzennej, niezależnie od specyfiki poszczególnych uczelni.

Tomasz Bajerowski

Wydział Geodezji i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski,
Olsztyn

K.R. Mazurski – *Geneza i przemiany turystyki*, Wyższa Szkoła Zarządzania „Edukacja” we Wrocławiu, Wrocław 2006; 125 s.

Z dużym zainteresowaniem przeczytałam kolejną publikację naukową znanego naukowca, geografa, regionalisty, krajoznawcy, podróżnika i doświadczonego dydaktyka – Krzysztofa R. Mazurskiego pt. *Geneza i przemiany turystyki*, wydaną nakładem Wydawnictwa Wyższej Szkoły Zarządzania „Edukacja” we Wrocławiu w cyklu „Monografie”. Podzielona jest na cztery proporcjonalne pod względem objętości rozdziały, rozpoczyna się wstępem i wprowadzeniem, a kończy – zakończeniem i spisem piśmiennictwa oraz ilustracji. Sekwencja rozdziałów jest logiczna, tworzą one zwartą, harmonijną całość.

Mimo mnogości na rynku wydawniczym publikacji z zakresu turystyki, ta jest wyjątkowa, ponieważ nie powieła istniejących już definicji. Autor przedstawia na ich tle własne stanowisko wobec tytułowego zagadnienia, oparte, co bardzo istotne, na doświadczeniu zdobytym podczas licznych podróży po całym świecie, a także dzięki zajmowaniu się teorią zagadnień krajoznawczych i turystycznych. Z tytułu wynika, że zakres przedmiotowy jest rozległy – dotyczy ukazania procesu, który doprowadził do wykształcenia się turystyki jako zjawiska ogólnospołecznego, wraz z najważniejszymi jego skutkami oraz okolicznościami przemian.

We *Wprowadzeniu* autor przytacza szereg liczb odzwierciedlających wzrost zjawiska turystyki we współczesnym świecie. [Przedstawienie kilku nawet prostych form kartograficznych ułatwiłoby odbiór tych danych statystycznych związanych z turystyką.] W dalszej części mówi on, że przedmiotem interpretacji jest ruch turystyczny w aspekcie teoretycznym pod kątem jego ewolucji oraz ustalenie ścisłej pozycji turystyki w obrębie form, a także jej wewnętrznych przemian i współczesnych tendencji rozwojowych.

Rozdział I to *Istota turystyki*, a w nim kilka podrozdziałów z własnymi tytułami. Autor podkreśla, że turystyka jest przede wszystkim rozległym zjawiskiem społecznym o głębokich interakcjach w układzie człowiek–przyroda, nie zgadza się natomiast na pojmowanie turystyki jako przemysłu. W podrozdziale: *Definicja turystyki* przedstawia ewolucję pojęcia turystyki i stwierdza, że celem wyjazdów turystycznych jest ruch w przestrzeni i to on powinien być naczelnym kryterium kwalifikacji wyjazdu poza miejscowość zamieszkania. Na tym tle formułuje własną, krótką definicję turystyki: „Turystyka to podróżowanie w celach rekreacyjnych”. W dalszej części (podrozdział 2) autor wskazuje miejsce turystyki wśród różnych rodzajów aktywności ludzkiej i podkreśla, że turystykę można uprawiać wyłącznie amatorsko, czyli w wolnym czasie. Wyjaśnia pojęcia turystyki aktywnej, kwalifikowanej i rekreacji. Podkreśla najistotniejszą cechę turystyki – przemieszczanie się w przestrzeni, a nie dłuższy pobyt w jednej miejscowości. Podrozdział 3 zawiera opis i przykłady różnych rodzajów turystyki.

Rozdział II książki to *Geneza ruchu turystycznego*. Opisane są w nim przesłanki wywołujące ruch turystyczny. Autor wyjaśnia, w jaki sposób kolejno następowało przełamywanie barier: psychologicznej, informacyjnej i technicznej, które tkwiły w człowieku. W chwili, gdy je pokonał, mógł wkroczyć do innej przestrzeni w celach niezwiązanych z potrzebami egzystencjonalnymi, co autor uznaje za jedną z najważniejszych przesłanek turystyki jako zjawiska społecznego.

Kolejny III rozdział informuje czytelnika o rozwoju ruchu turystycznego i ustosunkowaniu autora do współczesnej klasyfikacji turystyki oraz zapoznaje go z własną próbą jej klasyfikacji. Wyjaśnione są liczne pojęcia, np. pielgrzymowanie, wyraj. Zadane jest też pytanie: „Jakie są główne cele wycieczki w turystyce kultowej, zarobkowej, kongresowej, medycznej albo zdrowotnej. Czy na pewno odpowiedzią na pytanie są wyjazdy turystyczne?”

W dalszej części publikacji autor zatrzymał się na dłużej przy rozważaniach o agroturystyce. Wyjaśnia przede wszystkim, na czym polega wypaczona interpretacja tego pojęcia. Czytelnik może przyswoić sobie po lekturze tej książki również pojęcia krajoznawstwa (i jego teorii) i atrakcyjności turystycznej oraz różnicę pomiędzy podobnymi pojęciami: krajoznawstwo-turystyczne a turystyka-krajoznawcza, krajoznawstwo a geografia oraz walory turystyczne a atrakcje turystyczne.

W ostatnim IV rozdziale, o tytule *Skutki ruchu turystycznego*, K.R. Mazurski wyczerpująco przedstawił funkcje i dysfunkcje turystyki, wydzielając na początku poszczególne funkcje: rekreacyjną, zdrowotną, wychowawczą, kształceniową, ekologiczną, polityczną, kulturową, ekonomiczną, miastotwórczą; w tym miejscu zajął się też nadmiernie eksponowaną – zwłaszcza w Polsce po 1980 r. – funkcją ekonomiczną turystyki. Następnie odniósł się do negatywnych aspektów turystyki, czyli jej dysfunkcji. Zaliczył do nich takie zjawiska jak: deformacja, napięcie, destrukcja środowiska przyrodniczego i krajobrazu, zagrożenia zdrowotne i uzależnienia ekonomiczne.

Ostatni podrozdział książki zawiera dywagacje na temat negatywnego wpływu ruchu turystycznego na środowisko. W tym kontekście autor opisuje ekoturystykę, turystykę ekologiczną, turystykę przyrodniczą, turystykę w środowisku przyrodniczym, turystykę alternatywną, zrównoważoną i ideę turystyki miękkiej, czyli łagodnej. Zakończeniem książki jest konkluzja, że tylko turystyka miękka może zapewnić m.in. odpowiedni stan środowiska dla przyszłych pokoleń.

Autor dokonał bogatej kwerendy literaturowej – ogółem wykorzystał 134 pozycje, w tym 28 obcojęzycznych (angielskich i niemieckich).

O dużych walorach recenzowanej książki decyduje też zamieszczenie profesjonalnie wykonanych 19 schematów (zwanym w publikacji ilustracjami), na podkreślenie zasługuje fakt, że 11 spośród nich jest własnej koncepcji autora. Podnoszą one percepcję omawianej publikacji, ułatwiają odbiór przedstawionych przemyśleń związanych z teorią turystyki. Książka jest czytelna, łatwiejsza w odbiorze m.in. też poprzez dodatkowe ramki wokół pojęć i w tym miejscu wyłuszczonego druk.

Zachęcająco prezentuje się kolorowa okładka książki z sześcioma zdjęciami. We wnętrzu okładki jest tylko wzmianka, że pochodzą ze zbiorów autora. To trochę za mało – powinny być jednak podpisane, aby okładka również mogła spełniać rolę kształceniową. Niestety, brakuje podobnych zdjęć wewnątrz książki. W następnym wydaniu autor mógłby zamieścić kilka choćby zdjęć z własnych podróży, na pewno podniosłoby to walory estetyczne publikacji.

Zaletami książki są: profesjonalny dobór informacji, przykłady z autopsji, harmonijna i logiczna konstrukcja treści oraz dobre opracowanie redakcyjne. Nie ma powtórzeń, a język jest komunikatywny. Terminologię z zakresu turystyki przedstawiono w sposób zrozumiały także dla osób nie specjalizujących się w tej problematyce.

Podsumowując należy uznać książkę za wartościową i potrzebną, wymagającą minimalnych poprawek. Może być pożyteczna dla szerokiego grona odbiorców, stanowiąc istotne uzupełnienie oferty dydaktycznej dla studentów – zwłaszcza wydziałów turystyki – jak też pracowników naukowych. Wydaje się również, że książka powinna być przydatna dla geografów, nauczycieli chcących poszerzyć swoją wiedzę z zakresu geografii turystycznej, a także turystów i firm turystycznych.

Małgorzata Żochowska

Wyższa Szkoła Zarządzania „Edukacja”, Wydział Turystyki, Kłodzko

K. Soida, M. Furtek, T. Roszak – *Koleje piaskowe, t. I*, Wydawnictwo Betezda, Rybnik 2007; 256 s., 106 fot., 119 rys., 25 tab.

Problematyka kolei przemysłowych pojawia się stosunkowo rzadko w polskiej literaturze dotyczącej zagadnień geografii transportu, z tym większą radością należy więc przyjąć trzatomowe opracowanie K. Soidy, M. Furtki i T. Roszaka o kolejach piaskowych funkcjonujących nadal głównie na obszarze województwa śląskiego. Recenzja dotyczy tylko I tomu tej serii; tomy II (album fotografii, Wydawnictwo „Apland”, 2001) oraz planowany III (poświęcony technice) pominięto jako niezwiązane z geografiami.

Praca została podzielona na 12 rozdziałów (łącznie ze wstępem), w których autorzy omówili rozwój i regres kolei piaskowych. Termin koleje piaskowe pojawił się w 1905 r. i umownie oznacza środek transportu kolejowego, którego podstawowym przeznaczeniem jest przewóz piasku podsadzkowego (służącego do wypełniania wyeksploatowanych wyrobisk w kopalniach głębinowych) z miejsc jego pozyskiwania do odbiorców. Określenie to utrwaliła *Ustawa o kolejach* z dnia 2 grudnia 1960 r. dzieląca koleje w Polsce na użytku publicznego, użytku niepublicznego oraz koleje piaskowe.

Z punktu widzenia geografa interesujące są rozdziały od 2 do 11 dotyczące rozwoju i regresu poszczególnych podsystemów kolei. Historię kolei piaskowych zapoczątkowały linie wąskotorowe budowane na potrzeby poszczególnych zakładów wydobywczych węgla kamiennego (rozdział 2). Kolejnym etapem kształtowania się podsystemu kolei piaskowych było wybudowanie kolei normalnotorowych: przezchlebskiej (rozdział 3), pyskowskiej (4), hrabiego Renarda (5), kopalni Paryż (7) oraz kopalń klimontowskich (rozdział 9). Natomiast nigdy nie udało się zrealizować budowy kolei piaskowej Będzin–Olkusz (rozdział 6) oraz większości trasy zaplanowanej w okolicach Czeladzi przez Towarzystwo Eksploatacji Piasku (rozdział 8). Kluczowym momentem w rozwoju omawianego środka transportu było powołanie do życia w 1951 r. Przedsiębiorstwa Materiałów Podsadzkowych Przemysłu Węglowego (PMP PW) w Katowicach, które przez kolejne blisko 40 lat zajmowało się eksploatacją piasku i jego dostawą do zakładów wydobywczych (przede wszystkim węgla i rud metali) oraz scaleniem normalnotorowych linii kolejowych pozostających dotychczas pod różnym zarządem w jedną sieć i budową nowych odcinków (rozdział 10.1). Rozwój sieci na poszczególnych obszarach był niejednakowy. Pierwotnie sieć kolejowa PMP PW była rozbudowywana na wschodzie obecnego województwa śląskiego (rozdział 10.4), a w późniejszym okresie także na zachodzie (rozdział 10.2) i północy (rozdział 10.3). Odrębne zagadnienie stanowi

elektryfikacja kolei piaskowych – w czasie funkcjonowania PMP PW zostały zelektryfikowane wszystkie linie magistralne, a także większość linii bocznych i bocznic kolejowych (rozdział 10.5). W tym okresie koleje piaskowe osiągnęły największy rozkwit, przewożąc maksymalnie ponad 78 milionów ton – głównie piasku podsadzkowego, ale także węgla, mialu i odpadów pogórnictwa, zaś maksymalna długość sieci przekroczyła 700 km (rozdział 10.6). Po 1990 r. PMP PW zostało podzielone na 8 przedsiębiorstw, w tym cztery samodzielne kopalnie piasku podsadzkowego (Kuźnica Warężyńska, Szczakowa, Kotłarnia i Maczki Bór), którym zostały przypisane obsługiwane przedtem linie i bocznic kolejowe. Pozostałe 4 przedsiębiorstwa świadczą usługi na rzecz tych kopalń. W wyniku znacznego spadku przewozów oraz podjęcia działalności przewozowej na liniach kolejowych należących dotychczas do PKP, nastąpił znaczny regres sieci kolei piaskowych. Wskutek tego doszło także do rozerwania spójnego wcześniej podsystemu i do niemal całkowitego zaprzestania użytkowania trakcji elektrycznej. Dotychczasowe kopalnie piasku (z wyjątkiem jednej) stały się jednymi z największych graczy na zderegulowanym rynku kolejowych przewozów rzeczy w Polsce (rozdział 11). Ostatni rozdział (12) jest poświęcony wypadkom kolejowym.

Praca K. Soidy, M. Furtka i T. Roszaka wnosi wiele nieznanych informacji do geograficznej wiedzy o transporcie kolejowym w Polsce. Nikt wcześniej nie wykonał tak szczegółowego opracowania dotyczącego kolei pozostających poza strukturami przedsiębiorstwa PKP. Dla geografów cenna jest identyfikacja podsystemów kolei piaskowych wraz z określeniem długości oraz dat powstania, zamknięcia, wprowadzenia i likwidacji trakcji elektrycznej na poszczególnych odcinkach. Niestety, informacje te nie zostały zebrane w syntetycznym opracowaniu tabelarycznym. Rolę porządkującą pełnią częściowe tabele, zawierające np. tylko lata otwarcia i zamknięcia poszczególnych bocznic, czy też pochodzące ze służbowych rozkładów jazdy długości poszczególnych odcinków w różnych latach. Nie tworzą one jednak spójnej całości przydatnej do analiz geograficznych. Poważnym niedociągnięciem od strony edytorskiej jest nieumiejętne powiązanie tekstu z materiałem ilustracyjnym (zwłaszcza schematami sieci), co zmusza czytelnika do częstego i żmudnego poszukiwania ryciny odpowiadającej analizowanemu fragmentowi na innych, często odległych stronach. Prezentowane schematy sieci ponadto nie mają podziałki, podobnie jak zamieszczone w publikacji reprodukcje map topograficznych. W odczuciu piszącego te słowa dość istotnym uchybieniem jest także brak opracowania kartograficznego prezentującego rozwój i regres sieci kolei w ujęciu syntetycznym – ze względu na dość wąski zakres terytorialny pozycji, ułatwiłoby ono osobom spoza omawianego w książce obszaru umiejscowienie opisywanych obiektów. Zamieszczone na wyklejce okładki schemat niestety nie spełnia tej roli. Na szczególną uwagę zasługuje dokonany przez autorów dobór materiałów źródłowych mających często charakter pierwotny – 91 ze 156 pozycji zamieszczonych w piśmiennictwie (błędnie nazwanym bibliografią) stanowią zasoby z Archiwów Państwowych. Ponadto autorzy korzystali z wielu zachowanych dokumentów znajdujących się w zbiorach zakładów bądź prywatnych. Mimo to nie ustrzegli się drobnych pomyłek dotyczących faktów (zwykle dat). Na pozytywną ocenę zasługuje również to, że treść książki nie ogranicza się jedynie do opisu samego transportu kolejowego, ale autorzy starają się również nakreślić historię podmiotów, z których inicjatywy były budowane linie kolei piaskowych.

W przeciwieństwie do licznych podobnych publikacji, książkę K. Soidy, M. Furtka i T. Roszaka charakteryzuje bardzo rzetelne i wyczerpujące podejście do tematu. Pomimo drobnych uchybień, po części wynikającej z innej niż geograficzna metodyki badań, praca może być interesującym źródłem wiedzy dla osób zajmujących się geografią zarówno transportu, jak i przemysłu.

Ariel Ciechański
IGiPZ PAN, Warszawa

Bolesław Dumanowski
1927–2005



Drugiego grudnia 2005 roku na małym podwarszawskim cmentarzu pożegnaliśmy Bolesława Dumanowskiego, naszego Mistrza, Nauczyciela i Przyjaciela.

Urodzony w 1927 r. na Podolu, młodość spędził we Lwowie. Powojenne losy rzuciły Go, jak wielu innych mieszkańców tego miasta, do Wrocławia. Tam studiował, początkowo fizykę i matematykę na Politechnice i Uniwersytecie (tworzących wówczas jedną uczelnię), później geografię i geologię na Wydziale Nauk o Ziemi Uniwersytetu Wrocławskiego. Szybko dostrzeżono Jego nieprzeciętne uzdolnienia i zamiłowania badawcze; będąc jeszcze studentem rozpoczął pracę w Katedrze Geografii Fizycznej. Podczas naukowych wycieczek w Sudety i dyskusji z profesorem Alfredem Jahnem nad problemami morfologii Kotliny Jeleniogórskiej zrodził się temat Jego pracy magisterskiej i pierwszej publikacji (1951). Karierę naukową kontynuował (doktorat 1958, habilitacja 1964) w dziedzinie geomorfologii pod kierunkiem Alfreda Jahna, stając się tym samym spadkobiercą lwowskiej szkoły geograficznej. Jego prace zyskiwały międzynarodowe uznanie, zamieszczały je renomowane czasopisma geomorfologiczne (1960, 1964).

W roku 1965 przeniósł się z Wrocławia do Warszawy. Tu na Uniwersytecie rozwinął nowy nurt swoich zainteresowań – problematykę relacji przyroda–człowiek. W krótkim czasie „zaraził” nią grono nowych współpracowników w Zakładzie Geografii Regionalnej i licznych studentów. W połowie lat 70. objął kierownictwo Zakładu. Na ogólnopolskiej konferencji w 1979 r. przedstawił oryginalną koncepcję przedmiotu i celu badań geografii regionalnej (1981). Istotą tego podejścia było poszukiwanie związków między środowiskiem przyrodniczym a człowiekiem i jego działalnością przy zastosowaniu różnorodnych metod badania tych relacji. Zagadnienia te, rozpatrywane w różnych regionach i w różnych skalach, stały się przedmiotem większości podejmowanych w Zakładzie prac badawczych, a po zreformowaniu programu kształcenia na specjalizacji, również prac magisterskich.

W początkowym okresie pracy na Uniwersytecie Warszawskim zainteresowania naukowe Bolesława Dumanowskiego skupiały się na relacjach między zróżnicowaniem środowiska przyrodniczego a gęstością zaludnienia i osadnictwem w Afryce. Obiecujące

wyniki pierwszych prób (1968, 1974) były inspiracją do dalszych, pogłębionych badań nad tą szczególną cechą środowiska przyrodniczego. Geograficzna treść różnorodności przyrodniczej i jej znaczenie dla człowieka stały się z czasem głównym nurtem badań, zaowocowały licznymi publikacjami Profesora i Jego współpracowników. Trzeba podkreślić, że był to wówczas nowatorski kierunek badawczy; dopiero znacznie później cecha ta, pod nazwą bio- i georóżnorodności, zyskała rangę ważnego globalnego problemu nauki i ochrony przyrody.

Rozważania nad różnorodnością przyrody rozszerzyły się na zagadnienie jej ewolucji (1971). Kwestia ta, rzadko podejmowana na gruncie geografii, absorbowała Bolesława Dumanowskiego coraz bardziej. Rozległość problemu wymagała poznania dorobku także innych dziedzin nauki: fizyki, chemii, astronomii; Profesor śledził na bieżąco osiągnięcia tych dyscyplin, zgłębiał tajniki ewolucji przyrody (zwłaszcza nieożywionej), rozważał sposoby powstawania różnych jej cech i zmian struktury. Przez wiele lat prowadził wykłady dotyczące ewolucji i struktury przyrody, przygotowywał książkę poświęconą tej problematyce. Rozpoczętego dzieła nie zdążył ukończyć, ale obszernie jego fragmenty dotyczące ewolucji mikro- i makroświata zostaną niebawem opublikowane.

Ważnym nurtem zainteresowań i działalności Bolesława Dumanowskiego były zagadnienia metodologiczne. Przywiązywał ogromną wagę do warsztatu naukowego, swoją wiedzę i doświadczeniem w tym zakresie zawsze chętnie i hojnie dzielił się ze współpracownikami. Napisał *Wstęp do badań naukowych dla geografów* (1990), przez wiele lat prowadził wykłady dla studentów i doktorantów z metodologii badań geograficznych. Przekonany o nomotetycznym charakterze geografii uważał, że celem prowadzonych badań powinno być odkrywanie istniejących prawidłowości. Podejście takie było szczególnie istotne w pracach z zakresu geografii regionalnej, gdyż często stawia się jej zarzut nadmiernej opisowości. W badaniach relacji między przyrodą a człowiekiem propagował stosowanie metod ilościowych (1985).

Obszarem szczególnie zainteresowania Bolesława Dumanowskiego była Afryka. Wiele Jego prac, zarówno z zakresu geomorfologii (1960, 1962, 1998), jak i geografii regionalnej (1968, 1974, 1985), dotyczy tego właśnie kontynentu. Po raz pierwszy był w Afryce jeszcze w latach 50., gdy prowadził badania geomorfologiczne w Egipcie. W okresie pracy na Uniwersytecie Warszawskim był m.in. wicedyrektorem Instytutu Afrykanistycznego i kierownikiem Pracowni Afrykanistycznej w Katedrze Geografii Regionalnej Świata. Jest współautorem podręcznika *Geografia fizyczna Afryki* (1968). Przez kilka lat wykładał na uczelniach afrykańskich w Tanzanii i Libii.

Bolesław Dumanowski pozostanie w pamięci osób, które się z Nim zetknęły, jako uczony i nauczyciel, nade wszystko jednak jako człowiek o rzadko spotykanej skromności, uczciwości i życzliwości. Te Jego cechy doceniła społeczność Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, wybierając Go w szczególnym, 1981 roku swoim dziekanem.

We wstępie tomu zadedykowanego Bolesławowi Dumanowskiemu w 70. rocznicę urodzin (*Prace i Studia Geograficzne*, 19, 1997) profesor Bogodar Winid napisał: „Jego życie naukowe i uniwersyteckie przedstawia niezwykle pozytywny obraz naukowca, nauczyciela akademickiego i (...) wspaniałego Człowieka”, a inny współpracownik Profesora tak podsumował wieloletnią z Nim znajomość: „Jego przyjaźń i życzliwość, skuteczna i dyskretna, jest zawsze dla wielu wielką pomocą. Myślę, że należy do

osób, o których dopiero po pewnym czasie się mówi, że tak dużo się im zawdzięcza”. Uświadomiliśmy to sobie w pełni z momentem odejścia naszego Mistrza, Nauczyciela i Przyjaciela.

Ewelina Kantowicz, Maksymilian Skotnicki, Andrzej Walewski
Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, Warszawa

Wybrane publikacje Bolesława Dumanowskiego

- Morfologia doliny Bobru w okolicy Jeleniej Góry*, Czasopismo Geograficzne, 1950/51, s. 403–411.
- Z zagadnień lessu chińskiego*, Czasopismo Geograficzne, 3, 1960, s. 3–26.
- Notes on the evolution of slopes in an arid climate*, Zeitschrift für Geomorphologie, Supplementband I. Morphologie des versants, 1960, s. 178–189.
- Comment on origin of depressions surrounding granite massifs in the Eastern Desert in Egypt*, Bull. de l'Academie Polonaise des Sciences, VIII, 4, 1960, s. 305–312.
- Krawędź Sudetów na odcinku Gór Sowich*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Wrocławskiego, seria B, 7, 1961.
- Cover deposits of the Karkonosze Mountains*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Wrocławskiego, seria B, 8, 1961, s. 31–55.
- Forms of spherical cavities in the Stołowe Mountains*, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Wrocławskiego, seria B, 8, 1961, s. 123–137.
- Zagadnienia rozwoju stoku na przykładzie Gór Stołowych*, Czasopismo Geograficzne, 3, 1961, s. 311–324.
- Uwagi o formach wadi w Egipcie*, Czasopismo Geograficzne, 2, 1962, s. 199–214.
- The Holocene of Lower Silesia in the light of results of the first radiocarbon dating*, Bulletin de l'Academie Polonaise des Sciences, 10, 1, 1963, s. 47–52 (z A. Jahnem i S. Szczepankiewiczem).
- Stosunek rzeźby do struktury w granicie Karkonoszy*, Acta Universitatis Vratislaviensis, 9, 1963, s. 27–35.
- Problem of the development of slopes in granitoids*, Zeitschrift für Geomorphologie, Suppl. V, 1964, s. 30–40.
- The problem of bipartition of morainic deposits in the Sudetes Mountains*, 5th International Congress on Quaternary, 1964, s. 65–69.
- Zależność rozwoju stoku od budowy geologicznej*, Acta Universitatis Vratislaviensis, 61, 1967.
- Influence of petrographical differentiation of granitoids on land forms*, Geographia Polonica, IV, 14, 1968, s. 93–98.
- Geografia fizyczna Afryki*, skrypt dla studentów Studium Afrykanistycznego UW, Warszawa, 1968 (z M. Jakubowskim i E. Kłos-Kantowicz).
- The influence of geographical environment on distribution and density of population in Africa*, Africana Bulletin, 9, 1968, s. 9–33.
- Warunki środowiska a ewolucja*, Kosmos, A, 1, 1971, s. 11–16.
- The influence of the geographical environment on the location of towns in Africa*, w: Studies of geography in Hungary, 11, Man and Environment, 1974, s. 213–219.
- Geografia regionalna jako dyscyplina badawcza*, Przegląd Geograficzny, 53, 1, 1981, s. 87–94.

- Uwagi o poglądach dotyczących relacji: człowiek – przyroda*, Acta Universitatis Carolinae, Geographica, 2, 1982, s. 117–130.
- Ochrona przyrody a związku między człowiekiem a otaczającym go środowiskiem*, Prace i Studia Geograficzne, 4, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, 1983, s. 11–16.
- Remarks on geographical environment*, Miscellanea Geographica, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, 1984, s. 21–26.
- Metoda oceny środowiska przyrodniczego na przykładzie Afryki*, Prace i Studia Geograficzne, 8, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, 1985, s. 9–40 (z F. Plitem).
- Próba statystycznej weryfikacji hipotezy o korelacji gęstości zaludnienia w Afryce ze zróżnicowaniem środowiska przyrodniczego*, Prace i Studia Geograficzne, 8, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych UW, 8, 1985, s. 77–82 (z A. Matuszkiewicz i F. Plitem).
- Wstęp do badań naukowych dla geografów*, Warszawa, 1990.
- Phytogenic hillocks in Libya*, Africana Bulletin, 46, 1998, s. 91–101.

Mistrz i Małgorzata

Moje pierwsze spotkanie z Profesorem Dumanowskim miało miejsce w połowie lat 70. XX w. – i używając współczesnego języka – było to spotkanie wirtualne. Byłam wówczas uczennicą liceum i miałam wkrótce podjąć jedną z najważniejszych życiowych decyzji, tzn. wybrać kierunek studiów. Pomysłów było kilka, ale zwyciężył jeden z pierwszych – mój świadomy wybór padł na geografię. Nic więc dziwnego, że z wielkim zainteresowaniem oglądałam kolejne emisje teleturnieju „Wielka Gra”, zwłaszcza gdy odpowiadali zawodnicy z tematu – geografia. Jednym z ekspertów w tej dziedzinie był pan docent Dumanowski. Jego pełna zaangażowania postawa wobec zawodników i szczerą radość z każdej poprawnej odpowiedzi sprawiły, że w wyobraźni widziałam siebie zdającą egzamin w komisji pana docenta Dumanowskiego. Marzenie spełniło się. Egzamin wstępny na studia był najdłuższym i najprzyjemniejszym jaki do tej pory przyszło mi zdawać. Po pięciu latach nauki zostałam zatrudniona w Zakładzie Geografii Regionalnej.

Najważniejszy był piątek. Co tydzień, od godziny 10 do 13, a często i dłużej odbywały się zebrania naukowe Zakładu, w których uczestniczyli również pracownicy innych jednostek naukowych Wydziału Geografii. Spotkania te miały niezwykle charakter i uświadamiały nam jak niewiele, mimo posiadanych stopni naukowych, wiemy o otaczającym nas świecie. Nie odczuwaliśmy jednak z tego powodu dyskomfortu, gdyż Mistrz uczył nas jak ten świat poznawać, jak stawiać proste pytania – bo te uważał za najważniejsze – o sens i istotę rzeczy. Jak Sokrates uwielbiał naukowe dysputy i pragnął, aby Jego uczniowie odkrywali radość poznawania rzeczywistości w trakcie tych dyskusji. Jego motto stanowiła Arystotelesowska myśl, że „całość to więcej niż suma części”.

Równie ważne były seminaria magisterskie. Przyjemnie było obserwować zmiany zachodzące w postawie młodych ludzi, którzy z butnych i „wszystkowiedzących”, poprzez fazę zwątpienia we własną wiedzę, stawali się dojrzałymi, samodzielnie i logicznie myślącymi studentami. Siła Mistrza była wielka – i pracowników i studentów potrafił zarazić swoją pierwotną, nieskażoną ciekawością świata i zdziwieniem światem. Po

latach zrozumiałam, że był to przypadek Mistrza i Małgorzaty, tyle tylko, że Małgorzatę stanowił podmiot zbiorowy – pracownicy Zakładu Geografii Regionalnej i studenci tej specjalizacji.

W pierwszym dniu astronomicznego lata, 21 czerwca 2005 r., z okazji 50. rocznicy powołania do życia Zakładu Geografii Regionalnej odbyło się uroczyste spotkanie osób, które w różnym czasie były pracownikami Zakładu. Wśród licznie przybyłych nie zabrakło Pana Profesora Dumanowskiego. Był w dobrej formie, chociaż wszyscy wiedzieliśmy, że od pewnego czasu zmaga się z ciężką chorobą. Rozmawiałam z wieloma osobami i każda, niezależnie od wieku i stażu pracy w Zakładzie, mówiła jak znaczący wpływ na jej życie naukowe, ale również to codzienne, miały dyskusje z Profesorem.

W tym miejscu pragnę podziękować Koleżankom i Kolegom z Zakładu Geografii Regionalnej za zorganizowanie sympatycznego spotkania kilku pokoleń geografów – dla większości z nas było to również ostatnie spotkanie z Mistrzem.

„Człowiek jest śmiertelny i jak ktoś słusznie powiedział, to, iż jest śmiertelny, okazuje się niespodziewanie”¹.

W kilka miesięcy po odejściu Mistrza, po 44 latach obecności w programie polskiej telewizji, „Wielka Gra” – najlepszy teleturniej dla ludzi myślących – zniknęła z ekranu.

Barbara Jaworska
IGiPZ PAN, Warszawa

Działalność Rady Naukowej Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN w 2006 r.

W ostatnim (w kadencji 2003–2006) roku działalności Rady Naukowej IGiPZ PAN liczba jej członków wynosiła 38, a pracami Rady kierowało prezydium w składzie: prof. dr hab. Jan Szupryczyński (przewodniczący), prof. dr hab. Andrzej Ciołkosz i prof. dr hab. Grzegorz Węclawowicz (zastępcy przewodniczącego), dr hab. Barbara Krawczyk (sekretarz) W tym roku odbyły się 4 posiedzenia Rady (15 marca, 7 czerwca, 11 października i 6 grudnia) na których prowadzono: 2 postępowania o nadanie tytułu profesora, przeprowadzono 1 kolokwium habilitacyjne i wszczęto 2 przewody habilitacyjne. Przeprowadzono 2 przewody doktorskie i wszczęto 11 nowych.

Ponadto przyjęto sprawozdanie z działalności Instytutu w 2005 r. oraz plany: badań, współpracy z zagranicą, działalności wydawniczej oraz plan finansowy na 2006 r. Dokonano także zmian w Statucie IGiPZ PAN oraz w trybie nadawania stopni naukowych w związku ze zmianą przepisów Ustawy o Stopniach Naukowych i Tytułach Naukowych².

Rozpatrywano wnioski personalne Dyrektora Instytutu, w tym w sprawie zatrudnienia adiunktów, którzy nie uzyskali habilitacji w wymaganym przez Ustawę terminie. Zaopiniowano wniosek o nagrodę naukową. W 2006 r. nagrodę Wydziału VII im.

¹ M. Bułhakow – *Mistrz i Małgorzata*, De Agostini Altana Polska, Warszawa 2001, s. 160–161.

² Ustawa z 14 marca 2003 r. (Dz.U. Nr 65, poz. 595) ze zmianami wprowadzonymi w 2005 r. (Dz.U. Nr 164, poz. 1365).

S. Staszica otrzymał prof. dr hab. Andrzej Gawryszewski za dzieło pt. *Ludność Polski w XX wieku* (Monografie IGiPZ PAN, 5, 2005). Rada Naukowa sprawowała także nadzór merytoryczny nad działalnością Studium Doktoranckiego (zatwierdzono wyniki kolokwium kwalifikacyjnego, dokonano atestacji I roku studiów doktoranckich i wszczęto 8 przewodów doktorskich słuchaczy Studium).

Wybrano przedstawicieli Instytutu do Komisji Konkursowej na stanowisko dyrektora Instytutu w kadencji 2007–2010, oraz zaopiniowano jej wniosek o poparciu kandydatury prof. dr hab. Piotra Korcelli na to stanowisko. Wybrano również kandydatów w wyborach do Centralnej Komisji do Spraw Stopni i Tytułów; zostali nimi: prof. dr hab. Jan Szupryczyński i prof. dr hab. Wiesław Maik.

W roku sprawozdawczym prowadzono 2 postępowania o nadanie tytułu naukowego profesora: doc. dr. hab. Jerzemu Bańskiemu (IGiPZ PAN) oraz dr. hab. Stanisławowi Koziarskiemu (prof. UO).

W dniu 7 czerwca 2007 r. odbyło się kolokwium habilitacyjne dr. Mirosława Błaszkiwicza (Zakład Geomorfologii i Hydrologii Niżu IGiPZ PAN), zakończone uchwałą o nadaniu stopnia doktora habilitowanego nauk o Ziemi w zakresie geografii. Recenzentami w przewodzie habilitacyjnym zostali: prof. dr hab. Ryszard K. Borówka (US), prof. dr hab. Leszek Marks (PIG), prof. dr hab. Bolesław Nowaczyk (UAM), prof. dr hab. Leszek Starkel (IGiPZ PAN). Tytuł rozprawy habilitacyjnej: *Późnoglacialna i wczesnoholocenińska ewolucja obniżenia jeziornych na Pojezierzu Kociewskim (Wschodnia część Pomorza)*.

Wszczęto 2 przewody habilitacyjne: dr. Tomasza Kalickiego (IGiPZ PAN) i dr. Wioletty Kamińskiej (Akademia Świętokrzyska). W obu przypadkach powołano recenzentów ich dorobku naukowego.

W 2006 roku stopień doktora nauk o Ziemi w zakresie geografii nadano:

- mgr. Pawłowi Prokopowi (Zakład Geomorfologii i Hydrologii Gór i Wyżyn IGiPZ PAN). Publiczna obrona rozprawy doktorskiej pt.: *Degradacja środowiska przyrodniczego południowego skłonu Wyżyny Meghalaya, Indie (z zastosowaniem GIS i metod teledetekcji)* odbyła się w dniu 5 grudnia 2006 r. Recenzentami rozprawy zostali: doc. dr hab. Marek Degórski (IGiPZ PAN) oraz prof. dr hab. Jan Ołędzki (UW). Praca została wykonana pod kierunkiem prof. dr. hab. Leszka Starkla.
- mgr. Jackowi Wolskiemu (Zakład Geoekologii i Klimatologii IGiPZ PAN) Recenzentami rozprawy doktorskiej pt.: *Przekształcenia krajobrazu wiejskiego Bieszczadów Wysokich jako następstwo zmian form i natężenia oddziaływań antropogenicznych w ciągu ostatnich 150 lat* byli: prof. dr hab. Leszek Starkel i prof. dr hab. Krzysztof Wojciechowski (UMCS), a promotorem pracy – doc. dr hab. Marek Degórski.

Dwa przewody doktorskie: mgr. Anny Budek (Zakład Geomorfologii i Hydrologii Gór i Wyżyn IGiPZ PAN) i mgr. Dariusza Brykały (Zakład Geomorfologii i Hydrologii Niżu IGiPZ PAN) są na ukończeniu.

W roku sprawozdawczym wszczęto 11 przewodów doktorskich, w których powołano promotorów i zatwierdzono tematy rozpraw. Są to przewody: mgr mgr. Konrada Czapiewskiego, Iwony Józefowicz, Michała Grzegorka, Mai Walczak, Barbary Sobolewskiej-Wegrzyn oraz nowych słuchaczy Studium Doktoranckiego: mgr mgr. Marii Bednarek, Michała Długosza, Rafała Krocza, Marcina Stępiaka, Karoliny Rumińskiej i Rafała Wiśniewskiego.

Pozytywnie zaopiniowano wnioski Dyrektora IGiPZ PAN o zatrudnienie 2 profesorów w niepełnym wymiarze czasu pracy oraz o przeniesienie 2 osób na stanowisko docenta i 2 – na stanowisko adiunkta. Na wniosek Dyrektora Instytutu dokonano zmiany na stanowisku kierownika Stacji Badawczej w Szymbarku, został nim dr Witold Bochenek.

Barbara Krawczyk
IGiPZ PAN, Warszawa

Konferencja Regionalna Międzynarodowej Unii Geograficznej Brisbane, 3–7 VII 2006 r.

Konferencja Regionalna Międzynarodowej Unii Geograficznej w lipcu 2006 r. została zorganizowana przez Instytut Geografów Australijskich i Nowozelandzkie Towarzystwo Geograficzne w Brisbane, a jej gospodarzem było Królewskie Towarzystwo Geograficzne Stanu Queensland. Było to trzecie spotkanie międzynarodowej społeczności geografów w regionie Australii i Oceanii. Pierwsze odbyło się w 1974 r. w Nowej Zelandii w Palmerstone (Konferencja Regionalna), drugie w randze Kongresu MUG – w Sydney w 1988 r. Udana konferencja w Brisbane zgromadziła ponad 1200 uczestników, reprezentujących wszystkie zamieszkałe kontynenty naszej planety.

Mottem konferencji było hasło „Reakcja zmian regionalnych na zmiany globalne – spojrzenie z antypodów”, do którego odniósł się w swoim wystąpieniu na pierwszej sesji plenarnej G. Brierley, wskazując na rolę geografii wśród nauk zajmujących się badaniem środowiska i kreowaniem kierunków rozwoju zmieniającego się świata. Do tematyki przewodniej konferencji nawiązał również Prezydent MUG Alberto Vallega, w referacie inauguracyjnym, który dotyczył istoty badań regionalnych w erze globalizacji.

Trzon merytorycznej dyskusji stanowiły jednak spotkania i prezentacje referatów w sesjach tematycznych, których podział z uwagi na zainteresowania uczestników nawiązywał do struktury organizacyjnej Międzynarodowej Unii Geograficznej, czyli działających komisji przedmiotowych. Prezentacje referatów (łącznie ponad 800) odbyły się w 37 sesjach: 36 tematycznych i jednej ogólnej.

Z Polski w Konferencji wzięło udział 10 geografów (J. Bański, Z. Chojnicki, P. Churski, T. Czyż, B. Degórska, M. Degórski, B. Domański, K. Heffner, T. Komornicki, T. Strykiewicz), reprezentujących 5 ośrodków naukowych: Warszawę, Poznań, Kraków, Lublin i Katowice. Wygłosili 12 referatów w 6 sesjach tematycznych (zrównoważonego rozwoju systemów rolniczych, dynamiki przestrzeni ekonomicznej, marginalizacji i globalizacji, zmian pokrycia i użytkowania terenu, rozwoju lokalnego i zagrożeń środowiska). Polacy uczestniczyli także bardzo aktywnie w licznych spotkaniach grup roboczych i sesjach plenarnych.

Dla części naszej delegacji, drugim ważnym celem wyjazdu na konferencję w Brisbane była promocja polskiej geografii, związana z podjętymi przez Polski Komitet Narodowy Geografów staraniami o zorganizowanie w naszym kraju Konferencji Regionalnej MUG w 2014 roku. Powołana przez Komitet Nauk Geograficznych Polskiej Akademii Nauk grupa robocza do spraw zoorganizowania Konferencji Regionalnej MUG w Polsce, wyszła z inicjatywą wynajęcia powierzchni wystawienniczej na czas trwania

tegorocznej imprezy naukowej MUG w Brisbane. Polskie stoisko było jednym z ośmiu, jakie rozstawiono w holu głównym centrum kongresowego i jednym z trzech promujących dorobek narodowy geografów, obok Japonii i Tunezji – organizatora najbliższego Kongresu MUG w 2008 r. Prezentowano w nim wydawnictwa polskich ośrodków geograficznych, które współfinansują przygotowanie konferencji w Polsce, to jest Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Uniwersytetu Warszawskiego, Uniwersytetu Jagiellońskiego, Uniwersytetu Śląskiego oraz Polskiego Towarzystwa Geograficznego. Rozpowszechniana była także książka *Natural and human environment of Poland*, przygotowana specjalnie na międzynarodowe spotkanie geografów w Brisbane. Dodatkowo w formie prezentacji multimedialnej oraz folderu promowano walory środowiska naszego kraju oraz dorobek naukowy ośrodków geograficznych.

W czasie konferencji w Brisbane miały miejsce również dwa ważne wydarzenia organizacyjne. Pierwsze z nich związane było z rezygnacją R. Ablera ze stanowiska Sekretarza Generalnego MUG i powierzeniem tej funkcji W. ik Yu z Korei Południowej. Drugim zaś była decyzja Komitetu Wykonawczego MUG o czynnym włączeniu się Unii do prac związanych z Międzynarodowym Rokiem Planety Ziemi. W tym celu władze MUG powołały 10-osobowy Komitet Sterujący pracami i reprezentujący MUG w Międzynarodowym Programie Planeta Ziemia. Na czele Komitetu Sterującego stanęła A. Battimer, zaś do jego składu zostali nominowani: I. Ayala z Meksyku, G. Ballezza z Włoch, S. Cutter z USA, M. Degórski z Polski, A. Douguedroit z Francji, Y. Himiyama z Japonii, A. Jones z Wielkiej Brytanii, F. Kraas z Niemiec i W. Rosenberg z Kanady. Zadaniem Komitetu jest koordynacja badań w ośmiu blokach tematycznych, wśród których znalazły się problemy związane z ryzykiem występowania zagrożeń na Ziemi, globalnymi zmianami klimatu, ochroną pokrywy glebowej, gospodarowaniem zasobami naturalnymi, wykorzystaniem zasobów wód podziemnych, czy też rozwojem wielkich miast.

Doskonale przygotowanym organizacyjnie i merytorycznie uzupełnieniem programu naukowego konferencji była pięciodniowa wycieczka pokonferencyjna, w czasie której zaprezentowano problemy kształtowania środowiska w warunkach wilgotnego klimatu tropikalnego, na przykładzie stanu Queensland, jak również krótkie wyjazdy terenowe. Jeden z całodniowych wyjazdów poświęcono prezentacji krajobrazu wydmowego, drugi problematyce geomorfologicznej wschodniego wybrzeża Australii na przykładzie Słonecznego Wybrzeża (Sunshine Coast). W czasie wycieczek półdniowych zaprezentowano zaś problematykę urbanizacji i suburbanizacji Brisbane oraz problemy społeczno-ekonomiczne miasta.

Konferencję Regionalną w Brisbane należy uznać za bardzo udane przedsięwzięcie, od strony zarówno naukowej, jak i logistycznej. Organizatorom kolejnego Kongresu MUG w Tunisie w 2008 r. i Konferencji Regionalnej w Tel-Awiwie w 2010 r. można życzyć podobnych sukcesów.

Marek Degórski
IGiPZ PAN, Warszawa

III kolokwium teoretyczno-metodologiczne
„Geografia a przemiany współczesnego świata”
Bydgoszcz, 15–16 V 2006 r.

III kolokwium pt. „Geografia a przemiany współczesnego świata” odbyło się w dniach 15–16 maja 2006 r. w Wyższej Szkole Gospodarki w Bydgoszczy. Konferencja uzyskała akredytację Komitetu Nauk Geograficznych PAN, a opiekę naukową sprawował trzyposobowy zespół złożony z pracowników Uniwersytetu Łódzkiego w osobach dr hab., prof. UŁ Krystyny Rembowskiej i dr. hab., prof. UŁ Andrzeja Suliborskiego oraz Wyższej Szkoły Gospodarki w Bydgoszczy reprezentowanej przez prof. dr. hab. Wiesława Maika.

Kolokwium stanowiło kontynuację spotkań naukowych odbywanych pod wspólnym tytułem „Podstawowe idee i koncepcje geograficzne w świetle przemian współczesnego świata”. W zamierzeniu organizatorów mają one być forum dyskusji i refleksji na temat istoty badań geograficznych, koncepcji przedmiotowej geografii, metod opisu i interpretacji badanej rzeczywistości, funkcji, jakie pełni lub powinna pełnić geografia w nauce i życiu społecznym. Zdaniem organizatorów tego rodzaju spotkania o tematyce ogólnogeograficznej są niezwykle potrzebne w obecnej fazie rozwoju geografii, w sytuacji rozczłonkowania jej pola badań i nasilających się procesów dezintegracji.

Warto przypomnieć, że I kolokwium, w 2004 r. w Toruniu, było poświęcone omówieniu podstawowych koncepcji pojęciowych w geografii, takich jak: przestrzeń, środowisko i krajobraz, a II kolokwium w 2005 r. w Łodzi dotyczyło problematyki człowieka w badaniach geograficznych. Wraz z tegorocznym kolokwium spotkania te nawiązują i stanowią jednocześnie kontynuację dyskusji podjętej w ostatnich kilkunastu latach w polskiej geografii na temat jej charakteru i zadań. Wszystkie stanowią dobitne świadectwo racjonalizmu polskich geografów zmierzających do ustalenia obiektywnych standardów działalności naukowej i funkcji geografii w zmieniającej się rzeczywistości.

Temat III kolokwium wzbudził duże zainteresowanie geografów różnych pokoleń i geograficznych ośrodków naukowych (Warszawa, Kraków, Poznań, Lublin, Wrocław, Gdańsk, Kielce, Toruń, Bydgoszcz, Słupsk). Spotkanie zgromadziło wiele autorytetów akademickiego środowiska geograficznego i przedstawicieli młodszego pokolenia. Świadectwem zainteresowania problematyką kolokwium były liczne zgłoszenia referatów (24) i głosy w dyskusji.

Kolokwium było poświęcone problematyce rozwoju geografii w XXI wieku, a jego zwornikiem stała się próba odpowiedzi na trzy pytania:

- 1) jakie elementy przemian współczesnego świata wpływają lub mogą wpłynąć na charakter i kierunek badań geograficznych?
- 2) w jaki sposób przemiany współczesnego świata rejestruje i jak je interpretuje geografia oraz jaki jest jej udział w rozwiązywaniu problemów współczesności?
- 3) jak zmienia się geografia i jej relacje z innymi dyscyplinami naukowymi?

Obrady składały się z 6 sesji, porządkujących w pewien sposób całą problematykę konferencji. W I sesji pt. „Geografia wobec współczesności” wygłoszono 4 następujące referaty:

- *Szanse i zagrożenia rozwoju geografii w Polsce* (A. Kostrzewski, UAM);
- *Przedmiot badań, funkcje i tożsamość geografii na początku XXI wieku* (A. Lisowski, UW);

- *Funkcje geografii we współczesnym świecie* (J.J. Parysek, UAM);
- *Przemiany współczesnego świata a jedność geografii* (W. Wilczyński, AŚ).
Sesja II pt. „Funkcje poznawcze geografii” obejmowała 3 wystąpienia:
- *Nowe narzędzia i metody badawcze w geografii i ich rola w rozwoju badań geograficznych, rejestracji i wyjaśnianiu zjawisk w skali globalnej i regionalnej* (A. Ciołkosz, UMK);
- *Integrująca rola geografii w poznaniu, interpretacji i predykcji interakcji człowiek–środowisko* (M. Degórski, IGiPZ PAN);
- *O zasadności biologizacji geografii (i geografizacji biologii)* (F. Plit, UW).
Sesja III, „Geografia a zmiany współczesnego świata”, była poświęcona głównie problematyce globalizacji i zawierała 3 referaty:
- *Konsekwencje globalizacji w skali regionalnej i lokalnej jako przedmiot badań geografii ekonomicznej* (T. Stryjakiewicz, UAM);
- *Globalizacja w badaniach geograficznych* (I. Łęcka, UW);
- *Miejsce geografii wśród nauk społecznych w kontekście badań nad „Trzecim Światem”* (B. Lisocka-Jaegermann, UW).
W sesji IV pt. „Humanistyczny i kulturowy wymiar geografii” wygłoszono 3 referaty:
- *Geografia jako nauka humanistyczna* (D. Jędrzejczyk, WSG w Bydgoszczy);
- *Kulturowy zwrot w geografii* (K. Rembowska, UŁ);
- *Metody badań w nowej geografii kultury* (M. Czepczyński, UG):
Sesja V zatytułowana „Wybrane problemy filozoficzno-metodologiczne” składała się z 4 referatów:
- *Prawdy znane i nieznanne – co wiadomo, czego nie wiadomo w geografii* (J. Wojtanowicz, UMCS);
- *Szkiełko i wiara w geografii człowieka* (M. Madurowicz, UW);
- *Antycypacja zasady zrównoważonego rozwoju w dorobku geografii fizycznej w XX wieku* (K. Ostaszewska, UW);
- *Wykorzystanie metod socjologii empirycznej w badaniach geograficznych* (E. Szafrńska, UŁ).
Ostatnia, VI sesja, pt. „Wybrane problemy badawcze geografii” obejmowała 5 następujących wystąpień:
- *Tematyka badawcza geografii społeczno-ekonomicznej w wybranych krajach UE* (M. Czerny, UW);
- *Podejście geograficzne a ekonomiczne w kreowaniu i zarządzaniu turystyką regionu* (M. Bačvarov, T. Napierała, UŁ);
- *Geografia przemysłu w badaniach transformacji struktur przemysłowych w Polsce* (P. Czaplinski, PAP);
- *Związki geografii z innymi naukami na przykładzie badań nad doborem małżeńskim* (A. Janiszewska, UŁ);
- *Obraz w badaniach geograficznych* (E. Klima, Wyższa Szkoła Studiów Międzynarodowych w Łodzi).
W dyskusji końcowej poruszono m.in. wątki:
- roli i miejsca geografii w badaniach przemian współczesnego świata,
- szans i zagrożeń w rozwoju geografii,
- nowych dziedzin badawczych i ich wpływu na geografię,

- kanonów metodologicznych,
- stanu rozwoju i perspektyw geografii w Polsce.

Stwierdzono, że w problematyce obrad pojawiły się odniesienia do głównych elementów zmian we współczesnym świecie (zmiany społeczne, rozwój nauki i techniki, elektryfikacja kanałów komunikacyjnych) oraz przemian, które następują pod ich wpływem we współczesnej geografii. W nawiązaniu do dyskusji metodologicznych stwierdzono, że geografia XXI wieku nie musi być zbudowana na konflikcie metodologicznym, raczej powinna przypominać mozaikę koncepcji, które dają różną „geograficzną” wizję świata.

III kolokwium przebiegało w twórczej, pełnej inspiracji naukowych atmosferze. Oprócz wysokiego poziomu merytorycznego kolokwium do jego sukcesu przyczyniła się sprawna organizacja, nad którą pieczę sprawował Komitet Organizacyjny z jego przewodniczącym dr. Robertem Brudnickim i sekretarzem mgr. Tomaszem Kądzorskim na czele.

Wiesław Maik

Wyższa Szkoła Gospodarki, Bydgoszcz

**IV Polsko-Słowackie Seminarium Geograficzne:
„Socjo-geograficzne aspekty kształtowania nowej struktury regionalnej
w Polsce i na Słowacji”**

Ustka, 30 VIII–3 IX 2006 r.

**XXII Seminarium Geograficzno-Rolnicze: „Małe miasta
w przestrzeni rolniczej”**

Słupsk–Ustka, 31 VIII–3 IX 2006 r.

W dniach od 30 sierpnia do 3 września 2006 r. odbyło się IV Polsko-Słowackie Seminarium Geograficzne zatytułowane „Socjo-geograficzne aspekty kształtowania się nowej struktury regionalnej w Polsce i na Słowacji”. Było to kolejne z organizowanych co 2 lata spotkań pracowników Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk i Instytutu Geografii Akademii Słowackiej w ramach wspólnego projektu badawczego pod tym samym tytułem, którego koordynatorami są prof. dr hab. Piotr Eberhardt z IGiPZ PAN oraz dr Vladimír Székely z IG SAN. Tegoroczne seminarium odbyło się w Ustce i miało odmienny charakter od poprzednich z co najmniej dwóch powodów. Po pierwsze, uczestniczyli w nim nie tylko członkowie delegacji słowackiej i polskiej, ale również przedstawiciele Finlandii oraz Czech, a po drugie było częścią ogólnokrajowej konferencji XXII. Seminarium Geograficzno-Rolniczego zatytułowanego „Małe miasta w przestrzeni rolniczej”, zorganizowanego w dniach 31 sierpnia – 3 września w Ustce, przez Instytut Geografii Pomorskiej Akademii Pedagogicznej w Słupsku, Komisję Obszarów Wiejskich Polskiego Towarzystwa Geograficznego, Komisję Geografii Osadnictwa i Ludności PTG, Zespół Problemowy ds. Obszarów Miejskich i Problemowych KPZK, Zespół Badań Obszarów Wiejskich IGiPZ PAN. Tak przyjęta formuła umożliwiła nie tylko spełnienie podstawowego celu spotkania, jakim było zapoznanie się kierunkami badań prowadzonych w instytutach geografii w polskiej

i słowackiej akademii, ale również pozwoliła na wymianę doświadczeń w szerszym gronie (zarówno z gośćmi z Finlandii i Czech, jak również na forum ogólnopolskim).

Pobyt gości ze Słowacji, Czech i Finlandii w Polsce rozpoczął się 30 sierpnia robotycznym spotkaniem w Instytucie Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Dyrektorzy współpracujących placówek (prof. dr hab. Piotr Korcelli oraz RNDr., CSc. Vladimír Ira) zapoznali zebranych z podstawową działalnością obu instytutów, prowadzonymi badaniami oraz nowościami wydawniczymi. Następnie przedstawiciele Instytutu Geografii Czeskiej Akademii Nauk (dr A. Vaishar i mgr S. Martinat) oraz Instytutu Geografii na Uniwersytecie w Oulu w Finlandii (prof. Toivo Muilu) przedstawili swoje placówki badawcze oraz pokrótce omówili prowadzone w nich badania. Na zakończenie spotkania miała miejsce prezentacja przygotowana przez dr. Mariusza Kowalskiego i mgr. Konrada Czapiewskiego, dotycząca geografii, historii oraz kultury ziemi kaszubskiej, przez którą przejeżdżali członkowie delegacji w drodze do Ustki. Pozostałą część pierwszego dnia przeznaczona została na dojazd do Ustki, gdzie odbyło się IV Polsko-Słowackie Seminarium Geograficzne oraz XXII Seminarium Geograficzno-Rolnicze.

Podczas seminarium polsko-słowackiego składającego się z dwóch sesji zaprezentowano 8 referatów tematycznych. Cztery dotyczyły problematyki geografii transportu, migracji i dojazdów do pracy (T. Komornicki, V. Székely, D. Michniak, P. Podolák). Dwa związane były z infrastrukturalnymi determinantami warunków życia (V. Iry i D. Świątek). Ponadto o podstawowych kierunkach przemian na Pomorzu mówił w swoim referacie E. Rydz; a zamiany administracji terytorialnej Rzeczypospolitej w wiekach XVI-XVIII przedstawił M. Kowalski. Po prezentacjach odbyła się dyskusja, przede wszystkim na temat wygłoszonych referatów.

W drugiej części dnia miała miejsce sesja inauguracyjna seminarium geograficzno-rolniczego, zawierająca 4 referaty, w tym dwie na temat sytuacji małych miast w Finlandii – T. Muilu oraz na Morawach – A. Vaishar. Oba przedstawiały problematykę małych miast w kontekście obszarów wiejskich. Kolejne dwa wystąpienia dotyczyły: rozwoju rolnictwa w małych miastach Czech – S. Martinat oraz zmian w polskim rolnictwie po 1990 r. – R. Kulikowski.

Następnego dnia odbyła się sesja terenowa, w trakcie której uczestnicy spotkali się z władzami gmin Kępice i Polanów. Rozmowy dotyczyły podstawowej działalności władz gminnych, ich osiągnięć oraz problemów, z jakimi borykają się w obecnej sytuacji społeczno-ekonomicznej. Ponadto uczestnicy seminarium mieli okazję zapoznać się z zapleczem infrastrukturalnym gmin (spalarnia w Kępicach, oczyszczalnia ścieków w Polanowie), z funkcjonowaniem i zapleczem technicznym Wyższej Szkoły Biznesu Wiejskiego w Warcinie oraz instalacjami elektrowni szczytowo-pompowej w Żydowie.

Czwartego dnia wznowione zostały plenarne obrady seminarium geograficzno-rolniczego. W czterech sesjach przedstawiono 20 referatów oraz zaprezentowano 11 posterów. Referaty I sesji miały charakter wprowadzający (Z. Ziolo, A. Matczak), metodologiczny (W. Maik, J. Rajman) oraz aplikacyjny (o internetowej dostępności administracji lokalnej – J. Bański). Pozostałe trzy sesje nie były podzielone tematycznie, jednak w referatach można było wyróżnić kilka dominujących tematów: oddziaływania o charakterze społeczno-ekonomicznym pomiędzy małymi miastami a obszarami wiejskimi (J. Falkowski, K. Heffner, D. Kołodziejczyk, A. Borsig) i uwarunkowania rozwoju małych miast (I. Jażdżewska, K. Czapiewski). Najliczniejsza grupa referatów dotyczyła

analiz konkretnych przykładów funkcjonowania małych miast w przestrzeni wiejskiej (J. Suchta i J. Jasiński, M. Jasiulewicz, E. Pałka, A. Kołodziejczak, K. Kulczyńska). Każdą z sesji kończyły pytania dotyczące prezentowanych referatów, a po zakończeniu obrad odbyła się dyskusja, która uwypatniła potrzebę badań nad problematyką małych miast w kontekście przestrzeni rolniczej oraz umożliwiła wymianę wniosków, także na płaszczyźnie międzynarodowej.

Podsumowując należy stwierdzić, iż idea połączenia dwustronnego spotkania IGiPZ PAN i IG SAN z konferencją o charakterze ogólnopolskim była dobrym pomysłem. Zagraniczni goście z jednej strony wzbogacili dyskusję, niejednokrotnie prezentując odmienny punkt widzenia na omawiane problemy, a z drugiej strony mieli okazję zapoznać się z większą ilością badań prowadzonych w skali całej Polski. Należy również wyrazić wyrazy uznania dla zespołu z Pomorskiej Akademii Pedagogicznej pod kierownictwem prof. dr. hab. E. Rydza, który czuwał nad przebiegiem tego udanego merytorycznie i organizacyjnie spotkania

Dariusz Świątek
IGiPZ PAN, Warszawa

I East-Central European Regional Forum

Budapest-Győr-Kecskemét, 4–8 X 2006 r.

W dniach od 4 do 8 października 2006 r. odbyło się I Regionalne Forum Europy Środkowo-Wschodniej, zorganizowane przez Centrum Badań Regionalnych oraz Instytut Geografii Węgierskiej Akademii Nauk (WAN). Obrady zostały zorganizowane w trzech miastach: Budapeszcie, w siedzibie Instytutu Badań Geograficznych WAN, Győr – w Centrum Badań Regionalnych Zachodniowęgierskiego Instytutu WAN oraz Kecskemét, w Centrum Badań Regionalnych Instytutu Wielkiej Niziny Węgierskiej WAN. Spotkanie było okazją do zapoznania się z wynikami badań prowadzonych przez geografów w Europie Środkowo-Wschodniej oraz inspiracją do dyskusji na temat zachodzących przemian. Zorganizowano je w ramach polsko-węgierskich seminariów geograficznych – cyklicznych spotkań geografów z Instytutu Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN i Centrum Badań Regionalnych. Spotkania te odbywają się obecnie w ramach wspólnego projektu badawczego zatytułowanego „Porównawcze badania regionalne przestrzennych efektów przystąpienia Polski i Węgier do Unii Europejskiej”, którego koordynatorami są doc. dr hab. Tomasz Komornicki z IGiPZ PAN i dr Balint Csatári z CBR WAN. Pierwsze spotkanie z tego cyklu odbyło się w Warszawie w 2004 r., w ramach Warsaw Regional Forum. Ze strony polskiej w I Regionalnym Forum Europy Środkowo-Wschodniej uczestniczyła 7-osobowa delegacja, w skład której weszli docenci: Marek Degórski, Jerzy Bański i Tomasz Komornicki, magistry: Dariusz Świątek, Konrad Czapiewski i Karolina Rumińska z IGiPZ PAN w Warszawie oraz prof. dr hab. Andrzej Stasiak z Wyższej Szkoły Ekonomicznej w Białymstoku.

Na siedmiu sesjach seminarium zaprezentowano 25 referatów. Poza delegacją polską i węgierską uczestniczyli w nim geografowie, ekonomiści, socjologowie, politolodzy oraz planiści ze Słowacji, Bułgarii, Rumunii, Ukrainy, Włoch i Austrii. Obrady otwo-

rzyli prof. György Enyedi oraz koordynator polsko-węgierskiego projektu badawczego dr Bálint Csátári, przedstawiając w skrócie historię dotychczasowej współpracy pomiędzy geografami polskimi i węgierskimi oraz przypominając sylwetkę wielokrotnego uczestnika dwustronnych spotkań, zmarłego w 2005 r. dr. Marka Potrykowskiego.

Sesja otwierająca obrady zatytułowana „Pytania o regionalność i lokalność” rozpoczęła się referatem prof. G. Enyedi’ego, w którym przypominał on historię współpracy geografów w Europie Środkowo-Wschodniej, ze szczególnym naciskiem na współpracę polsko-węgierską. W dalszej części spotkania zaprezentowane zostały referaty na temat: urbanizacji w Europie Środkowo-Wschodniej po 1990 r. (Z. Kovács) oraz nowych procesów na obszarach wiejskich Europy Centralnej (J. Bański).

W sesji „Zmiany regionalne i konflikty” wygłoszono trzy referaty. Pierwszy dotyczył wpływu warunków środowiskowych na przestrzenne zagospodarowanie Polski (M. Degórski), drugi – kryzysu demograficznego w Bułgarii (Ch. Mladenov), kolejny – regionalnych zróżnicowań Polski na przykładzie wschodnich obszarów kraju (A. Stasiak). Po zakończeniu tej sesji obrady zostały przeniesione do Győr.

Następne dwie sesje seminarium dotyczyły problematyki granic oraz współpracy transgranicznej. W pierwszej, zatytułowanej „Euroregiony” znalazły się wystąpienia na temat:

- przestrzennej struktury współpracy transgranicznej w Europie Centralnej (J. Rechnitzer),
- problematyki zewnętrznych granic Unii Europejskiej (T. Komornicki)
- systemowych problemów Euroregionu Karpackiego w świetle nowych narzędzi współpracy transgranicznej, jakie pojawiły się po rozszerzeniu Unii Europejskiej (S. Mytrjajewa).

Sesja o tytule „Stosunki transgraniczne” zawierała referaty dotyczące:

- przedsiębiorczości kobiet mieszkających na obszarach wiejskich na Węgrzech (I. Kukorelli),
- problemów zarządzania regionalnego w Centralnym Europejskim Regionie CENTROPE (D. Coimbra de Souza) oraz
- tożsamości lokalnej i regionalnej (A. Klazyner).

Trzy ostatnie sesje seminarium zorganizowało Centrum Badań Regionalnych Instytutu Wielkiej Niziny Węgierskiej w Kecskemét. W sesji zatytułowanej „Wiejskie zasoby – krajobraz, społeczność i tożsamość” znalazły się wystąpienia dotyczące:

- problemów związanych z oddziaływaniem pomiędzy środowiskiem i gospodarką w ramach Programu dla Obszarów o Niekorzystnych Warunkach Gospodarowania (K. Czapiewski),
- regionalnego zróżnicowania wskaźników demograficznych i użytkowania ziemi w Bułgarii (B. Kolev i M. Grozeva),
- wzrostu gospodarczego i kohezji terytorialnej na przykładzie lokalnych inicjatyw rozwojowych w Polsce (G. Cotella) oraz
- wizji wsi na peryferiach Europy Środkowo-Wschodniej (B. Csátári).

W sesji „Postsocjalistyczne miasta: współzawodnictwo i współpraca” referenci skupili się na problematyce obszarów zurbanizowanych. Przedstawiono kwestie związane z:

- procesem gentryfikacji ludności miejskiej na Węgrzech (J. Tímár i E. Nagy),
- zagospodarowaniem obszarów przemysłowych (É. Edit Kiss),

- wykluczeniem społecznym i przestrzenią ekonomicznych praktyk gospodarstw domowych w czasie transformacji systemowej w dwóch miastach postsocjalistycznych Bratysławie i Krakowie (D. Świątek),
- społeczno-ekonomicznymi zmianami w Blagoevgradzie (A. Ravnachka)
- formowaniem się obszarów biedy w strukturach socjalno-przestrzennych miasta (K. Rumińska).

Na końcową sesję „Wizje i odpowiedzialność” złożyły się referaty traktujące o:

- koncepcji klastra jako narzędzia wspomagającego wzrost lokalnego i regionalnego współzawodnictwa (V. Székely),
- wyznaczaniu i budowaniu regionów w procesie planowania (J. Bednarek) i
- współczesnych dylematach regionalnych Europy Centralnej (G. Horvath).

Każda z sesji zakończona była dyskusją dotyczącą wygłoszonych referatów, w wypowiedziach przewijał się również dychotomiczny problem współpracy i współzawodnictwa, przed jakimi często stają nie tylko wsie i miasta Europy Środkowo-Wschodniej, ale i całe regiony. Po zakończeniu obrad odbyły się rozmowy dotyczące formy dalszej współpracy pomiędzy Instytutem Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN a Centrum Badań Regionalnych WAN.

W każdym z miast goszczących uczestników zorganizowano wycieczki studyjne przedstawiające specyfikę odwiedzanego obszaru. W Budapeszcie można było zapoznać się z dynamicznym rozwojem stolicy Węgier, a także dowiedzieć się, jakim problemom w życiu codziennym musi sprostać przeciętny mieszkaniec tej metropolii. W Győr zaprezentowano z jednej strony odrestaurowaną tkankę miejską starego miasta, z drugiej zaś – nowoczesne inwestycje rekreacyjno-sportowe wpływające na wzrost jakości przestrzeni publicznej. W drodze do Kecskemét zaplanowano wizytę w ekologicznym gospodarstwie rolnym zlokalizowanym w Parku Narodowym Kiskunság.

I Regionalne Forum Europy Środkowo-Wschodniej można uznać za przedsięwzięcie bardzo udane pod względem zarówno merytorycznym, jak i technicznym.

Dariusz Świątek
IGIPZ PAN, Warszawa

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 czasopiśmie:

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 nadbitków artykułu i notatki, a po kilka egzemplarzy pozostałych materiałów.